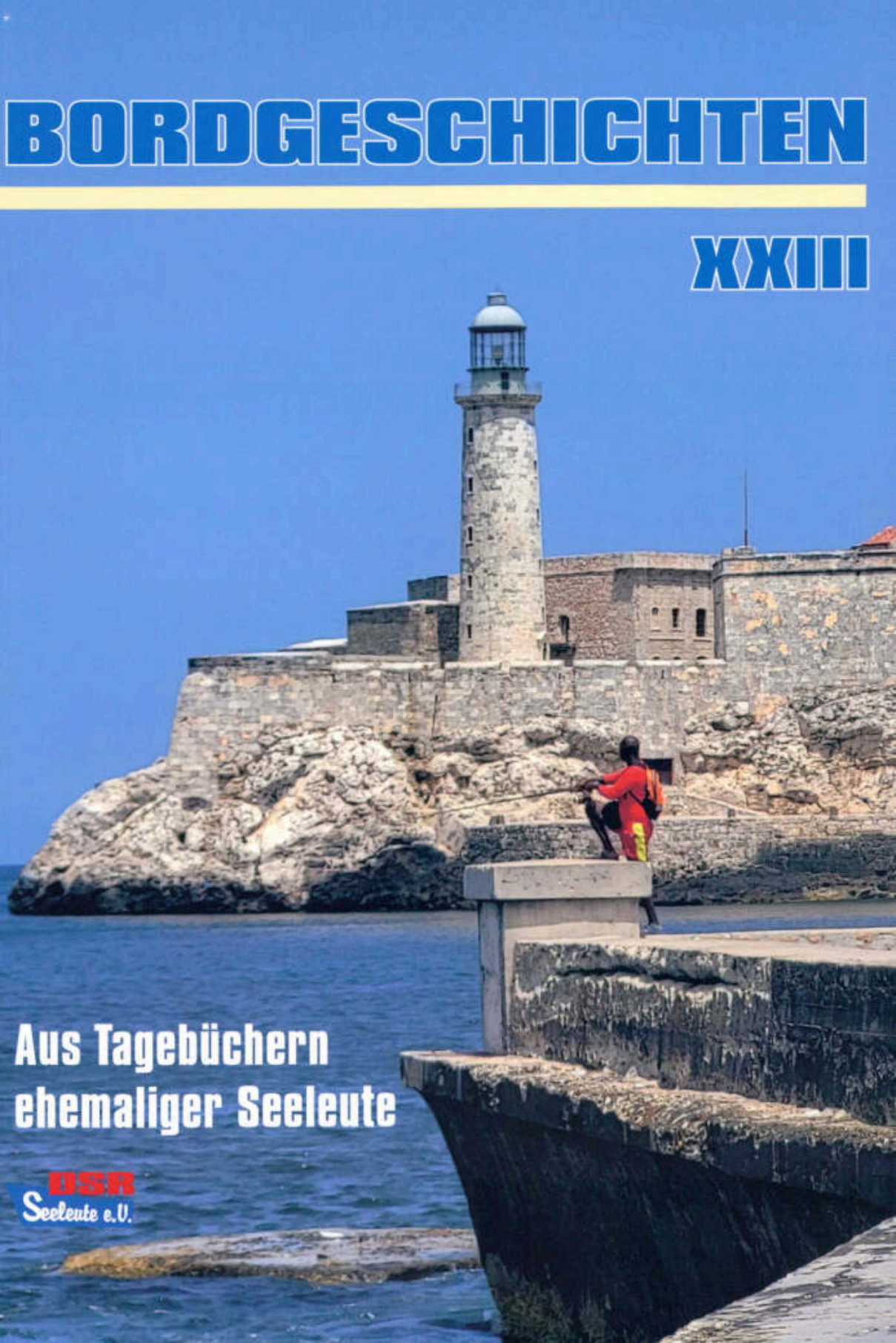
BORDGESCHICHTEN

XXIII



Aus Tagebüchern
ehemaliger Seeleute

DSR
Seeleute e.V.

BORDGESCHICHTEN XXIII

Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

DSR-Seeleute e.V.

2025



PRADO AVENUE WITH MORRO CASTLE IN THE BACKGROUND

WELCOME TO HAVANA, CUBA

Aus einem Stadtführer zu Batista-Zeiten

BORDGESCHICHTEN®

DSR Seeleute e.V.

Buchreihe BORDGESCHICHTEN des DSR-Seeleute e.V. Freiberg. Ausgabe Nr. 23/2025,
limitierte Auflage von 1000 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:	gwz - graphische werkstätten zittau gmbh
Preis:	15,00 Euro
Redaktionsschluss:	31. Dezember 2024

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

Begleitwort

¿Ya fueron realmente escritas todas las historias? Muchos lectores de las BORDGESCHICHTEN ("Historias a bordo") ya visitarona Cuba antes de nuestro nacimiento. Durante estas visitas la mayoría de los visitantes estableció de diversas maneras una estrecha relación con nuestro país natal que dura toda la vida, aunque no sea siempre visible.

Gracias al trabajo voluntario de nuestros amigos venimos cada verano a Rostock con la invitación del hotel NEPTUN en el marco del proyecto "Ambiente Cubano". Para nosotroses una gran alegría de verla reacción directa y calurosa de los marineros de DSR en Rostock y Reinsberg que ellos mantienen hasta hoy en día. Parece que algunos se enamoraron a primera vista de nuestro país a pesar de los grandes problemas que tuvimos y seguimos teniendo. La historia similar nos une y la importancia de la solidaridad crece en tiempos difíciles. Nuestra simpatía mutua abarcaba y abarca mucho más que dar y recibir regalos, pues la solidaridad es un rasgo más de los pobres que de los ricos.

Les agradecemos por la posibilidad que ustedes nos brindan de tocar nuestra música aquí en Alemania y despertar de esta manera buenos recuerdos sentimentales y llamar la atención de los espectadores a la isla más grande de las Antillas Mayores y su desarrollo en el Caribe. ...

Wurden alle Geschichten wirklich schon geschrieben? Wir waren noch nicht auf der Welt, als viele Leser der BORDGESCHICHTEN bereits unser Heimatland besucht hatten. Diese Besuche stellten für die meisten von ihnen eine prägende und lebenslange, wenn auch nicht immer vordergründig sichtbare Verbindung dar, die auf vielfältige Art und Weise zustande kam. Umso schöner war es für uns, auf Einladung und durch die ehrenamtliche Arbeit des Hotels NEPTUN im Projekt „Ambiente Cubano" in Rostock oder Reinsberg sehr direkt und hautnah zu erleben, wie DSR-Seeleute diese Verbindung reflektieren und bis heute erleben. Das war bei so manchem damals wohl Liebe auf dem ersten Blick – trotz oder weil wir so immense Probleme hatten und immer noch haben. Ähnliche Geschichte schweißt zusammen, in der Not rückt man zusammen. Auch weil Arme lieber geben als Reiche, war unsere gegenseitige Sympathie nie ausschließlich nur aufs Geben und Nehmen beschränkt. Wir sind dankbar für die Möglichkeit, hier in Deutschland mit unserer Musik gute und sentimentale Erinnerungen wecken zu können und das Interesse auf die größte Insel der Großen Antillen und ihre Entwicklung in der Karibik zu lenken.

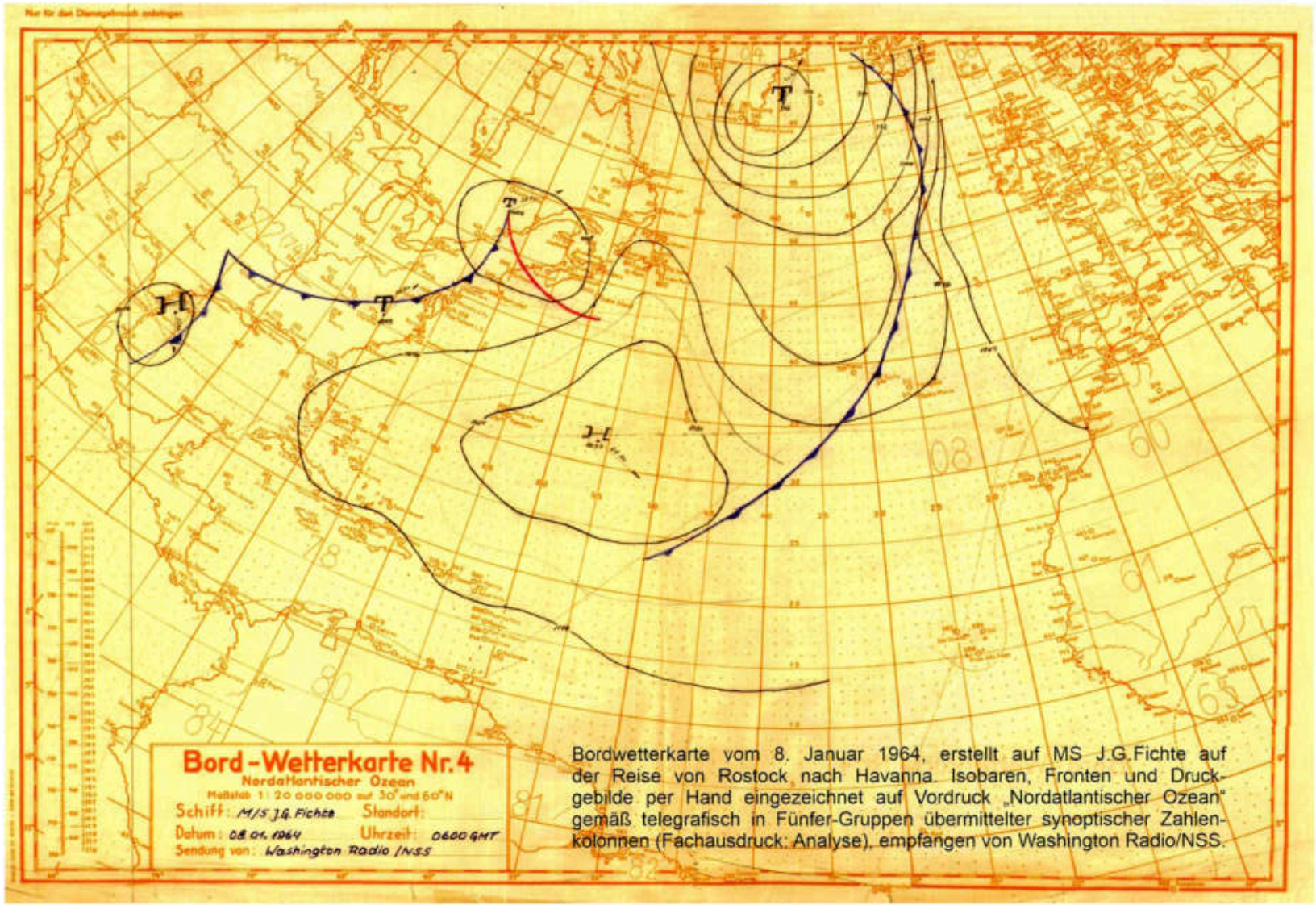


Unser diesjähriges Jubiläum beläuft sich bereits auf ein Vierteljahrhundert, in dem wir Jahr für Jahr für jeweils drei Monate nach Deutschland kommen und karibisches Ambiente mitbringen durften (mit der Ausnahme 2020 wg. Corona).
Somit sind wir den BORDGESCHICHTEN nur zwei Jahre voraus, und deren nächste Ausgaben sind schon in Arbeit. Das Trio SAOCO dankt und wünscht den Lesern eine unterhaltsame und erinnerungsträchtige Zeit mit diesem Band, der uns auch wieder irgendwie verbindet – und das ist fast schon wie früher.

Raúl Rubio López

Yadia Ester Barthelemy Correa

Rolando Macias Marin



Bordwetterkarte vom 8. Januar 1964, erstellt auf MS J.G.Fichte auf der Reise von Rostock nach Havanna. Isobaren, Fronten und Druckgebilde per Hand eingezeichnet auf Vordruck „Nordatlantischer Ozean" gemäß telegrafisch in Fünfer-Gruppen übermittelter synoptischer Zahlenkolonnen (Fachausdruck: Analyse), empfangen von Washington Radio/NSS.

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort	3
Volker Mannig	Die VÖLKERFREUNDSCHAFT fährt nach Kuba	6
Kurt-Werner Langer	Der Staatsbesuch	13
Jürgen Prescher	War es Tamara Bunke ?	13
Stephan Bohnsack	Havanna, du meine Schöne mit Froschschenkeln	18
Jens Rösemann	Des Seemanns Globales Finanzmanagement	22
Wolf A. Kaiser	Havanna - unsere Perle in der Karibik	47
Redaktion	VÖLKERFREUNDSCHAFT auf Kurs Havanna	58
Karl-Heinz Flegel	Kubanische Episoden	59
René Hennig	Der Kapitän	64
Walter Jangel	Horst Walter	77
Peter Frei	Kuba – 40 Jahre danach	81
Wolfgang Jacob	30 Jahre Seeverkehrsverbindungen zwischen der DDR und Kuba	85
Wolfram Förster	Mit der VÖLKERFREUNDSCHAFT in Kuba	89
Bärbel Gehring	Familientreff in Kuba	99
Siegward Wollrath	Landgang in Havanna	103
Norbert Schmidt	Seeunfall des MS GERHART HAUPTMANN in Havanna	105
Volkmar Gagalon	Mit der alten RIESA auf einer besonderen Reise nach Kuba	107
Michael Lüders	Das Leberwurstbrötchen	111
Christian Lange	Deutsche Ingenieure - gute Ingenieure	115
Jürgen Rokosch	Lehrlingsjahre	116
Maik Brandenburg	Ein Landei erinnert sich	125
Peter Duwe	Oktoberfest unterm Kreuz des Südens	126
Friedrich Seibicke	Das besondere Buch	133
Joachim Timm	Die Verpflichtungserklärung	140
Reinhard Lachs	Unter Verdacht	142
Heinz-Jürgen Marnau	MS IMPULS - vom geophysikalischen Erkundungs- zum DSR-Werkstattschiff	143
Knut Freiwald	Auf der AUE	151
Manfred Prokesch	Bordleben auf dem Rostocker Frachter WERRA	153
Roland Krüger	Das etwas andere Ferienlager	156
	Nachwort	159
	Abbildungsnachweis	160

Volker Mannig

Die VÖLKERFREUNDSCHAFT fährt nach Kuba



„Erzähl mal was", „Jetzt hast du Zeit", „Los, eine Seefahrerstory", „Du könntest ein Buch schreiben." So oder so ähnlich klang es in meiner Dresdner Kneipe, die ich nach über 12-jähriger Seefahrt 1978 übernahm. Dann war ich soweit, mein Leben als Steward an Bord des MS VÖLKERFREUNDSCHAFT mit dem eines Gastwirtes zu tauschen. So soll es denn sein, die Wünsche in dieser Stelle zu erfüllen:

Nach meiner Einstellung bei der Deutschen Seereederei im März 1966 und bisherigen Reisen „rechts rum", Fahrten für das schwedische Reisebüro RESO und mit polnischen Gästen ins Mittelmeer folgte eine Reise nach Kuba, die erste von vielen. Nach vier Tagen Heimaturlaub sah man sich wieder beim Koffertragen für FDGB-Urlauber. Zwölf Seetage hin, sechs Tage Havanna und wieder zwölf Tage zurück. Wir stellten die Uhr alle zwei Tage eine Stunde zurück. Das war natürlich schön, alle zwei Tage eine Stunde länger zu schlafen, aber wir mussten ja auch wieder zurück. Wir hatten abends viel Zeit, spielten Karten oder hörten den „Alten" zu, wenn sie ihre Storys losließen, unter anderem von einer früheren Reise der VÖLKERFREUNDSCHAFT nach Kuba.

Im Oktober 1962 begann diese, ohne eine Vorahnung zu haben, dass man mitten in den größten Konflikt der Nachkriegszeit zwischen Ost und West hineinfuhr. Durch das Stationieren von russischen Langstreckenraketen auf Kuba sahen sich die USA gezwungen, eine Seeblockade für sowjetische Frachter vor der kubanischen Küste aufzubauen. Ich hatte selbst in einem Dokumentarfilm eine Luftbildaufnahme gesehen, wo sich die VÖLKERFREUNDSCHAFT zwischen sowjetischen Frachtern und amerikanischen Kriegsschiffen bewegte. Uns erzählte man weiter, die Nervosität der Schiffsführung bzw. des Politoffiziers im Angesicht der ständig neben dem Schiff einher fahrenden US-Kriegsschiffe habe so zugenommen, dass die Anweisung kam, die Parteibücher der Passagiere und der Besatzung einzusammeln und außenbords zu werfen. Seitdem mussten Parteiausweise zu Hause gelassen werden. Nach der Übernahme von Trinkwasser und Treibstoff in Havanna und kurzem Landgang wurde aus Angst um Schiff und Besatzung schnell wieder die Rückreise angetreten. Wurde Seemannsgarn gesponnen?
Wie auch immer, eine lustige Geschichte. Genau wie diese, als unsere Erzähler sich über die im Dezember 1965 zu Ende gegangene sechswöchige Klimakur-Reise unterhielten. Ein einmaliger Versuch, um Asthma und gewisse Hautkrankheiten im warmen Klima zu heilen bzw. zu lindern. Das Schiff trieb ohne einen Hafen anzulaufen, lediglich dort Wasser bunkernd, vor der nordafrikanischen Küste. Die Gäste wurden hervorragend kulturell, medizinisch und auch gastronomisch versorgt.
Die in der Regel von 20 bis 24 Uhr aufspielende Bordkapelle musste bereits um 22 Uhr aufhören, weil bei schneller Tanzmusik asthmakranke, tanzende Patienten nach Luft ringend

umfielen. Jüngere männliche Besatzungsmitglieder freundeten sich auf Grund der langen Reise mit altersmäßig gleichen weiblichen Patientinnen an und wurden bei nächtlichen Kontrollen in den Passagierkabinen aus den Kojen geholt. Unter allgemeinem Gelächter erzählte ein Steward, dass er dachte, er hätte eine besonders leidenschaftliche Liebschaft, da sie beim Liebesspiel laut keuchte und stöhnte, aber sie bekam keine Luft und musste zwischendurch zum Inhalator greifen, was der Sache sicherlich nicht förderlich war.

Auf unserer Reise wurden nach fünf Tagen die Temperaturen frühlingshaft und drei Tage später sonnten sich mitten auf dem Atlantik Passagiere und Besatzung. Die Decksbar und der Swimmingpool mit Seewasser waren dicht umlagert. Wer nicht aufpasste, bekam in der ungewohnten südlichen Sonne sehr schnell Verbrennungen, die bis zum Stillliegen in der Koje führten. Der Bademeister veranstaltete Tontaubenschießen von achtern in Richtung See. Es wurden Shuffleboard und Volleyball gespielt.
In Ermangelung des Äquators bei einer Atlantiküberquerung nach Kuba wurde eine Atlantiktaufe durchgeführt. Der Mummenschanz unterschied sich nicht wesentlich von dem während echter Äquatortaufen auf den Frachtschiffen der DSR.
Eine weitere Abwechslung zwischen Europa und Amerika war das Passieren der Inselgruppe der Azoren. Delphine konnten beobachtet werden, die vor dem Bug spielend die Wasserfläche durchbrachen, neben dem Schiff einher sprangen und uns während der Passage begleiteten. Ab und an ließen sich Wale beobachten, die von der Brücke angekündigt wurden. Dies erfreute uns besonders während des Mittagessens, wenn die Leute von Tisch wegrannten. Unsere Rufe: „Nicht alle auf eine Seite, wir kippen um", registrierten die wenigsten. Ja, die Gäste und ihre Fragen. Nachts fragte einer von ihnen und deutete in die Finsternis: „Was ist das für ein Licht, dort weit draußen?" „Das ist der 9-Uhr-Bus", erhielt er zur Antwort. Wenn die Leute dabei freundlich angelacht wurden, empfanden sie es wie wir als Spaß.
Langsam näherten wir uns unserem Ziel. Von Florida, Miami Beach, Key West, quer rüber in Richtung Havanna, das wir am nächsten Tag gegen 14 Uhr erreichten. Auf Reede, den Lotsen erwartend, standen alle an Deck und sahen beeindruckt auf die Silhouette Havannas.



Denkmal José Marti in Havanna

Langsam näherten wir uns der Einfahrt des Naturhafens, an der Backbordseite die Festung Castillo del Morro. An Steuerbord eine breite Uferstraße, der berühmte Malecon.
Auf der Pier erwartete uns eine typisch karibische Band mit Musik der Insel. Die Einklarierung zog sich bis zum Abendessen hin. Die Gäste wurden vor dem Landgang auf Besonderheiten und was alles zu beachten sei hingewiesen. Es folgten für sie sehr viele Busausflüge, auch über Nacht, Badeausflüge an die wunderschönen Strände, Stadtrundfahrten mit Hemingway-Museum, Besuch einer Schule, einer Zigarrenfabrik, von Zuckerrohrfeldern und wie das Zuckerrohr zu Zucker und Rum verarbeitet wird, Rodeo-Spiele wie in den USA und als Höhepunkt der Abendbesuch des TROPICANA. Für die Besatzungsmitglieder gestaltete sich

das Verlassen des Hafens etwas schwieriger. Das fing beim Umtausch eines „Pflichtpesos" für 4,20 DM an und ging weiter über strenge Kontrollen am Hafentor, denn niemand wollte seine kostbaren Devisen in Bars und Restaurants ausgeben. Also wurde mit den Einheimischen gehandelt. Amerikanische Zigaretten, Hemden, Seife, überhaupt alles was handelbar war. So kam es, dass man mit einem Peso das Hafentor passierte und nachts recht beschwingt mit einem Peso wieder zurückkehrte, sehr eigenartig.

Und so gingen wir gut instruiert von kubaerfahrenen Kollegen an Land. Ich trug drei Nylonhemden unter einer leichten Jacke mit Krawatte. Gegen 20 Uhr herrschten noch 30 Grad, doch mehr aus Angst stand mir der Schweiß auf der Stirn. Nach der Prozedur am Hafentor schlenderten wir durch dunkle Gassen und schon nach wenigen Metern standen junge Männer vor uns. Der Schwarzmarkthandel begann. Ich zog zwei Hemden aus, und wir einigten uns auf 15 Pesos pro Stück. Nachdem alle Geschäfte getätigt waren, erreichten wir den Platz vor dem Capitol, ein Park mit Palmen, blühenden Sträuchern und Springbrunnen. Hier konnte man vor einer der vielen Bars sitzen und mit nun genügend Geld in der Tasche Drinks zu sich nehmen, natürlich Rum mit Cola, inzwischen weltweit bekannt als Cuba Libré, 80 Centavos das Glas. Nur wohin mit dem übrigen Geld? Wir wollten ja nicht damit erwischt werden. Ich wusste, wo ich es loswerden konnte. Beim Rückweg zum Hafen, entlang einer Mauer, die den Malecon von der See trennte, befanden sich in jener jede Menge kleiner Spalten. Ich suchte mir einen Punkt in der stückweise mit Parolen Fidels bemalten Wand und versteckte dort mein Geld, das ich leicht und unauffällig wiederfand, über zwölf Jahre lang, ohne jemals damit Probleme zu haben.



Eine MZ aus Zschopau in Havanna

Bedingt durch die Ausflüge der Passagiere fielen viele Mahlzeiten aus, sodass sich Gelegenheit fand, baden zu gehen. Mit Butterbrötchen, Käse und gekochten Eiern – alle anderen Speisen mitzunehmen war verboten – liefen wir zur Bushaltestelle Richtung Santa Maria, einem berühmten Badestrand. Ein Steward musste zurückkehren. Er trug Shorts, in Verkehrsmitteln verboten.

An Vororten vorbei, parallel zum Atlantik verlief die Landstraße. Auf einmal hielt der Bus an und nach kurzem Wortwechsel zwischen den Kubanern und dem Fahrer stiegen alle aus und gingen ihrer Wege. Wir schauten den Fahrer an, der zeigte auf den Tank und wir kapierten, dass das Benzin alle war. Wir zeigten auf die Uhr, er zuckte gleichgültig mit den Schultern, aber deutete uns an, dass es nur zehn Minuten Fußmarsch bis Santa Maria del Mar seien. Schließlich erreichten wir den Strand, warfen die Kleider von uns und rannten



In der Provinz (2023)

ins Wasser. Es sei 27 Grad warm, erfuhren wir von einer schwarzhaarigen Schönen in einer kleinen Kneipe hinterm Strand, von der wir gegen eine Schachtel Zigaretten eiskalte Cola bis zum Abwinken bekamen. Nachmittags fuhren wir mit einem Bus zurück, der genügend Benzin bis Havanna hatte.

Am nächsten Tag, immer noch ohne Passagiere, fand der „Tag der Deutschen" statt. Alle Angestellten der Botschaft der DDR auf Kuba samt ihren Frauen und Kindern konnten von Mittag bis in die Nacht den Tag an Bord verbringen. Wir bekamen zu tun, denn es handelte sich um etwa 120 Leute. Deutsches Essen zu Mittag: Eisbein, Schweinebraten, Eintopf, Sauerbraten, Klöße. Nachmittags bei Konzertmusik im Tanzcafé Kaffee und Kuchen. Abends wieder im Speisesaal Hackepeter, Tatar, Bauernfrühstück, Wurst und Käse. Dann nahm man uns beiseite: „Wir brauchen Gläser, Senf, Brot." „Gläser?", fragte ich. Alles andere leuchtete mir ein. „Ja", sagten die Gäste, „wir machen schon welche aus Schnapsflaschen." Naja, kein Problem, nach Rücksprache mit Küchenchef und Obersteward erfüllten wir ihre Wünsche. Sie bedankten sich bei uns mit einigen Pesos und mitgebrachtem Rum. Zusätzlich wurde der Schiffsladen geöffnet und die Frauen durften sich mit den nötigsten Artikeln für den täglichen Gebrauch eindecken. Abends konnten sich die Besucher noch nach deutscher Tanzmusik auf dem Parkett bewegen. Gegen Mitternacht fuhr die Truppe wieder zurück und am Lärm auf der Pier erkannten wir, dass es sehr lustig gewesen sein musste. Tauschen hätte ich aber nicht mit ihnen mögen.

Am sechsten Tag brach die Heimreise an und die Gäste froh, dass alles wieder seine Ordnung hatte. Sie waren braungebrannt, lustig, hatten viel erlebt. Es gab viel zu erzählen. Ein Gast meinte, dass er eigentlich vorgehabt habe, eine Niethose zu kaufen, stattdessen hätte er beinahe seine Zahnbürste verkauft. Alles lachte.
Viele Gäste hatten den Rest ihrer Pesos in Früchten angelegt. Wieviele Pesos die Passagiere als Taschengeld erhalten hatten, entzog sich meiner Kenntnis. An einem meiner Tische fragten sie mich, ob ich Ananas brauche, sie konnten sie nicht mehr sehen und essen. Ungekühlt wurden die natürlich schlecht. Am liebsten wäre es ihnen, wenn ich eine Bowle daraus machen könnte. Was eine Ausnahme bleiben sollte, blieb es nicht. Die anderen Gäste erfuhren davon. Ich schnippelte jeden Nachmittag Ananas und bereitete Bowle zu.

Am zwölften Tag unserer Rückreise erreichten wir unseren Heimathafen, Warnemünde. Nach dem Frühstück folgte das große Abschiednehmen der Passagiere untereinander. Viele hatten sich miteinander angefreundet und tauschten Adressen aus. Als Letzte kamen wir dran. Ich habe in manch feuchtes Auge geblickt. Schließlich hatten wir ihnen rund 90 Mahlzeiten serviert und wir waren über den Job des Kellners hinaus auch Ansprechpartner für vielen Fragen zum Schiff, zum Zielhafen oder zur Seefahrt im Allgemeinen und Besonderen.
Nach einer Zwischenreise für das neue schwedische Reisebüro STENA LINE, brach das Schiff wieder nach Kuba auf. Da wir wieder sechs Tage in Havanna lagen, teilten wir die Ausflugsziele unter uns auf. Ich hatte Glück und bekam einen TROPICANA-Besuch für den letzten Abend zugesprochen, die berühmte



Am Strand von Santa Maria bei Havanna

Freilichtbar. Am ersten Abend erfolgte die bekannte Schmuggelaktion, am nächsten Tag ging es zum Baden nach Santa Maria mit einer Milchkanne voller Weinschorle und Eiswürfel. Dort fiel uns ein alter Mann auf, der auf einem Stuhl am Strand im Schatten einer Palme saß und ein Fernglas trug. Mit Händen und Füßen kam ein Gespräch zustande. Wir fragten, ob er nach Haien Ausschau halte. Er verneinte: „Nach Americanos." Es stellte sich heraus, dass er nach amerikanischen Kriegsschiffen Ausschau hielt und bei derem eventuellen Erscheinen telefonieren musste. Wir fragten: „Und nachts?" Er zuckte die Schultern, wir schüttelten mit dem Kopf und verließen ihn.

Dann kam der letzte Abend dieses Aufenthalts und wir fünf vom Glück ausgesuchte Stewards sowie noch andere Besatzungsmitglieder, der Kapitän und natürlich alle Passagiere wurden mit Bussen ins TROPICANA gefahren. Auf den Tischen standen pro Person eine halbe Flasche Rum, Colas und Eisstangen. Als Mahlzeit wurden auf großen Platten gebackene Froschschenkel der auf Kuba gezüchteten Ochsenfrösche serviert. Ich glaube, viele Passagiere gingen hungrig nach Hause. Dabei schmeckten sie wie ganz zartes, frittiertes Geflügel. Auf einer großen, reich geschmückten Bühne spielte ein Orchester. Dazu tanzten traumhaft gewachsene, langbeinige braune Schönheiten des Landes. In der Runde sahen wir unsere männlichen Passagiere mit offenen Mündern sitzen, von ihren Ehefrauen scheel angesehen. Anschließend Tanz für alle. Wir enthielten uns solch schweißtreibender Vergnügungen und widmeten uns den Getränken. Viele Passagiere brachten uns ihren Rum. Gegen 24 Uhr betrat der Kapitän, auch schon etwas vom Rum gezeichnet, die Bühne, nahm das Mikrofon und verkündete eine zweistündige Verlängerung der Veranstaltung, also bis 2 Uhr. Wir schauten uns an und wussten, dass wir jetzt langsamer trinken mussten, denn vor 3 Uhr würden wir nicht an Bord sein und um 7 Uhr klingelte der Wecker. Gegen 2 Uhr folgte ein riesiges Feuerwerk und verkündete das Ende des Abends. Wir nahmen so viele Flaschen Rum mit wie wir tragen konnten. Noch in der Nacht, als sich alles wieder an Bord befand, liefen wir aus, ein paar Stunden eher als geplant. Am nächsten Morgen erfuhren wir den Grund.

Nach dem Frühstück griff der Kapitän zum Mikrofon und teilte Passagieren und Besatzung mit, dass bei der Kontrolle an einer der beiden Hauptmaschinen während der Hafenliegezeit ein Schaden festgestellt worden sei, der es nicht erlaube, mit zwei Schrauben über den Atlantik zurückzufahren. Also dauere die Rückreise etwa sechs Tage länger. Jeder kann sich vorstellen, wie die Information unter den Passagieren einschlug. Den Rentnern konnte es egal sein, die bekamen eine um eine Woche längere Seereise geschenkt. Aber es gab unter den Leuten noch arbeitende Gäste aus allen Bereichen der Wirtschaft. Auch uns konnte es gleich sein, im Gegenteil, wir wussten, dass diese Havarie eine größere Reparatur in einer Werft ergeben würde, anschließende Reisen ausfielen und wir alle für ein paar Tage Urlaub nach Hause fahren würden können.

Aber bekanntlich kommt ein Unglück selten allein. Ein älterer Herr verstarb mitten im Atlantik an einem Herzinfarkt, ein Alleinreisender. Da es nicht möglich war, den Verstorbenen an Land zu geben und wir keine für solche Fälle geeigneten Kühlräume besaßen, wurde eine Seebestattung veranlasst. In der folgenden Nacht wurde von Zimmerleuten ein Sarg gezimmert. Eine Rutsche musste gebaut werden, denn man konnte den Sarg schließlich nicht einfach über die Reling werfen.

Die Trauerfeier fand am nächsten Tag nach dem Frühstück statt. Dafür traten die Mannschaft und Offiziere auf dem Oberdeck achtern in U-Form an, Backbord die Frauen, in der Mitte die Offizierscrew, Steuerbord die Männer der übrigen Crew. An der vierten Seite der I. Offizier,

der Kulturoffizier und die Kapelle. Der Sarg lag, in die Staatsflagge gehüllt, auf der Rutsche ein Deck tiefer über dem Meer. Nachdem die Besatzung unter den Augen der Passagiere hinter uns bzw. ein Deck drüber angetreten war, erschien der Kapitän und hielt die Trauerrede. Danach wurde auf sein Kommando hin der Sarg zu Wasser gelassen. Die Kapelle spielte das letzte Trauerlied. Der Sarg ging sehr schnell unter, denn er war innen beschwert und im Holz waren Löcher zum Volllaufen vorgesehen worden. Der Tag wurde zum Trauertag ernannt. Das wurde durch entsprechende Musik und Veranstaltungen untermauert. Es sollte nicht das letzte Begräbnis dieser Art auf der VÖLKERFREUNDSCHAFT sein. Die Angehörigen erhielten eine Seekarte mit dem eingetragenen Standort des Geschehens.

Am letzten Tag vor dem Loch kam uns ein Schlepper entgegen, der uns zur Sicherheit bis zum Anlegen in Warnemünde begleitete. Man entschloss sich, das Schiff am nächsten Tag in die Werft nach Göteborg zu überführen. Neben der notwendig gewordenen Reparatur der Hauptmaschine wurden weitere Reparaturen während der Werftzeit erledigt. Dadurch entstand für uns ein Urlaub von etwa einem Vierteljahr. Nachdem wir mit Telegrammen zur Arbeit zurückgeholt wurden, begannen Reisen in die schönste Ecke der Welt, zu den Fjorden Norwegens, und das während der Mittsommernächte im Juni.

Nach weiteren Stena-Reisen folgten Ostseereisen, darunter eine für die „Erntekapitäne", eine Auszeichnungsreise für Werktätige aus der Landwirtschaft. Am ersten Tag stand ich am Büro des Chefstewards und sah, dass sich fast alle Café-Stewardessen mit großen Tabletts, beladen mit Bier, schon voll im Einsatz befanden. Sonst war es um diese Zeit nur der Frühdienst mit etwa zwei Kolleginnen. Verständnisvoll schaute ich ihnen zu, und sie verdrehten lächelnd die Augen. Die Lagerbereitschaft wurde angerufen, um Fassbier nachzuliefern, erfuhr ich vom Buffetier. Man kann sich vorstellen, was über 500 bierkampferprobte Männer da für „Schaden" anrichteten. Ob wir unterwegs Bier nachkaufen mussten, weiß ich nicht mehr. In Leningrad kam es zu einem Treffen zwischen sowjetischen Kolchosbauern und den Unseren im Speisesaal. Zwischen den Tischen sausten Dolmetscher hin und her und versuchten, die entstehenden Fragen zu übersetzen. Ich hörte, als ein Bauer seinen Sowjetkollegen fragte, wieviel Milch seine Kuh am Tag produziere. Die Dolmetscherin übersetzte. Darauf flüsterte der Kollege seinem Nachbarn zu: „Das gibt ja meine Ziege!"

Inzwischen war es September 1972 geworden. Wir fuhren wieder einmal über den Atlantik nach Kuba. Wieder eine Reise der besonderen Art. Diesmal waren die Passagiere Medaillengewinner der Olympischen Sommerspiele in München, deren Angehörige und der ganze Schwanz an Funktionären, gesponsert vom DTSB. Wir legten in Matanzas an und gaben die Passagiere ab, die mit Bussen von Hotel zu Hotel die schönsten Ecken und Sehenswürdigkeiten Kubas zu Gesicht bekamen. Etwas von den Olympischen Spielen hatte ich im Urlaub zu Hause mitbekommen und dachte mir beim Betrachten der Bodys der Schwerathleten. „Bloß nicht bei dir am Tisch!" „Nein!", sagte ich unwillkürlich, als die Diskuswerfer, Kugelstoßer und Handballer bei mir Platz nahmen. Natürlich verstanden wir uns blendend, aber wenn die um mich herumstanden, an die zwei Meter nur Muskelmasse. Die aßen zu einem Frühstück meine Wochenration.

Neben einem reichhaltigen Frühstücksbuffet stand ein Getränkebuffet mit zig Sorten Milch, Juice usw. Eine Frühstückskarte mit etwa zehn Gerichten musste am Abend zuvor abgefragt werden, um die Küche zu informieren. Unter den zu erfüllenden Wünschen Lendensteaks von 300 bis 400 Gramm, Tatar, Rührreier mit Champignons und andere Delikatessen. Eine kleinere Luke war vor der Reise freigemacht worden für tausende Beutel haltbarer Milch,

und aus dreizehn Bezirken der DDR wurde Rinderfilet abgezogen. Einmal bestellten zwei der Hünen am Tisch Rühreier mit Champignons. Vorsichtshalber bestellte ich in der Küche zehn Portionen. Als ich damit ankam, nahm mir der eine die große Porzellanplatte aus der Hand, stellte sie vor sich hin und sagte: „Bring dem anderen auch etwas."
An anderes Mal fragte jemand von meinem „Lieblingstisch", ob sie einmal zum Nachtisch Eierkuchen bekommen könnten. Ich regelte das mit dem Küchenchef. Meine Kollegen lagen schon eine halbe Stunde in der Sonne und ich rannte immer noch mit Eierkuchen, die zwei Köche mit je vier Pfannen zubereiteten, durch den Küchengang.



Vier von meinen schweren Jungs besuchten mich zu meinem Geburtstag vormittags auf Kabine. Wo abends fünfzehn Stewards Platz hatten, passte niemand mehr rein. Die Unterhaltung war schon interessant. Man erfuhr vieles, was hinter den Kulissen abging. Viel Spaß gab es mit Gerd Bonk, dem Medaillengewinner beim Gewichtheben im Schwergewicht, als er den Neptun bei der Atlantiktaufe spielte. Ich spielte den „Doktor" und ließ den jungen zu taufenden Sportlerinnen einige Eiswürfel ins Bikinihöschen gleiten. Sie wandten sich, von den Häschern festgehalten, und wollten so schnell wie möglich in den vor ihnen befindlichen Swimmingpool springen. Da heulte Neptun auf: „Mehr Eis, mehr Eis!" Die Massen tobten.
Einen Tag vor dem Wiedereintreffen der Passagiere lud der Botschafter der DDR auf Kuba den Revolutionsführer und Ministerpräsidenten Fidel Castro zu einem Empfang auf die VÖLKERFREUNDSCHAFT ein. Schon am Nachmittag wurde das Gebiet um den Hafen abgesperrt. Wir lagen an Deck und staunten über Froschmänner auf Booten rings um das Schiff. MG-Stellungen wurden auf den Dächern der Hafengebäude und Speicher aufgebaut.

Gegen Abend kam Fidel mit einigen Mitarbeitern und den Sicherheitsleuten. Da er sich bekanntermaßen selten ans Protokoll hielt, war er mit dem Kapitän zur Schiffsbesichtigung unterwegs, im Gefolge seine Leute und Offiziere des Schiffes. Am Knick eines Ganges gingen drei Türen ab. Der Castro nachfolgende Mann passte nicht auf, ging durch die falsche Tür und siehe da, vor ihm der Chef war weg. Riesenaufregung, Colts wurden freigelegt. Schließlich sah man Castro mit dem Kapitän in einem Rettungsboot fachsimpeln. Sie hatten nichts von der Aufregung mitbekommen.
Das Bankett fand in der Bar statt und Castro wollte sich das Angebot ansehen. Er fand zu seinem Erstaunen und unserem Erschrecken dort keinen Rum seiner Insel. Mit Lieferschwierigkeiten oder wer weiß was redete man sich heraus. Zusätzlich sah er gelbe Zitronen, auf Kuba unbekannt. Am nächsten Tag kamen einige Armeelaster und brachten für alle Bordmitglieder Kisten voller Rum zum Verteilen und „Kennenlernen". Außerdem waren einige Zentner Limetten dabei, die in Verbindung mit Rum wirklich einen feineren Geschmack abgeben.
Nach dieser Reise charterte uns der Kulturbund der DDR für eine kurze Reise in die Ostsee. Und dann, welche Überraschung, endlich wieder nach Kuba.

Kurt-Werner Langer

Der Staatsbesuch

Im Jahre 1972 weilte Fidel Castro zu einem Staatsbesuch in der DDR und besuchte auch den Norden der Republik. Dafür bedurfte es jubelnder Menschen am Straßenrand und so wurden Studenten der IHS Wustrow/Warnemünde an die Protokollstrecke gefahren, um den Staatschefs zuzujubeln bzw. mit kleinen Winkelementen Freude vorzutäuschen. Es handelte sich dabei in der Masse um Genossen der Partei, die dazu herangezogen wurden. Unter ihnen befand sich auch „Body" mit etwas längeren Haaren und einem schönen, langen, gepflegten Vollbart. Sie standen nun alle am Straßenrand und warteten der Dinge, die da kommen müssten in Gestalt des Konvois. Der Geleitzug, um die Fahrzeugkolonne maritim zu bezeichnen, näherte sich den warteten Studenten und plötzlich hielt vor Body eine der Staatskarossen und die Tür öffnete sich. Im Fond des Fahrzeuges saß Fidel Castro und ihm gegenüber eine Dolmetscherin. Fidel steckte seine behandschuhte Hand heraus und sagte auf diese Weise: „Guten Tag, Compañeros." Body war zu aufgeregt, um die Worte der Dolmetscherin zu verstehen. Dieser Vorfall dauerte einige Minuten und wurde erst durch die Personenschützer beendet. Fidel Castro war dafür bekannt, dass er immer wieder von dem im Protokoll genannten Standard abwich und so für Unruhe in den Reihen der Personenschützer sorgte. Wahrscheinlich hatte er sich diesmal angesichts des stolzen Bartträgers an die Sierra Maestra erinnert.
Wenn Body später bei seinen Seereisen von diesem Erlebnis berichtete, wurde er immer belächelt, denn niemand mochte ihm diese wahre Begebenheit glauben.

Jürgen Prescher

War es TAMARA BUNKE?

Mit aller Bestimmtheit kann ich diese Frage nicht beantworten, doch einiges spricht dafür, dass ich ein paar Worte mit ihr gewechselt habe. Allerdings hätte mir 1961 während meines allerersten Kuba-Aufenthalts ganz sicher der Name Tamara Bunke, Kampfname Tania, überhaupt nichts gesagt.
(Tamara Bunke: Geboren 1937 in Buenos Aires. Die 1935 nach Argentinien emigrierte Familie kehrte 1952 in die Heimat zurück, nach Stalinstadt, später Eisenhüttenstadt. Zu ihrem 18. Geburtstag stellte sie einen Antrag um Aufnahme in die SED und gleichzeitig einen Antrag auf Entlassung aus der deutschen Staatsbürgerschaft, um nach Argentinien auszureisen und dort einen Kampf für die Arbeiterklasse zu führen. Danach Pionierleiterin an einer Berliner Schule und 1958 Studium an der Humboldt-Universität. Im Dezember 1960 kam Che Guevara zu einem Besuch in die DDR. Tamara Bunke fungierte als Dolmetscherin. Im gleichen Monat dolmetschte sie für weitere kubanische Gäste, denen sie ihre Begeisterung für Kuba und den Wunsch es zu besuchen erklärte. In der Folge erhielt sie eine offizielle Einladung des staatlichen kubanischen Instituts für Völkerfreundschaft (ICAP).

Ihre Ausreise wurde am 12. Dezember 1960 vom Zentralkomitee der SED genehmigt. Im Mai 1961 reiste sie per Flugzeug nach Kuba aus. Hier studierte Bunke zunächst Journalismus und arbeitete als Dolmetscherin, u.a. für das ICAP. Als Mitglied einer Gruppe um Che Guevara im Untergrundkampf in Bolivien wurde sie am 31. August 1967 in einen Hinterhalt gelockt und erschossen.)



Auf Reede vor Havanna
Barco de la "Soledaridad"
Halberstadt
16.2.61

Zum Zeitpunkt des Zusammentreffens stand ich im blühenden Alter von ganzen 19 Jahren, das jüngste Besatzungsmitglied auf der Jungfernreise des MS HALBERSTADT/DAYJ unter Kapitän Paul Eggert. Zuvor hatte ich in drei Jahren Lehrzeit mit Erfolg den Beruf des Bäckers erlernt und unmittelbar danach zwei Jahre in der Nationalen Volksarmee gedient, die meiste Zeit zur Versorgung der Truppe als Koch.

Wie war es zu dieser Begegnung gekommen? Was hatte ich in Havanna während meiner allerersten Seereise und meinem ersten Auslandsaufenthalt erlebt? Natürlich wusste jedes Besatzungsmitglied aus der Presse unserer Republik von den politischen Veränderungen auf Kuba. In den heimatlichen Filmtheatern wurde vor jedem Hauptfilm „Der Augenzeuge" vorgeführt mit filmischen Berichten aus der DDR und dem Ausland. So dürften sehr viele Kinobesucher auch die Aufnahmen gesehen haben, als 1959 Fidel Castro und seine bärtigen Mitstreiter auf Kuba den von den USA unterstützten Diktator Batista stürzten.

Die HALBERSTADT fuhr schon mit 16 Knoten durch die lange Atlantikdünung in Richtung Südwesten, als in Berlin dieses Frachtschiff zum „Schiff der Solidarität" erklärte wurde. Während dieser Zeit lief auf Kuba eine riesige Alphabetisierungskampagne. Selbstverständlich unterstützte die DDR diese Aktion. Und genau deshalb hatte das Schiff tonnenweise Schreibhefte, Lehrbücher, Wörterbücher und Bleistifte geladen. Zudem waren in Rostock ebenfalls für Kuba Traktoren und 3.000 Kisten mit Solidaritätsspenden verladen worden.



Der Autor

Mit solch einer freudig erwarteten Ladung durfte die HALBERSTADT durch den Lotsen in Havanna sofort den ihr zugewiesenen Liegeplatz an der Pier in Regla einnehmen.(Regla ist einer der 15 Stadtbezirke von

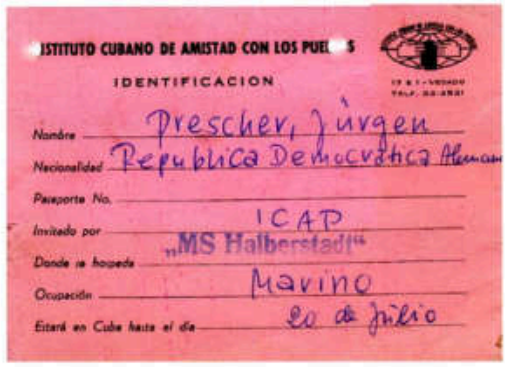
Havanna mit 42.420 Einwohnern. Der Ort ist ein Handels- und Industrievorort mit Werften, Docks, Raffinerien und Gießereien.) Kurz darauf begannen mit typisch kubanischem Temperament bereits die Empfangsfeierlichkeiten. Erste Gäste wurden bewirtet, Junge Pioniere übergaben der Besatzung Blumen. Für den Hafen, die Stadt Havanna, für das gesamte Land schien die Ankunft der HALBERSTADT ein so bedeutendes Ereignis zu sein, dass wirklich jeder Kubaner und jede Kubanerin ihr freundlichstes Lächeln aufsetzten, und die jedem von uns ganz viele Sehenswürdigkeiten ihrer Stadt zeigen wollten.

Und genau das erfüllte sich für mich bei einem meiner nächsten Landgänge. Meine Englisch-Kenntnisse lagen bei gleich null, ebenso war ich des Spanischen nicht im geringsten mächtig. Doch mitunter hilft schon ein offener, freundlicher Blick zu seinem Gegenüber, um alle Sprachbarrieren zu beseitigen. An einem Freitag nach dem Mittagessen bekam ich frei. Ohne ein bestimmtes Ziel vor Augen zu haben, wollte ich mir die Gegend anschauen. Während meines Spazierganges in der glühenden Mittagshitze baten mich eine Frau und ihr fast erwachsener Sohn in ihr Haus. Von ihnen bekam ich Wasser zu trinken, dazu Kaffee und Zigaretten, solche mit dem kräftigen Aroma, die jeder Kubafahrer kennen dürfte. Schließlich bedankte ich mich auf das herzlichste bei meinen Gastgebern, so gut es eben ging ohne die spanische Sprache zu beherrschen. Im gleißenden Sonnenlicht versuchte ich mich eben noch zu orientieren, in welcher Richtung mein Schiff liegen könnte, als exakt vor mir ein Kübelfahrzeug anhielt.



Der Autor mit kubanischer Bekanntschaft am Malecon.

Ich wurde befragt, wohin ich denn wohl möchte und wurde gebeten zuzusteigen. In dem offenen Fahrzeug saßen in landesüblicher Uniform, wie mir offensichtlich schien, vier junge Rebellen, ein Junge und drei Mädchen. Der Stadtteil Regla liegt etwas abgewandt vom städtischen Zentrum. Im Glauben, mein Schiff liege nahe dem Stadtzentrum, fuhren die jungen Leute mit mir im offenen Kübel immer in Richtung Havanna Altstadt. Ich war nur froh, dass zu dieser Nachmittagszeit die Sonne schien. Bei Dunkelheit hätte ich mich schon arg gefürchtet, wohin die Reise gehen würde. Wie gesagt, lag die Verständigung meiner Chauffeure mit mir auf dem Stand von gleich null, zero, nada, niente. Meine ihnen gezeigte IDENTIFICACION, eine rosa Karte mit Personal- und Schiffsnamen, hatte meine Fahrer ignoriert. Sie gingen davon aus, ich habe mich verlaufen und mein Schiff müsse ganz sicherlich nahe der Altstadt an einer der Fingerpiers liegen.


ISTITUTO CUBANO DE AMISTAD CON LOS PUE S

IDENTIFICACION

Nombre Prescher, Jürgen

Nacionalidad República Democrática Alem

Pasaporte No.

Invitado por ICAP

Donde se hospeda „MS Halberstadt"

Ocupación Marino

Estará en Cuba hasta el día 20 de Julio

Nach geschätzten fünfzehn bis zwanzig Minuten hielt der Kübel-Wagen in der Altstadt beim Büro der ICAP. (Das Instituto Cubano de Amistad con los Pueblos / ICAP - das Kubanische Institut

für Völkerfreundschaft - wurde 1960 auf Initiative von Fidel Castro gegründet. Als Nicht-Regierungsorganisation ist es verantwortlich für die Kontakte mit den ausländischen Partner-Organisationen, vor allem den Cuba-Solidaritätsgruppen.) Die Autoinsassen nahmen mich mit nach oben, in die erste oder zweite Etage. An einer Türe des hellen Flures bat man mich stehen zu bleiben und draußen zu warten. Es dauerte nicht allzu lange, als sich die Tür öffnete. Vor mir stand eine Frau, ebenfalls gekleidet in eine dunkelgrüne Uniform. Und sie sprach mich auf Deutsch (!) an: „Wie kommst du denn hierher?" Der Tonfall ging ein wenig, so schien mir, ins Berlinerische. Ich erzählte die Geschichte der Autofahrt hierher, und dass mein Schiff momentan nicht in Nähe der Altstadt, sondern in Regla liege. Mehr sagt die junge Frau nicht zu mir, vielleicht noch, ich möge doch bitte einen Moment weiterhin auf diesem Flur warten.

Diese Frau habe ich danach nie wieder gesehen. Und erst viele Jahre später, nachdem ich die Biographie über Tamara Bunke gelesen hatte, wuchs in mir der Verdacht, dass sie es gewesen sein könnte, die mich im akzentfreien Deutsch gefragt hatte, wie ich wohl in das Haus der ICAP gekommen sei.



Tamara Bunke und der Politoffizier des MS HALBERSTADT, Hans Lambrecht

Es soll Belege dafür geben, dass Tamara Bunke auf der HALBERSTADT als Dolmetscherin fungiert hat, als Fidel Castro zu einem Besuch an Bord weilte. Auf einem Foto ist eine junge Frau während eines Meetings mit einem Teil der Schiffsleitung der HALBERSTADT abgebildet. Jedenfalls veranlasste diese hübsche junge Frau, dass ich von dort wieder zur Pier nach Regla gebracht wurde.

Als sich dieser Kübelwagen mit den jungen Leuten in ihren Uniformen der HALBERSTADT näherte, hatten auch ein paar Decksleute ihren Schiffsbäcker im Wagen erkannt. Sicherlich dachten sie, wer weiß, wobei sie den Bäcker erwischt haben. Zielsicher strebten die jungen Leute ins Vorschiff aufs Verandadeck. Einer der Offiziere bat jedoch die jungen Leute mit ihrem Anliegen am folgenden Tag wiederzukommen. Gesagt, getan. Am kommenden Morgen brachten die Jungs als Präsent für den IV. Offizier und mich ein Pionierhalstuch in den Farben blau und weiß, dazu eine rote Baskenmütze, also die offizielle Pionierkleidung auf Kuba. Darüberhinaus sprachen sie für den kommenden Sonntag dem IV. Offizier und mir, dem Kochsmaat Bäcker, eine Einladung zu einem Ausflug ins Landesinnere aus. Per Taxi fuhren wir am Sonntagmorgen zu einem Club Junger Rebellen. Anschließend weiter mit einem Bus Richtung Landesinnere.



Einladung der Besatzung ins Hotel Habana Riviera

Die meisten Leute im Bus im jugendlichen Alter waren fröhlich, tanzten und schlugen mit Metallstöckchen pausenlos auf zwei Tiegel. Der Lärm klang in unseren Ohren sehr, sehr laut. Der Busfahrer ließ sich keine Minute aus der Ruhe bringen vom lauten Trommelwirbel seiner Fahrgäste. Doch sie feierten pausenlos.

In der offenen Landschaft glitten währenddessen immer öfter die wunderschönen, hohen Königspalmen vorüber. Ihre stolzen Kronen bewegten sich ganz leicht im heißen Tropenwind. Wir erreichten ein Haus, das von russischen Monteuren und Spezialisten bewohnt wurde. Zum Mittagessen waren wir zu früh erschienen, also vertraten wir etwas unsere Beine um dieses Anwesen herum. Viel lieber wären wir in ein nächstes Erdloch gekrochen, denn die Sonne brannte unbarmherzig auf uns herab. Schließlich wurde das Mittagessen gereicht, eine Mahlzeit aus Reis, Kartoffeln, Oliven, Hühnchen, Bohnen und Gurken. Als Nachspeise servierten die Gastgeber zuckersüßes Gebäck und Coca-Cola. Ein wunderbarer Nachmittag neigte sich dem Ende zu. Beim Verlassen des Grundstücks fragte mich der IV. Offizier nach seinen Jahren des Russisch-Unterrichts in der Schule: „Was heißt eigentlich auf Wiedersehen in Russisch?“ Zum Glück fiel mir schnell genug das allgemein gebräuchliche „Doswidanija“ ein. Die Rückfahrt nach Havanna verlief viel ruhiger, und wir beide hatten mit der großen Hitze zu kämpfen. Unterdessen wurden im Hafen die Luken rappelvoll mit Zuckersäcken beladen. Sogar bis in die Nacht quietschten und rasselten die Winschen. Am 24. Juli 1961 notierte ich in meinem Tagebuch: „Da die SCHWERIN noch in Havanna bleibt, nehmen wir Tiere für den Leipziger Zoo an Bord“. Es handelte sich um Flamingos, Papageien, Rehe, Wellensittiche und Schlangen.

Wir verließen Kuba und besonders Havanna mit einem guten Gefühl für die Zukunft. Uns wurde während unserer Hafenliegezeit sehr vieles von dieser wunderbaren Stadt gezeigt. Nicht nur allein während einer offiziellen Stadtrundfahrt, sondern teilweise auch durch uns gänzlich unbekannte Personen. Ich sah eine Vorstellung



Der Autor mit jungen Kubanerinnen



Rostock: Geschenke aus Havanna

Der 10 000-Tonnen-Frachter „Halberstadt“ kehrte kürzlich aus Kuba in den Heimathafen zurück. Er brachte neben Zucker für die UdSSR Bindegarn und Ananas für die DDR sowie zahlreiche wertvolle Tiere, unter anderen Krokodile, Flamingos, Schlangen und Schildkröten, für unsere Tiergärten mit.

im Cabaret TROPICANA mit dem besten Tanzensemble Kubas, ich besuchte den Zoo und das Aquarium. Am 10. August 1961 kehrte die HALBERSTADT ein erstes Mal in ihren Heimathafen zurück. Die große Ladung Säcke mit Zucker blieb bis zum Wiederauslaufen in Richtung Leningrad an Bord. Diese zweite Reise begann am 16. August 1961 und führte das Schiff nach Leningrad, nach Stettin, und abermals für wenige Stunden rückkehrend nach Rostock.
Anschließend erfolgte die nächste Kubareise mit den Häfen Havanna, Cienfuegos, Port Esquivel (Jamaika) und wieder retour nach Gdynia und Stettin auf Reede. Von dort brachte das Kümo INSEL RIEMS mich und einen Matrosen der HALBERSTADT nach Stralsund. Wir durften in den Urlaub fahren. Ich selbst war seit Mai 1961 nicht mehr im Urlaub bei meinen Eltern gewesen.
Eine Kuriosität während der Heimreise am Rande:
Unser gemeinsamer D-Zug nach Thüringen und Sachsen fuhr erst gegen 22 Uhr ab. Um die Wartezeit zu überbrücken, betraten wir zur Abendstunde die MITROPA im Bahnhofsgebäude. Wir ließen uns die Speisenkarte bringen und bestellten, woraufhin uns der Kellner mit den Worten informierte: „Sie haben aber Glück, heute Abend gibt es Kartoffeln". Und so stellten wir mit einem Schmunzeln fest, an Bord der HALBERSTADT mussten wir uns um die Versorgung mit Kartoffeln zum Essen nie sorgen.

Stephan Bohnsack

Havanna, du meine Schöne, mit Froschschenkeln

Nach längerem Seetörn mit MS BERLIN – von Rostock nach London, von dort nach Havanna – quer über den Atlantik war es mir sehr angenehm, als endlich die kubanische Küste in Sicht kam. Der berühmte, langgestreckte Malecon, dessen Kontur sich vor der Häuserfront allmählich immer besser zu erkennen ließ, daneben die Spitze des Leuchtturmes auf der Festung vom Castillo de los Tres Reyes del Morro, dessen kompakte Mauern beim Einlaufen in Havanna an Backbord passiert wurden. Die Festung sollte die Stadt einst vor Freibeutern schützen, denn bereits 1538 erschienen französische Piraten im Hafen, zerstörten eine Kirche und ein gerade errichtetes Verwaltungsgebäude. Gegen Zahlung von 600 Golddukaten konnte sich die Bevölkerung von La Habana damals vor der Brandschatzung retten.

Vermutlich ist das Castillo del Morro der von Seeleuten am meisten fotografierte Gebäudekomplex Havannas, denn bequemer als bei der Vorbeifahrt zur Einfahrt in den Hafen, ohne den Fotoapparat in der feuchtwarmen Inselschwüle herumschleppen zu müssen, geht es nun mal nicht. Auch an Steuerbord zeigten sich attraktive Fotomotive, romantische Plätze mit Palmen und barocke Paläste und Gebäude, die zur Altstadt Havannas gehören und vielleicht sogar später beim Landgang zu Spaziergängen durch die Kolonialzeit einladen würden.

Das Castillo de la Punta, dessen Turm durch die Wetterfahne mit der GIRALDILLA, dem Wahrzeichen der Stadt, gekrönt war, lag steuerbords fast gegenüber des Castillo del Morro. Viele Fußgänger um die Sehenswürdigkeiten herum waren offensichtlich mehr mit Dingen ihres täglichen Alltags beschäftigt, als mit den historischen Überbleibseln aus ihrer Geschichte. Aber das ist ganz natürlich, sie lebten hier.
Kurz vor dem Abbiegen in das Hafenareal tauchte an Steuerbord die „Neue Festung", El nuevo Castillo de la Real Fuerza, auf, die in der Zeit von 1558 bis 1577 entstand, lange Zeit als sicherstes Gebäude Havannas galt und deshalb sogar offizielle Residenz der spanischen Militärgouverneure wurde. Auf Befehl Philipps II. entstand die „Neue Festung", weil sich das

Castillo de la Punta als unzulänglich erwies, als französische Piraten es 1555 wiederholt belagerten und trotz erbittertsten Widerstands der Festungsbesatzung brandschatzten. Diese Informationen konnte ich dem Reiseführer entnehmen, den ich mir in Rostock-Warnemünde in einer der Buchhandlungen noch kurz vor Auslaufen des MS BERLIN nach Cuba besorgte. Das Schiff lag am Passagierkai in Rostock-Warnemünde, obwohl es sich laut offizieller Berichterstattung des DDR-Fernsehens bereits mit Solidaritätsgütern nach Havanna unterwegs befand. Etliche Besatzungsmitglieder fehlten aber immer noch und wurden gerade aus Besatzungen anderer Schiffe zusammengesucht. Solange blieb das Schiff in Warnemünde angebunden.
Wir näherten uns jetzt dem Puerto (Hafen), dessen Pieranlagen in genialer Weise fast an die Wohngebäude der Altstadt anschließen. Unser schnittiger Bug zeigte nach dem Festmachen mit Schlepperhilfe direkt auf eine der kleinen Gassen zwischen den Wohnhäusern, die wir beim Landgang später etliche Male auf dem Weg in das Zentrum durchschreiten würden.
Unsere Rostocker Flagge – die gelbe Gösch mit schwarzem, nach links schreitendem Greif – wehte optisch fast über den Dächern von Havannas Altstadthäusern. Abends mit dem



MS BERLIN auf der Schelde (06/1967)

Sonnenuntergang wurde die Gösch, wie alle anderen Flaggen, eingeholt, um beim nächsten Sonnenaufgang wieder am Bug zu flattern. Nach dem Festmachen ging es sofort an die Klarierung des Decks, um so schnell als möglich mit dem Löschen der Ladung beginnen zu können. Dazu wurden das Ladegeschirr in die entsprechende Position gebracht, die Luken geöffnet und alles was im Weg liegen könnte verstaut.
Jetzt war auch der Weg für alle Besatzungsmitglieder auf Freiwache offen, um Havanna eine Antrittsreferenz zu erweisen und sich dabei die Beine in den Gassen, aus denen selbst mitternachts noch laute Musik zu hören war, zu vertreten. Zu diesem Zeitpunkt wusste jedoch noch keiner von uns, dass die Liegezeit sehr lange dauern würde. Man steckte sich deshalb gleich einige der mitgebrachten Tauschobjekte vorsichtshalber in die Taschen. Sicher ist sicher.
Es dauerte auch nicht lange und die Taschenuhren aus Ruhla, Nylonstrümpfe oder Zigarettenpackungen wechselten schnell die Besitzer gegen Pesos, Diente de Tiburon (Haifischzähne), ausgestopfte Meerestiere oder auch Silbermünzen und ähnliches.
Der Aufenthalt in Havanna brachte unzählige abenteuerliche Erlebnisse, so mit Tieren, die wir „fanden" und nach Europa mitnahmen, darunter ein recht wehrhafter Papagei, über

stachelige Pflanzen und Begegnungen mit ihnen bis zu unserem Bäcker, der ausgerechnet zum Seemannssonntag die Hefe nicht mehr fand und dann gegen drei Uhr morgens von DSR-Schiff zu DSR-Schiff lief (aus Rostock lagen noch zwei andere Frachter in Havanna), um ein Stückchen Hefe zu ergattern, und letztlich mit einem Jackendieb, der seinem Opfer die vorher auf dessen Schiff geklaute Jacke zum Kauf anbot, von diesem jedoch ohne Argwohn weggeschickt wurde. Er wurde nie erwischt. Nach drei Monaten Liegezeit, während der wir Havanna ganz gut kennengelernt hatten, ahnte keiner von uns, dass unsere nächste Reise wieder nach Havanna führen und eine Gourmetreise werden würde.

Und das kam so: Niemals vorher wäre ich auf eine solche Idee gekommen und das sogar noch mit Appetit. Aber: „In der Not frisst der Teufel Fliegen" lautet ein bekanntes Sprichwort. Dabei handelte es sich nicht einmal um Fliegen, sondern um Froschschenkel.

Die Reise nach Kuba sollte maximal drei Monate dauern. Also einmal über den Atlantik, Ladung löschen, Zucker laden und zurück. In Rostock wurden wir dementsprechend und sogar für etwas mehr Zeit mit Proviant ausgerüstet. Und schon ging es los, über London zur Zuckerinsel in der Karibik. In Havanna angekommen, Ladung aus Europa – Busse der Firma Leyland und Maschinen für die Landwirtschaft – löschen. Alles klappte wie am Schnürchen, aber dann wollten wir die süße Fracht für Europa übernehmen. Damit begannen die Probleme. Unsere Ladung konnte nicht komplettiert werden, die Rückreise verzögerte sich. Deren größter Teil lag noch nicht im Hafen, nicht einmal in Havanna. Den Zucker brachten alte, klapprige Lastautos von der ganzen Insel in den Hafen, direkt vor unser Schiff. Entladen, zurückfahren, um neue Ladung zu holen, so ihr Arbeitsrhythmus. Aber wie viele Lastwagen müssten über die Insel rollen, um den Bauch unseres Schiffes füllen zu können?

Das könnte auf die kubanische Art noch Monate dauern und die Rückreise sich solange verzögern bis unsere Ladung komplett sein würde. Also fuhren wir ihr entgegen. Einen halben Tag versegeln und die Anker gingen auf Reede vor Matanzas zu Wasser. Die Ladung wurde hier mit Leichtern an das Schiff gebracht und mit unserem Ladegeschirr übernommen. Alles dauerte, aber es störte eigentlich keinen von uns. Karibisches Flair – was könnte da überhaupt stören?

Ein Problem tauchte dafür allerdings auf. Die Vorräte schrumpften, und der Chefkoch wurde immer nervöser. Seine Kochkunst und überhaupt die Versorgung an Bord waren das Stimmungsbarometer für die Crew. Und wenn er für 56 Besatzungsmitglieder nichts mehr zu kochen hätte? Die Vorräte an Kartoffeln, Fleisch, Fisch und Gemüse waren inzwischen derart dezimiert worden, sodass ihm bei Rückkehr nach Havanna nur noch der Gang zum Schiffsversorger blieb. Nach der Übernahme der Teilladung vor Matanzas ging es nämlich wieder zurück nach Havanna, wo sich inzwischen ein großer Teil unserer Fracht, aber immer noch nicht die gesamte Menge, zur Übernahme angehäuft hatte. Es würde weitere Verzögerungen geben.

Des Chefkochs Hauptproblem bestand darin: Wieviel und was er einkaufen sollte, wo doch keiner wusste, wie lange man hier tatsächlich noch brauchte und wann endlich die Rückreise angetreten werden könnte. Eine schwierige Entscheidung. Das Problem wurde für ihn noch größer, als er das Angebot des kubanischen Schiffsversorgers sah, das mit seinen Wünschen und Vorstellungen überhaupt nicht übereinstimmte. Immerhin bestand die Besatzung aus 56 Personen und laut Speiserolle sollte er pro Person und Tag 3900 Kalorien bieten. Kartoffeln und Fleisch gab es beim Schiffsversorger augenblicklich nicht, Fisch nur in kleinen Mengen, dafür Reis, Gemüse und Obst, allerdings nur strohige kubanische Orangen, die allgemein nicht beliebt waren.

Etwas gab es aber in ausreichender Menge – Schenkel vom Ochsenfrosch. Was sollte er tun? Ist die Haut erst einmal abgezogen, der Unterschenkel entfernt, sehen die Froschbeine, ganz egal ob vom amerikanischen, afrikanischen oder asiatischen Frosch, wie Geflügel aus.

Sie schmecken auch so und sind sogar fast so groß wie Hähnchenkeulen. Ochsenfrösche wurden in jener Zeit (1970) in Farmen auf Kuba zum Verzehr und für den Export gezüchtet. Der Nordamerikanische Ochsenfrosch, lateinisch Rana catesbeiana, bekam seinen Namen nicht wegen seiner Größe, sondern wegen seines ochsenähnlichen Gebrülls, das sogar Kilometer weit hörbar sein soll. Die Kopf- und Rumpflänge des Weibchens erreicht 20 cm, die Länge der Hinterbeine bis 25 cm. Das Männchen ist etwas kleiner.
Kaufen oder nicht, das war die Frage. Das Risiko des Kochs bestand in der eventuellen Ablehnung der Froschbeine durch die Besatzung. Aber das musste er in Kauf nehmen, was blieb ihm weiter übrig. Also wurden ab sofort an den Kalender- und Seemannssonntagen gebratene, duftende und sehr leckere Keulchen serviert, immer mit Mixed Rice. So ließ sich der abnehmende Kartoffelvorrat sparen. Der Reis wurde nach kubanischer Art mit schwarzen Bohnen gemixt und einem Hauch Knoblauch gewürzt. Individuell verfeinerten wir ihn, je nach Geschmack des Einzelnen, mit weißem Pfeffer und Butter. So wurde das Froschschenkelessen zum wahren Feinschmeckererlebnis, auf das der Chefkoch am Ende der Reise stolz war.
Zunächst war er aber ganz schön nervös, denn die Froschbeine auf seiner Speisekarte wurden anfangs von allen skeptisch betrachtet. Er musste ja offen zugeben, dass es sich nicht um Geflügel-, sondern um Froschfleisch handelte, was da so lecker gebrutzelt wurde, knusprig und appetitlich auf dem Teller lag und einen sehr angenehmen Duft verbreitete. Darüberhinaus sahen die Stücke tatsächlich wie Hähnchenschenkel aus. Franzosen und Italiener wären von dem Essen begeistert gewesen, aber die Besatzung bestand nun mal aus Deutschen, teilweise aus dem ländlichen Milieu stammend. Für sie besaß Reis mit schwarzen Bohnen gemixt und mit Knoblauch gewürzt, dazu auch noch Froschfleisch, den Hauch von Exotik.
Wenn der Koch in seinem Speiseplan nicht die leckeren Schenkel als Froschfleisch offenbart hätte, keiner hätte es gemerkt. Der Ochsenfrosch als Lebensmittel war bei Deutschen damals noch nicht angekommen. Hätte der Koch Hähnchenschenkel auf den Speiseplan geschrieben, wäre es kaum jemandem aufgefallen und ausnahmslos hätten alle das Fleisch gegessen. Jetzt handelte es sich aber um die Keulen von Fröschen. Früher, so historische Überlieferungen, aßen die Besatzungen in Notsituationen sogar faules Fleisch gefangener Ratten und überlebten, also warum sollten wir jetzt nicht mal Frosch probieren?
Unseren vier Lehrlingen stülpte sich schon bei dem Gedanken, Froschfleisch essen zu sollen, der Magen um. Andere Besatzungsmitglieder zogen nach. Zuletzt waren es fast 40 Prozent der Mannschaft, die den Genuss ihrer Froschschenkelration anderen Kameraden überließen. Die Froschbeine wurden also zu „Wanderfroschbeinen", denn sie „wanderten" jetzt jeden Sonntag und Donnerstag, dem Seemannssonntag, weiter auf die Teller der Kameraden, die keine Bedenken beim Genuss von gebrutzeltem Froschfleisch hatten. Man einigte sich schon morgens, wer wessen Froschschenkel bekäme. Während die Einen sich beim Abendessen nur mit Mixed Rice sättigten, genossen die Anderen bedenkenlos und mit wachsendem Appetit die Froschkeulchen, die ganz lecker schmeckten.
Allerdings beobachteten die „Froschkeulchenverweigerer" genau die Reaktion der „Froschkeulchenverwerter" beim genussvollen Verzehr, was allmählich dazu führte, dass immer mehr Kameraden zu „Froschfressern" wurden, wie die Einen die Anderen bezeichneten. Erst wurde zaghaft ein kleines Stück Fleisch gekostet, dann wurde man mutiger und nahm ein ganzes Keulchen. Zuletzt aß man seine Portion zum Leidwesen der Genießer ganz alleine. Egal, es schmeckte all denen, welche die Froschkeulchen nicht verschmähten.

Das Fazit dieser Reise, die uns mit Froschbeinen über den Atlantik führte: Sie blieb uns lange als „weltmännisches Gourmeterlebnis" in Erinnerung. Pech für diejenigen, die gänzlich auf diesen Genuss verzichteten.

Jens Rösemann

Des Seemannes globales Finanzmanagement

Seeleute waren schon immer global orientiert, letztlich war das ja wohl der Grund, weshalb sie diesen Beruf ergriffen hatten. Davon und von den damit verbundenen Umständen, sowie einigen anderen, das seemännische Leben betreffenden Dingen, soll hier die Rede sein. Ursprungsort der unten beschriebenen Transaktionen ist die Zuckerinsel Kuba. Unter den Seeleuten hatte die Hauptstadt Havanna einen gespaltenen Ruf. Diese leichtlebige Hafenstadt bot ein hochgerühmtes Nachtleben. Wenn es auch wie jedes andere seiner Art darauf ausgerichtet war, dem Teilnehmer das Geld locker zu machen, so geschah es jedoch hier auf einzigartige und höchst angenehme Weise, die bei den Seeleuten das Gefühl hinterließ, jene Veranstaltungen seien nur zu ihrem Wohlbefinden gemacht worden. Anders als bei den üblichen Rauschmitteln hinterließen die Genüsse einer in Havanna verbrachten Nacht keinen Kater, abgesehen von den üblichen Angstperioden, die nach einem sorglosen Ausleben menschlicher Triebe nicht ohne Grund zwangsläufig auftreten. Jeder Seemann, der einmal dort gewesen war, schwärmte in höchsten Tönen von La Habana. Andererseits hieß es, dass junge Seeleute, die längere Zeit im Liniendienst nach Havanna eingesetzt waren, ihre Absicht, zur Seefahrtschule oder zur Technischen Hochschule zu gehen, nicht durchhalten konnten. Die Verlockungen dieser Perle der Karibik hatten die dafür notwendigen Ersparnisse aufgezehrt oder gar nicht erst zustande kommen lassen. Die nautische oder technische Karriere war beendet, ehe sie erst richtig begonnen hatte. Korrekterweise muss hier gesagt werden, dass der Begriff Perle der Karibik nicht von dem Nachtleben Havannas herrührt. Jener Begriff entstand durch die einzigartige Vielfalt und Schönheit sowie des Klimas dieser Insel. Im Laufe der Jahrhunderte seit seiner Entdeckung hat dieses wunderbare Eiland einen liebenswerten und fröhlichen Menschenschlag hervorgebracht, der mit zu dieser Namensgebung beigetragen hat. Während der letzten eineinhalb Jahrhunderte hat der Mensch durch seine einseitige Ausrichtung auf die Zuckerproduktion dieses herrliche Land ruiniert, zum Glück ohne den Charakter ihrer Einwohner zu verderben.

Nils hatte den euphorischen Erzählungen über das Nachtleben immer mit großer Verwunderung und mit einigen Zweifeln gelauscht. Selbst kannte er diese Metropole nicht. Bisher war es ihm nur vergönnt gewesen, sich von dem altspanischen Flair Santiagos de Cuba verzaubern zu lassen. Wenn nur diese riesigen Moskito-Schwärme nicht gewesen wären, die bei Einsetzen der Abenddämmerung den Kavernen der mittels gewaltiger Holzpfähle gerammten Pier entquollen! Sie zwangen den Seemann an Land zu gehen. An ein Ausharren in den durch die Sonnenglut des Tages aufgeheizten Aufbauten bei geschlossenen Fenstern, Bullaugen und Türen war nicht zu denken. Diese konnten erst in der relativen Nachtkühle nach Mitternacht geöffnet werden. Wozu sollte er sich auch diesem Martyrium unterwerfen, wenn an Land auf der Plaza kostenloses Vergnügen in angenehmer Abendluft ohne Moskitos zu haben war. Dort spazierten die Schönen von Santiago de Cuba im Kreis unter den wachsamen Augen der Eltern linksherum, während die jungen Herren diesen Zirkel rechtsherum umkreisten. Dazu gab es flotte Musik von der Militärkapelle. Gegen geringes Geld gab es eine dicke kubanische Zigarre und starken Mocca.

Nun war Castro-Zeit angebrochen. Es gab Anzeichen, dass die paradiesischen Zeiten in Havanna vorbei sein würden. Der Autor muss hier einfügen, dass diese Einschätzung keine allgemeine sein kann. Die paradiesischen Zeiten waren eben für Seeleute (und Gangster samt Anhang) vorbei. Über die Zeit nach Batista kann jeder denken wie er will. Niemand sollte jedoch vergessen, dass nun das unvorstellbare Elend der saisonabhängigen Zuckersklaven und deren Familien sowie das Analphabetentum ein Ende haben sollten. Das Wort Sklave ist

hier eigentlich ein Euphemismus. Die Sklavenhalter früherer Zeit sorgten wenigstens noch für das Überleben ihrer Arbeitstiere außerhalb der Saison, weil deren Ersatz höhere Kosten bedeutet hätte. Die Zuckerbarone im 20. Jahrhundert scherten sich keinen Deut darum. Die Reserve der verelendeten Menschen auf dem Lande ließ jederzeit eine Rekrutierung von billigen Saisonarbeitern zu. Aber Hein Seemann sollte man nicht übel nehmen, dass er die Qualität der Regierung eines Landes nach der Güte des ihm zugänglichen Nachtlebens beurteilt. So ist das nun mal in der Regel.
Das Motorschiff ADOLF VINNEN der Reederei F.A.Vinnen & Co aus Bremen hatte vom Panama-Kanal kommend Kurs auf Havanna genommen, um Zucker zu laden.
Zuckerladen: Dieser Begriff hatte in der Vor-Castro-Zeit eine ganz bestimmte Bedeutung. Die Hafenarbeiter arbeiteten im Akkord mit einem unerhörten körperlichen Einsatz. Dieser wurde durch eine ausgefeilte Technik der Koordinierung optimiert. Eine starke Gewerkschaft,



ADOLF VINNEN in DAL-Charter

gewiss auch mit einem Mafia-Geruch behaftet, hatte dafür gesorgt, dass die Einkünfte dieser Stauer, besonders in Havanna, seinerzeit unangefochten an der Spitze der Arbeitseinkommen standen. Da mit schiffseigenem Ladegeschirr gearbeitet wurde, waren die Anforderungen an dieses besonders hoch. Fiel eine Winde aus, erklärte der betreffende Gang sofort die Schicht für beendet und verließ das Schiff, da ihm die Basis für eine lohnende Akkordleistung entzogen war. Dadurch wurde die pünktliche Abfahrt infrage gestellt. Bei der ADOLF VINNEN zum Beispiel, die von der Royal Mail Line gechartert worden war, hätte dieses unter Umständen zu dem Ausfall eines Charter-Tages führen können. Dem mörderischen Windenbetrieb, der mit diesem Akkord-Betrieb – ruckartiges Umsteuern von „Hieven" auf „Senken", immer bei vollen Umdrehungen – verbunden war, musste vorgebeugt werden. Bei den damals üblichen Gleichstrom-Schiffen wurde innerhalb der Windenkontroller-Kästen zwischen den Kontakten ein wahres Funkenfeuerwerk erzeugt. Um einen einwandfreien Windenbetrieb zu gewährleisten, genügte es nicht, mit auf Hochglanz polierten Kupferkontakten im Ladehafen anzukommen. Bei jeder Pause zwischen den Schichten musste der Elektriker an seine

Sorgenkinder heran zur vorausschauenden Wartung. Landgang für ihn ausgeschlossen, da im Drei-Wachen-Betrieb gearbeitet wurde! Wenn man einem weitverbreiteten Vorurteil folgen wollte, musste das für ihn sehr betrüblich sein. Galten doch die Elektriker – übrigens auch die Funkoffiziere – für besonders scharfe Landgänger. Was immer man sich darunter vorstellen mochte.

Was hat eine Beschreibung dieser Umstände mit dem Titel zu tun? Sie ist deswegen notwendig, weil sie erhellend wirkt auf den Vorgang eines sozialen Wandels in jenem Land. Dieser Wandel hat enorme Auswirkungen auf das globale Finanz-Management des Seemanns, wie später zu sehen sein wird. Wobei wir also beim Thema bleiben.
Der Wandel fiel sofort bei der ersten Schicht auf. Statt der sehnigen Hafenarbeiter, die scheinbar mühelos im Laufschritt die 75-kg-Säcke vom Annahmeblock unter der Luke in die äußersten Ecken des Laderaums transportierten und dort gezielt abwarfen, kamen Männer von gepflegtem Äußeren, die zu zweit einen Zuckersack mit komischer Verbissenheit an seinen Bestimmungsort zerrten und dort mühsam zurechtlegten. Einer weisen Doktrin zufolge hatte man beschlossen, dass jetzt die ehemaligen Schmarotzer körperlich zu arbeiten hätten. Daher wurden Anwälte, unliebsame Beamte und Angehörige von ähnlicher Couleur in den Hafen beordert. Die Winden wurden nicht strapaziert, der Elektriker konnte an Land gehen. Das Schiff würde einige Tage länger als üblich im Hafen bleiben. Selbstverständlich zu Lasten des Exports aus diesem Lande. Denn Mehrkosten solcher Art schlagen sich umgehend in einer Erhöhung der Frachtraten nieder. Der Seemann ahnt sofort, dass diese Änderung der Bedingungen auch einschneidende Änderungen der Bewertung der Landeswährung nach sich zieht. Wandel schafft Chancen – ein Naturgesetz. So wurde denn auch bekannt, dass die Parität des US-Dollars zum Kuba-Peso offiziell zwar noch bestand, in der Praxis aber schon bei 1:5 angelangt war, mit fallender Tendenz des Peso. Hauptursache war, dass vor allem Geschäftsleute Kuba verlassen und dazu ihr sämtliches verfügbares Geld in US-Dollar umtauschen wollten. Das war natürlich streng verboten und daher fiel der Kurs des Peso auf dem Schwarzmarkt nochmals.

Wenn hier von Währung die Rede ist, so sei hinzugefügt, dass sich der Seemann grundsätzlich auf jedes Zahlungsmittel einstellt, selbst wenn es auf keinem Kurszettel erscheint. In verschiedenen Staaten muss er sich auf so unterschiedliche Währungssurrogate wie Zigaretten, Whisky, Nylonstrümpfe, Spielkarten usw. einstellen, wenn er keinen Vermögensverlust erleiden will. Der Seemann stellt sich dabei ganz ideologiefrei und praktisch den Usancen des jeweiligen Landes. Sie werden ihm vorgeführt von Vertretern des Staates, die oft in großer Zahl mit pomphafter Würde das Schiff bei seiner Ankunft im Hafen besuchen. Er kann hinterher vom Zahlmeister erfahren, mit welcher Art von Währung die schnelle Freigabe des Schiffes erreicht wurde. Der offizielle Erwerb von staatlich gepäppelter Landeswährung würde ihn zum Blödmann stempeln. Respektlos nennt er derartige Zahlungsmittel Kujampel. Sind sie ihm jedoch während des Aufenthalts an Land in die Hände gekommen, wird er sie trotz der ihnen entgegengebrachten Verachtung niemals wegwerfen. Sie begleiten ihn während seiner weiteren Fahrenszeit, meistens in einer Zigarrenkiste, und landen später bei seinen Kindern und Enkeln. Dort gelangen sie wieder zu einigem Ansehen, da ihr Besitz bei jenen große Freude auslöst.

In Havanna ging jetzt alles korrekt zu. Die jungen revolutionären Hafenbeamten nahmen keine Geschenke. Unter anderem verkündeten sie, dass der Seemann seine Ausgaben an Land in Cuba-Peso zu begleichen hätte, die er zum offiziellen Umtauschkurs 1:1 zum US-Dollar von der staatlichen Agentur beziehen könnte. Alle an Bord vorhandenen US-Dollarnoten

mussten registriert und versiegelt werden. Nils stand mit hoch erhobenen Armen und heruntergelassenen Hosen im Zollhaus. Als Funkoffizier, der zusätzlich die Zahlmeisterfunktion an Bord wahrnahm, war er besonders verdächtig. Junge Beamte, die noch vor kurzem im Untergrund gekämpft hatten, beschäftigten sich mit seinem After. Dort, vermuteten sie, wäre eventuell volksschädigendes Material, in diesem Falle die Greenbacks der schon jetzt verhassten Yankees, versteckt. Weder er noch die Beamten schienen sich über diese für beide Seiten eigentlich unwürdige Situation Gedanken zu machen. Keine Regierung der Welt macht sich Gedanken um die Würde der Seeleute. Sie sind grundsätzlich als verdächtig anzusehen. Im Gegensatz zu Touristen und fremden Regierungsvertretern, denen aus Opportunitätsgründen irgendwann die Würde wieder zuerkannt wird, bleibt der Seemann weiter der Paria. Und er verhält sich entsprechend aus praktischen Erwägungen. Nils z.B. konnte nach gründlicher Untersuchung gehen. In der Hand die Luftpostbriefe der Besatzung an ihre Angehörigen. Einer dieser Briefe enthielt einige der üblen grünen Banknoten des nunmehrigen Erzfeindes. Jenes Wort ist vielleicht fehl am Platze. Erzfeinde wurden die beiden Staaten erst kurz nach den Enteignungen auf Kuba. Beiderseits von Key West wurden jedoch schon jetzt die Propagandamaschinen hochgefahren.

Hier beginnt nun eine gewisse Verworrenheit sich einzustellen. Durch Umtausch von seiner Heimatwährung auf US-Dollar und weiteren Tausch in Peso wird die Relation schon etwas unübersichtlich. Beginnt der Seemann nun Waren oder Dienstleistungen einzukaufen, wird die Vergleichsmöglichkeit komplizierter. Eigentlich müsste eine Standardeinheit her, an der er schnell erkennen kann, ob er im Verhältnis zu seinem Heimatland billig oder teuer einkauft. Die herkömmlichen Warenkörbe sind gut und schön, doch soviel Aufwand will der Seemann nicht betreiben. Er bräuchte eine Bezugsgröße, die möglichst für alle Häfen der Welt vergleichbar ist





.

Beispiel 1: Der Wert von einem Kilo Brot. Dazu müsste in aller Welt Brot gegessen werden. Das ist nicht der Fall. Dem Seemann wird auch oft klar, dass Brot zum Luxusartikel werden kann. Das bemerkt er gelegentlich bei den im Ausland lebenden Landsleuten, die beim Anblick oder gar Verzehr von Schwarzbrot in höchste Verzückung geraten. Zu prüfen wäre noch, ob Tortillas als Brot anzusehen sind. Als Bezugseinheit könnte die Broteinheit mit dem Gewicht 1 kg verwendet werden. Abkürzung: BE. Nicht nur die Gefahr der Verwechslung mit der medizinischen Bezeichnung BE für Diabetespatienten lässt diese Einheit als ungeeignet erscheinen. Zuviel Theorie!

Beispiel 2: Der Mensch – und als solcher ist trotz gegenteiliger Ansicht auch der Seemann anzusehen – lebt nicht von Brot allein. Er konsumiert auch gelegentlich Kulturgüter. Es gibt eines, das überall in der Welt in quasi gleicher Qualität angeboten wird. Natürlich werden

Stimmen laut werden, die diese Gleichwertigkeit bestreiten wollen. Darüber soll hier nicht räsoniert werden. Festzuhalten ist, dass das Produkt als solches ziemlich dürftig ist. Spätestens nach seinem Verbrauch wird dies meistens ernüchternd festgestellt. Der Effekt, bei dem es auf diesen Genuss ankommt, ist auf jeden Fall überall der gleiche. Der praktisch denkende Seemann bezeichnet dieses sozio-kulturelle Gut als einen Short-time. Maskulin, nicht etwa feminin, wie es doch die Zeit (time) eigentlich verlangt. Wir verbleiben aus naheliegenden Gründen nicht bei der Vertiefung dieses Angebots. Wenn es auch nicht von jedem konsumiert wird, über den Loko-Preis ist jeder an Bord informiert. Die praktisch veranlagten Seeleute pflegen die Preise dieses Gutes recht offenherzig ohne Prüderie zu diskutieren. So kommt es dazu, dass sogar die gelegentlich mitreisenden Ehefrauen anderer Besatzungsmitglieder informiert werden. Das hat nichts mit frauenverachtender Haltung zu tun. Hein Seemann sieht solche Betrachtungen über seiner Meinung nach lebenswichtigen Gütern als ganz normal an. Abkürzung für diese Einheit: ST.

Beispiel 3: Alkohol wird auf der ganzen Welt getrunken. Jawohl, auch in moslemischen Ländern! Besonders dort zeigt sich, dass ein Genussmittel durch ein Verbot offenbar erst recht zu seinem Verbrauch anreizt. Wie anders wäre es zu erklären, dass trotz harter Strafandrohung dieses Verbot immer wieder umgangen wird. Mit den bekannten Folgen. Dieses treibt die Preise der alkoholischen Getränke in schwindelnde Höhen. Bei dem üblichen Nepp ist das ebenfalls der Fall, wenn auch die Preise die vorgenannten Höhen nicht erreichen. Dem durstigen Seemann werden andererseits günstige Angebote gemacht. Erinnert sei an den freundlichen Hafen Puerto Barrios an der Ostküste Guatemalas. Dort gibt es in den Nachtlokalen zu dem Cola mit Eis einen Flachmann mit Rum mit dem schönen Namen Barrilito. Diese Verniedlichung steht im Gegensatz zur Wirkung dieses besonderen Rums. Der einigermaßen trinkfeste Seemann kann nach dem Genuss von drei dieser unscheinbaren Fläschchen zum Preis von einem Dollar schon sehr außer Kontrolle geraten. Nicht zu reden von dem phänomenalen Brummschädel am nächsten Tag. Also: Verbote, Nepp und seemannsfreundliche Preisgestaltung machen einen internationalen Vergleich zu unserem Zweck wertlos.
Wir sehen schon, die Suche nach einer Standardeinheit zum Verständnis der Währungen und ihrem Verhältnis zueinander bringt keine befriedigenden Ergebnisse. Allein das Beispiel 2 ist einigermaßen verlässlich. Auf jeden Fall muss der Seemann sehr genau rechnen. Bei gering bewerteten Währungen besteht die Gefahr, dass er infolge seiner Geringschätzung für sie sein Geld zu flott ausgibt. Im entgegengesetzten Fall kann das auch eintreten, wenn er sich nicht dauernd das Kursrisiko, so kann man das ja wohl nennen, vor Augen führt. Zu vorgeschrittener Stunde ist natürlich diese Gefahr recht groß. Dann kauft er seine Feigen, Kolibris und chinesischen Tassen zu erheblich überhöhten Preisen ein. Aber was nützen alle diese Betrachtungen? Hein Seemann geht nach Wochen erzwungener Enthaltsamkeit mit einem fast – von ihm selbst manchmal nicht eingestandenen – unstillbaren Verlangen an Land. Dort unterliegt er oft märchenhaften Eindrücken, die sich zusammen mit Genuss von mehr oder weniger Alkohol zu einer Gemütslage entwickeln, die Ringelnatz so passend mit Daddeldu beschrieb. Dahin geht jedes finanzielle Kalkül!

In Havanna herrschte zu jener Zeit eine eigenartige Stimmung. Die unvermeidliche sozialistische Tristesse war noch nicht eingekehrt. Jeder wusste aber, dass das Alte nicht weiterbestehen würde. Fast jeder tat aber so, als ob es nicht dazu käme. Fatalismus also, der eigentlich nicht Wesenszug eines echten Kubaners ist.
Nils erledigte die Besatzungspost und begab sich auf die Suche nach Einkaufsmöglichkeiten. Die Geschäfte boten allerhand. Überall erfuhr er ohne nachzufragen, dass der Preis bei

Bezahlung mit US-Dollar sich erheblich verringern würde. Eine Bestätigung des schon erwähnten Kursverfalls. Bei einem kleinen Schmuckladen wurde er mit dem Inhaber über eine schöne Halskette einig, die er zu normalen Preisen seiner Frau nie hätte schenken können. Bei einem Musikalienhändler erstand er zu noch günstigeren Bedingungen Instrumente für eine fast vollständige Marimba-Kapelle. Trotz des haarsträubenden Preisnachlasses schien der Händler sehr beglückt. Das Übersetzen nach Florida nahm wohl für ihn konkrete Formen an. Nils brachte seine Beute an Bord. Zu seiner Erleichterung verzichteten die Zöllner darauf zu fragen, mit welchen Mitteln er diesen Groß-Einkauf getätigt hatte. Es gab genügend Beispiele aus Staaten mit gelenkter Wirtschaft, die dieses überprüften. So weit war man in Kuba noch nicht.

Am Nachmittag war die dienstfreie Mannschaft von Bord in Richtung Nachtklub-Viertel verschwunden. Der Ladebetrieb war eingestellt worden, weil der Zucker nicht herangebracht werden konnte. Das Schiff war vor wenigen Jahren auf der Jungfern-Reise in Havanna gewesen. Nun wollten die damals so gut bedienten Seeleute sehen, ob das großartige Angebot von damals zu den jetzt günstigeren Schwarzmarktkursen noch bestand. Obwohl die Hafenverwaltung nicht in der Lage war, dem Schiff die vereinbarte Ladungsmenge anzuliefern, kam von dort überraschend die Order, umgehend an einen anderen Liegeplatz zu verholen. Umgehend war nicht gut möglich. Ein Schiff ist kein Auto, bei dem der Zündschlüssel nur herumgedreht werden muss. Hier war, trotz tropischer Hitze, ein Vorwärmen erforderlich. Außerdem fehlte das notwendige Personal. In den zahlreichen Nachtklubs nach den Leuten zu fahnden, wäre wohl ergebnislos verlaufen. Selbst wenn man die Leute wirklich gefunden hätte, wären diese mit Hinweis auf den genehmigten Landgang ganz bestimmt nicht an Bord gegangen. Hier bewährte sich nun eine löbliche Eigenschaft der Offiziere, Ingenieure und des Messepersonals auf dem Schiff eines Trampreeders. Dem Charterer gegenüber musste bewiesen werden, dass der Reeder von seinen Leuten nicht im Stich gelassen wurde. Mit dem Personal aus diesen Teilen der Crew wurde das Verholen dann auch ganz gut bewältigt. Anschließend beschloss man dann auch, dieses gelungene Werk mit einigen Drinks an Deck zu feiern. Besonders auch in der Erwartung, dass der Alte sich wegen des besonderen Einsatzes angemessen beteiligen würde. Der jedoch war solchen Feiern nicht zugetan. Stets hatte er Angst, dass diese ausufern könnten. Er selbst nahm so etwas gelegentlich für sich in Anspruch, wohl mit der Begründung aus dem alten Rom, dass dem Ochsen nicht erlaubt, was Jupiter erlaubt ist. Das fand natürlich nicht den Beifall der ob ihrer gezeigten Leistung hochgestimmten Leute. Obwohl lange nicht alle vorgehabt hatten, an Land zu gehen, wurde jetzt aus Trotz und Provokation ein gemeinsamer Landgang beschlossen. Man wusste, dass dem Alten dieses noch mehr als eine Decksparty fuchsen würde.

Nils hatte sich schon vorher auf die Socken gemacht. Er wollte das sagenhafte Morro Castle auf der jenseitigen Seite der Hafeneinfahrt noch vor Sonnenuntergang sehen. Vielleicht war es auch nur das Wort Morro Castle, das ihn anzog. Es ging ihm etwas von dem Brand auf dem Schiff gleichen Namens im Kopf herum. Ebenso wollte er die berühmte Flaniermeile Malecon sehen. Und da stand er nun in der leichten Abendbrise auf dem Platz gegenüber der Festungsinsel. Hier war Havanna, hier war Kuba! Alle Sinne waren angesprochen dieses Phänomen zu erfassen. Müßig, darüber nachzusinnen, wie es in Worte zu fassen sei. Auf dem Weg zu diesem Ort hatte ihn schon die Architektur beeindruckt. Es war das Koloniale, das ihn ansprach. Ebenso an Plätzen wie in Singapore, Hongkong, Manila, Buenos Aires oder Lima geriet er in den Bann dieser Architektur. Obwohl ihm bewusst war, dass jeder Stein dieser Häuser für die Mehrheit der Ureinwohner oder deren Nachfolger Blut, Schweiß und Tränen bedeutet hatte. Diese Architektur setzte sich teilweise am Malecon fort, gelegentlich

unterbrochen durch Bauten im modernen Stil. Jener einzigartigen Prachtstraße, die wohl ihre größte Anziehungskraft in dieser späten Nachmittagsstunde entfaltete. Die schon niedriger stehende Sonne tauchte alles in ein zauberhaftes Licht. Die drückende Hitze des Tages war schon etwas geschwunden. Die See begrüßte ihren Liebling mit einem immerwährenden Anrollen der leichten Dünung, die einen Hauch von Salzwasser spüren ließ. Dieser mischte sich mit dem Duft der ablandigen Abendbrise, der eine Ahnung von der Vielfalt tropischer Gerüche verbreitete. Hier konnte diese unvergleichliche Aura von Leichtigkeit mit einer winzigen Spur von Melancholie entstehen.

Es bewegten sich jetzt keine Menschenmassen. Aber es waren Kubaner, die sich hier ergingen. Die leichten Anzüge der Herren mit den typischen leicht beige überfallenden hemdartigen Jacken mit zwei Knopfleisten, braunem Schuhzeug mit eingesetztem weißen Oberleder und echten Panamahüten der Sorte Fino. Welch ein Unterschied zu dem Bild der häufig in Massen auftretenden Touristen, deren Anblick das menschliche Auge beleidigt: Watschelnde Gestalten in Gummilatschen mit schlabberigen Hosen, den meist überhängenden Bauch durch das unsägliche T-Shirt verhüllt. Hier die luftigen Kleider, in die die Damen hineingenäht schienen. Diskrete Vornehmheit, keine Extravaganz, fast mit einem Hauch von Leichtsinn. Nicht den Urinstinkt der männlichen Flaneure herausfordernd, jedoch Bewunderung auslösend. Auffallend, dass häufig distinguierte ältere Herren wesentlich jüngere Damen begleiteten. Es waren augenscheinlich Väter und Töchter, manchmal – nicht so sehr offensichtlich – Liebhaber mit ihren Geliebten. Für Nils hatten diese beiden Worte nicht den üblichen, ihnen innewohnenden Beigeschmack. Was sollte dieser Beigeschmack bei diesen beiden Worten, die doch einen der schönsten Begriffe enthielten, der für die Beziehungen der Menschen untereinander so wertvoll ist. Wo waren die Matronen? Oder nahm man sie nicht so deutlich wahr. Wenn sie denn auftauchten, so entsprachen sie sehr wohl dem Bild, wie man es hier erwarten wollte. Allerdings war auch hier der Zug der Zeit zu erkennen. Das Matronenhafte nahmen die Damen gut zehn Jahre später an als noch vor einer Generation.
Nils fühlte sich gefangen von diesem Flair der Leichtigkeit und Lebensfreude, das aus Natur, Mensch und Architektur gebildet wurde. Die Spur von Melancholie, Teil solcher tropischen Eindrücke, schien hier um eine Spur deutlicher. Es war wohl das Bewusstsein des Mittelstandes, der sich hier präsentierte. Eine düstere Erwartung war zwar nicht ausgeprägt, jedoch latent vorhanden.
Es wurde Abend, der für tropische Gebiete typisch schnelle Einbruch der Dunkelheit verbreitete nun eine andere Stimmung auf der Malecon. Nils hätte die frühe Abendstimmung noch gern etwas länger genossen. Nun machte er sich aber auf den Weg, seine Verhol-Crew zu suchen. Er musste nicht nach dem Vergnügungsviertel fragen, verließ sich mehr auf den Instinkt eines Seemanns auf Landgang. In Havanna musste das jedoch nicht unbedingt zum Erfolg führen. Zyniker unter den Seeleuten sagten, dass man ein Dach über ganz Havanna stülpen könnte und damit sei das Amüsierviertel erfasst. Offensichtlich stimmte das nicht ganz. Nils schlug einen weiten Bogen bei seinem Spaziergang, der ihn wieder in die Hafengegend führen sollte. Dabei kam er durch Viertel, die man durchaus nicht als die des Amüsements bezeichnen konnte. Reiche und arme Wohnhäuser wechselten einander ab. Viele in sehr gutem Zustand, andere schon an der Grenze des Verfalls. Vierzig Jahre später sollte dieser Verfall ganz einfach als Beleg für die Unfähigkeit des Sozialismus subsumiert werden. Leben war hier genug, das mit der Dunkelheit verstärkt auf die Straßen drängte.
In der Ancla Bar ging Nils tatsächlich vor Anker. Der Hafen war offenbar nicht mehr weit. Die Bar bot insofern einen einladenden Eindruck, als ihre offene Front zur Straße hin den freien Blick auf den westlichen Abendhimmel bot, wo noch ein Hauch des farbverschwenderischen Sonnenuntergangs zu sehen war. Vom überlangen Tresen dieser Bar konnte man

das Treiben auf der Straße beobachten. Eine dreistufige Treppe bot eine Grenze, die unerwünschte Gäste fernhalten sollte. Nämlich Schnorrer und Geschäftsleute, die auf den Treppenstufen Platz nehmend, Nils im Laufe des Abends ihre Angebote machten. Da Nils seinen Platz nicht in unmittelbarer Nähe der Treppe hatte, mussten sie statt des gewohnten heiseren Flüsterns ihre Stimme deutlich erheben. Das rief schnell den Barkeeper auf den Plan, dessen energische Handbewegung der Geschäftsanbahnung ein schnelles Ende bereitete. Im Gegensatz dazu durfte später ein uralter Schlangenbeschwörer auf den Treppenstufen seine Kunst vorführen, die den Vorteil hatte, sich fast lautlos abzuspielen. Nils, der der Unbedenklichkeit dieser Kunst nicht recht traute, beendete sein Unbehagen dadurch, dass er die Gage in Form einiger Cents erbrachte.

Im Inneren der Bar war es bei sparsamer Beleuchtung so dämmerig wie auch wohl bei Tage durch die weit vorspringenden Markisen. An kleinen Tischen saßen die Kunden einzeln und auch in Gruppen. Die Unterhaltung war eher spärlich. Man war häufig mit Zahnstochern beschäftigt. Es war, als würde auf etwas gewartet. Ein Eindruck, der häufig in tropischen Bars oder Cafés entsteht. In dieser Bar hätte wohl auch Ernest Hemingway sitzen können. Nils gab sich ganz diesem Gefühl hin, obwohl er wusste, dass der Dichter diese Stimmungen häufig überinterpretiert hatte. Die tropische Stimmung und dazu noch in Havanna genügte bei ihm schon, um ihn ins Träumen zu bringen oder abseits einer sogenannten Wirklichkeit zu verweilen. Selbstverständlich orderte er Cuba libre. Hier bedeutete das ein Glas mit dem üblichen überdimensionierten rechteckigen Eisblock, viel Bacardi-Rum, einer Limonenscheibe und einem kleinen Schuss Coca-Cola. Letzteres schien wegen seiner geringen Menge das Teuerste an dem Drink zu sein, aber immerhin gab es diese Zutat noch.

Neben ihm hatten Gäste Platz genommen. Links ein älterer, gepflegt aussehender Kubaner. Rechts eine dunkelblonde, dezent gekleidete Dame, die zum Glück keine Anstalten machte, ihren Drink auf seine Kosten zu bestellen. Nicht, dass er die Kosten dafür gescheut hätte. Durch Castros Sieg, seine Unbotmäßigkeit und der damit zu erwartenden Konfrontation mit den USA und dem daraus entstandenen Kursverfall der Landeswährung war ausnahmsweise ein Drink in der Bar diesmal keine unerschwingliche Angelegenheit. Er liebte aber Annäherungen dieser Art nicht. Zwischen den Dreien entspann sich eine lustige Unterhaltung. Nils beschäftigte sich seit einigen Jahren mit einem Buch, das das Erlernen der spanischen Sprache in dreißig Stunden versprach. Er war weder bis ans Ende dieser Lektionen gelangt, noch hatte er den Eindruck, diese Sprache zu beherrschen, obwohl er sich dieses Büchlein immer wieder hartnäckig vornahm. Immerhin hatte er einiges von der komplizierten und doch so ansprechenden Grammatik verstanden. Ebenso bemühte er sich sehr, die Aussprache korrekt zu benutzen. Da er diese Sprache liebte, fühlte er sich von der Art abgestoßen, in der die meisten Amerikaner, wenn sie sich denn in dieser Sprache überhaupt bemühten, sie gleichsam auf breite Art zerkauten. Gleichwohl hatte er einige US-Amerikaner kennengelernt, die sich perfekt das Spanische angeeignet und dem dortigen Lebensstil angepasst hatten. Diese waren es nicht, die man dort als Gringos einstufte. Auf keinen Fall mochte Nils als solcher eingestuft werden. Stattdessen nahm man fast immer seine Bemühungen als Indiz dafür, dass er diese Sprache beherrsche und deckte ihn mit einem Schwall spanischer Sätze zu. Wenn geklärt war, dass seine Sprachkenntnisse weitaus geringer waren als angenommen, entstand in solchen Situationen wie dieser eine Unterhaltung in gebremstem Tempo. Floskeln wurden gelehrt und das Rollen des spanischen R. Die lehrreiche Unterhaltung drehte sich um alles Mögliche. Unter anderem auch um die für überzeugte nationalbewusste Kubaner unglaubliche Tatsache, dass es zwei sehr verschiedene Teile Deutschlands gab. Der zurückhaltende Nils brachte es nicht über sich, dem Gespräch eine

persönliche Wende zu geben. Zu gerne hätte er erfahren, welcher Art die Dame zu seiner Rechten sei. Aussehen und Kleidung sprachen nicht für die Art, die man ohne Begleitung in Bars oder Restaurants antraf, schon gar nicht in Hafennähe. Immerhin erfuhr er, dass die Dame russischer Abstammung sei. Bei dieser Information nahm die Unterhaltung eine fast unscheinbare Wendung. Sie wurde eigentlich offenbar dadurch, dass sich der Kubaner zu seiner Linken diskret aus der Unterhaltung verabschiedete. Es zeichnete sich jetzt doch der Versuch einer Geschäftsanbahnung ab, wie es trotz des ersten Eindrucks nicht anders erwartet werden konnte. Um dieses heikle Thema abzublocken, kannte Nils zwei Möglichkeiten. Die eine bestand darin, sich als Freund junger Männer zu offenbaren. Sie hatte den Nachteil, dass bei glaubhafter Darstellung sich plötzlich solche einfinden würden. Daher nahm er hier Zuflucht zur zweiten Möglichkeit. Ganz unbefangen erklärte er der Dame, dass er sich in einem Hafen an der Westküste Zentralamerikas eine venerische Krankheit geholt hätte. Nach Behandlung durch den III. Offizier, der den Bordarzt machte, sei es jetzt an der Zeit, einen Testlauf zu absolvieren. Nach Seemannsart sollte nun festgestellt werden, ob die Anzeichen nach reichlich Alkoholgenuss wieder auftreten würden. Wie immer wirkte diese Methode wie gewünscht. Nach kurzer nachdenklicher Pause nahm die Dame das Gespräch mit einem unverfänglichen Thema wieder auf, auch der Kubaner nahm wieder daran teil. Nils jedoch nahm nach einer kurzen Zeit seinen Abschied, der von seinen beiden Gesprächspartnern überaus herzlich erwidert wurde.

Bevor er sich weiter auf die Suche nach seinen Bordkameraden machte, überschlug Nils kurz die Kosten für den Barbesuch. Durch den Umtausch von US-Dollar zum Kuba-Peso im Verhältnis 1:5 hatte er statt zum offiziellen Kurs von DM 4,20 nur DM 0,84 für einen Cuba-Peso bezahlt. Bei dem üblichen Preis von 50 Centavos für einen Cuba-Libre machte das also tatsächlich nur 42 Pfennig statt DM 2,10. Da machte der Landgang Spaß. Würde dieses Getränk auch in den Hafenbars zum gleichen Preis zu haben sein? Er erfuhr das sehr schnell, nämlich im „Apple-Club". Einem feudalen Nachtclub-Tempel mit noch funktionierender Klimaanlage. Dort fand er den größten Teil seiner Kameraden in vorgeschrittener Stimmung in Gesellschaft flotter Mädchen und wurde von ihnen lauthals begrüßt. Ja, es stimmte auch hier mit den Preisen für Getränke – und ebenfalls der Preis für ST war noch so wie immer, d.h. fünf Cuba-Peso pro Leistungseinheit, also nach Umrechnung DM 4,20. Das war reichlich Grund für ausgelassene Stimmung.

Dieses Lokal hatte eine Besonderheit. Die von unten beleuchtete gläserne Tanzfläche konnte in ihrem Zentrum über eine dort installierte Wendeltreppe in Richtung des Obergeschosses verlassen werden. Dort befanden sich die Arbeitszimmer der Mädchen. Wegen der geschilderten günstigen Umstände befanden sich die Seeleute in bester Stimmung. Nichts hinderte sie daran, mit ihrem Mädchen die Wendeltreppe häufiger zu benutzen. Beim Auf- und Abstieg vom Gipfel wurde jedes Paar mit Hallo und mehr oder weniger anzüglichen Bemerkungen verabschiedet bzw. begrüßt. Sehr unterschiedlich waren die Verhaltensweisen der jungen Freier. Einige traten ihre Tour verschämt an. Andere zeigten ein ausgesprochenes Gockelgehabe. Manche machten sich einen Sport daraus, mehrere Aufstiege, aber immer mit wechselnden Mädchen zu unternehmen. Die gesundheitlichen Gefahren multiplizierten sich dabei im wahrsten Sinne des Wortes. Nils' diesbezügliche Hinweise wurden großmäulig zurückgewiesen. Der III.Offizier würde in einigen Tagen bestimmt gute Kundschaft haben. Bisher waren die Seeleute der Wirkung des Penicillins sehr sicher gewesen. In letzter Zeit traten aber immer häufiger Erregerstämme auf, die auf dieses Mittel nicht mehr so leicht ansprachen. Von den bei den Einklarierungen anwesenden Gesundheitsbeamten hatte Nils erfahren, dass diese Stämme offenbar daher kamen, dass in einigen Ländern, besonders in

Brasilien, das Penicillin von den Damen des leichten Gewerbes prophylaktisch benutzt wurde. Damit wurden zwangsläufig resistente Stämme gezüchtet. Dieses wurde aber wenig ernst genommen. Schon gar nicht in einer solchen Umgebung und im vollen Rausch der Lust.

Die ausgelassene Stimmung wollte auch Nils erfassen. Der jedoch hatte noch eine Aufgabe an Bord zu erledigen. Die tägliche Schiffspresse über Norddeichradio wurde nach Ortszeit gegen Mitternacht gesendet. Bei der Besatzung wäre in diesem Hafen ihr Fehlen nicht weiter aufgefallen. Aber Nils wollte dem Kapitän schon gar nicht Anlass für spöttische Bemerkungen am anderen Tage geben. Außerdem war es ganz gut, eine Pause einzulegen. Er hatte es sich zur Gewohnheit gemacht, ausufernde Landgänge mit dem Hinweis auf dienstliche Angelegenheiten abzubrechen. Überprüfbar war das nicht für seine Kollegen, weil sie von seiner Arbeit nicht viel verstanden. Es war ja nicht allein die undurchschaubare Weise des Verkehrs per Morsezeichen. Die international festgelegten Wachzeiten nach geografischer Ortszeit und die Programme der Küstenfunkstellen nach Greenwich-Zeit machten den Funker im Hinblick auf Freizeit zu einem unkalkulierbaren Kantonisten. Den Versuch, ihn zum Bleiben zu überreden, machte schon niemand mehr, da seine strikte Ablehnung genügend bekannt war. Oft genug war er durch vorzeitigen Aufbruch so manchem „Absturz" entgangen. Es war nicht nur der schwere Kopf, der am nächsten Tag, besonders in den Tropen, Beschwerden machte. Längeres Verweilen bedeutete meistens Kontroll- und daraus folgend auch Geldverlust. Die Nachkriegsheuern auf deutschen Schiffen ließen solche Eskapaden nicht zu.

Die Aufnahme der Presse bereitete ihm trotz des bereits genossenen Alkohols keine Schwierigkeiten. Durch den fehlenden Windenbetrieb fielen die störenden Netzschwankungen aus, sodass die ankommenden Morsezeichen gut zu hören waren. Nach einer Stunde verteilte er die Kopien und lief dabei dem Alten in die Quere, der den Versuch machte, ihn vom erneuten Landgang abzuhalten. Eigentlich hatte er das nicht vor, ging nun aber aus Trotz dennoch. Das knauserige Verhalten des Kapitäns vom vergangenen Abend war noch nicht vergessen. Doch genauer besehen, trieb ihn die Wirkung der genossenen Getränke an Land.
Den Rest der Nacht verbrachte er in der Gesellschaft norwegischer Seeleute und der unvermeidlichen kubanischen Barmädchen, deren Gesellschaft so angenehm war und trotzdem zu nichts verpflichtete. Auch skandinavische Lords hatten die Chancen erkannt, die sich durch den Transfer von US-Dollar zu Cuba-Peso ergaben. Ihre Trinkgewohnheiten ähnelten denen, die er in seiner wilden Zeit als lediger Fischdampfermatrose praktiziert hatte. Es wurde sehr lustig. Die einander entgegensetzten Wirkungsweisen von Coca-Cola und Alkohol bewirkten, dass die Zecher bis zum frühen Morgen durchhielten.

Die Nachwirkungen am anderen Tage waren fatal, aber als die Folgen einer in Havanna verbrachten Nacht wurden sie in Würde und mit Humor ertragen. Ähnlich wurden von den fleißigen Freiern auch die Folgen der Beziehungen zum schönen Geschlecht angenommen. Die Sprechstunde des III. Offiziers in den Abendstunden nach einigen Tagen auf See war gut besucht. Zwar galt für den Dritten die ärztliche Schweigepflicht. Aber so konzentrierter Sprechstunden-Besuch nach dem Verlassen eines so prominenten Landgangshafens lässt keinen Zweifel über den Anlass zu. So waren denn auch genügend gut gemeinte Lästerungen von denen anzuhören, die noch einmal davon gekommen zu sein schienen. Nur peinlich für einige, die wegen einer längeren Inkubationszeit später auch den Gang nach Canossa antreten mussten und nun ihrerseits Ziel des gutmütigen Spottes wurden. Dennoch schien niemand zur echten Reue fähig. Nils vermochte diese Leichtfertigkeit nicht nachzuvollziehen. Es erinnerte doch zu sehr an Russisches Roulette.

Es blieb am Ende der Heimreise trotz alledem der Eindruck, dass man einen wunderbaren Aufenthalt in Havanna beinahe zum Nulltarif gehabt habe. Die nicht verwerteten Cuba-Peso wanderten in die oben erwähnten Zigarrenkisten. Damit war die Geschichte des Finanz-Managements in diesem besonderen Fall aber noch nicht beendet.

Während einer der weiteren Charterreisen für die Royal Mail Lines zur Westküste Zentralamerikas erhielt die ADOLF VINNEN noch an der Pazifikküste die Order, auf der Heimreise in Cristobal, dem Hafen an der Ostseite des Panamakanals, Decksladung für Havanna zu laden. Es war die Zeit, zu der sich ein bewaffneter Konflikt zwischen den USA und der UdSSR wegen der Stationierung russischer Raketen auf Kuba abzeichnete. Die Drohungen und Gegendrohungen der beiden oder vielmehr drei Parteien eskalierten von Tag zu Tag. Während ADOLF VINNEN ostwärts den Kanal passierte, erklärte der damalige Bundeskanzler Konrad Adenauer, dass kein deutsches Schiff Kuba anlaufen würde, bis der Konflikt beigelegt wäre. Diese typische Fensterrede eines Politikers festigte natürlich die Annahme, dass ein Krieg um Kuba drohe; war aber, was bestehende Verträge anbelangte, völlig unverbindlich. Der Reeder eines deutschen Schiffes konnte die Segelorder seines Vertragspartners nicht missachten ohne schwerwiegende finanzielle Verluste in Kauf zu nehmen. Diese würde ihm auch eine deutsche Regierung nicht erstatten. Tatsache aber war, dass das deutsche Seemannsgesetz Besatzungen deutscher Schiffe das Recht gab, Fahrten in Gebiete drohender kriegerischer Auseinandersetzungen abzulehnen.

Über diesen Punkt gab es an Bord aufgeregte Debatten. Der Kapitän stellte sich auf den Standpunkt, dass von Krieg keine Rede sein könne. Daher verlangte er von seinen Offizieren, bei der Diskussion über dieses Thema sich Zurückhaltung aufzuerlegen. Bei der Eskalation der politischen Lage hatte kein Mitglied der Besatzung Lust auf diese gefährliche Reise. In Cristobal verkündete der Kapitän, dass der deutsche Konsul seine Meinung bestätigt habe. Diese Erklärung rief große Heiterkeit hervor. Erstens hätte der Konsul seine Meinung der Besatzung gegenüber persönlich vertreten können. Zweitens wurde hier das tiefe Misstrauen der Seeleute hinsichtlich der diplomatischen Vertretungen im Ausland bestätigt. Weil aber die Lage nicht endgültig eindeutig war, verzichtete jeder, wenn auch zähneknirschend auf eine offizielle Anrufung des Konsulats. Nils hatte schon an der Westküste mit dem parallel fahrenden HAPAG-Schiff AUGSBURG Verbindung aufgenommen. Dessen Kapitän wollte nicht glauben, dass das Schiff tatsächlich nach Kuba fahren würde. Es wurde informell vereinbart, täglich Kontakt auf Kurzwelle zu halten. Im Ernstfall könnte ein solcher Kontakt von Nutzen sein.

Die Art der geheimnisvollen Ladung, die an Bord als Decksladung genommen wurde, war ein weiterer Grund zur Besorgnis. Sie war höchst ungenau deklariert. Einige Anweisungen bezüglich ihrer Behandlung in Notfällen verstärkte diese Besorgnis noch. Ganz offensichtlich war sie chemischer Natur und kriegswichtig. Niemand an Bord konnte sich der täglich düster werdenden Besorgnis entziehen. Niemals vorher wurden so sorgfältig sämtliche Nachrichten abgehört wie jetzt. Das Einlaufen in Havanna bestätigte und verstärkte diese Besorgnis. Außerhalb der Dreimeilen-Zone hatte der Aufmarsch der amerikanischen Flotte begonnen. Aufklärungsflugzeuge überflogen mehrfach das Schiff mit seiner ominösen Decksladung. Deren Existenz und Natur waren sicherlich schon vom Geheimdienst der USA in Cristobal erkundet und weitergemeldet worden. Im Hafen bot sich ein ungewohntes Bild. Sämtliche Piers waren mit russischen Schiffen belegt und auf der Reede wartete eine ganze Menge von weiteren auf die Liegeplätze, an denen mit aller Macht gearbeitet wurde. Das Militär hatte das Kommando übernommen.

Gegen alle Erwartung wurde bei Ankunft der ADOLF VINNEN sofort ein Pierplatz freigemacht und das Schiff hereingeholt. Die Löscharbeiten wurden unmittelbar danach begonnen.
Nils nutzte die Liegezeit zu einem kurzen Landgang. Ergebnis: Schwarzkurs jetzt schon 1:10. Die Läden leer. Nachtclubs noch offen, aber trist. Cuba-libre mit obskurer Brause gemixt, Cola gab's nicht mehr. Gedrückte Stimmung allgemein. Schnell zurück zum Schiff. Bloß nicht die Abfahrt versäumen!
Sehr schnell waren die Ladungsarbeiten beendet, das Schiff lief sofort wieder aus. Noch beim Auslaufen hörte man an Bord in den Nachrichten, dass die Kuba-Blockade begonnen hatte. Voller Erleichterung registrierte die Besatzung, dass das Schiff zwar beobachtet, aber nicht angehalten wurde. Die Konzentration einer gewaltigen Armada weckte unangenehme, düstere Gefühle. Nicht so sehr wegen der eigenen Sicherheit, die ja für den Augenblick gewährt war. Es war der Eindruck einer bisher, seit Ende des Zweiten Weltkrieges, nicht mehr gekannten Gefahr eines großen Krieges, bei dem anzunehmen war, dass Atomwaffen auf beiden Seiten zum Einsatz kommen würden. Das weltweite Aufatmen nach den Wiener Vereinbarungen zwischen Chruschtschow und Kennedy war auch auf hoher See zu spüren.



RUDGERT VINNEN (1960)

Im folgenden Jahr zu Zeit der Sonnenwende, sollte Nils seinen Kollegen auf dem Motorschiff RUDGERT VINNEN während einer Ostseereise vertreten. Das Schiff kam mit einer Zuckerladung aus dem kubanischen Hafen Matanzas in Charter der HAPAG mit dem Bestimmungshafen Wismar. Anschließend sollten in der Nähe des finnischen Hafens Turku Props geladen werden. Das waren meterlange Fichtenholz-Stempel, die seinerzeit in großen Mengen beim Bergbau zum Abstützen der Kohlenflöze gebraucht wurden. In jener Zeit lebten von diesem Saisongeschäft in der eisfreien Zeit unzählige Schiffe, ihre Eigner und Stauereien. Die Schiffe sahen bei der hohen Deckslast sehr abenteuerlich aus. Diese Reise würde etwa vier Wochen dauern. Nils freute sich auf das Fahrtgebiet. Da in der Ostsee meistens nur kleinere Schiffe verkehrten, die keinen Funkoffizier zu fahren brauchten, war es eine einmalige Chance, diese Fahrt kennen zu lernen. Mulmig war ihm allerdings bei dem Gedanken an das Anlaufen von Wismar. Aus den gegen den Westen abgeschotteten Häfen der DDR, die nach Anweisung des Springer-Konzerns in Anführungsstriche zu setzen war, hörte man viel Gemunkel von Willkür bei der Abfertigung und Gängelungen beim Landgang. Dazu kam, dass die Mauer erst vor Jahresfrist gebaut und der Kalte Krieg dadurch nochmals verschärft worden war.

Was konnte da alles geschehen, wenn man ungewollt irgendwelche Tabus verletzen würde! Hein Seemann hatte berechtigten Grund daran zu zweifeln, dass ihm in einem solchen Fall von seinem Staat geholfen werden würde. Konsularische Vertreter, wenn es sie überhaupt gab, kennt der Seemann aus unguter Erfahrung nur als Vertreter der Reederseite. Musste nicht unbedingt stimmen, aber die gängige Meinung war schon so.
Als die RUDGERT VINNEN in Hamburg ankam, stand eine zahlreiche Ablösungs-Crew an der Pier. Bei der Trampschifffahrt werden solche Zwischenreisen besonders von den verheirateten Besatzungsmitgliedern zu einem Kurzurlaub wahrgenommen. Da niemand weiß, wie die nächste Charter aussieht und das nächste Wiedersehen mit der Familie gänzlich ungewiss ist, lässt man eine solche Gelegenheit nicht vorübergehen. Die Ablöser wurden von ihren Kameraden freudig begrüßt. Die meisten kannten einander aus früherer gemeinsamer Fahrtzeit. Die Reederei F.A.Vinnen & Co verfügte damals über fünf Schiffe. Trotz deren Beschäftigung in weltweiter Trampschifffahrt verstand es die Reederei, das seemännische Personal an sich zu binden. Weniger durch außertarifliche Zulagen als durch fairen und familiären Umgang mit ihren Leuten.

Nils traf hier seinen alten Kapitän wieder, bei dem er seine erste Reise als Funkoffizier gemacht hatte. Ein bedächtiger Seemann mit allen Allüren eines Segelschiffskapitäns. Zwar hatte er es auf den Vinnen-Seglern vor dem Krieg nicht mehr bis zum Kapitän gebracht. Aber immerhin war er I. Offizier auf diesen Seglern gewesen, die alle als Ausbildungsschiffe fuhren. Unter anderem hatte er auch auf der legendären Viermastbark MAGDALENE VINNEN gefahren. Diese Zeit hatte ihn geprägt. Als II. Offizier mit Funkpatent hatte er den Funkdienst auf verschiedenen Segelschiffen der Reederei versehen müssen. Ein Gewinn für den damals frisch von der Seefahrtschule gekommenen Nils. Dieser Kapitän hatte aufgrund seiner Erfahrung seinem jungen Funkoffizier beigestanden und ihm ein Gefühl der Sicherheit gegeben. Eine Erfahrung übrigens, die ihm später von allen Kollegen bestätigt wurde, die unter den gleichen glücklichen Umständen ihre erste Reise gemacht hatten. Die Kenntnis des Seefunkdienstes und die eigenen Erfahrungen als Funker machten diese Nautiker nicht etwa zu Besserwissern, sondern zu kollegialen Partnern der jungen Funkoffiziere. Seinen Grund hatte das darin, dass die Funkerei für jeden, der sie betreibt, einen faszinierenden Reiz ausübt. Einen Reiz, der das ganze Leben anhält. So wird das Aufnehmen von Morsezeichen und überhaupt der ganze Funkverkehr auch von niemandem verlernt, ob er die Funkerei nun weiter ausübt oder nicht.
Dieser Mann besaß eine abwägende Ruhe, für die Nils anfangs kein Verständnis hatte. Eine Eigenschaft, die besonders befahrene Segelschiffsleute auszeichnet. Die vollständige Konzentration auf die sichere Navigation eines Schiffes, das ausschließlich durch die Naturgewalten seinen Weg machen kann, bringt solche Eigenschaft hervor. Nils erinnerte sich noch genau daran, als er das erste Mal ein kurzes Funktelegramm des Charterers seinem Kapitän überbrachte und voller Eifer auf die geforderte Antwort wartete. Dieser Kapitän ging mit dem Telegramm sozusagen zur Koje, wenn eine Antwort nicht sehr dringend gefragt war. Als Seemann und Kaufmann überlegte er lange den Sinn dieser Anfrage, zog die Charter-Party (den Vertrag zwischen Reeder und Charterer) zu Rate und fragte sich, in welcher Form die Interessen seines Reeders am besten wahrgenommen würden. Am anderen Morgen gab's dann eine Antwort. Sehr viel später erkannte Nils den Sinn solchen Verhaltens. Er lernte, dass hinter solchen kurzen Anfragen gelegentlich weitreichende Konsequenzen verborgen sein könnten, deren richtige Einschätzung zur Wahrung der Interessen seines Reeders wichtig war. Nun würde er mit diesem Mann diese Ostseereise machen.
Ein Exot unter den Ablösern war Mister Henderson, der I. Offizier. Als Engländer damals auf einem deutschen Schiff, die derzeit fast mit rein deutscher Besatzung fuhren, eine Ausnahme.

Ausgestattet mit hoher Intelligenz, Durchblick, natürlicher Führungsqualität und einem typischen englischen wortkargen Humor machte er auf Nils einen sehr positiven Eindruck. Ihn hatte eine junge deutsche Frau auf das Festland gelockt. Die glückliche Bindung an sie und das später folgende Kind waren die Ursache für die entscheidende Änderung seiner beruflichen Lebensplanung. Er und Nils sollten für diese kurze Reise Freizeitpartner werden. Dieses Wort umschreibt nur ungenügend ein Phänomen aus dem gesellschaftlichen Leben an Bord.
Die Zusammensetzung einer Besatzung, also einer Bordgemeinschaft, entsteht in der Regel aus Zufälligkeiten, die das einzelne Besatzungsmitglied nicht beeinflussen kann. Es wird wohl kaum einen Seemann geben, der innerhalb dieser Gemeinschaft nicht wenigstens einen Partner sich aussucht, mit dem er häufiger zusammen ist, dem er sein Vertrauen schenkt. Diese Suche geschieht meist unbewusst. Typische Einzelgänger sind sehr selten. Das hat nichts mit dem Grad der Anerkennung durch die übrige Besatzung zu tun.
Nachdem ein Teil der Zuckerladung gelöscht war, verließ das Schiff Hamburg, um via Kiel-Kanal nach Wismar zu versegeln. Der Vertreter der HAPAG hatte eine Menge Formulare und diverse Vorschriften für die Einklarierung des Schiffes in einem DDR-Hafen mitgebracht. Die Vorbereitung dieser Papiere nahm neben dem Funkdienst die gesamte Zeit der Überfahrt nach Wismar in Anspruch. Schiff und Besatzung sollten für die dortigen Behörden sozusagen gläsern gemacht werden. Was da nicht alles über die Ausrüstung und die persönlichen Effekten abgefragt wurde? Unter anderem musste jeder Geldschein und jede Münze der Besatzung völlig erfasst werden, damit dieses Geld nicht unkontrolliert in der DDR ausgegeben werden konnte. Schwierig war es, dieses der Besatzung zu vermitteln. Aber rechtzeitig vor Erreichen der Lotsenstation war auch dieses Thema erledigt, die Inhalte der jeweiligen Zigarrenkisten, denen man üblicherweise wenig Beachtung schenkte, waren exakt dokumentiert worden.
Die besondere Situation bei einem Anlaufen des Staates der Brüder und Schwestern trat gleich bei Lotsenübernahme zutage. Der Lotse, ganz offen seine zynische Verachtung für das dortige System zeigend, informierte den Kapitän, dass sämtliche dekadente Literatur einschließlich der Zeitungen und Illustrierten verschlossen zum Versiegeln bereitzuhalten wäre. Vorher jedoch bat er um Überlassung von einigen brisanten Produkten westlicher Literatur. Also wurde er mit SPIEGEL, STERN, BILD und ähnlichen Produkten versorgt, die er zufrieden in seiner Lotsentasche verstaute.

Nach dem Festmachen am vorgesehenen Liegeplatz traf dann die volle Wucht der Vorschriften-Maschinerie eines sozialistischen Staates, der sich offenbar durch die wenigen persönlichen Habseligkeiten der Seeleute in seiner Existenz gefährdet sah, die kapitalistische Besatzung. Mit deutscher Gründlichkeit wurde immer wieder darauf hingewiesen, welche Folgen ein Verstoß gegen die Bestimmungen des Staates der Arbeiter und Bauern haben würde. Hein Seemann, der in dieser Hinsicht einiges gewöhnt ist, legt in solchen Situationen ein phlegmatisches Gehabe an den Tag. Fairerweise musste aber vermerkt werden, dass die verschiedenen Behördenvertreter sich durch solches Verhalten nicht provozieren ließen. Aus Nils' Sicht schien sich bei der abschließenden Information über das Verhalten ausländischer Seeleute im Hafen eines sozialistischen Staates eine brisante Situation zu entwickeln. Zu dieser Veranstaltung sollten nämlich alle Besatzungsmitglieder vollzählig in der Offiziersmesse versammelt sein. Verantwortlich für diesen Akt war ein Feldwebel der Nationalen Volksarmee, Grenzbrigade Küste. Die Anwesenheit aller Leute zur gleichen Zeit wollte sich nicht einstellen. Entweder verschwand der Koch, um nach seinem Essen zu sehen, dann war es der Assistent, der irgendetwas in der Maschine kontrollieren musste. Auch der ostfriesische Bootsmann konnte nicht einsehen, dass seine nutzlose Anwesenheit hier wichtiger sein

sollte als in seinem Reich an Deck. Das Murren über solche blödsinnigen Akte führt in einem ausländischen Hafen zu keinerlei Konsequenzen. Hier aber wurde jedes Wort verstanden! Nils bewunderte die Ruhe dieses Soldaten. Der überhörte sogar den provozierenden Satz: „Das ist ja schlimmer als bei den blöden Amis!" In der Tat war eine Einklarierung in den 50er-Jahren in den USA eine umständliche Angelegenheit gewesen. Ursprünglich wurde zu jener Zeit nach irgendwelcher Nazivergangenheit geforscht. Abgelöst wurde diese Psychose recht schnell durch das Spüren nach kommunistischer Verbindung. Aber der Feldwebel war durch nichts zu erschüttern. So kam er schließlich doch dazu, seinen Vortrag vorschriftsmäßig durchzuführen. Noch während der Liegezeit in Wismar sollte Nils erfahren, dass die unerschütterliche Haltung des Feldwebels einen ganz einfachen systembedingten Grund hatte. Er durfte nicht aktenkundig werden lassen, einer solchen Situation nicht gewachsen zu sein. Irgendwie kam ihm das Auftreten des Feldwebels sympathischer vor als das des Lotsen. Er hegte den Verdacht, dass das zynische Gehabe des Lotsen nach außen sehr wohl durch anpasserisches Verhalten im Inneren kompensiert werden würde.
In der gespannten politischen Situation kurz nach dem Bau des Sozialistischen Schutzwalls wurde der biedere Kapitän mit den Querelles d'allemandes konfrontiert. Mit diesem Ausdruck bezeichnete der französische Staatspräsident de Gaulle süffisant die Streitereien zwischen den beiden deutschen Staaten, die durch die Hallstein-Doktrin einerseits und das Streben nach der vollen weltweiten diplomatischen Anerkennung des DDR-Staates andererseits entstanden waren. Den Westmächten, denen die offenbar unvermeidliche Teilung Deutschlands sehr gelegen kam, fiel es leicht, die Lippenbekenntnisse für den Anspruch der Bundesrepublik auf das Alleinvertretungsrecht zu leisten, da dieser Anspruch bei den derzeitigen Machtverhältnissen nicht durchgesetzt werden konnte. Obwohl Herbert Wehner im Bundestag erklärt hatte, dass eine diplomatische Anerkennung weder durch irgendwelche Mätzchen noch Zufallsakte erfolgen könne, sondern dass es dazu eines ausgesprochenen Willensaktes der jeweiligen Regierung bedurfte, versuchte die Regierung der DDR jede noch so geringe Möglichkeit für den Beweis der Existenz zweier deutscher Staaten auszunutzen.

Dazu diente natürlich auch die Einführung einer eigenen Staatsflagge. Das Schwarz-Rot-Gold blieb zwar erhalten, wurde jedoch durch das sozialistische Emblem mit Hammer und Zirkel ergänzt. Um das Zeigen bzw. zur Verhinderung des Zeigens dieser Flagge führten die Regierungen beider deutscher Staaten wahre politische Eiertänze auf. Die Begleitmusik lieferte im Westen Deutschlands die konservative Presse mit Schaum vor dem Mund bei den Kommentaren zu der Spalterflagge. So kam es, dass kurz nach dem Festmachen des Schiffes beim Kapitän ein Feldwebel der Grenzbrigade Küste erschien, um ihm als Geschenk die Staatsflagge zu überreichen. Nicht ohne den Hinweis, dass es internationaler Brauch sei, im Hafen am Signalmast die Flagge des Staates zu hissen, die das Reiseziel der jeweiligen Reise sei. Daran, dass Wismar der Endhafen des Schiffes war, gäbe es offenbar keinen Zweifel. Schließlich endete hier nach dem Löschen der Restladung die Charter der HAPAG. Da lag nun das brisante Tuch auf dem Schreibtisch und wartete auf entsprechende Anweisungen des Kapitäns. Sollte es für ihn eine Möglichkeit geben, diese Angelegenheit wie die Beantwortung eines suspekten Telegramms zu behandeln? Es war Nachmittag und Sommer. Die Zeitspanne bis zum Einbruch der Dunkelheit war lang und zum hinhaltenden Widerstand kaum zu nutzen. In der Tat kam noch vor dem Abendessen ein Leutnant der Grenzbrigade Küste, um vom Kapitän zu erfahren, ob denn nun endlich die Flagge des Gastlandes am Signalmast gezeigt werden würde. Die Unterhaltung über dieses Thema wurde auf beiden Seiten mit großer Höflichkeit geführt. Der Kapitän verstand es, das Hissen des Tuches herauszuzögern. Der Offizier vermied unmittelbaren Druck auszuüben. Beim Löschen der Ladung ging alles seinen sozialistischen Gang, was bedeutete, dass das Schiff

noch einige Tage in Wismar liegen würde. Somit könnte der Druck nach und nach weiter verstärkt werden. Die Staatsmacht konnte sich erlauben, Geduld zu zeigen. Nur das Endergebnis zählte! Hochrangig war dieser Fall, da zu jener Zeit fast niemals ein westdeutsches Schiff in einem Hafen der DDR lag.
Bei Einbruch der Dunkelheit hatte der Kapitän endlich die Möglichkeit erhalten, sich bei der Beurteilung der Situation eine Nacht lang Zeit zu lassen. Es sollte sich aber zeigen, dass die Bewertung eines Telegramms leichter zu bewerkstelligen war als die Lösung dieser hochpolitischen Frage. Er begann die Übernahme dieser Vertretungsreise, die ihn zuerst gereizt hatte, zu verfluchen. Als Kapitän hatte er oft schwierige Situationen zu klären gehabt. Ärger mit levantinischen Kaufleuten, versuchte Betrügereien von Stauereifirmen, Auseinandersetzungen mit der eigenen Besatzung und gelegentlich auch Streitereien mit Behörden in ausländischen Häfen, sowie die ganze Palette der üblichen Dispute mit denen ein Kapitän ständig konfrontiert wird. Aber alle diese waren mit seemännischer Erfahrung und gewissem kaufmännischem Geschick schließlich lösbar gewesen. Hier jedoch schien er mit seinem Latein bei diesem verfluchten politischen Spiel am Ende zu sein. Er spürte den Druck, der von allen Seiten auf ihm lastete. Jeder erwartete von ihm, dass er mit seinem Schiff nicht in die Schlagzeilen geriet. Dabei ahnten weder die HAPAG als Charterer noch sein Reeder von seinen Schwierigkeiten und dem drohenden Unheil. Alle an Land Verantwortlichen würden später sehr schlau mit Erklärungen sein, wie er sich hätte verhalten müssen. Er könnte tun und lassen was er wollte, immer würde es zu bitteren Konsequenzen führen. Die Spalterflagge zu hissen wäre der bequemste Weg. Aber diese Kapitulation verbot ihm seine eigene Auffassung.
Und dann die absehbaren Folgen: Die DDR-Presse würde dieses Ereignis pompös feiern und bejubeln. Natürlich mit entsprechenden Bildern, womöglich noch mit dem des Kapitäns! Und dann erst die BILD-Zeitung! Die kriegten doch von überall her ihre Bilder. Und die Kommentare konnten gar nicht schrecklicher ausfallen, als er sie sich jetzt in seiner Hilflosigkeit vorstellte. Die HAPAG, als Charterer zwar nur indirekt betroffen, hätte kein Verständnis für diesen Eklat. Obwohl – Geld durfte die Nichtbeachtung des Staatssymbols für den Charterer auch nicht kosten. Und für ihn als loyalen Kapitän seines Reeders, der eine Ausgeburt eines hanseatischen Kaufmanns war, musste es einen Weg geben, jenem diese Blamage zu ersparen. Natürlich könnte er sich weigern. Es gab keine zwingende internationale Vorschrift für das Zeigen der Flagge. Aber das wäre nicht ohne schmerzhafte Schikanen abgegangen, die ein totalitäres Regime auf andere Weise herbeiführen könnte. Denkbar wäre zum Beispiel, dass Angehörige der eigenen Besatzung die Ehre und Würde des Gastlandes verletzen könnten. Irgendeine Begebenheit würde sich immer finden, um sie hochzuspielen. Der Phantasie in dieser Richtung waren keine Grenzen gesetzt. Sollte er seinen Reeder anrufen? Er verwarf diese Idee. Die Benutzung der Funkstation im Hafen war strikt verboten. Ein Telefongespräch aus dem Agenturbüro kam auch nicht in Frage. Das Gespräch würde abgehört werden. Es wäre nicht sinnvoll gewesen, seinen Reeder mit diesem auch für ihn unlösbaren Problem zu behelligen. Er musste diese Geschichte selbst durchstehen. Aber wie? Die Gedanken kreisten und fanden jeden Ausweg versperrt. Kurz – der Kapitän hatte eine sehr schlechte Nacht verbracht.
Vor dem Frühstück begab er sich zur Kammer des I. Offiziers. Mister Henderson und Nils, der Funkoffizier saßen dort bei der ersten Tasse Kaffee beieinander. Ganz gegen seine Gewohnheit ließ der Kapitän die beiden an seiner speziellen Sorge teilhaben. Bisher hatte er dieses Problem mit niemandem an Bord erörtert. Mr. Henderson, ohne die nationalen Scheuklappen der Deutschen, fand mit britischem Sportsgeist die schlagende Lösung. Sind wir nicht alle gemeinsam an Bord gekommen mit dem Zielhafen Turku in Finnland? Der vom Dienst ausscheidende Nachtwächter wurde gerufen und mit entsprechendem Auftrag versehen.

Am frühen Vormittag erschien als nächstes ein Hauptmann der Grenzbrigade, um zu demonstrieren, wie solche Angelegenheiten geregelt würden. Vom Signalmast her begrüßte ihn die unschuldige Nationalflagge Finnlands sacht in der Sommerbrise sich windend.
Während der Kapitän sich mit dem Flaggenproblem herumschlug, machte die Besatzung am frühen Abend eine andere Erfahrung. Vor dem Landgang hatten die DDR-Behörden eine weitere Hürde errichtet. Bevor die Leute den Hafen verlassen konnten, mussten sie eine Behörden-Baracke passieren. Dort wurden Zollformalitäten erledigt und Landgangsausweise ausgestellt. Die Zöllner prüften, ob undeklariertes Geld und gefährliches Schriftgut ins Gelobte Land verbracht werden sollten. Sowohl Zoll als auch Einwanderungsbehörde arbeiteten mit deutscher Gründlichkeit. Das Murren über diese lächerliche Prozedur war nicht zu überhören. Ein Matrose beschäftige sich inzwischen mit dem Studium der zahlreichen Vorschriften, die dort aushingen und eigentlich von jedem Landgänger gelesen und beachtet werden sollten. Ein völlig atypisches Verhalten! In das unwillige Gemurmel hinein erklang plötzlich ein Schrei des lesenden Sonderlings: „Kiek mol, wat hier steiht!" Was sollte schon Interessantes an einer sozialistischen Anschlagtafel stehen? Aber jener fing bereits an laut vorzulesen: „Umtauschkurse für ausländische Sorten. 1. Kapitalistische Staaten... blabla ...usw. Jetzt aber! 2. Befreundete Sozialistische Staaten. Und hier steht Cuba! Ein Peso ist Vier Mark zwanzig wert!" Vier Mark zwanzig für jeden bisher als wertlos angesehenen Cuba-Peso in den Zigarrenkisten! Nach dem ersten Schock verschwanden alle Besatzungsmitglieder, die ihre alten Peso deklariert hatten, an Bord, um ihre Scheine zu holen. Auf einen Schlag waren sie unerwartet wohlhabend geworden! Beim Anlaufen von Matanzas hatten sie auf bewährte Weise harte US-Dollars gegen Peso zum Kurs von etwa zwölf bis fünfzehn zu eins auf dem Schwarzmarkt getauscht. Allerdings gab es nichts, was sie dafür kaufen konnten. Auch das Nachtleben war ziemlich ausgedörrt gewesen. Hier wurden die Scheine nun sorgfältig entsprechend den Vorschriften amtlich umgetauscht.

Nils war sauer. Hatte er doch seine Zigarrenkiste mit den alten Cuba-Pesos zu Hause gelassen. Auf eine Vertretungsreise nahm man eben nur das Wichtigste mit. Hier hätte er also auch an der Umtauschaktion teilhaben können. Er hatte schon überlegt, ob er eventuell in Hamburg Ostmark zum Kurs von 1:7 kaufen sollte. Aber die Gefahr war ihm zu groß erschienen. Ostmark durfte aus der DDR nicht exportiert werden und daher war der Reimport strengstens verboten und wurde mit hohen Strafen belegt. Nun blieb ihm nur Kontant-Geld, so nannte man hier im Agenturjargon die Aufnahme von Bargeld, zum Kurs von DM 1 zu 1. Seine alten Peso hätten umgerechnet einen Kurs von 1:5 gebracht. Die Kameraden von Bord tauschten nun via Peso zum Kurs von umgerechnet 1:12 bzw. 1:15 völlig legal, wenn man mal davon absieht, dass die Transaktion mit der Beschaffung der Cuba-Pesos nicht ganz stubenrein gewesen war. Aber wen ging das hier etwas an?

In der DDR wurde in dieser Zeit die Ostseewoche, eine jährliche internationale Festwoche, gefeiert. Der Vorsitzende des Staatsrats, der spitzbärtige Walter Ulbricht, hatte während einer Rede zur Eröffnung der Ostseewoche mit hoher Fistelstimme verkündet: „Die Ostsee muss ein Meer des Friedens werden!" Flugs wurde dieser Ausspruch an allen möglichen und unmöglichen Ecken in Form von Plakaten verkündet. Die Staatsorgane hatten ein Auge darauf, dass dieses Motto auch wirklich überall präsent war. Auch war angeordnet, dass die Stadt und die Geschäfte einen positiven Eindruck erweckten. In den Geschäften machte sich das mitunter recht putzig aus. So sah Nils bei einem Spaziergang ein Fischgeschäft, dessen Schaufenster mit diesem Spruch groß aufgemacht war. Vor dem Plakat lag eine winzige Fischkonservendose. Offenbar war nicht mehr Ware vorhanden. Für einen Westler ein ungewohnter Anblick. Die eigene Bevölkerung schaute schon gar nicht mehr hin.

Außerdem war angeordnet worden, dass ein Nachtleben stattzufinden habe. Es lagen einige ausländische Schiffe im Hafen. Also gab es Sonderaktionen im HO-Hotel „Hamburg" und ein weiteres Nachtleben in der Nachtbar „Koralle". Die Landgänger der ersten Nacht berichteten recht positiv über ihre Landgangserlebnisse. Zwar seien gewisse Getränke und Cocktails gegen Mitternacht „ausgegangen", wie man dort sagte. Außerdem sei der Zugang gelegentlich ein Problem gewesen, weil der Andrang zu groß gewesen war. Aber die Preise seien sehr angenehm gewesen. Für ein Bier, egal wo, zahlte man 0,53 Ostmark. Für die Besitzer der Pesos verringerte sich dieser gute Preis noch auf 3,5 Pfennig. Zu hören war, dass die Krösusse der vergangenen Reise ihre Kollegen, die nicht über diese Valuta verfügten, freigehalten hatten. Na, Kunststück. Selbst das Glas Krimsekt zu zwei Ostmark kostete umgerechnet nur 13,3 Pfennig.



Eine berühmte Gasse in Wismar

Nils beschloss am nächsten Abend ebenfalls das Nachtleben zu genießen. Zwar zahlte er eins zu eins, aber bei den angesagten Preisen konnte er sich einige Biere gönnen. Zuvor besuchte er jedoch seine Kollegen auf dem THÄLMANN-PIONIER, einem DDR-Frachtschiff, das er schon einmal besucht hatte. Damals ahnte man schon, dass ein düsteres Ereignis bevorstehen würde. Der Exodus der DDR-Bevölkerung konnte durch die Herrscher nicht weiter hingenommen werden. Dass es der unheimliche Mauerbau sein würde, dazu reichte die Phantasie weder von Nils noch von der seiner ostdeutschen Kollegen. Trotz der gedrückten Stimmung hatte man sich aber seinerzeit sehr gut verstanden. Auf Nils' Frage, ob es dem „Gehilfen des Kapitäns", wie man den Politoffizier nannte, nicht unangenehm sei, dass man sich so kameradschaftlich mit dem Klassenfeind unterhielt, kam die erhellende Antwort: An Land, auf dem Staatsgebiet der DDR sei so etwas nicht so einfach, hier jedoch während der Seereise müsse der Politoffizier sich den Verhältnissen anpassen. Er könnte sich nicht erlauben, berichten zu müssen, dass er Schwierigkeiten mit der politischen Einstellung der Besatzung während der Reise gehabt hätte. Hier nun im Hafen von Wismar, gab es ein freudiges Wiedersehen. Nils erfuhr, dass sich die Kollegen ihrerseits auch eine Möglichkeit der Geldvermehrung geschaffen hatten. Quelle dieses Geschäfts war ganz einfache Schmuggelei sowohl im Ausland als auch hier im Heimathafen. Trotz rigoroser Aufsicht im Hafen konnte man mit Hilfe der Hafenarbeiter seine Beute ins Inland transferieren. Die Segnungen dieser Transaktion genossen beide Teile brüderlich. Mit den amerikanischen Zigaretten hatten die Seeleute ihren Urlaub in Sachsen wie Gott in Frankreich verlebt. Die Zigarettenwährung funktionierte hier genauso wie vor der Währungsreform in den westlichen Zonen. Die auf diese Weise erworbenen Ostmark hatten im Urlaub nicht gänzlich ausgegeben werden können und wurden hier wie Spielgeld angesehen und leichten Herzens verjubelt. Dazu boten die Aktivitäten der Ostseewoche guten Anlass. Nils wurde großherzig dazu eingeladen, Widerspruch wurde nicht akzeptiert.

Vor der „Koralle" hatten sich jede Menge Seeleute eingefunden und begehrten Einlass. Offenbar war das Lokal überfüllt. Der sozialistische Türsteher verkündete den ungeduldigen Lords: „Der Genosse Objektleiter hat angeordnet, dass das Objekt überfüllt ist und vorerst kein Einlass gegeben werden kann!" Listige Italiener machten sich an ihn heran und erklärten, dass sie keine Deutschen seien. Diese Tatsache musste den Genossen Objektleiter überzeugt haben. Ein ganzer Pulk fremder Seeleute rutschte in das Lokal hinein. Das brachte Unruhe unter die wartenden Deutschen. Nils' Kollegen hatten offenbar ein anderes wirksames Argument benutzt, das den Türsteher überzeugte und schon waren sie drin. Die verschärfte Unruhe draußen konnten sie beim Hineinschlüpfen noch wahrnehmen, aber nicht mehr beunruhigen.

Im Bewusstsein, dass das Angebot der seltenen Getränke begrenzt war, verleitete die Gästeschar zum hastigen Genuss, der nur durch die vermutlich angeordnete Trägheit des Personals etwas eingeschränkt wurde. Besonders Krimsekt, russischer Cognac und „Prärie Oyster" wurden bevorzugt geordert. Es gab handgemachte Musik einheimischen Ursprungs, die nicht gerade die Stimmung anheizte. Zu vorgerückter Stunde breitete sich Unmut aus, und aus dem Publikum ertönten Rufe: „Wir wollen endlich dekadente Musik hören!" Die rätselhafte Vokabel wurde Nils schnell erklärt. In Tanzlokalen war den Musikern vorgeschrieben, einen bestimmten Anteil sozialistischer Musik abzuarbeiten. Dekadente (d.h. westliche) Musik durfte nur zu einem geringen Anteil zum Besten gegeben werden. Dieser Anteil wurde soweit wie möglich bis zum Ende der Veranstaltung hinausgeschoben. Als dann Bill Healys „Let's twist again!" losfetzte, gab es kein Halten mehr. Es war jener Song, der angeblich die Massen der Jugendlichen in der Hamburger Ernst-Merck-Halle dazu angestachelt hatte, das Gestühl dieser Einrichtung zu zerlegen. Das Mobiliar der „Koralle" blieb zwar unangetastet, doch die losbrechende Lebensfreude tobte sich im wilden Tanz aus. Ihrer Fortsetzung stand nichts im Wege. Das angeordnete Kontingent war erfüllt. Der Rock-and-Roll trat auch hier seinen Siegeszug an. Welch ein Tort für die Verkünder und Hüter sozialistischer Kultur! Dabei hätte eine listige Regierung die Möglichkeit gehabt, die Gefühle und Sehnsüchte der DDR-Jugendlichen zu kanalisieren. Hätte man dieses Lied, das seine Brisanz nicht so sehr aus dem Text bezog, sondern aus dem rotzfrechen Vortrag Bill Healys, den im Westen und auch im Osten jeder gehört und verstanden hatte, nicht als Ausdruck unterdrückter Freiheit der vom Kapitalismus geknechteten Jugendlichen in England verkaufen können? Allerdings wohnte diesem Song trotz seines harmlosen Textes eine unausgesprochene gefährliche Botschaft inne. Sie lautete Freiheit. Die progressiven Hamburger Jugendlichen hatten diese Botschaft verstandenen, während die späteren verbiesterten 68er in Frankfurt noch schliefen. Als dann dreißig Jahre später die Freiheit an die Mauer pochte, wurde den DDR-Bürgern von einem cleveren Bimbes-Manager erklärt, dass diese Erscheinung der Weihnachtsmann sei. Die Mehrheit der DDR-Bürger, während fast sechzig Jahren systematisch von Partei und Staat belogen und verhöhnt, glaubte ihm das.

Gegen Mitternacht war für die meisten exquisiten Getränke die Losung „ausgegangen" verordnet worden. Für die Prärie-Oyster war schon vorher Schluss gewesen. Die hierzu notwendigen Eier waren ausgegangen oder schon vorher ihrer ursprünglichen Verwendung entzogen worden. In der DDR hatte sich dieses Nahrungsmittel noch seine Wertschätzung erhalten. Der Konsum ging jetzt auf Wodka und Bier über. Diese gefährliche Kombination wollte Nils auf alle Fälle vermeiden. Nach mühsam erkämpftem gefühlvollem Abschied von seinen Freunden trottete er noch gerade rechtzeitig an Bord. Mr. Henderson und der Ltd. Ingenieur hatten an der Arbeitsleistung ihrer Leute während der Liegezeit in Wismar keine große Freude. Während der verlängerten Abende wurde die Ostseewoche kräftig gefeiert. Das war wegen der Cuba-Pesos ja keine Frage des Geldes, sondern nur der Kondition. Die war abends stets vorhanden, ließ aber tagsüber zu wünschen übrig. Nils konnte nicht in Erfahrung bringen, ob in diesem Hafen ST konsumiert wurde. Offenbar gab es dieses Angebot hier nicht. In anderen sozialistischen, besonders den baltischen Staaten, war das Angebot groß, wenn auch von den Behörden eigentlich nicht geduldet. Es ging das Gerücht, dass dort die überwachenden Behördenmenschen diesen Handel zwar genau verfolgten, aber nicht unterdrückten. Stattdessen verschafften sie sich bei diesem Geschäft private Einnahmen. Halbstaatliche Zuhälterei sozusagen.Auf diesem Schiff wurde nun das Vorurteil wenigstens in einem Falle widerlegt, dass der Seemann sich stets der käuflichen Liebe bedient. Es gibt Ausnahmen. Ein junger Matrose, der während der Liegezeit in Wismar als

Nachtwächter eingeteilt war, gehörte dazu. An Bord war er wegen seiner Zurückhaltung gegenüber den professionellen Liebesdienerinnen Zielscheibe von gutmütigem Spott. Diesen ertrug er mit einiger Gelassenheit. In diesem Hafen hatte es ihn während eines Landganges bei Tage erwischt. Fortan nahm er jede Gelegenheit wahr, den Gegenstand seiner Zuneigung, die ganz klar auf beiden Seiten vorhanden war, zu treffen. Er selbst zeigte an Bord alle Anzeichen hochgradiger Verliebtheit, die selbst dem hartgesottensten Gefühlsathleten auffiel. Klarer Fall, dass er nach Verlassen des Hafens in hochgradige Schwermut verfiel, die sympathischste Zahlungsart für solche Gefühlsbezeigungen. Seine Bordkameraden wären wohl sehr erstaunt gewesen, hätten sie gewusst, dass Ludwig, so hieß ihr verliebter Kamerad, und seine Angebetete sich in einem Zustand voneinander verabschiedet hatten, den Tucholsky so beschrieb: Was wir nicht bekommen haben, behalten wir am längsten. In seinem großen Trennungsschmerz konnte er nicht erkennen, dass diesem Umstand ein großes Glück innewohnt. Sein ganz besonderer Zustand ließ vermuten, dass er später die Dienste der Tunnelbauer in Anspruch nehmen würde.

Trotz aller Bemühungen der wohlhabenden Besatzung war zu erkennen, dass die vorhandenen Cuba-Peso nicht restlos verbraucht werden könnten. Der Paragraphen lesende Matrose hatte wieder einmal die zündende Idee. Bei dem staatlichen Schiffshändler konnte zum offiziellen Umrechnungskurs der befreundeten sozialistischen Länder aus dem reichhaltigen Angebot eingekauft werden. In seiner Gier nach Devisen scheute der Staat der DDR vor keinem Geschäft zurück. Es musste nur die notwendige Einwilligung des Kapitäns zum Bezug der Waren herbeigeführt werden. Bei dieser Reederei betrieben die Kapitäne das Geschäft der Kantinenverwaltung in eigener Regie und Verantwortung. Das heißt, sie waren berechtigt, einen gewissen Anteil vom Umsatz für sich persönlich einzubehalten. Dafür mussten sie das Risiko etwaiger Verluste selbst tragen. Daher wurde in der Regel die Einwilligung zu einem direkten Bezug von solchen Waren nicht erteilt. Dieser Kapitän war, schon aus der Segelschiff-Tradition her, nicht bereit eine derartige Konkurrenz zuzulassen. Auf den Aspekt der Moral bei Verwaltung der slop-chests der früheren Segelschiffe soll hier nicht ausführlich eingegangen werden. Da der Alte jedoch in diesem Fall für die kurze Vertretungsreise die Kantinenverwaltung nur treuhänderisch für seinen Kollegen verwaltete, gab er seinen Segen.

Nils, der für den Kapitän die unter Zollbewachung gelieferten Waren unter Verschluss nahm, machte große Augen. Es waren gewaltige Mengen russischen Wodkas – kistenweise! Für jedes Besatzungsmitglied. Er wollte kein Spielverderber sein und unterließ es, den Alten vom Umfang dieser Transaktion zu unterrichten. Allerdings beschlich ihn dabei ein mulmiges Gefühl. Die Menge müsste ausreichen, während der Mittsommer-Feierlichkeiten die Bevölkerung einer kleinen finnischen Hafenstadt außer Kontrolle zu bringen. Pro Flasche kostete der Wodka zwei Ostmark. Für die Kubaexperten rechnete sich das auf ca. DM 0,17/Fl. Wer bezahlte eigentlich nun das schlechte Geschäft der beteiligten sozialistischen Staaten? Wenn die DDR die empfangene Zuckerladung auf Basis Peso/Ostmark bezahlte, musste sie wohl der Geschädigte dieser Währungspolitik sein. Hein Seemann war das egal. Er freute sich auf die Mittsommertage in Finnland. Jeder wusste, welch astronomische Preise geschmuggelter Wodka in nordischen Ländern während dieser Zeit erreichte. Nach Verlassen des Hafens Wismar holten sich die Seeleute ihren Wodka bei Nils ab. Zur Ankunft in Turku würde es den Wodka nicht mehr geben. Jedenfalls würde in den Zollerklärungen der Besatzung nichts davon angezeigt werden. Das Schiff durchfuhr die unzähligen Inseln, die dem Hafen Turku vorgelagert sind. Es war pures Hochsommerwetter. Ludwig, der keinen Schlaf finden konnte, stand am Schanzkleid ohne dieses schöne Naturschauspiel recht genießen zu können.

Vielleicht stellte er sich vor, auf einer der kleinen Inselchen, die oft nur mit einem kleinen, bunten Häuschen und einem kleinen Bootsanleger bebaut waren, mit seiner Geliebten zu leben. Im Geiste malte er sich neidvoll aus, wieviel gleichgültige Menschen sein geliebtes Mädchen dort in Wismar sehen würden, ohne sich etwas Besonderes dabei zu denken, während er ohne Hoffnung sich nach ihrem Anblick verzehrte. Für ihn verstrich keine Minute seines wachen Daseins, an der er nicht an dem Trennungsschmerz litt. Gleichwohl spürte er unterschwellig das Glücksgefühl, welches Teil seines Leidens war. Wegen seiner Schlaflosigkeit beschloss er, sich freiwillig für die nächsten Tage als Nachtwächter zur Verfügung zu stellen. Für ihn eine Möglichkeit, in den hellen Mittsommernächten seinen Gedanken nachzuhängen. Für die Kollegen ein günstiger Anlass. Keiner von ihnen wollte sich nachts die zu erwartende Feierei entgehen lassen. Für Mr. Henderson eine Beruhigung. Er würde einen nüchternen und zuverlässigen Nachtwächter haben. Ein Segen zu dieser Jahreszeit bei diesen besonderen Umständen.

Wer nun gedacht hatte, in einer kleinen hübschen Hafenstadt mehrere Tage zu liegen, der wurde enttäuscht. Der Lotse brachte das Schiff an einen entlegenen Ort in eine der unzähligen Schären. Inmitten von Bergen herangeflößter Props ging das Schiff vor Anker. Da die Ladung für französische Interessenten bestimmt war, mietete sich ein französischer Supercargo in einer leeren Kammer ein. Ihm oblag es, für den richtigen Stau zu sorgen. Die benötigten Hafenarbeiter kamen mit Motorbooten zum Schiff. Nach Aussage des Supercargos würde das Laden wohl eine Woche dauern. Wegen der Mittsommerfeiern würde es Schwierigkeiten geben, die gesamte Ladung rechtzeitig zum Schiff zu bekommen.
Nils hatte viel vom finnischen Zoll oder besonders von dessen Ableger, der „Schwarzen Gang" gehört. Dabei handelt es sich um eine Spezialgruppe von Beamten, die auf den Schiffen nach Schmuggelware fahndet. Eine Einrichtung, die es in der ganzen Welt gibt. Die Finnen waren besonders berüchtigt. Hier jedoch schienen sie nicht zu kommen. Nils beruhigte das etwas. Er hatte wegen der großen Menge des in Wismar empfangenen Wodkas ein schlechtes Gewissen, obwohl er an diesem Geschäft persönlich keinen Anteil hatte. Wer konnte aber auch ahnen, dass sich die Verantwortlichen im VEB Schiffsversorgung als so umsatzfreudig erweisen würden.

Die Anwesenheit von Wodka auf einem Schiff an einem einsamen Liegeplatz wurde nach kurzer Anlaufzeit sehr schnell bekannt. Dauernd erschienen Boote mit durstigen Insassen. Zum Teil entfernten sie sich nach Abwicklung des Geschäfts. Kehrten in den meisten Fällen jedoch sehr bald mit vergrößertem Durst zurück. Andere Insassen beschlossen, den Wodka gleich an Bord zu konsumieren. Besonders im Verlauf der Abende verwandelten sich mehrere Kammern der Besatzung in reinste Wodka-Höhlen. Auf den Gängen traf man gelegentlich bezechte Gäste beiderlei Geschlechts. Nils, der einige Erfahrung besaß mit skandinavischen Seeleuten in den Bananenhäfen Westindiens, war dennoch überrascht. Sein positives Bild von der finnischen Bevölkerung geriet in Gefahr ins Negative abzurutschen. Besonders, da auch die weiblichen Gäste völlig die Kontrolle zu verlieren schienen. Für die Zyniker unter der Besatzung reichliche Gelegenheit zur Partnersuche. Vorausgesetzt, sie waren durch den gemeinsamen Wodka-Konsum noch verhandlungsfähig.

Die Besatzung hatte sich aus Vorsicht selbst auferlegt, den Hafenarbeitern keinen Alkohol zu verkaufen, es sei denn nach Schichtende. Ganz wurde dieser Vorsatz nicht eingehalten. So ließ die Arbeitsleistung im Verlauf einer Schicht häufig zu wünschen übrig. Zum Glück kam es nicht zu Reklamationen durch den Supercargo, der diese Situationen während der

Mittsommertage offenbar häufiger erlebt hatte. Der Kapitän seinerseits hielt sich sehr zurück. Sollte die Dauer der Beladung die Zeit der vereinbarten Liegetage überschreiten, bedeutete dies für seinen Reeder noch einen Vorteil. Vorausgesetzt der Antritt einer neuen Charter wurde dadurch nicht gefährdet.
Nils, der sich nicht unschuldig fühlen konnte an dieser Situation, hoffte inständig, dass der Wodka endlich zur Neige gehen möge. Nur gut, dass dieser Liegeplatz offenbar so abgelegen war, dass der illegale Warenverkehr den Behörden nicht auffiel. Bei den vielen Booten, die hier dauernd längsseits kamen, war es allerdings kaum zu glauben, dass nicht auch der Zoll aufmerksam wurde. Der Nachtwächter Ludwig, den Nils zu später Abendstunde öfter an Deck aufsuchte, konnte ihn nach einigen Tagen etwas beruhigen. Da er die ganze Sache aus einer gewissen Distanz beobachtete, erzählte er ihm, dass die Vorräte langsam zu Ende gingen. Nicht nur wegen des Zolls war das zu begrüßen. Die Folgen der Wodka-Exzesse hinterließen im Schiff doch einige Spuren und machten den Aufenthalt gerade für die paar Nichtbetroffenen wenig angenehm. Wer mochte schon gerne betrunkenen Frauen und Männern begegnen, deren Verfall von Tag zu Tag zunahm? Was war aus den fröhlichen, meist gut aussehenden jungen Frauen geworden, die gut gelaunt über die Staatstreppe an Bord gekommen waren, wenn man sie im Betriebsgang einmal zu sehen bekam: Lallende Gestalten mit schmutzigen Gesichtern und verklebten Haaren, die sich mühsam auf den Beinen hielten.

Mr. Henderson und Nils hatten sich angewöhnt in den späten Abendstunden zusammen zu sitzen und einander etwas zu erzählen. Dass dabei kein Alkohol genossen wurde verstand sich beinahe von selbst. Die Auswirkungen dessen, was der Alkohol hier an Bord anrichtete, waren so deprimierend, dass sie sich diesem Genuss in stiller Übereinstimmung versagten. Nils erzählte seinem Partner von seinen Reisen auf Heringsloggern in der Nordsee und Fischdampfern bei Island und an der norwegischen Küste. Mr. Henderson, der gar nicht so unglücklich im fremden Ehehafen gestrandete britische Seemann, berichtete von seiner Fahrtzeit und mehr noch von seinen Plänen, die er für die Zukunft gehabt hatte. Weitsichtig hatte er sich für eine Karriere bei British Railways entschieden. Deren Fährdienste würden seiner Meinung nach eine große Ausweitung erfahren. Aber nun war er erst einmal bei der bremischen Reederei F.A.Vinnen & Co gelandet, um in der Nähe seiner Familie zu sein. Bei einer Trampreederei eigentlich keine Garantie für ein häufiges Wiedersehen, aber immerhin aussichtsreicher als eine Beschäftigung auf britischen Schiffen. Wie Nils später erfuhr, hatte er anschließend sogar ganz auf seine geliebte Seefahrt verzichtet und eine Beschäftigung bei einer Stauerei- und Tally-Firma in Bremen aufgenommen. Danach war er aufgrund seines ausgezeichneten Rufs zum Chef einer Vertretung der bedeutendsten britischen Containerreederei in Bremen aufgestiegen. Nils war fasziniert von seinem trockenen britischen Humor und seiner Gelassenheit in kritischen Situationen.

Nils ging gelegentlich nach diesen Gesprächen zu dem Nachtwächter Ludwig an Deck. Beide gaben sich in unterschiedlicher Weise meist sehr schweigsam dem einzigartigen Eindruck der hellen Mittsommernacht in dieser wunderbaren Einsamkeit der finnischen Schärenlandschaft hin. Welch ein Gegensatz zu der alkoholgeschwängerten Umtriebigkeit in den Mannschaftsräumen! Eines Abends fasste Ludwig sich ein Herz und ließ Nils seinen ganzen Kummer wissen. Dieser, mit gleichen Gefühlen vertraut, die schließlich zu seiner Ehe geführt hatten, konnte ihm nur teilnahmsvoll zuhören. Und mehr wurde wohl auch nicht erwartet. Und dennoch, vielleicht unter dem Einfluss der stillen Sommernachtsstimmung, fühlte sich Nils veranlasst, Ludwig von einer Episode aus seiner Seemannsehe zu erzählen.

Er versicherte Ludwig, dass die Erfahrung von Trennungsschmerz nicht etwa vorbei sein würde, wenn er eines Tages – da sei er gewiss – sein Mädchen geheiratet hätte.

Nils fuhr im achten Jahr seiner Ehe auf der ALEXANDRA SARTORI im Liniendienst zwischen Hamburg und Chicago im Große-Seen-Dienst. Es war die Saison, in der durch die Einweihung des Neuen Seewegs, der den Sankt-Lorenz-Strom mit den Großen Seen verbindet,



ALEXANDRA SARTORI (08/1959)

auch größere Schiffe als bisher in diesem Fahrtgebiet tätig werden konnten. Auch die Reederei Sartori & Berger stellte sich dieser Konkurrenz, indem sie ihre Schiffe verlängern ließ. Bis dahin konnten nur kleinere Schiffe, die genau den bisherigen kleinen Schleusen angepasst waren, dieses lukrative Fahrtgebiet bedienen. Die Frachtraten waren hoch, weil die direkte Beladung der Schiffe im Mittleren Westen der USA und Kanada einen teuren Transfer über die Eisenbahnen zu den Atlantikhäfen unnötig machten. Nun entbrannte der Kampf um die immer noch gut zahlende Ladung.
Die Folge war, dass um die ostgehende Basisladung hart gekämpft wurde. Ein Abschluss für das betreffende Schiff kam oft erst kurz nach Anlaufen des letzten Löschhafens zustande. Für die Besatzungen bedeute dies, dass die frühere regelmäßige Postzustellung für die Besatzung nicht mehr gewährleistet war. Die Reederei Sartori & Berger informierte die Angehörigen ihrer Besatzungen, dass Post für die Heimreise nicht mehr direkt an den Agenten des jeweiligen Liegehafens sondern an die Generalagentur nach Montreal zu schicken sei. Von dort hoffte man, diese möglichst schnell zum Schiff weiterzuleiten. Das klappte aus den oben angeführten Gründen nicht immer wie gewünscht.

Post ist für den Seemann das wichtigste Thema an Bord. Sie rangiert noch vor der nicht viel weniger bedeutenden Verpflegung. Wenn der Agent bei der Ankunft ein Päckchen Luftpostbriefe in der Hand hält, ist die Erwartung und Aufregung groß. So war es auch damals bei der Ankunft der ALEXANDRA SARTORI im Hafen von Hamilton/Ontario. Vor diesem Hafen hatte das Schiff an einer kleinen Insel im Lake Superior, quasi am Ende der Welt, Silbererz

in Säcken für Hamburg geladen. Seit zwei Wochen hatte es keine Post mehr gegeben. Für Seeleute in der Trampfahrt eigentlich ein normaler Vorgang. Aber im Liniendienst waren die Leute verwöhnt.
Nils hatte zusammen mit dem Kapitän den Agenten und die Behördenvertreter im Salon empfangen. Als Purser (Zahlmeister) händigte er die entsprechenden Listen und Schiffspapiere an die Beamten aus und beantwortete deren Fragen. Die Anwesenheit des Kapitäns bei dieser Prozedur war nicht überall selbstverständlich. Dieser jedoch, ein Seemann reinsten Wassers mit ausgeprägtem Pflichtgefühl und daher von Nils hochgeachtet, ließ es sich nicht nehmen, den Beamten in jedem Hafen durch seine Anwesenheit seine Achtung zu erweisen. Sein höfliches, bestimmtes Auftreten verhinderte schon von vornherein jede Behördenschikane, die gelegentlich diesen Vorgang begleitete.
Der Kapitän übernahm nach kurzer Begrüßung die Sortierung der Post für die jeweiligen Messen. Deren Vertreter warteten schon auffällig unsichtbar vor dem Salon und zogen dann hochbefriedigt mit dem Postpacken ab. Auch Nils bekam seinen dicken Brief und steckte ihn glücklich in seine Jackentasche. Er hatte sich zur Regel gemacht, seine Post erst dann zu lesen, wenn er ungestört war und empfand das Knistern in seiner Jackentasche als große Vorfreude. Seine Frau und er schrieben einander abends täglich. Trotz der Zeitdifferenz hatten sie dabei ein Gefühl des Zusammenseins. Er konnte sich nicht Schöneres vorstellen, als diese mit viel Liebe und Sorgfalt geschriebenen Briefe, die ihm ein getreuliches Bild von seiner Familie gaben, zu lesen. Ungewollt spiegelten sie auch die Sorgen und Nöte einer Seemannsfrau wider, die mit allem was mit Haushalt, Kindern und finanziellen Dingen zu tun hat, doch letztlich allein steht; was auch für das gesellige Leben gilt, das ihr in vieler Hinsicht verschlossen bleibt. Während einer Reise sammelte sich immer ein kleines Päckchen Briefe an, das er immer wieder zu stiller Stunde erneut las.

Als die Papiere verteilt waren und der Agent mit den Beamten verhandelte, hatte Nils eine Pause. Daher machte er gegen seine Gewohnheit, weil er schon so lange auf Post gewartet hatte, den Brief auf und setzte sich etwas abseits zum Lesen. An einer Stelle musste er innehalten. Seine Frau teilte ihm mit, dass seine Mutter gestorben sei. Sie hatte es nicht über sich gebracht, ihm dieses per Seefunktelegramm, das er ja selbst von seinem Kollegen von Norddeichradio per Morsefunk entgegennehmen müsste, mitzuteilen. Nun waren seither zehn Tage vergangen. Diese Nachricht berührte ihn sehr. Mit der Trauer ging auch das Schuldgefühl einher, sich vielleicht nicht immer so um seine Mutter gekümmert zu haben, wie sie es verdient gehabt hätte. Nun war sie unter der Fürsorge ihrer Schwiegertochter gestorben und er würde sie nicht wiedersehen. Gleichzeitig empfand er dankbar die umsichtigen Bemühungen seiner Frau, die durch dieses Ereignis allein vor einer solchen Situation gestanden hatte.
Der Zollbeamte hatte eine Frage an den Purser gestellt, die Nils überhört hatte. Wie durch einen Nebel hörte er den älteren, gutmütigen Einwanderungsbeamten sagen: „He's happy, he has a letter from his wife." Das Erstere war nun wirklich nicht der Fall, aber Nils musste sich zusammennehmen, er konnte schließlich diese Leute nicht mit seiner Sache behelligen. Nur dem Kapitän vertraute er sich später an, dessen verständnisvolle Anteilnahme er dankbar annahm.

Die ganze Heimreise verbrachte er in ungeduldiger Unruhe auf seine Frau, die zur Ankunft in Hamburg an Bord kommen würde. Schreiben konnte er ihr nach dem Passieren der Lotsenstation bei Father Point am Ausgang des St. Lorenz Golfs nicht mehr, da sie keinen weiteren Hafen mehr anlaufen würden. Diese Reise schien ihm kein Ende zu nehmen.

Während der 30-stündigen Liegezeit in Hamburg waren seine Frau und er außerhalb der Zeit, die er mit dienstlichen Angelegenheiten beschäftigt war, nur für einander da. Wohl noch nie hatte er sich so in Liebe und gegenseitigem Vertrauen seiner Frau nahe gefühlt. Er liebte die abgeschmackte Aussage nicht, dass Seemannsehen wegen der langen Abwesenheit des Mannes haltbarer als andere Ehen seien, da die Liebe nach jeder Reise quasi erneuert würde. Für ihn war die Liebe zwischen ihnen beiden eine ganz besondere, für die man dankbar sein musste. Das hatte nichts mit der Seefahrt zu tun.
Da stand er nun im Hamburger Hauptbahnhof und sah dem Zug schweren Herzens nach, der seine Frau wieder zu den Kindern entführte. Immer war der Abschied von ihr und später den Kindern schwer gefallen. Nun musste er erkennen, dass es ihm nach den langen Jahren noch nie so schwer geworden war wie gerade jetzt. Wie in Trance fuhr er zurück an Bord.
Nils war selbst nicht ganz klar, weshalb er Ludwig von seinem Gefühlsleben erzählte. Es war wohl eine Ahnung davon, dass zwischen diesem und seinem Mädchen etwas ganz Besonderes sich entwickeln würde. Ludwig seinerseits war dankbar für das Vertrauen, das der Funker ihm schenkte. Aber am meisten hatte ihn der Nebensatz am Anfang des Monologs wohl getan. Für den Funker schien ganz selbstverständlich zu sein, dass Ludwig und sein Mädchen ganz sicher eines Tages ein Paar sein würden. Dieses, obwohl die größte Militärmacht Europas und Asiens ihrer Absicht entgegenstand.

Wie von Ludwig vorhergesagt, ging der Umsatz des Wodkageschäfts merklich zurück. Die Bestände waren fast völlig aufgebraucht, die Preise für die letzten Flaschen nochmals gestiegen. Aber drei Tage vor Ende der Beladung war das Schiff trocken! Nicht ganz. Mr. Henderson hatte in seinem Schrank noch eine Flasche deutschen Weinbrands, den mit fünf Sternen. Es war üblich, dass der I. Offizier den Vorleuten der Stauer gelegentlich einen Schluck einschenkte. In Anbetracht der menschlichen Tragödien, die sich hier an Bord abspielten, hatte er davon abgesehen. Auf welche Weise das Vorhandensein einer Flasche Weinbrand den Süchtigen an Bord bekannt geworden war, konnte nicht ermittelt werden. Wahrscheinlich hatte der Steward geplaudert, der das jedoch hartnäckig leugnete. So kam es dazu, dass die durstigen Seelen buchstäblich vor der Kammer des I. Offiziers lagen, um die letzte Flasche bettelten und im Verlauf astronomische Preise nannten. Mr. Henderson ließ das alles kalt und er blieb bei seiner stoischen Haltung. Nils genoss die Komik dieser Situation und war wieder einmal von Mr. Henderson beeindruckt.

Man hätte nun meinen können, dass einige der Besatzungsmitglieder ein großes Geschäft gemacht hätten bei diesen Gewinnspannen. Zwar waren durch eine gewisse Devisenbewirtschaftung Anfang der sechziger Jahre beim Transfer eines solchen Gewinns in die Heimatwährung einige Hindernisse zu bewältigen, aber deren Überwindung war dennoch möglich. Nils konnte jedoch nicht feststellen, dass auch nur irgendeiner irgendwelche finanzielle Vorteile endgültig daraus erreicht hatte. Gut, es mochte der eine oder andere das erreicht haben. Aber für die Allgemeinheit traf das nicht zu. Bei dem völkerverbindenden Besäufnis waren mit dem Verstand auch sämtliche Geschäftsgrundsätze außenbords gegangen.

Was hätte Karl Marx selig dazu gesagt? Er hatte ja in seinem Das Kapital in dem Kapitel über die Profitrate beschrieben, wozu das Kapital bei bestimmten Profitraten fähig wäre. Wenn man nachrechnet, erlöste die Flasche Wodka etwa den Gegenwert von vierzig Mark. Das bei einem Einsatz, wie schon oben vorgerechnet, von nur DM 0,17. Also eine Profitrate von rund 235! Laut Marx war das Kapital schon bereit für ein Zehntel dieser Rate Kriege, Brudermord und wer weiß noch was für schreckliche Dinge anzuzetteln.
Seeleute sind doch gutmütige Menschen!

Wolf A. Kaiser

Havanna – unsere Perle in der Karibik

Nein, wir träumten nicht von Bikinischönheiten, von Schirmchendrinks in luxuriösen Lounges oder vom Wasserskilaufen, gezogen von 2x450 PS-Außenbordern, nicht von rassigen Milchkaffee-Ladies noch von atemberaubenden Partys mit Drinks jenseits von Gut und Böse. Nein, wir träumten nur von einer kleinen Auszeit, welche die Hitze des Tages, das Hin und Her der täglichen Arbeit an Deck und in der Maschine etwas erträglicher machte. Nur eine Art der Entschädigung für die maue oder fehlende Aircon an Bord vielleicht? Etwas, worauf man sich den ganzen lieben langen Tag freuen konnte: Landgang, wenn auch begrenzt, in einer Stadt, die für uns exotischer nicht hätte sein können, deren Leute wir als Gleiche betrachteten, wo der Besucher sich sicher fühlen konnte, gut aufgehoben zu jeder Zeit. In Havanna fanden wir fast alles, was man sich einst von einer tropischen Insel erträumt hatte. Die Basics für die Befriedigungen des Seemannes waren hier verfügbar und auch schnell gefunden: Cerveza und Ron de Cuba, irgendwo einen Toast, ein Maisbrot mit Schweinefleisch oder eine Languste (wenn man Glück hatte), eine kräftige Zigarre gar, die man sich fix eintauschte oder die verdammt starken Zigaretten der Marke „Monte Christo", die unsere „Karo" um Längen schlugen. Schließlich auch ein Mädchen, das unseren freundlich-forschenden, ziemlich eindeutigen Blick positiv erwiderte und mit dem man dann auch sehr schnell handelseinig wurde – trotz unüberwindlicher Sprachbarrieren. Zeichensprache kennt keine Fremdsprachen, Hände und Gesten sind international.
Welt! Was braucht es dann noch? – Nur um für Stunden den vibrierenden Fünffinger zu vergessen, den Kuttenlecker mit der ollen dickflüssigen, orangen Mennige und den Ölgestank, der einem noch lange nach dem Waschen der Separatorteller in der Nase hing. – Was noch? Es brauchte nur ein paar Stunden fernab des Schiffes, inmitten alten Gemäuers kolonialistischer Kultur, im Zentrum mangelhafter Versorgung des siegesbewussten Volkes, umgeben von Improvisationen aller Art, die das Leben erst möglich machten. Und einer feinen, lauen Brise, die von See durch die dunklen Gassen und schlaglochgepflasterten Straßen zog, einen gehörigen Alubecher mit Cerveza, der halbe Liter für einen Peso und ein paar Drinks, die der schmuddelige Keeper einem ins Glas gepanscht hatte: Soda, Ron de Cuba, Zucker und wenn's ganz hoch kam, hatte er sogar noch ein Minzeblättchen. Aber normalerweise in den Kneipen in der Altstadt nie, außer in den etablierten Bars. Solche Etablissements waren nicht für die Heuergruppe von Hein Seemann gedacht.



MT NICOS I. V. einlaufend Havanna, Flagge: St. Vincent Grenadinen

Einfach bei den Arbeitern sitzen, denen man vielleicht noch vor Stunden energisch das Rauchen verboten hatte, als sie in den Luken schmöken wollten. Leute in den Piesels wieder treffen, die einem noch am Tage mit Tauschgeschäften auf den Senkel gegangen waren.

Hier war der Seemann richtig, wenn er mal vergessen wollte. Nur nicht wirklich richtig, wenn er nur spitz auf exotische Schönheiten war. Die gab es hier nämlich so gut wie nie. Dazu musste er dorthin gehen, wo es schummriger war, vielleicht in einen Park mit dunklen Ecken, versteckt hinter Büschen? Gut dafür eigneten sich immer die Anlagen rund um das Capitolio, damals gab's dort viele Büsche und Bänke.Und gut war es auch manchmal auf der Straße, wo sich die Bewohner zwanglos mit der Nachbarschaft amüsierten, tanzten und vielleicht einen Geburtstag oder andere Höhepunkte feierten. Gern wurde dann auch der gerade vorbeischlendernde Ausländer ad-hoc aufgefordert, mitzutrinken, mitzutanzen und wurde schnell akzeptiert als „Teil der Gemeinschaft". Und ich könnte euch davon noch mehr berichten ... Kinder, die uns hinterherliefen und um Kaugummis (Chiclets) bettelten. Und wehe, man ließ sich erweichen und gab einem von ihnen nur einen Streifen (falls man einen solchen besaß)! Dann hatte der großzügige Spender verloren und die Kinder folgten einem straßenlang. Für sie waren wir „el russo", denn in erster Linie kannten sie Ausländer nur aus der Sowjetunion, die Kuba auf nahezu allen Gebieten auch personell unterstützten.

Nein, so ist es heute nirgends mehr. Das ist gut und auch schlecht. Einerseits geht es den Kubanern besser als früher; ich vergleiche die Siebziger mit den heutigen Zuständen. Die Entwicklung bleibt auch hier nicht außen vor, aber andererseits fehlen mir heute die Ecken der Erinnerung, die es so (natürlich!) nicht mehr gibt. Selbst der Duft, den ich unabänderlich als Havanna-Geruch in meiner Erinnerung abgelegt hatte – er ist weg! Einfach weg. Nur weil in der Bucht keine Öllachen mehr schwimmen, nur weil keine toten Ratten am Ufer vergammeln, kein Geruch nach Pestilenz von Regla herüber weht, kein Fischgeruch den Fabriken entströmt. All das vermengte sich damals mit den Petroleum-, Diesel- und Benzinabgasen und dem Gestank einer heruntergekommenen Abwasserentsorgung in der Altstadt. Das war mein Havanna – durch die Nase erlebt. Heute riecht es frisch nach See, etwas nach Tang, nach einer Spur Teergeruch und Autoabgasen. Überwiegend weltstädtisch würde ich sagen. So riecht es auch in Hamburg, Rostock, Rotterdam ... Jede moderne Stadt an der See riecht heute so.



Zitat des Ernesto Hemingway in der Bodeguita del Medio, dass er hier seinen Mojito am liebsten trank. Weil er Stammgast war... Das ist Fake. Nie war Hemingway hier Stammgast. Der Besitzer hatte aber einen einfallsreichen Kumpel, der dieser unscheinbaren Kneipe zu Weltruhm (und Umsatz) verhalf. Er ‚schuf' mit der nachgemachten Hemingway-Handschrift ein für sich sprechendes Poster. Die Welt glaubte es.

Havanna ist und war immer etwas Besonderes. Und an meine Geruchserinnerung hefte ich schnell noch den einen oder anderen Fetzen an, der kaum Geruch hat, aber dazu gehörte: Kostenfreie Busfahrten nach Santa Maria, wo wir uns die Knie auf den Korallen aufschürften, von wo wir Seeigel-Stachel in den Fersen mitbrachten und das eine oder andere Muschelgehäuse sammelten, das dann an Bord ätzend zu stinken begann (also doch wieder was mit Geruch). Die Straßen mit einem Sammelsurium von rostigen, schlimm aussehenden Oldtimern, wenig neuen Chaisen und altertümlichen Lastern, auch Pferdefuhrwerke belebten das Stadtbild. Die modernsten Fahrzeuge wurden von der Polizei gefahren, Motorräder wie auch Limousinen. Vertraute Marken aus der Heimat überall, so war's damals. Dazu gehörten auch die langen Fußwege durch kaum beleuchtete Viertel, aus deren Gemäuer irgendwo Gezeter herüberwehte. In jeder noch so bescheidenen Hütte, Innenwände gern mit blauem Ölfarbsockel versehen, flimmerten die sowjetischen und die Fernsehgeräte vom VEB RAFENA.

Meist wurden solche Behausungen mit grellen Neonröhren ausgeleuchtet, die an fliegenden Drähten hingen. Vor den Geräten dicke Mamis, Wickler im Haar, nicht zu selten an einer Zigarre lutschend, Kindergeplärre, Hundegebell, keifende Mutterstimme, während Papi oder der Opa auf dem Treppensims des Einganges saß, die Vorübergehenden musterte und ab und zu den Priem ausspuckte.

Auch heute wird der Tourist solche Szenen finden können, nur muss man nun gezielt suchen. Es hat sich einiges gewandelt, nicht alles zum Guten, aber vieles ist heute besser für die Kubis. Und wenn es auch einigen nicht gefällt und diese immer wieder und immer noch nach Gründen suchen, diesen Staat in die Knie zu zwingen, mir scheint es illusorisch, es auf dem bisherigen Weg zu versuchen. Denn Kuba ist leidensfähig, sehr leidensfähig. Sie haben es in ihrer Geschichte so bitter lernen müssen, Leid zu ertragen, die versprochenen Aussichten waren nie wirklich richtig rosig. Doch, es hatte mal einen lichten Schein an der Kimm gegeben, aber dann kam auch noch ein Regimewechsel beim Erzfeind Uncle Sam und alles wurde nur noch schlimmer. Wieder einmal. Und natürlich auch hier auf der Insel war jüngst Corona für Jahre ein ernstes, die Gesamtlage noch verschlimmerndes Thema. Es kostete zusätzlich Kraft, es forderte eine wie auch immer höher geartete Motivation und eine moralische Stärke, die wir uns in Europa vielleicht nicht so vorstellen können. Auf dem alten Kontinent ging alles demokratisch, na gut, sagen wir - demokratischer zu. Die essentiellen Abhängigkeiten sind für uns nicht so stark spürbar wie auf Kuba.



Im Schatten der Palmen lässt es sich gut nachdenken.

Schön wäre es nun zum Schluss, feine zukunftsfrohe Worte zu finden, ein Happy End. So aber ist Geschichte nicht. Und so ist keinesfalls Ökonomie und Politik. Es ist und bleibt ein knallhartes Geschäft ohne Rücksicht auf Befindlichkeiten, Sorgen und Nöte einzelner.
Für Kuba, für meine Kubis und – natürlich – auch für die Hauptstadt wird die heutige Zeit eine der härtesten vielleicht. Darüber hinaus fehlt es ihnen an einer Lichtgestalt, der sie folgen können und wollen. Einen Anführer, meinetwegen wie olle Fidel, der mitreißen kann, der motivieren kann, der Reserven aufzeigt und seinem Volk im wahrsten Sinne vorsteht. Doch den gibt es nicht.

Schwere Zeiten voraus! Macht eure Sache gut, Compañeros! Betrüblich bleibt, nicht wirklich etwas zur Veränderung beitragen zu können, doch zumindest moralisch und seelisch verlassen wir euch nicht.
Venceremos!



Ein Schiff fährt durch die Stadt, was für ein seltener Anblick.



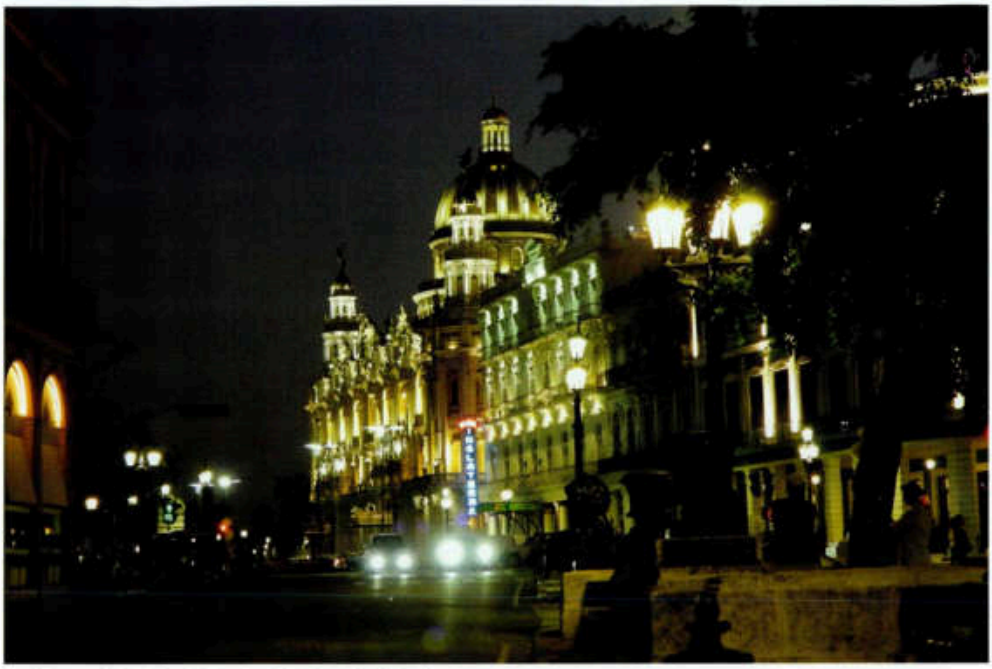
Zugang zum San-Francisco-Terminal. Von Reede kommend begann hier der Landgang.



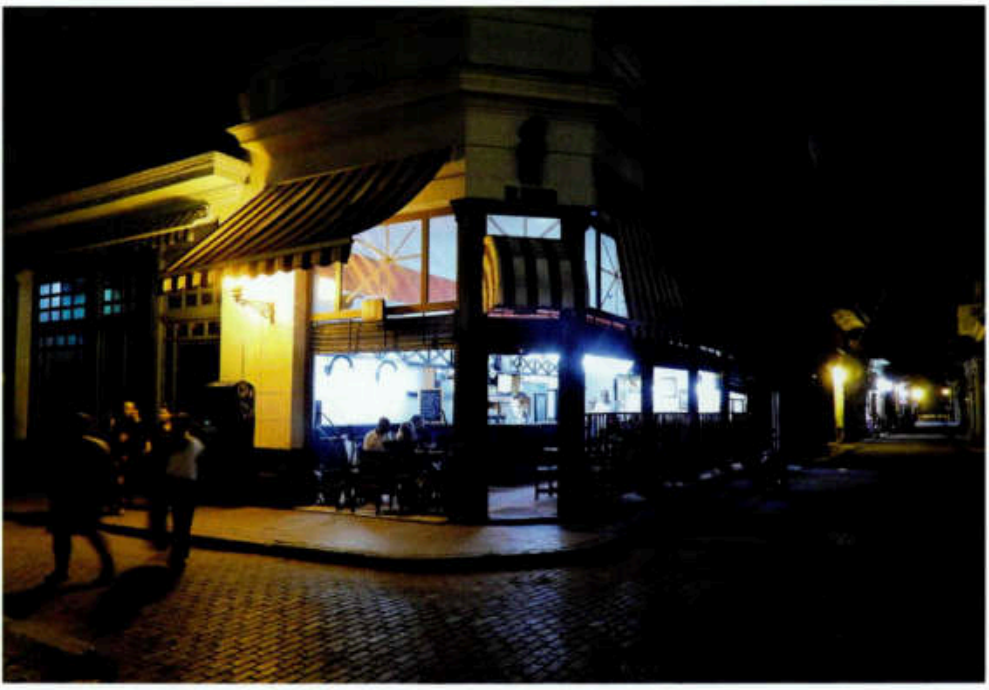
Taxifahrer warten am Parque Central auf Touristen, im Hintergrund das Capitolio Nacional de Cuba, kurz El Capitolio.



La Bodeguita del Medio – die für ihren Mojito berühmte Traditionsbar in der Straße Empedrado.



Am Parque Central mit Theater, Hotels und Capitolio



Eine Eckkneipe – früher Treffpunkt der Einheimischen oder Seeleute, meist sehr laut, heute noble Ecken, fein hergerichtet, ohne originales Flair.



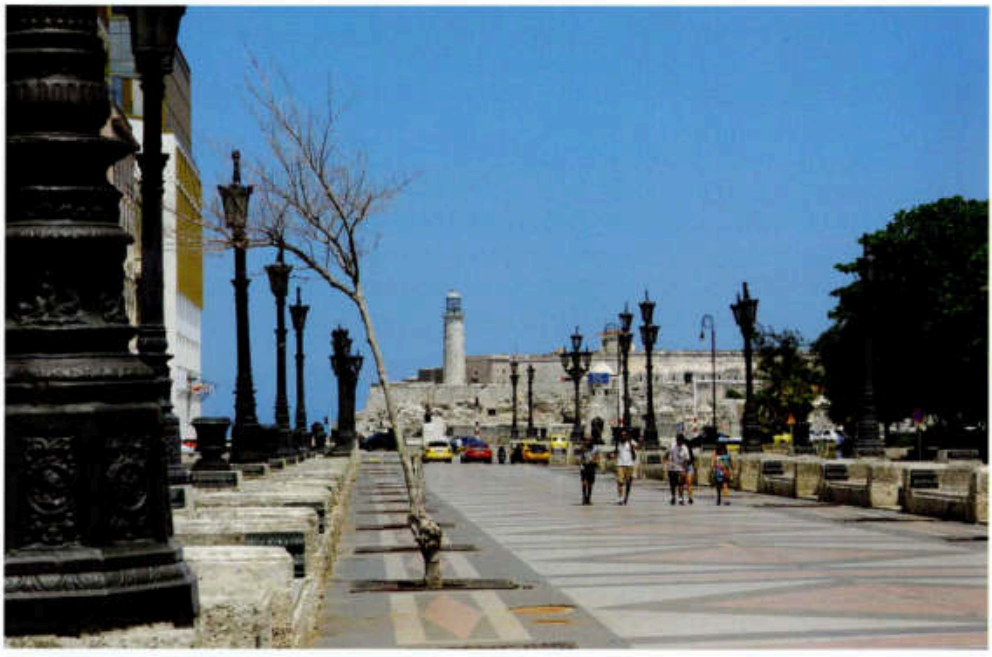
Blick vom Hotel Parque Central zum Capitolio, Gran Teatro de La Habana, Hotel Inglaterra und Hotel Telegrafo
Axel La Habana. Die Kuppel des Capitolios wurde als Geschenk der Russen vergoldet.



Jede Kneipe hat nicht nur eine „eigene" traditionelle Band, sondern auch Schlepper auf der Straße, die jeden anquatschen. Aber der Musikstil ist natürlich Sahne in beide Ohren: Salsa, Cha-Cha-Cha, Rumba und Merengue.



Die einstige Prachtallee Paseo de Marti (Prado), heute stark reparaturwürdig. Hier spielt sich das Leben erst nach 21 Uhr ab. Dann bevölkern Kind und Kegel, Liebespaare und Diskussionsgruppen die lange Allee, die sich vom Parque de la Fraternidad bis zum Malecon zieht.



Blick vom Prado in Richtung Malecon mit Hafeneinfahrt und dem berühmten Leuchtturm auf dem Castillo De Los Tres Reyes Del Morro.



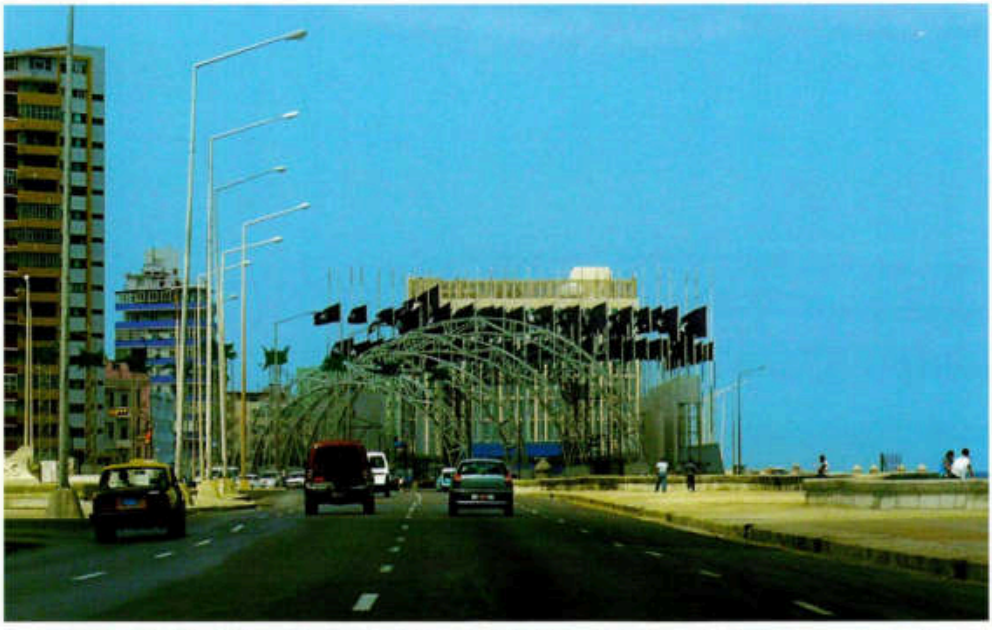
Badebetrieb am Malecon. Gegenüber Morro mit Kanonenfort rechts unten.



Die Silhouette der Stadt vom Malecon aus gesehen, der „längsten Bank" der Welt, wie die Havanesen meinen, die die Balustrade gern als Sitz- und Liegebank benutzen.



Das Grande Hotel Nacional de Cuba. Hier gingen in den 40ern die Großen der amerikanischen Mafia ein und aus, hier wurden Deals gemacht und der karibische Raum untereinander aufgeteilt. 1946 spielte sich das z. T. im „Der Pate III" gezeigte Geschehen, die „Havanna-Konferenz", hier ab. Das Hotel versetzt den Besucher heute noch um Jahrzehnte zurück, wandelt man durch die Hallen und Gänge.



Das zwischen 1961 und 1977 verwaiste Gebäude der US-Botschaft. 1977 kehrten die Amerikaner zurück. In der Bush-Ära wurde in den oberen Stockwerken eine weithin sichtbare Leuchtschrift installiert, um die Nachrichten aus amerikanischer Perspektive zu zeigen. Unter Barack Obama wurde die Leuchtschrift 2014 wieder abgestellt.



Das 109 m hohe Monument für Jòse Marti auf der Plaza de la Revolucion.

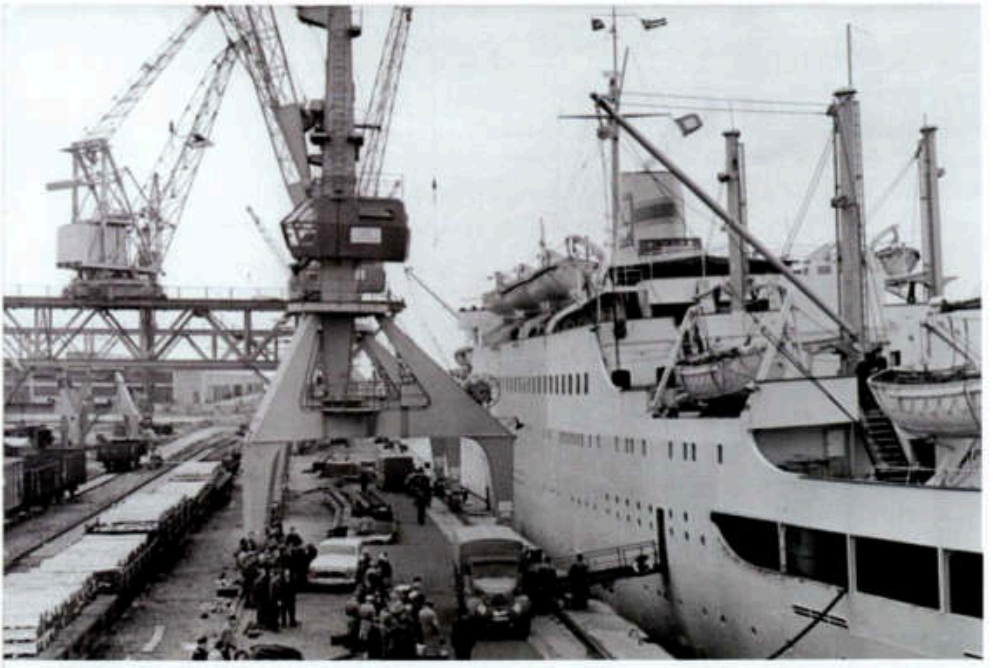


Blick vom Kanonenfort unterhalb der Festung Morro über den Canal de Entrada zum Castillo de San Salvador de la Punta (rechts) und dem Denkmal der Märtyrer von 1871, den von Spaniern ermordeten acht Medizinstudenten gewidmet.

Redaktion

VÖLKERFREUNDSCHAFT auf Kurs Havanna

ADN-Zentralbild, die staatliche Bildagentur der DDR, veröffentlichte am 2. November 1961ein Bild des Fotografen Burmeister unter dem Titel „Völkerfreundschaft auf Kuba-Kurs" mit folgendem Begleittext:
Mit 450 Passagieren an Bord legte das FDGB-Urlauberschiff „Völkerfreundschaft" am 1. 11. 1961 zu seiner ersten Ferienreise nach Kuba vom Pier des neuen Rostocker Überseehafens ab. Gemeinsam mit Werktätigen aus der DDR traten auch acht kubanische Revolutionäre, die in der DDR Heilung und Genesung von ihren im Kampf gegen die amerikanischen Aggressoren erlittenen Verwundungen fanden, die Heimreise auf dem schwimmenden Ferienparadies an. Unser Bild zeigt: Die „Völkerfreundschaft" kurz vor der Ausfahrt am Pier des neuen Rostocker Überseehafens.



Bundesarchiv, Bild 183-87727-0002
Foto: Burmeister | 2. November 1961

Unter dem Titel: Havanna, MS „Völkerfreundschaft", Kuba-Fahrt, veröffentlichte ADN-Zentralbild ein Bild des Fotografen Hanke am 28. November 1962 unter folgendem Begleittext: „Völkerfreundschaft" trotzte USA-Piraten. Während die Republik Kuba unter der verschärften See-Blockade der USA und den ständigen Provokationen der amerikanischen Söldner zu leiden hatte, lief am 27. Oktober 1962 das größte Urlauberschiff der DDR, die „Völkerfreundschaft" in der kubanischen Hauptstadt ein. Die Mannschaft und die 550 Passagiere wurden von der Bevölkerung Havannas mit großem Jubel empfangen. Für sie stellte der Besuch einen Ausdruck der internationalen Solidarität dar. Die „Völkerfreundschaft" wurde bei ihrer Fahrt nach Kuba von einem Marineflugzeug der USA-Luftstreitkräfte und von einem USA-Torpedoboot-Zerstörer bedroht.

Unser Bild zeigt: Die Urlauber auf der „Völkerfreundschaft" ignorieren die Provokationen der USA-Kriegstreiber. Das Bordleben geht unbeschwert weiter.



Bundesarchiv, Bild 183-A1128-0053-006
Foto: Hahne (28. November 1962

Karl-Heinz Flegel

Kubanische Episoden

Schmalzstullen für Kuba

Laut Kalender ist Pfingsten und laut Reederei-Order lädt MS JOHN BRINCKMAN in Leningrad Schmalzfässer. Sozialistische Hilfe zur Verpflegung der kubanischen Bevölkerung. Vier Kühlluken werden mit 3.000 Tonnen Schweineschmalz in Fässern geladen. Davon können sich die „Kubis" etliche Schmalzstullen schmieren.
Tage später. Vor der Haustür von Santiago de Cuba prüfen die Kubaner genauestens unsere Identität und ziehen ihr dickes Drahtnetz aus der felsigen, engen Hafeneinfahrt, womit sie die Bucht von Santiago gegen eindringende U-Boote der benachbarten US-Marine aus der Bucht von Guantanamo schützen.

Kaum hat unser Schiff angebändselt, stürzen sich auch schon LKW auf die Schmalzfässer. Im Ganzen vier, weil wir vier Luken haben. Diese werden geöffnet. Somit ist in der Sonnenglut die Kühlung dahin. Pro Luke wird ein LKW beladen und dann tritt idyllische Ruhe ein. Sechs Tage lang. In Kuba ist Karneval. Vier LKW-Ladungen reichen erst mal zum Schmalzstullen schmieren. Wir liegen im geruhsamen Tagesablauf in der Sonne und erfreuen uns der sozialistischen Seefahrt. An der Pier gegenüber liegen die Russen. Die sind von Haus aus Kumpel. Die Ärztin kommt zu uns herüber und lädt für den morgigen Tag zur „Ekskursazia"

ein. Sie hätten von ihrem Konsulat einen Bus bekommen und darin noch Kapazitäten frei. Nach dem ersten Anlaufpunkt, dem Castillo von Santiago, steuern wir noch Ziele im Flachland an, das heißt, wir bleiben gleich bei dem ersten dauerhaft hängen, an einem Badestrand innerhalb der Bucht. Die Deutschen packen als Einzelkämpfer jeder verstohlen ihr „breakfast" aus. Die Russen unterbinden diese Eigenbrötelei. Sie breiten auf dem vertrockneten Rasen ein Bettlaken aus, öffnen diverse Pappkartons mit Brotrunksen, Eiern, Wurst und Käse. Zwei Kartons bleiben noch verschlossen. Russische Gastfreundschaft, ich habe sie sehr oft erlebt, ohne Schicki-Micki, aber von Herzen.

Bei dem Picknick ist mir heiß geworden; ich möchte jetzt ins Wasser. „Stoi!", kommt das keinen Widerspruch zulassende Kommando der russischen Schiffsärztin. Fünfzehn Minuten warten! Am Laken wird ein noch verschlossener Karton geöffnet. Meine Vorahnung bestätigt sich: 40-%iger herrlicher Kuba-Rum vom Besten. Dazu große Halbliter-Gläser, immer eins pro drei Mann. Ich verdrücke mich in die äußerste Ecke des Terrains und spiele dort Fußball mit dem einzigen Anti-Alkoholiker der Sowjetunion. Dann werden wir ertappt und zugeführt. „Zweimal sto (100) Gramm pro Delinquent, etwas Strafe muss sein!", lautet das standrechtliche Urteil. 40 Grad im Schatten, 40 Prozent Alkoholgehalt, ärztliche Aufsicht ist gegeben. Danach darf auch ich baden gehen.

Zu Gast bei „Havanna Club"

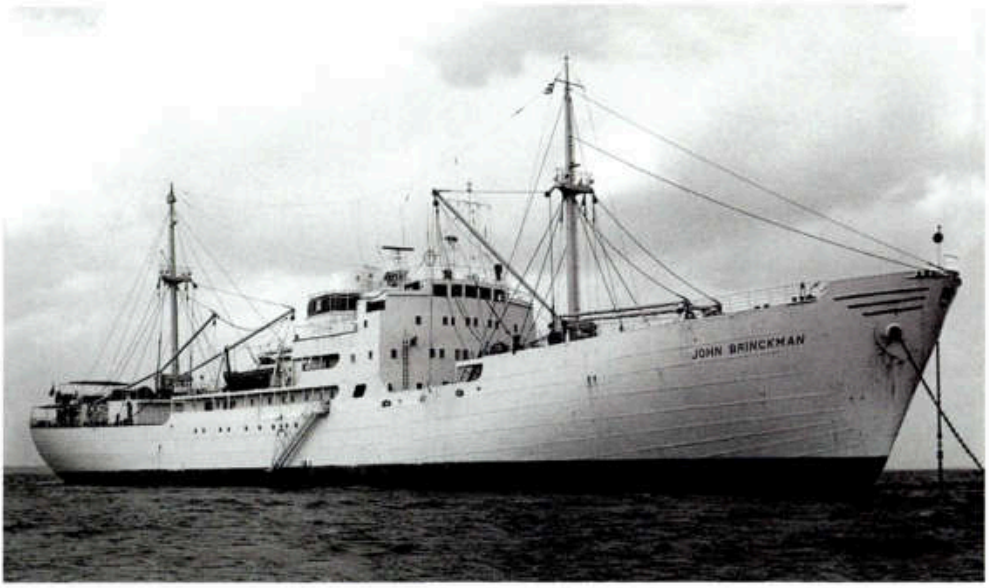
Bootsmann Schweinchen verkündet zum Abendessen in der Messe das nächste Kulturereignis. Schweinchen kann normalerweise kein Wort ausländisch, aber er hat alles klar gemacht mit dem kubanischen Vormann an der Pier. Morgen kommt ein Laster und wir besuchen die „Bacardi-Brennerei" in Santiago de Cuba. (Heute, nach einem verlorenen patentrechtlichen Prozess, „Habana-Club".)

Zu unserem Erstaunen funktioniert das am nächsten Vormittag sogar. Es kommt ein großflächiger Pritschenwagen. Um dem kubanischen Sicherheitsstandard zu genügen, sind in die seitlichen Halterungen statt der verlorengegangenen Rungen ein paar krumme Knüppel gesteckt und als Reling darum ein Tampen geschlungen. Wir paarundzwanzig Leutchen finden auf der Ladefläche gut Platz. Am Hafentor wird zollbehördlich natürlich absteigen und einzeln filzen befohlen. Der Landgang in Kuba unterliegt einem Ritual. In diesem Land lässt sich alles, aber auch alles für Cuba-Pesos verscheuern, am besten Pall-Mall-Zigaretten. Demzufolge hat jeder Landgänger eine umfangreiche Karteikarte am Mann zu führen. In dieser vermerken die Compañeros am Hafentor sämtlichen Tascheninhalt von Hein Mück: Kamm, Feuerzeug, Zigaretten, Taschenmesser, Kondome, eben einfach alles.

Beim Landgangsende wollen die Compañeros das dann auch wieder vorgeführt bekommen, indem sie den spanischen Namen sagen und Hein Mück das dazu passende Utensil vorzeigen soll. (Wie das bei Kondomen läuft, weiß ich nicht.) Ein sehr effektiver praxisverbundener Sprachunterricht.

Nach einer Stunde ist die mitgeführte Habe aller paarundzwanzig Brennerei-Interessierten zollmäßig katalogisiert. Also, wieder aufgesessen! Wir werden in spanischer Sprache in die Geheimnisse der Zuckerrohrmelasse verarbeitenden Rumbrennerei eingeweiht. Ich unterbreche die technischen Ausführungen des Produktionsdirektors gelegentlich mit einem „si, si" oder „muy interessante", zu mehr hat es im Spanischen damals noch nicht gereicht, woraus unsere Führungskraft aber dennoch auf Sprachverständnis und umfassende Sachkenntnis schließen konnte.

Nach dem gegenseitig beflügelnden Rundgang in der weltberühmten Brennerei drängen wir uns im Büro des Direktors. Auf seinem Schreibtisch steht eine große bronzene Fledermaus,



MS JOHN BRINKMAN, ex DJOLIBA, ankert vor Havanna (1972)

das Firmenlogo dieser Rum-Marke. Die Fledermaus ziert heute noch auf jeder Bacardi-Flasche das Etikett. An der Rückwand des Büros ist eine schmale Tapetentür eingelassen. Durch diese betreten wir einen fensterlosen, herrlich gekühlten Raum. Muschebubu-Beleuchtung, Nachtbar-Ambiente. Endlich gibt's einen, das heißt nicht nur einen, mehrere, ohne Ende. Der werkseigene Barkeeper kreiert aus zwölf Jahre alter Fassware hervorragende Köstlichkeiten. Zur Verfeinerung schabt er mit einem Hobel Eissplitter von einem halben Kubikmeter Blockeis. In letzter Sekunde malt der Storekeeper noch unseren Dampfer in das Gästebuch und der Alte schreibt lobende Worte darüber. Ein Gläschen weiter wäre das missglückt, denn mittlerweile ist bärisch Stimmung im Laden und die See geht hoch. Auf Grund dieser Anzeichen werden wir wieder ins Freie gebeten, mitten in den noch grellen Sonnenschein und die damit produzierte Hitze. Diese schlägt uns wie ein Hammer auf das besäuselte Gemüt. Die labile Knüppel-Reling des Pritschenwagens erweist sich jetzt als sehr unstabil und die Fledermaus auf dem Schreibtisch des Direktors als flüchtig.

Hinter den eng zusammengekniffenen Beinen von drei Tierschützern an der Rückwand der Fahrerkabine wird das 30 kg schwere Tier aufgebracht. Bei der Fahndung nach seinem Wappentier fallen dem Compañero Direktor elf Rumfreunde als nicht transportfähig ins Auge und teils entgegen. Das heißt, sie wären durchaus transportabel, nur nicht auf dem Pritschenwagen ohne solide seitliche Festhalte. Eine Gebrauchtlimousine von Chevi fährt vor. Alle elf Aussortierten werden darin verstaut. Drei neben dem Fahrer, fünf sitzend auf der Rückbank. Drei müssen sich auf deren Knie stellen und dürfen laut lallend während der Fahrt aus dem Schiebedach winken.
Solcherart eskortiert erreichen wir ohne Zwischenfälle den Hafen. Am Zoll geht ein riesiges Gaudi los wegen der Rückerfassung der mitgeführten Habseligkeiten. Jeder schwärmt den Zöllnern in Deutsch die herrlichen Erlebnisse in der Brennerei vor, weiß aber nicht, was auf spanisch Kamm oder Feuerzeug heißt, und wo das Ding abgeblieben ist sowieso nicht. Das Verständnis für solche schwerwiegende Zollvergehen ist aber auch bei dem hinzugezogenen Oberzöllner sehr begrenzt. Das Ritual zieht sich in die Länge. Inzwischen sind alle wieder nüchtern. Die Situation klariert sich schließlich.

Der Missgriff

E-Ing. Luckmann und Kapitän Düerkop führen auf dieser Reise ihre Ehefrauen am Mann. In der warmen Tropennacht beschließen die beiden Paare am nahen Strand in der Lagune vor dem Zu-Bett-Gehen ein Bad zu nehmen. Frau Luckmann und Täubchen, wie der Kapitän seine Gemahlin zu nennen pflegt, schwimmen oben ohne in der karibischen Nacht und dem menschenleeren Bad. Der E-Mix greift seiner schemenhaft vor ihm auftauchenden Gemahlin ganz zärtlich von achtern unter die Arme und erwischt fälschlicherweise dabei die Moppels der Kapitänsgattin. Die Story veröffentlicht der Kapitän am Donnerstagnachmittag zur Kaffeetime in der O-Messe. Sie trägt die Überschrift „Der Missgriff" und erzeugt allgemeine Heiterkeitsausbrüche. Nur der E.-Ing. lacht in artiger Verlegenheit eine Nuance diskreter.

Das Ende vom Treckfiedel-Lied

Es ist Februar und Rosenmontag. Eigentlich sind die Kubis ja auch Karnevalisten. Zimmermann Wolfermann ist Treckfiedel-Virtuose und will das testen. Ihm schließen sich noch einige Pappnasen an. Sie fahren mit einer leeren Pampelmusen-Schute an Land. Das Ehepaar Luckmann nutzt auch die Transportleistung des Prams, bewahrt aber zu der Karnevalsgesellschaft diskreten Abstand.

Die Horde zieht nun singend hinter der Treckfiedel des Zimmermanns durch das verschlafene Örtchen. Sie testen auch die sozialistischen Errungenschaften der neuen Kindertagesstätte, die Rutsche und die Wippe. Die Anlegestelle der Pampelmusenschuten und der Bootshafen liegen an der Mündung eines kleinen Flusses. Über diesen führt eine steinerne Bogenbrücke. Just als der „Ümgang" sich auf dieser Brücke des Lebens freut, trifft sie die Härte des Gesetzes. Die ganze Bande wird verhaftet, die Treckfiedel verstummt. Es gibt kein Entkommen. Generalstabsmäßig geplant, stellt sich an beiden Seiten der kleinen Brücke die Policia quer. Geistesgegenwärtig werfen noch ein paar Jungs ihre unrechtmäßig erworbenen Kuba-Pesos von der Brücke in den Bach. Der E-Ing. beobachtet von weitem die Polizeiaktion, an der offensichtlich sämtliche verfügbaren Kräfte der Insel zum Einsatz kommen. Wahrscheinlich wurden für diesen besonderen Einsatz noch Spezialkräfte aus Havanna eingeflogen.



Bootsbau in der Bucht von Nuevitas (1964)

Der E-Mix und seine mitreisende Ehefrau sind die einzigen Zeitzeugen, die nach Rückkehr zum Schiff dem Kapitän melden können, wo seine vermissten Truppenteile abgeblieben sind.



MS LEIPZIG ankert vor Singapore (02/1980)

Auf der Draisine

Vom Hafen Taraffa bis ins Zentrum von Nuevitas hinein ist es weit, so etwa fünf Kilometer. Hinter die Geheimnisse eines angeblich existierenden „Städteschnellverkehrs" steigen wir so schnell nicht.

Der gestresste Bauleiter „Compañero Rudi" aus unserer Republik trinkt bei uns abends an Bord ein Bierchen. „Wie läuft denn das transportmäßig hier in deiner Wahlheimat? Hier ist doch Gleisanschluss von Taraffa nach Nuevitas? Fährt da nichts in das Town rein?" „Hör bloß auf, rühre nicht da dran! Vor euch war die LEIPZIG hier", erläutert uns Rudi den nicht vorhandenen städtischen Nahverkehr. Die Crew vom MS LEIPZIG hatte in Nuevitas ordentlich einen gezischt und ziemlich spät und ziemlich bezecht sich auf den langen Marsch zurück zum Dampfer begeben. Neben dem geschotterten Heimweg nach Puerto Taraffa verläuft, von Feigenkakteen gesäumt, der Schienenstrang. Auf diesem erspähen die müden Spätheimkehrer auf einem Abstellgleis eine Draisine. So ein handbetriebenes Schienenfahrzeug, bei dem zur Fortbewegung an Oberdeck nur alle kräftig einen Schwengel hin und her bewegen müssen. Alle Mann hängen sich an den Schwengel, das Ding geht ab wie Schmidt's Katze. Die dunkle Nacht erhellt sich plötzlich. Einer von den rumseeligen Hobby-Eisenbahnern sieht noch klare Bilder und erkennt einen Entgegenkommer auf Kollisionskurs, nämlich den Leerzug mit Apfelsinenwaggons von Puerto Taraffa. „Alle Mann von Deck!" Es hat geklappt, keiner kommt zu Schaden, nur das so propere Transportmittel hat arg gelitten. Der Makler hat dem „Alten" die Schadensrechnung natürlich präsentiert.



Wildwestidylle in Nuevitas (1964)

Renè Hennig

Der Kapitän

Das Betreten eines Friedhofs muss nicht zwangsläufig traurig stimmen oder beklemmend wirken, es kann auch ein nachdenkliches Lächeln auf dein Gesicht zaubern, stehst du am Grab eines außergewöhnlichen Menschen. So ist es mir geschehen an einem Augustabend im Jahre 2019 auf dem Fischland zwischen Saaler Bodden und Ostsee.

Die Nähe zur See machen Fischland und Darß zu einem herrlichen Stückchen Erde und das Ostseebad Wustrow zu einem unvergesslichen Ort meiner Erinnerungen an jene Zeiten, als ich mit vielen anderen sehr jungen Seemännern von der Deutschen Seereederei an eine der ältesten deutschen Seefahrtschulen delegiert wurde, um das Kapitänspatent zu erwerben. So nahm meine nautische Laufbahn hier für noch viele Jahrzehnte auf See ihren Anfang – staatlich verordnet und persönlich ersehnt. Eine „Win-Win-Situation" würde man heute sagen. Damals, in den 60er-Jahren, als ich noch sehr stolz auf das war, was sich hinter dem Kürzel DDR im Allgemeinen und DSR im Besonderen verbarg.

Während meines Urlaubs in Wustrow fragte ich mich, ob ich in vergangenen Zeiten schon einmal auf dem Wustrower Friedhof gewesen bin. Nein, war ich nicht. So lenkte ich meine Schritte dorthin, auch um ein bestimmtes Grab in Augenschein zu nehmen. Ohne langes Suchen zwischen anderen letzten Ruhestätten namhafter Schiffsführer sah ich mich unvermittelt an der Grabstelle von Kapitän Herbert Schickedanz stehen.



Kapitän Schickedanz, aus „Voll Voraus" (03/1972)

Er war mein Kapitän und ich sein III. Nautischer Offizier auf seiner letzten Cuba-Reise 1975 vor seiner Pensionierung. Ich nehme an, dass es nicht an seinem III. Offizier gelegen haben mag, dass er sich vorzeitig in den Ruhestand verabschiedete. Im September 1989 ist er dann auf seine letzte Reise gegangen.

Nun verweilte ich in Gedanken versunken an seinem Grab und wollte diesen denkwürdigen Ort nicht so einfach wieder verlassen, besorgte stattdessen ein paar Blumen und machte es mir mit meinen Erinnerungen unweit seiner letzten Ruhestätte auf einer Bank bequem. Hier im Licht der aufkommenden Dämmerung fühlte ich mich spirituell meinem alten Kapitän sehr nahe. Das umso mehr, als ich auf dem Grabstein seinen Todestag las, der mit meinem Geburtstag zusammenfällt.

Von anderen Fahrensleuten hatte ich schon manch originelle Erzählung oder seltsam anmutende Bemerkungen über Kapitän Schickedanz vernommen, als ich im Januar 1975 bei der DSR-Arbeitskräftelenkung zwecks Dienstantrittes vorstellig wurde. Meinen Wunsch nach Cuba-Einsatz kannte die Reederei, aber dass es ausgerechnet das Fracht- und Lehrschiff GEORG BÜCHNER inmitten einer 200-köpfigen Besatzung einschließlich der Lehrlinge sein würde, passte mir gar nicht. Ein „normales" Handelsschiff im Cuba-Dienst, welches mit einem nautischen Offizier besetzt werden musste, war kurzfristig nicht in Sicht. Mit dem Heuerschein in der Tasche begab ich mich wenig motiviert zum Liegeplatz des Schiffes und meldete mich erst einmal beim mir wohlbekannten I. Nautischen Offizier Fiete Bollmann. So, als wenn ich auf einem anderen Schiff gemustert wäre und nur mal kurz „Hallo" sagen wollte, begrüßte ich den ehemaligen Second von der BERLIN, wo ich einige Jahre zuvor als Lehrling und Offiziersanwärter fuhr. Wir tauschten gerade Erinnerungen an die gemeinsame Fahrenszeit im Indien-Dienst aus, als Chief Officer Bollmann beiläufig

erwähnte, dass der Kapitän dringend auf den neuen III. Offizier warte. Entschuldigend wegen meines zögerlichen Verhaltens gab ich mich als der neue Dritte zu erkennen, und das Abenteuer nahm seinen Lauf.

„Wieso muss ich denn hier so lange im Kapitänsdeck rumstehen?", fragte ich mich genervt, nachdem mir der I. Offizier zu verstehen gegeben hatte, er wolle mich erst mal anmelden und ich solle doch geduldig vor der Kapitänskammer warten. Das lief ganz anders als der übliche Dienstantritt, bei dem man sich beim Kapitän kurz vorstellte und dann beim abzulösenden Nautiker alle Belange der Ressortübername besprach. Nach der Dauer einer ganzen Smoke-Time betrat ich den mahagonigetäfelten Salon des Kapitäns. Der bedeutete mir vor seinem Schreibtisch Stellung zu beziehen. „Wo bist zu Hause, mein Jungchen", begrüßte er mich im unverkennbaren Dialekt eines Ostpreußen. „Ich komme aus Thüringen", erwiderte ich. „Geht es auch genauer?!", wurde er lauter. „Aus Meiningen", präzisierte ich. „Aha, alte Residenz- und Kulturstadt, Meininger Theater, Herzog Georg II., denkst wohl, dein Kapitän ist ein Kulturbanause und hat keine Ahnung."
Üblich, wenn überhaupt, waren bei einer solchen Vorstellung mehr fachliche Fragen nach Fahrenszeit, beruflichen Erfahrungen oder Hinweise zur anstehenden Reise mit Fahrtgebiet von Interesse. Persönlich kamen gleichwohl auch die weiteren Fragen daher. „Wieviel Kinder hast? Liebst du deine Frau?" „Was macht sie beruflich?" Mehr schlecht als recht entzog ich mich der weiteren familiär-heimatlichen Befragung durch den Kapitän. Mit der Bemerkung, an seinen I. Offizier gewandt: „Bollmann, ich nehm´ den Mann, zeigen Sie ihm sein Quartier", konnte ich abtreten.
Gehört hatte ich schon öfters von Kapitän Schickedanz' väterlicher Art besonders jungen Menschen gegenüber. Ich will nicht sagen, dass mir diese vertrauliche Befragung unangenehm gewesen wäre, aber der Situation angemessen kam mir das alles nicht vor. Diese „alten Zöpfe" von Haltung annehmen vor dem Schreibtisch und diese antiquierte Befragung empfand ich einfach nicht mehr zeitgemäß. Am liebsten wäre ich wieder nach Hause gefahren, um mir weiteres Theater zu ersparen.

Diese Gedanken waren aber schnell passé. Ohne mich gemächlich in meiner kleinen Kammer einrichten zu können, hatten mich schon die dienstlichen Obliegenheiten vereinnahmt, als mich der I. Offizier darüber kurz in Kenntnis setzte, dass am nächsten Tag um neun Uhr die Reiseeinweisung für alle nautischen Offiziere auf der Brücke durch den Kapitän angesetzt ist. In Vorbereitung dieses Termins kam dem III. Offizier, also mir, dem Navigations-Offizier, die wichtigste Aufgabe zu. Die halbe Nacht verbrachte ich damit, mittels der „Notice to Mariners" die relevanten Reisekarten zu kontrollieren, gegebenenfalls zu berichtigen und dieselben in richtiger Reihenfolge entsprechend dem Seegebiet und Reiseverlauf bis Havanna/Cuba klarzulegen. Bei einem Bier zu später Stunde offenbarte mir Genosse Bollmann noch das Prozedere zur Präsentation der Reisekarten auf dem Kartentisch: „Während der Informationen zum Reiseverlauf von Rostock nach Havanna fährt Kapitän Schickedanz mit seinem Zeigefinger die Kurslinien entlang und gibt dabei navigatorische Hinweise zu besonderen Wegpunkten oder gefährlichen Revieren. So weit so gut. Aber: Bei dieser Gestik würdigt Herr Schickedanz der Seekarte keines Blickes, sondern behält seine Offiziere im Auge. Vielmehr bewegt er den Zeigefinger zielgenau auf den Kurslinien entlang von Warnemünde via Skagen durch die Nordsee zum Englischen Kanal, weiter durch den Atlantikan Sao Miguel vorbei nach Abaco bis Havanna. Dabei schaut er erst gelangweilt in die nautische Runde und dann konzentriert auf den III. Offizier, damit dieser auch ja im richtigen Moment, wenn des Kapitäns Zeigefinger das Ende der Kurslinie am Kartenrand erreicht hat, die darauffolgende Seekarte genau über die vorhergehende positioniert."

Die nächtlichen Gedanken an die korrekt auszuführende Dramaturgie dieser Reisebelehrung der anderen Art am nächsten Morgen raubte mir dann noch den restlichen Schlaf meiner ersten Nacht auf der GEORG BÜCHNER. An Frau und Kind war nun auch nicht mehr zu denken. Die hoheitliche Reise-Einweisung anhand der Seekarten hatte ich am nächsten Tag bravourös gemeistert. Naja, das bildete ich mir mal ein nach all den Jahren. Ich glaube, so in etwa äußerte sich auch der I. Offizier Bollmann. Es war nicht üblich, dass der Kapitän auf direktem Wege Anerkennung aussprach.
Eine verschmitzte Bemerkung des Kapitäns während der Hafenliegezeit in Rostock ist mir noch in Erinnerung geblieben. Einen Tag vor Auslaufen befand sich seine Frau, genannt „Muttchen", mit beiden hübschen Töchtern an Bord. Meine Kammer, die Tür meist geöffnet, lag im Kapitänsdeck unweit seines Salons. Interessiert vernahm ich das Gekicher junger Damen. Ich trat auf den Gang hinaus und schaute ihnen hinterher, nicht wissend, dass der Kapitän von der anderen Seite kommend, meine Neugier registrierte. „Brauchst gar nicht so zu gucken, Daisy kriegst sowieso nicht", klangen seine mahnenden Worte, obwohl er doch nun wusste, dass ich schon eine „Daisy" zu Hause hatte. Er liebte solch überraschende Situationen mit pointierter Ironie und Sarkasmus. Gleichwohl fühlte ich von Beginn an, dass mich Kapitän Schickedanz „in sein Herz geschlossen hatte".
Voll beladen mit Gütern des Außenhandels und der Solidarität ging es zwei Tage später auf Fahrt nach Cuba. Die Anzahl der Besatzungsmitglieder war seinerzeit mehr als doppelt so hoch wie die der ohnehin schon überbesetzten anderen DSR-Schiffe. Dazu kamen noch über 100 Lehrlinge, sowie Lehrer und Lehrbootsleute. Auch im nautischen Sektor war eine Mehrfach-Besetzung der Dienstgrade augenscheinlich, nur ich als III. Offizier war ‚Single', was natürlich auf zwischenmenschlicher Ebene nicht mehr zutraf und die eine oder andere Stewardess bedauernd zur Kenntnis nehmen musste.
Beim Ablegen in Rostock stellte ich überrascht fest, dass mein angestammter Platz nicht auf der vorderen Manöverstation lag, sondern einer der Zweiten Offiziere meine Funktion als Stationsoffizier auf der Back innehatte.

So waren die Back und das Heck beim An- und Ablegen mit jeweils einem Zweiten Offizier besetzt, währenddessen der Dritte Offizier zur Kommandobrücke abkommandiert wurde, was meinem Hang zur wettergeschützten Bequemlichkeit sehr entgegenkam. Hier übernahm ich die Aufgabe, das Brückenbuch zu führen und den Maschinentelegraf zu bedienen, ebenso Radarbeobachtung, Signalwesen, Navigation und, und, und. Seine Ohren und Augen musste man überall haben. Natürlich auch auf der Lotsenplatte, eine Ansammlung köstlicher Sandwiches und Snacks, nebst Lotsenkaffee.
Der wachfreie I. Offizier, wie auf Schulschiffen üblich als Vertreter des Kapitäns, führte hier das Kommando während der Revierfahrt sowie beim An- und Ablegemanöver. Der Kapitän ließ sich erst auf der Brücke sehen, nachdem die Information „1 zu 1 aufgekürzt" bei ihm eingegangen war. Diese Arbeitsteilung auf jenem Schiff war nichts Besonderes und völlig normal. Dies sei nur erwähnt, weil die Begleitumstände während der Manöverfahrt immer einen gewissen Charme ausstrahlten. Der Ablauf erinnerte an einen Bühnenakt. Die handelnden Personen traten in den Hintergrund beim Erscheinen des Hauptakteurs. Ich genoss diesen Auftritt jedes Mal. Dienstliche Abläufe wurden nebensächlich.
Der Kapitän, klein von Wuchs, aber groß in Habitus und Persönlichkeit, erschien auf der im Stil einer Kommandozentrale gestalteten Bühne und begab sich erhabenen Schrittes nach Steuerbord, wo sich sein, und **n u r** sein, hockerartiger Hochsitz befand. In seiner rechten Hand das wichtigste Requisit, ein chinesischer Teepott mit Deckel, der es jedoch nicht verhinderte, dass die Brücke, das Hirn des Schiffes, im Nu mit der Duftnote besten Darjeeling-Tees und noch mehr Cuba-Rum eingenebelt wurde.

Noch heute, wenn ich mir einen vergleichbaren Rum mit Tee gönne, denke ich gerne an jene Zeit mit Kapitän Schickedanz zurück. Dann sehe und rieche ich diese geruchsintensiven Momente noch immer deutlich. Denn nicht nur beim Festmachen im Hafen, sondern auch so manches Mal auf hoher See kam Kapitän Schickedanz zu später Stunde mit seinem vollen Pott abends auf die Brücke und platzierte sich gekonnt im Dunkeln auf seinen Hocker am Steuerbord-Brückenfenster. Manchmal ließ sich ein befreiender Seufzer vernehmen, wenn er wahrscheinlich über sein Leben nachdachte. Oder es erklangen philosophisch anmutende Bemerkungen und Lebensweisheiten, die durch die Dunkelheit an mein Ohr waberten. Ansonsten war es still auf der Brücke, wie es sich gehört.

Ziemlich schnell war mir klar: René, bloß kein seichtes Allerweltsgespräch anfangen und damit den Kapitän langweilen. Mir und meinem eher ruhigen Naturell kam das zupasse.

Ich glaube, er hasste es, von Untergebenen, die dachten, beflissen zu sein, nichtssagend vollgelabert zu werden. Heute bilde ich mir sogar ein, dass dieser einsame Mann spät abends während meiner Wache gerne auf die Brücke kam, durch die Dunkelheit aufs rauschende Meer starrte und sporadisch ein paar Weisheiten von sich gab. Er ahnte wohl, dass der Wachoffizier Hennig, gerade mal Mitte 20, da irgendwo im Dunkel der Brücke, Tiefgehendes über das Leben aufschnappen wollte.

Tage später, wir hatten den Englischen Kanal und die Biskaya hinter uns gelassen, wurde ich während meiner 8-12 Wache auf der Brücke Zeuge einer seltsamen Szene. Nicht weit voraus hatte ich Seerauch gesichtet, als ich aus dem Kartenraum trat. Diese seltene meteorologische Erscheinung ist eine Art Nebel mit erheblicher Sichtverschlechterung wie in einer Waschküche. Das Radar wurde schnell in Betrieb genommen und das Seegebiet auf dem Bildschirm nach Fahrzeugen abgesucht, zugleich die Maschine über Nebelfahrt informiert. Auch den Kapitän hatte ich per Telefon benachrichtigt. Meine Wahrnehmung als Wachoffizier war also ohnehin höchst angespannt, um auch die folgende Begebenheit unmittelbar vor mir für immer im Kleinhirn zu verankern.



Verantwortungsvoll muß der Brücken- und Wachdienst versehen werden.

aus „Voll Voraus" (04/1972)

Der Kapitän war inzwischen auf der Brücke erschienen und hatte seinen Hochsitz routinemäßig eingenommen, vor sich am Brückenfenster seinen obligatorischen Teepott abgestellt. Auffallend, dass er entgegen sonstiger Gewohnheit auf See seine Kapitänsmütze aufgesetzt hatte, was sonst nur im Hafen oder bei seinen Ansprachen vor versammelter Besatzung üblich war. Meistens bedeckte sein Haupt ein von Muttchen liebevoll gestricktes Käppchen, egal in welcher Klimazone. Abgesehen vom dienstlichen Informationsaustausch nautischer Belange fand kein weiterer Dialog bei seinem Erscheinen auf der Brücke zwischen uns statt, und dies war auch nicht zu erwarten.

Der ausguckende Wachlehrling hatte gerade durch zweimaliges Glasen mittels Schiffsglocke die Bordzeit 10 Uhr der Besatzung signalisiert, als der uniformierte Chefsteward Molch, ebenfalls mit dienstlicher Kopfbedeckung, auf der Brücke in Erscheinung trat.

Herr Molch, Jahrgang 1915, ein mir höchst unsympathischer und dem deutschen Dünkel verhafteter Mensch, hatte sich aus dem Kartenraum tretend an Backbordseite der Brücke in

Stellung gebracht, vollzog eine zackige Kehrtwende nach rechts in Richtung des Kapitäns, dem er sich nunmehr im Stechschritt nährte. Dabei führte er zackig den rechten Arm an den Mützenschirm und entbot dem Kapitän gekonnt den militärischen Gruß.
„Lieber Genosse Kapitän, herzlichsten Glückwunsch zu ihrem Geburtstag, meine besten Wünsche für Gesundheit und Wohlergehen; viel Kraft und Umsicht bei der Führung von Schiff und Besatzung sowie Glück im weiteren Leben."
Es hätte mich nicht gewundert, wenn der Obergefreite Molch mit Hitlergruß salutiert hätte, so forsch kam er daher mit seinen Lederschuhen, deren Klang an Wehrmachtsstiefeln erinnerte. Diesen ganzen Auftritt auf einem zivilen Kauffahrteischiff mitten im Atlantik fand ich so skurril, dass es schon wieder faszinierend war. Genau kann ich mich nicht mehr erinnern, aber ich glaube noch zu wissen, dass ich damals so unter dem Eindruck dieser Szenerie stand, dass sich ein einfacher Geburtstagsglückwunsch meinerseits verbat, der neben der großen Geste des Volksgenossen Molch nur noch schäbig dahergekommen wäre.
Bestimmt gab es noch ähnliche kleine Episoden während der Überfahrt nach Cuba, doch sind sie wohl verblasst angesichts dieses unvergesslichen Erlebnisses, welches ich später im vertrauten Freundeskreis hin und wieder, untermalt mit etwas Theatralik, zum Besten gab, was mir immer unbändigen Spaß bereitete.
Der Atlantik-Transit verlief ganz entspannt ohne besondere Begebenheiten. Astronomische Navigation wechselte sich ab mit terrestrischer Standortbestimmung beim Passieren der Azoren und Bahamas. Die Temperaturen nahmen zu, die verbleibenden Seemeilen ab, je näher wir Habana kamen. Wer diese Cuba-Reisen kennt, dem Winter gemäßigter Breiten den Rücken kehrt und vor sich die subtropischen Gefilde hat, weiß von dem befreienden Gefühl der täglichen Entledigung überflüssiger Kleidungsstücke.

Der gutmütige Nordost-Passat von achtern und die erhabene lange Atlantikdünung sind mir seit meiner ersten Reise nach Cuba auf dem Lehrschiff HEINRICH HEINE unvergessen. Fast schon philosophisch mutete mir damals die treffende Bemerkung meines Freundes und Mitlehrlings Guntram an, dass „nichts über das freie Leben an Deck geht".
Die Annährung an die kubanische Küste, das Ansteuern und Einlaufen in den Hafen von Habana waren immer etwas Besonderes, auch navigatorisch anspruchsvoll. Achteraus noch Key West, querten wir den stark setzenden Golfstrom und hielten Ausschau nach dem Strandhotel „National" oder dem „Habana Libre", welches als höchstes Gebäude der kubanischen Hauptstadt zuerst in Sicht kam. Der Leuchtturm vom Castillo de Morro an der Hafeneinfahrt mag noch zu spanischen Eroberungszeiten zielführend gewesen sein, aber ist heutzutage bei Tageslicht schlecht auszumachen vor dem Hintergrund der hauptstädtischen Skyline mit dem Capitolio.

Die Vorbereitungen zum Einlaufen Habana an Bord eines Lehrschiffes standen den äußeren Gegebenheiten nicht nach. Es wurde über die Toppen geflaggt und die Besatzung, insbesondere alle Lehrlinge, traten an der Reling in Reih und Glied an, korrekt in Tropenuniform. Ein fescher Anblick, besonders vom Malecon aus, wo sich schon gemäß unserer jugendlichen Träume unzählige Kubanerinnen zur Begrüßung von Schiff und Besatzung eingefunden hatten. Der FDJ-Fanfarenzug begrüßte mit zackigen Klängen das Gastland und seine warmherzigen Menschen.
Kapitän Schickedanz, ganz in weiß wie auch die anderen Offiziere des Schiffsrates, hatte schon den Flaggenappell abgenommen und mischte sich unter das seefahrende Volk.
Den besten Überblick vom Schiff auf Land und Leute besaß die Brückenbesetzung, zu der ich, wie schon erwähnt, beim Ein- und Auslaufen gehörte. Der Lotse befand sich bereits an Bord und brachte uns auf Innenreede, wo wir erstmal vor Anker gingen.

In den kubanischen Häfen wurden die Lotsen immer von Kapitän Schickedanz nicht nur routinemäßig begrüßt, sondern auch aus nächster Nähe gemustert. Den Grund dieser eingehenden Musterung wollte ich gerne erfahren, bei nächster sich bietender Gelegenheit. Noch war mein Respekt gegenüber dem Kapitän über Gebühr groß, doch während der ewig anmutenden Liegezeit in Habana kamen wir uns bei gepflegter Konversation etwas näher, was meinen Respekt auf ein gesundes Maß einpegelte. Die Erkundigung nach dieser Art der Lotsen-Musterung wollte ich bei einer der nächsten Lotsenübernahmen wagen und hoffte, dass sich eine günstige Situation ergeben wird.
In Habana angekommen sahen wir dieser wochenlangen Liegezeit mit gemischten Gefühlen entgegen. Tage später hatte das Schiff am Liegeplatz „Sierra Maestra 2" festgemacht, um 4.852 Tonnen Stückgüter zu löschen, darunter 22.000 Säcke Malz, Landmaschinen, LKW der Marke W50, Baumaterial, Lebensmittel, Autoreifen und persönliche Effekten für die DDR-Botschaft nebst Radeberger Export Bier.
Die Hauptstadt Cubas war mir seit 1965 ein wohlbekanntes Pflaster, was auch so bleiben sollte, denn ich ging jeden zweiten Tag an Land. Als Wachoffizier hatte ich im Hafen einen anderen Rhythmus als auf See. Der Ladungsoffizier hatte täglich die 08-16 Wache. Ihn löste ich um 16 Uhr ab und ging Deckswache bis zum nächsten Morgen um acht Uhr durch. Diese „Hundewache" von sechzehn Stunden war hart, gab mir aber die Chance gegen Abend ausgeruht an Land zu gehen und länger zu bleiben, denn mein Dienst begann erst am nächsten Tag um 16 Uhr.

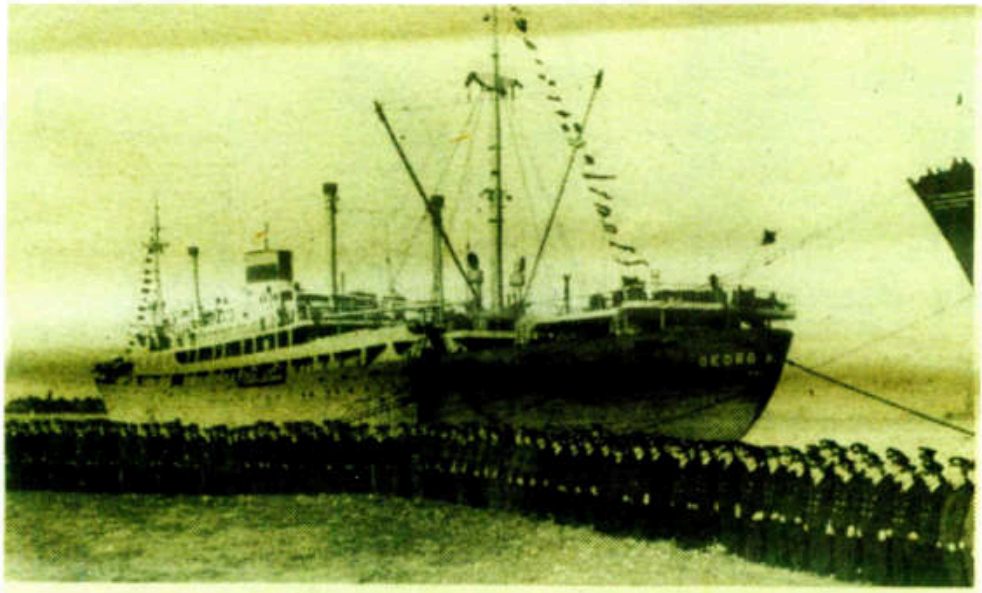




Jeden zweiten Tag zum Ende meiner Wache musste ich einem „Ritual" des Kapitäns gemäß Punkt acht Uhr das Schiffstagebuch mit den aktuellen Eintragungen zur Kenntnisnahme und Unterschrift in seinem Salon vorlegen. An der Abstandsregel vor seinem Schreibtisch hatte sich nichts geändert, und auch die Meldung nach meiner Nachtwache folgte immer einem gewissen Schema. Ich erinnere mich an eine morgendliche Berichterstattung nach meiner Wache, welche in einem Detail vom üblichen Rahmen erheblich abwich:
„Guten Morgen, Genosse Kapitän. Zu Ihrer Kenntnisnahme, das Schiffstagebuch. Heute Nacht Lade-/Löschbetrieb mit nur einem Gang, ab sechs drei Gang. Ansonsten keine besonderen Vorkommnisse. Lösch/Ladeende voraussichtlich morgen Mittag. Ronden i.O.."

„Ist die Besatzung vollzählig an Bord? Waren Besucher da?", wollte er noch wissen. „Besatzung vollzählig an Bord, die letzten Landgänger, zwei Mann aus der Wirtschaft, gegen halb eins, wurden am Tor wegen der Kontrollen aufgehalten. Zwei Lehrlinge von der FREUNDSCHAFT haben ihre Kumpels besucht und sind gegen 21 Uhr wieder zurück auf ihr Schiff gegangen", brachte ich den Kapitän auf den neuesten Stand. „Sag mal, nach Mitternacht habe ich Krach gehört, Scheiben klirrten, was war da passiert?", wollte der Kapitän wissen. „Ein Assi hatte gestern Geburtstag, die ganze Maschine feierte auf dem Sportdeck. Da ist wohl jemandem die Flasche Bier auf die Pier aus der Hand gefallen". Seine letzte Frage nach einer gewissen Stewardess, die öfters zu nächtlicher Stunde im B-Deck herumgeschlichen ist, konnte ich entschärfen, da ich sie seit Wochen außerdienstlich hier oben im Offiziersbereich nicht mehr gesichtet hatte.
Zum Ende meiner Berichterstattung traute ich meinen Augen und Ohren nicht. Kapitän Schickedanz stellte zwei Schnapsgläschen auf den Schreibtisch, füllte sie mit dem kubanischen Likör der Marke „Platano" und äußerte sich dabei missfallend über die Ausbilder, die jeden Abend nur im Hypodrom beim Bier rumhingen und Skat spielten, anstatt mal an Land zu gehen. Die Schiffsingenieure, die nach seiner Beobachtung den Stewardessen hinterher stiegen, kamen auch nicht gut weg. Mit den Worten: „Du bist der Einzige, der auf mein Schiff aufpasst", und dass ich ein ordentlicher Seemann und guter Offizier wäre, war die Spirituose freigegeben.
Überrascht und erfreut zog ich mich zum wohlverdienten Schlaf in meine kleine Kammer zurück. Natürlich war mir an diesem denkwürdigen Morgen und auch auf der ganzen Reise bewusst, dass ich nicht der große Aufpasser bin. Umsichtig, vielleicht sogar noch besser, versahen auch die anderen Wachoffiziere ihren Dienst. Im Laufe der Reise ist mir bewusst geworden, dass der Kapitän allgemein gehaltene, lapidare Antworten hasste. Er wollte konkrete Auskünfte. Die konnte er haben, meistens wahrheitsgemäß, zumindest so formuliert, wie es höchstwahrscheinlich hätte sein können, ohne jemanden in Schwierigkeiten zu bringen. Undenkbar, dass ein Wachoffizier mit: „ ...wie soll ich das wissen... das kann ich Ihnen nicht sagen... weiß ich nicht, war gerade auf Toilette..." antwortete. Kämen solche Erwiderungen öfter vor, dann hatte der Untergebene den Informationskodex „Schickedanz" nicht verstanden.

Erwähnt sei noch, dass es ein paar Tage vor Auslaufen zu einem unliebsamen Zwischenfall mit den kubanischen Behörden kam, den ich verursacht und das Arbeitsklima zwischen mir und dem Kapitän kurzzeitig eingetrübt hatte. Im Hafen von Habana lag selten nur ein Schiff der Reederei, meistens zwei bis drei DSR-Frachter, was einen regen Besucherverkehr zwischen den Besatzungsmitgliedern nach sich zog. Nur mal „Hallo" sagen wollte ich, vielleicht auch auf ein Rostocker Hafenbräu beim befreundeten Funkoffizier auf der FERDINAND FREILIGRATH, die ein paar Liegeplätze entfernt an der Pier „Oriente" festgemacht hatte. Bananen-Dampfer FREILIGRATH hatte, im Gegensatz zu den Lehrschiffen, auch Hamburg und Antwerpen angelaufen. Da lag die vertrauliche Frage nach West-Zeitungen sehr nahe. Mit dem Nachrichtenmagazin „Der Spiegel" und dem „Kicker" trat ich nach dem Kurzbesuch in Vorfreude auf ausgiebiges Studium der Westpresse den Rückweg zu meinem Schiff an.
Den „Kicker" las ich zuerst durch, denn das Fußball-Blatt musste vor Auslaufen am nächsten Tag unbedingt wieder beim Funker sein, da auch die anderen Kollegen an Bord die Sportzeitschrift noch lesen wollten. So verließ ich am darauffolgenden Tag mein Schiff mit dem „Kicker" unter dem Arm, um mein Versprechen der rechtzeitigen Rückgabe einzulösen. Es war nachmittags etwa zwei Stunden vor Auslaufen der FREILIGRATH, als ich das Hafentor ausgehend passieren wollte. Der Zöllner nahm die übliche typisch kubanische Prozedur einer Befragung, Durchsuchung und Eintragung aller mitgeführten Gegenstände wie Kamm,



Auch das neue Ausbildungsjahr 1980/81 der Betriebsschule Flotte wird wieder mit einem eindrucksvollen Appell eröffnet werden.

Archivfoto

aus „Voll Voraus" (25.08.1980)

Fotoapparat, Sonnenbrille, Kaugummi sowie des Pflicht-Pesos in die „Tarjeta" vor.
„Qué es esto", war die Frage beim Anblick der sportlichen Journaille. Ich erklärte ihm, dass es sich um eine „Revista de futbol" handelt und ich diese unbedingt einem Freund auf dem anderen „buque aleman" zurückgeben muss. Trotz vorwiegend fußballerischer Illustrationen sah er das wohl anders beim Anblick von Hochglanzfotos bundesdeutscher Werbung für Nivea-Creme auf nackter weiblicher Haut und Strumpfhosen der Marke „Trumpf" an schönen, langen Beinen. Im Gegensatz zu seinem diensttuenden Zollkollegen vom Vortag, bei dem ich von Land kommend mit einem „Hola Enrique, comoestás" und der Zeitschriften unterm Arm wie so oft einfach passieren konnte, wurde der „Kicker" beschlagnahmt und mir Wartezeit verordnet. Nachdem er vermutlich mit höherer Stelle telefoniert hatte, wurde eine Art Protokoll aufgesetzt.
Mit aufkommender Wut, dass gerade mir als innigstem Cuba-Freund so eine ungastliche Behandlung widerfährt und dem gegebenen Versprechen an den FO im Nacken, beugte ich mich über die Barriere und entriss dem sturen Zollbeamten den „Kicker". Er reagierte ebenso schnell, war mit einem Sprung am Waffenschrank und riss seinerseits einen alten Vorderlader aus der Halterung, was ich nur noch schemenhaft erahnen konnte. Ich rannte nun so schnell ich konnte in Richtung übernächstes Hafentor gegenüber der Hafenbar „Dos Hermanos", wo ich noch am Vortag ganz friedlich einen Cuba-Libre genoss.
Ich hörte noch die Aufforderung zum Stehenbleiben, als die ersten Schüsse fielen. Hinter einer schützenden Balustrade ging ich in Deckung, erkannte aber schnell, dass ich schon ziemlich weit weg war, um ernsthaft einen Treffer zu befürchten. Viel nachdenken tut man als Nachkriegskind ohnehin nicht in dieser bis dahin unerlebten Situation, vielmehr laufen in Geist und Körper Automatismen ab, die einen zum schnellen Entfernen aus dem Gefahrengebiet veranlassen. Zu kopflos durfte man auf Havannas Straßen damals auch nicht flüchten. Damit hätte man sich verdächtig gemacht und die vielen bewaffneten Companeros zum Verteidigen der Revolution auf den Plan gerufen. Ungefähr noch fünf Minuten blieben

mir bis zum betreffenden Hafeneingang, der natürlich auch mit einem Posten besetzt, aber hoffentlich noch nicht über meinen illegalen „Grenzdurchbruch" informiert war. Schon beim Näherkommen erkannte ich am Gesichtsausdruck des Zöllners, dass sich meine Hoffnung nicht erfüllen wird. Weitere Hafenautoritäten fanden sich schnell zur Verteidigung der kubanischen Revolution am Ort des Geschehens ein. Wohl ein Dutzend wichtiger Personen waren nach wenigen Minuten zugegen. Kein mir bekanntes Gesicht dabei, was mich ermutigt hätte, mit freundschaftlichen Worten unter Waffenbrüdern meine Situation zu verbessern. Ich unternahm noch den kläglichen Versuch, irgendwas von deutsch-kubanischer Freundschaft zu faseln und darauf hinzuweisen, dass die DDR ein Bruderland Kubas ist, wir proletarisch verbunden sind und auch ich mit dem Transport von DDR-Solidaritätsgütern meinen bescheidenen Beitrag zum Aufbau Cubas leistete. Mit einer wirschen Handbewegung winkte der Parteisekretär des Hafens gelangweilt ab, was ich so empfand, als hätten Fidel und Ché mit dem Daumen nach unten mein Schicksal besiegelt. Der „Kicker" wurde konfisziert und mein Landgangsticket eingezogen.
Ich wurde zur unerwünschten Person Cubas erklärt und erhielt ein zweijähriges Einreiseverbot in mein geliebtes Land. Eine kleine hafenbehördliche Abordnung brachte mich an Bord und unterrichtete Kapitän Schickedanz nebst Politoffizier über mein eines sozialistischen Schiffsoffiziers unwürdiges Verhaltens an Land.
Der Kapitän erinnerte mich an seine Worte, als ich mich zum Kurzbesuch auf die FREILIGRATH abmeldete, dass man nicht Besuche abstattet auf einem Schiff, dessen Besatzung mit Auslaufvorbereitungen beschäftigt ist und nur im Wege rumsteht. Aber soweit konnte ich ja gar nicht vordringen. Dieses unerfreuliche Intermezzo war zum Glück schnell vergessen, und auch der Kapitän fand es wohl zu banal, als darüber noch viele Worte zu verlieren.
Tage später befanden wir uns wieder auf hoher See unterwegs nach Cienfuegos zum Löschen restlicher Stückgüter. Selbst Habana, wo man zwar nichts kaufen, aber immer viel erleben konnte, ist einem irgendwann zu viel. Der stickige Hafen tat sein Übriges. Es war einfach erholsam, wieder einem geregelten, von außen ungestörten Bordalltag nachzugehen. Für mich auf der Brücke bedeutete das hauptsächlich interessante Küsten-Navigation in frischer Seeluft mit Weitblick bis zum Horizont bei angenehmem, tropischem Klima.
Vor Cienfuegos, an der Südküste der sozialistischen Insel gelegen, trieben wir mit gestoppter Maschine in der Nähe der Lotsenposition. Zwei Stunden später kam dann unser Lotse längsseits, nachdem er ein jugoslawisches Schiff seegehend durch das Revier gelotst hatte und nun zu uns übersetzte. Wenn auch die kubanischen Lotsenboote nicht viel schneller waren als ein Tretboot auf dem Müggelsee, so erledigten doch die oft betagten Lotsen ihre Arbeit auf einem hohen Niveau. Sehr berufserfahren, gute Seeleute und beste Kenner des Reviers. Dass manche der englischen Sprache nicht so kundig waren, kam in kleineren Häfen vor, mir jedoch entgegen, konnte ich so mit meinen bescheidenen Spanischkenntnissen auch wieder mal punkten.
Die Begrüßung zwischen Lotsen und Kapitän Schickedanz war wie immer respektvoll und angemessen freundlich. Dabei beobachtete ich wieder das gleiche Ritual der „Begutachtung" durch den Kapitän: Musterung des Lotsen bei Ankunft auf der Brücke, leicht gebeugter Kopf beim Handschlag ohne ausgestreckten Arm. Das dauerte alles nur wenige Sekunden, aber mein erfahrener Kapitän wusste nun Bescheid, der Rest war Menschenkenntnis. Er blieb noch eine Viertelstunde auf der Brücke bis sich die Abläufe so nautisch-technisch für die lange Revierfahrt bis zum Liegeplatz eingependelt hatten und übergab dann das Kommando an den Ersten Offizier.
Ich befand mich gerade im Kartenraum, beschäftigt mit Einzeichnen der Position in die Seekarte, als er im Begriff war die Brücke zu verlassen und sprach ihn an: „Genosse Kapitän, ich würde Sie gerne mal was fragen." „Jaaa, was willst du denn noch wissen!", erwiderte er

gereizt, als wenn ich ihn schon den ganzen Tag mit Fragen genervt hätte. Natürlich merkte er meinem Gesichtsausdruck an, dass meine Wissbegier nicht ganz ernst zu nehmen war, und sein schelmischer Blick ermutigte mich dann auch zu der Bemerkung: „Bei der Begrüßung des Lotsen kamen Sie sich so nahe, dass ich dachte, jetzt fehlt nur noch der Bruderkuss. Das hatte ich auch bei der Lotsenbegrüßung in Habana beobachtet." Ähnlich den besagten Begrüßungen kam Kapitän Schickedanz etwas näher, senkte die Stimme und klärte seinen Dritten Offizier auf: „Nun, Genosse Navigations-Offizier, Beobachter vor dem ‚Herrn', kubanische Lotsen belieben in Bereitschaft auf ihren nächsten Schiffseinsatz wartend, gerne ein oder zwei Gläschen Rum vor der Lotsung in nahegelegenen Hafenbars einzunehmen. Bleibt es dabei, gibt es überhaupt nichts einzuwenden. Und so ist es auch meistens. Noch Fragen?" „Nein, für heute reicht's", lautete meine Antwort und ich widmete mich wieder meinen nautischen Aufgaben.

Restliche Stückgüter, hauptsächlich Baumaterial und technische Ausrüstung für die Zementfabrik, waren nach ein paar Tagen gelöscht. Wir verließen den Hafen Cienfuegos, dessen Name auf den adligen spanischen Generalgouverneur José Cienfuegos zurückgeht. In Ostrichtung segelten wir längs der Südküste an Guantanamo vorbei und gingen nach Passieren Cabo Maisi auf westliche Kurse mit Ziel Puerto Isabella de Sagua.
Isabella de Sagua, ein Zuckerhafen wie viele andere auch, an der Nordküste hinter den Cayos in geschützten Bahias gelegen. Die Ansteuerung von offener See durch das Revier zum Liegeplatz war schon sehr anspruchsvoll, erforderte volle Konzentration und nautisches Können vom ortskundigen Lotsen und der Brückenbesatzung. Schlepper gab es nicht, und so musste auch das Maschinenpersonal alle technischen Register ziehen, um den Dampfer bei gewagten Manövern unbeschadet an die Pier zu bringen. An- und Ablegemanöver in allen kubanischen Häfen waren immer sehr abenteuerlich, aber stets gelungen.
Der von der nächsten Zuckerfabrik unweit gelegene Umschlagsplatz besaß drei große Lagerschuppen für die zur Verschiffung bestimmten Zuckersäcke, ein paar Hütten mit irgendwelchem Hafenzeugs, eine kleine Kantine für die Stauer und eine marode für die GEORG BÜCHNER viel zu kurze Holzpier. Hier sollten alle Laderäume mit Zucker in Säcken voll beladen werden. Das konnte während der Regenzeit auch mal über einen Monat dauern.
Mit der HALLE war ich Jahre zuvor schon einmal in dieser idyllischen Einöde gewesen. Seither hatte sich hier nicht viel geändert, und so fand der dienstfreie Seemann auch dieses Mal nicht viel Abwechslung. Doch wer die Natur liebt, konnte sich beim Baden, Wandern, Tauchen und bei den Bootsfahrten so richtig austoben. Für mich ist es bis heute eine unvergessliche Zeit, die ich mit Gleichgesinnten auf Cuba und insbesondere bei den abenteuerlichen Ausflügen in die Küstengewässer erleben durfte.
So liegt es nahe, dass hier die Berichterstattung von interessanten Reisebegebenheiten ein harmonisches Ende finden könnte. Doch möchte ich nicht dem geneigten Leser ein kleines Abenteuer mit erotischer Note vorenthalten, welches sich im kubanischen Hinterland ereignete und Kapitän Schickedanz ein weiteres Mal im generösen Licht erscheinen ließ. Um einen Landgang handelte es sich diesmal auch nicht, die Bezeichnung „Exkursion ins Landesinnere" käme dieser Unternehmung schon näher. Aber der Reihe nach.
Abgesehen von kleinen Partien, bestehend aus Honig und Rum in Fässern nebst Havanna Club in Kartons, kamen wir in Ballast an und sollten voll Schiff Weißzucker in 120.000 Säcken für Rostock laden. Die Ladearbeiten wurden von Stauern ausgeführt, die per Zug aus der Provinzstadt Sagua la Grande anreisten. Weitere Arbeiter kamen aus der umliegenden Ansiedlung. Unter den Hafenarbeitern erwartete ich auch meinen Freund Eddie, den ich schon Reisen zuvor bei kleinen Tauschgeschäften kennengelernt hatte. Aufgefallen war er mir seinerzeit bei den schweißtreibenden Stauarbeiten in den Laderäumen. Als eine stattliche

Erscheinung wurde er von allen in seiner Gang respektiert, sein Wort hatte Gewicht. Eddie sprach etwas Englisch, ich ein passables Spanisch, was für einen freundschaftlichen Gedankenaustausch von großem Vorteil war. Außerdem war er Judoka in der kubanischen Olympia-Mannschaft gewesen, durfte aber wegen politischen Fehlverhaltens nicht ins Ausland reisen.



Frühstücksbuffet im Hotel garni GEORG BÜCHNER

Bei einem Feierabendbier an der Reling lud er mich eines Tages ein, mit nach Sagua la Grande zu kommen. Dabei fiel auch das Wort „muchacha", was im kubanischen Verständnis von Gastfreundschaft eine selbstverständliche Geste unter Freunden ist und Zerstreuung auf höherem Niveau verspricht. Ich packte schnell das Nötigste ein, was eben Hein Seemann so für einen Kurzaufenthalt an Land benötigt. Wenig später befand ich mich inmitten der kubanischen Arbeiter in einer rumpelnden Schmalspurbahn, die sich sehr darum bemühte, nicht das Gleisbett zu verlassen.

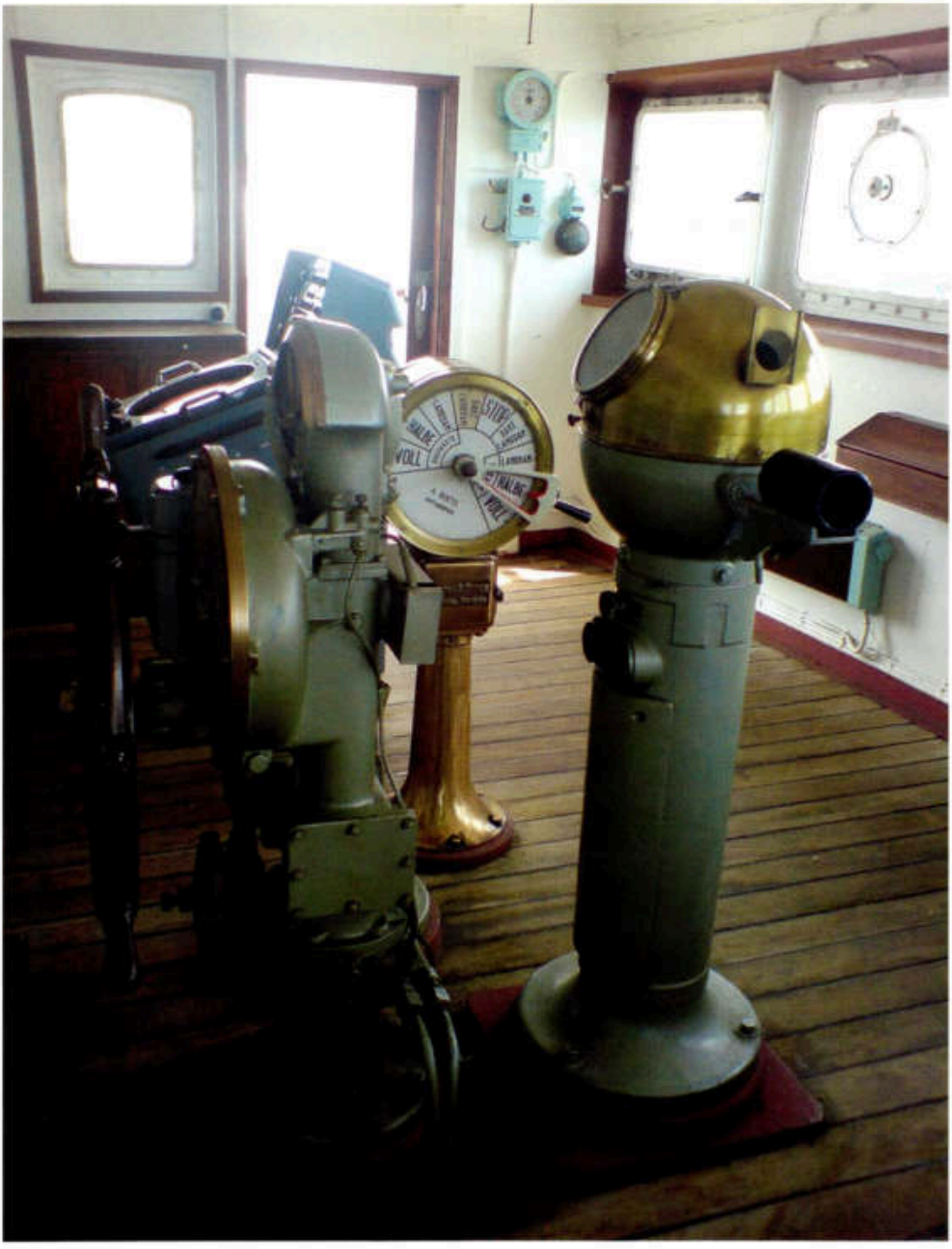
Fern von Komfort und Air Condition war es eine feuchtfröhliche Fahrt durch die Provinz Villa Clara nach der Municipio Sagua la Grande. Selbstgebrannter kubanischer Zuckerrohrschnaps ging durch die Reihen aufgeweckter Kubaner und machte auch mal Halt beim Genossen Navigationsoffizier. Man versicherte mir mehrmals, dass die kubanischen Frauen die besten der Welt sind, und da ist es doch ganz normal, dass jeder Kubaner eine oder mehrere Geliebte hat. Mir bereitete es Spaß, diese sympathischen Machos darauf hinzuweisen, dass unter diesen Geliebten auch Ehefrauen sein müssten, anders konnte ich mir schon rein rechnerisch diese Relationen nicht vorstellen. Viel verneinendes Gelächter, doch erkannte ich unter ihnen auch einige grübelnde, nachdenkliche Gesichter.

In der Kreisstadt angekommen, auf dem Weg zu seinem Häuschen, vertraute mir Eddie an, dass er seine junge Frau und den kleinen Sohn Jorge über alles liebe. Sie seien in seinem Herzen, aber körperlich beglücke er gelegentlich auch mal die eine oder andere Freundin.

Leicht angetütelt ermutigten mich seine offenherzigen Worte zu der Frage, welche Señorita er für mich auserkoren habe, denn ich wollte mich nicht auf ein durchschnittliches Abenteuer ohne Zuneigung einlassen. Dass ich am liebsten ein bisschen Auswahl hätte, habe ich aber dann doch nicht verlauten lassen.

Er erzählte mir von einem Fräulein in seiner Straße, die Pionierleiterin an der örtlichen Schule sei. Eddie versicherte mir, dass Isabella nicht nur klug, sondern auch hübsch ist. Beim Klang ihres Vornamens hatte ich sofort ein verheißendes Gefühl und wusste, dass es ein schöner Abend werden würde. Wie sollte es auch anders sein, wenn das Schiff in einem Hafen namens Isabella lag.

Die schönen Stunden begannen auf der Plaza, wo in einem Pavillon betagte Unterhaltungskünstler aus Havanna auftraten, die dort keiner mehr sehen wollte. Zu fortgeschrittener Stunde wagten wir auch ein Tänzchen unter Palmen. Einer romantischen Zerstreuung stand nun nichts mehr im Wege, als ich fühlte, dass mich Isabella auch mochte. Wir schauten uns in die Augen und fühlten beide den Wunsch, für uns allein zu sein. Isabella besaß ein kleines Zimmer im Haus ihres Bruders, der zur Zeit bei der Armee diente. Wir verließen die illustre Runde und spazierten in Richtung ihrer Unterkunft am Stadtrand.



Auf der Brücke des MS GEORG BÜCHNER

Zur Begrüßung in ihrem Heim gab es ein Glas Orangensaft mit Rum. Weiterer anregender Getränke bedurfte es nicht, denn Isabella rekelte sich schon verführerisch auf dem Nachtlager. Wir tauschten Komplimente aus und waren lustig wie zwei Jungverliebte. Von einem Moskitonetz, welches sich wie ein Baldachin aus feinem Gardinenstoff über das Bett spannte und ich bei Annäherung im Halbdunkel übersah, wurde vorher nie gesprochen. Ich verhedderte mich in diesem Netz, riss es aus der Aufhängung und war mit einem Schlag alles andere, nur kein galanter Eroberer. Nach einer kurzen „Gardinenpredigt" mit Hinweis auf fehlenden Gardinenstoff in Cuba lagen wir uns lachend in den Armen und wussten schon jetzt, dass wir diese Nacht nicht vergessen würden.
Kurz nach sechs Uhr riss uns Eddie mit energischem Klopfen an die hölzernen Fensterläden aus dem Schlaf. Ein trauriger, verschlafener Abschied von Isabella und schon befanden wir uns auf dem Weg zum Arbeiterzug mit den wartenden ‚portuarios'. Im Gegensatz zur Herfahrt war es ruhig in den Waggons. Die meisten machten ein Nickerchen, dösten vor sich hin oder hingen ihren Gedanken nach. So auch ich. Je näher wir dem Hafen kamen, fokussierten sich meine Gedanken auf die Frage: „Wie wird meine nächtliche Abwesenheit von Bord bewertet werden?" Ich ahnte nichts Gutes, denn ich hatte beim Abmelden nicht verlauten lassen, dass ich eventuell die ganze Nacht in der kubanischen Provinz verbringe, wohlwissend, dass dies die Landgangsregelung auch nicht vorsah. Dementsprechend war man an Bord sehr gespannt auf die Rückkehr des Dritten Offiziers, welcher mit den Stauern im Morgenzug kommen musste.

Die Ankunft des Zuges und mein Erscheinen an der Gangway waren geradezu passend für ein abwechslungsreiches, morgendliches Amüsement der Besatzung. Die gefühlte Lage stellte sich für mich so dar, als wenn sich die gesamte Crew an der Reling versammelt hätte, sogar die Lehrlinge gleich nach dem Appell, um den Abtrünnigen in Augenschein zu nehmen. Kapitän Schickedanz war ordnungsgemäß vom WO über meine Rückkehr unterrichtet worden und hatte auf dem obersten Gangway-Podest Stellung bezogen. Auch den Kubanern war die besondere Situation nicht entgangen. Sie ließen mir den Vortritt an der Gangway, die ich nun alleine hinaufstolperte und sehnlichst wünschte, ich könnte mich unsichtbar machen und auf dem kürzesten Wege in die Koje verschwinden.
Die ungewöhnliche Ruhe im Gangway-Bereich führte ich auf den Umstand zurück, dass keiner der Anwesenden sich die Standpauke des Kapitäns, an mich gerichtet, entgehen lassen wollte. Doch kein „Donnerwetter" war zu vernehmen. Das erwartungsvolle Publikum überraschte es völlig, mich auch, aber angenehm, als der Kapitän mich zu einer Aussprache in sein Office einbestellte. Dort solle ich jedoch nicht erscheinen, ohne mich zuvor gesäubert zu haben. Die gaffende Besatzung verließ enttäuscht den Ort und musste ohne besonderes Spektakel wieder ihren dienstlichen Obliegenheiten nachgehen.
Wenig später meldete ich mich bei meinem Kapitän, der durchaus kritische Worte an mich richtete. Demnach habe auch ich die Landgangsregeln einzuhalten und mir meiner Vorbildwirkung als sozialistischer Schiffsoffizier auf die Genossen Lehrlinge immer bewusst zu sein. Außerdem habe er bis nach Mitternacht auf seinen Navigationsoffizier gewartet, und ich sollte froh sein, dass er nicht die Polizei informiert hatte, was er durchaus in Erwägung gezogen habe.
Er könne sich schon denken, welchen Verlauf diese landseitige Nachtruhe genommen hatte, schließlich sei er auch mal jung gewesen. Und, schon mehr im vertraulichen Ton, legte er mir nahe, beim nächsten Landgang zumindest eine eventuelle Landgangsüberschreitung ihm gegenüber dezent anzudeuten. Mit selbstkritisch geäußerter Läuterung zog ich mich aus seinem Salon zurück.

Nach drei Wochen war das Fracht- und Lehrschiff voll mit Zucker beladen. Endlich ging es wieder auf Heimreise nach Rostock. Zwei Wochen dauerte die Überfahrt. Bei Ankunft auf Reede Warnemünde ging es erst einmal vor Anker, doch schon am nächsten Morgen liefen wir ein und machten am Liegeplatz 52 fest zum Löschen der gesamten Ladung

Walter Jangel

Horst Walther

In vielen der 184 Häfen, welche meine Brotschiffe während meiner 32 Jahre Seefahrtzeit anliefen, begegnete ich so manchem Vertreter von DDR-Institutionen. Dabei handelte es sich um Leute von Botschaften, Konsulaten, Handels-, Industrie- und Werksvertretungen. Personell konnte das von der Einzelperson bis zu einer größeren Anzahl von solcherart Experten gehen. In Cienfuegos/Kuba (1977) haben sogar einmal Aufbaustäbe von zwei Werksanlagen, unter anderem einer Getreidemühle, ihre Brigadefeiern an Bord durchgeführt. Der bordseitige Aufwand wurde durch Gegeneinladungen und mit Badeausfahrten gut kompensiert. So zog jeder seinen Nutzen aus diesen Zusammentreffen von Lands- und Seeleuten. Die Begegnung mit vielen dieser Personen beschränkte sich auf ein einziges Mal und danach sah man sich nie wieder.
Wenn das Schiff über einen längeren Zeitraum in der Linienfahrt eingesetzt wurde, konnte es passieren, dass man diesen oder jenen Menschen relativ regelmäßig sah. Seitens der Gäste/Besucher entstand ein Verhältnis zum Schiff und zu Teilen der Besatzung sowie umgekehrt zur beiderseitigen Zufriedenheit. Dieses dabei empfundene Wohlbehagen war zwar für beide Seiten nicht lebensnotwendig, lockerte aber das Dasein der jeweils anderen Seite gut auf, wenn auch zeitlich begrenzt.

MS MAGDEBURG (2) lag vom 28. September bis zum 2. Oktober 1987 im Hafen von Santiago de Cuba. Am 29. bekam der Chief Mate Besuch eines Vertreters von der Firma Multicar in Waltershausen, Horst Walther. Als Werksvertreter überwachte er die Montage und die Reparatur von Multicar-Fahrzeugen auf der Zuckerinsel. Auch für die einschlägige Qualifizierung der kubanischen Werkangehörigen zeichnete er verantwortlich. Als einziger Deutscher aus dem AuB-Staat in Santiago fehlte ihm die Möglichkeit, sich mit Landsleuten zu treffen. Gleichzeitig gab ihm seine Lage aber auch die Möglichkeit, sich ungestört und ohne jedwede Erläuterung und Rechtfertigung zu bewegen und auch sein ureigenstes Privatleben nach seinem Dafürhalten zu gestalten. Vor- und Nachteile dessen hielten sich, wie so oft im Leben, die Waage. Auf seinem täglichen Weg zur Fabrik kam er auch am Hafen vorbei. So sah er an der Pier ein Schiff mit den ihm bekannten DSR-Farben am Schornstein. Warum nicht mal besuchen? An Bord hatte er dienstlich nichts zu erledigen. Er verspürte schlicht und einfach das Bedürfnis, sich wieder einmal mit Landsleuten in der Muttersprache zu unterhalten.



Kubanische Autobahn (2023)

Für den nächsten Tag lud er den Chief Mate und mich zu einer Badefahrt zur Playa Daiquiri, einer herrlichen Badebucht, ein. Wir haben für die Verpflegung gesorgt, und er steuerte neben dem Fahrzeug auch die Getränke bei. Die Fahrt über Land durch ein herrliches Fleckchen Kuba war beeindruckend. Am Strand wurde anschließend gegrillt. Nicht Daiquiri, ein sehr bekannter kubanischer Drink neben dem Mojito, den Ernest Hemmingway einst bekannt gemacht hatte, der zugleich zum Strandnamen passend gewesen wäre, sondern Rum der Marke Marinero wurde getrunken. Der erste Schluck war gewöhnungsbedürftig. Die weiteren schmeckten zunehmend besser. Beim gemeinsamen Abendbrot an Bord neigte sich der Tag dem Ende. Statt in der Werkskantine zu essen, speiste H. W. nächsten Mittag an Bord. Tags darauf führte unser individueller Ausflug zur Abwechslung in die Berge der Sierra Maestra. Hier ließ sich der doch noch recht bescheidene Anbau von Kaffee in Kuba in Augenschein nehmen.

Horst Walther war mit seiner offenen Art, seiner nüchternen Betrachtungsweise der Dinge und seiner ehrlichen Meinung ein angenehmer Typ. Da das Schiff vorerst in der Relation Kuba/Mexiko fahren sollte, wurden Anschriften, Telefon- und Telex-Nummern ausgetauscht. Es könnte ja sein, dass man wieder mal in der Nähe ist.

Eine Möglichkeit ergab sich schon bald. Am 17. Dezember 1987 lief das Schiff in Nuevitas ein. Also los zur Agentur und die Sekretärin um eine Telexverbindung nach Santiago gebeten. Nach kurzem Frage- und Antwortspiel mittels Fernschreiber und mit meinen wenigen Spanisch-Kenntnissen verstand ich die Gegenstelle, dass Compañero Horst nicht vor Ort sei. Wer weiß, wo er sich unterwegs befand.

Rückreisend wurde in Havanna vom 3. bis zum 12. Januar 1988 geladen. Wer tauchte auf? Horst Walther mit zwei weiteren Monteuren, die in andere Werksanlagen der Insel delegiert worden waren. Sie hatten nach beendetem Weihnachtsurlaub in der Heimat, nach der Landung in Havanna und bei der anschließenden Rückmeldung in der Botschaft erfahren, dass die MAGDEBURG im Hafen liegt. Die Weiterreise der Drei sollte erst am nächsten Tag erfolgen. Also los auf ein Bier und zum Schwatz. Unser Eindruck als Gastgeber in Santiago konnte auf Horst so schlecht also nicht gewesen sein, wenn er die Möglichkeit zur weiteren Kontaktpflege in Anspruch nahm. Nach dem freudigen Wiedersehen wurde bordseitig die Chance genutzt, um für einige Besatzungsmitglieder „rote" Valuta-Pesos in der Tienda, dem Einkaufsladen für Botschaftsangehörige und im Lande tätige Ausländer, in Waren umzusetzen. Einkaufen konnte dort nur der, welcher auch einen entsprechenden Ausweis besaß. Einen solchen besaß logischerweise kein Seemann.

Neben dem landesüblichen Peso gab es für Ausländer in Kuba ein Valuta-Zahlungsmittel, vergleichbar mit den Forum-Scheinen der DDR. Die Valuta-Pesos unterschieden sich noch einmal in „rote" und „grüne" Pesos. Rote bekamen Ausländer aus sozialistischen Ländern. Die konnten bereits von zu Hause mitgebracht werden. Dazu besaß auch der Seemann bei der DSR-Kasse, wohl eher theoretisch, die Chance. Diese Pesos wurden im Gegenwert Mark der DDR erworben. Das entlastete die private Handgeldkasse. Die „grünen" Pesos repräsentierten, zur Farbe passend, US-Dollar. Und es ließ sich für kubanische Verhältnisse gut in der Tienda einkaufen. Bevorzugt wurden bei Seeleuten Konserven mit Tropenfrüchten und natürlich kubanische Alkoholika. Die beschränkten sich nicht nur auf den allseits bekannten und gutschmeckenden drei-, fünf- und siebenjährigen Rum. Noch lange konnte ich bei besonderen persönlichen Momenten vom Whisky der Marke Old Havanna kosten. Für das Hinterkippen wäre er zu schade gewesen.

Auf der nächsten Reise sollte wieder Nuevitas angelaufen werden. Also wurden entsprechende Vorbereitungen getroffen und in der Heimat Konserven vom Sauerkraut bis zur Bockwurst, über Kämme und Zahnbürsten bis zu einigen Parfümeriewaren beschafft. Das Schiff lief in Nuevitas am 23. März 1988 ein. Wieder erfolgte ein Gang zur Agentur und eine



Hafen Taraffe/Nuevitas (1964)

Telexverbindung zu Multicar wurde hergestellt. Diesmal hatte ich Glück. Horst war da, wir telexten und vereinbarten einen Bord-Besuch zum Wochenende. Zeit, Koje, Essen und Trinken waren immer vorhanden.

Nach über fünfstündiger Fahrt von der Süd- zur Nordküste traf er mit Fahrer und seiner Begleiterin ein. Es wurde ein feuchtfröhlicher Abend. Im Gegenzug wollte er die Transportmöglichkeiten nutzen, die unser Schiff bot, und lud acht mittelgroße Pakete ab. Sie sollten zu ihm nach Hause, nach Friedrichroda gelangen. An sich kein Problem, wenn es nicht die Hürde Zoll am Rostocker Hafentor geben würde. Gleichwohl, wir versuchen´s!

Vor seiner Rückkehr nach Santiago wurde sein Auto vollgeladen. Neben heimatlichen Lebensmitteln wurden auch diverse Ausrüstungen für seinen kubanischen Hausstand verladen. Ein Schiff hat an solchem immer etwas zu bieten. Das reichte unter anderem von Plaste-Eimern über Getränkegläser bis hin zu Teegläsern. Seine Begleiterin war davon sichtlich entzückt, handelte es sich auf Kuba doch um so etwas Ähnliches wie Raritäten. Auch für den Fahrer lohnte sich die „Dienstreise".

Von diesem Bordbesuch zeugt noch immer eine Flasche Rum der Marke Methusalem. Dieser Tropfen ist außerhalb Santiagos kaum erhältlich. Sein Name: nomen est omen!

Wider Erwarten verlief das Einklarieren der Konterbande in Rostock für uns ohne Probleme. Die Kartons wurden auf verschiedene Zollanmeldungen verteilt, gingen so einzeln durchs Hafentor und trafen sich bei meiner Rostocker Adresse wieder. In der anschließenden Freizeitabgeltung wurden sie bei Horst zu Hause abgeladen. Er befand sich aus familiärem Anlass zufälligerweise auch vor Ort. Aber seine Abreise stand kurz bevor.

Während der nächsten Reise bestand im November des Jahres aus Zeitgründen wieder nur Telex-Kontakt von Nuevitas nach Santiago. Nach dieser Reise stieg ich zu einer längeren Freizeitabgeltung und aus persönlichen Gründen für einen absehbaren Zeitraum zum Einsatz in der Warnowwerft Warnemünde vom Schiff ab. Der Dampfer wechselte in die Vietnam-Relation. Kuba, Horst Walther und die Erinnerungen daran wurden vorerst Teil meiner persönlichen Seefahrtsgeschichte. Am 31. März 1990 wurde Rostock wieder mit der MAGDEBURG und dem Ziel Kuba verlassen. Die persönlichen materiellen Vorbereitungen

für Kuba waren getroffen worden. Neben Havanna wurde auch wieder Nuevitas angelaufen. Via Telex erfuhr ich dort vom Nachfolger, dass H.W. nicht mehr in Kuba weile. Zum Laden ging es aber doch noch nach Santiago. Dort machte ich mich auf, den Fahrer von Horst, zu Hause in einem Vorort aufzusuchen. Ich traf nur seine Tochter an und konnte so die mitgebrachten Kämme und Zahnbürsten abliefern. Der Vater, ein fast kohlrabenschwarzer und gemütlicher Kubi, befand sich auf Dienstfahrt in Havanna. Zwei Tage später besuchte mich der Nachfolger von Horst auf Bitten seines Fahrers. „Wo ist denn Horst abgeblieben?" „Das kann ich nicht sagen, es geht alles ungeordnet zu." Die Wirren und das Chaos des politischen Umbruchs in der DDR wirkten sich bis nach Kuba aus. So verloren wir uns aus den Augen, obwohl ich seine Heimatanschrift noch irgendwo notiert hatte.
Mit dem Nachfolger, Thomas Plögel und seiner Begleiterin, ging es abends ins „Parrilla", einer ähnlichen Einrichtung wie das „Tropicana" in Havanna, aber nur im bescheideneren Rahmen. Am nächsten Tag wurde wieder eine Fahrt zur Playa Daiquiri unternommen. Auch dieser Tag wurde mit einem Abendessen und einer netten Runde an Bord beendet.
Nach zwei weiteren Kuba-Reisen erreichte auch die MAGDEBURG, wie viele andere Frachter der DSR, das „AUS". Sie stand auf der Verkaufsliste. Die letzte Reise unter DSR-Flagge führte an die Westküste Mittelamerikas. Für das Schiff und mich handelte es sich um die einzige Panama-Kanal-Passage.
Während der Hafenliegezeit in Corinto/Nicaragua vom 22. bis 25. Februar 1991 erhielt ich einen Anruf mit der Aufforderung, doch einmal beim II. Ingenieur vorbeizuschauen. Da saß er, Horst Walther! Er hatte es nicht einmal bis zur Kammer des Funkoffiziers geschafft, so viele



MS MAGDEBURG auslaufend Durban (11/1992)

Bekannte begegneten ihm auf dem Weg dorthin. Nach seinem Kuba-Einsatz war er zur Organisation von Reparaturen von LKW der Marke W50 aus Ludwigsfelde nach Managua delegiert worden. Auf irgendeine Weise hatte er erfahren, dass die MAGDEBURG im Hafen liegt. So gab es für ihn an einen Nachmittag ein freudiges Wiedersehen mit dem Stamm der Besatzung. Es reichte auch noch für eine kurze Fahrt über Land, Gelegenheit, selbst einmal einen Zweig Baumwolle zu pflücken. Leider hat der Zoll die bordseitige Bier- und Lebensmittelversorgung für Horst gestoppt. Alles durfte wieder ausgeladen werden. An seinen Bordbesuch erinnert noch heute eine Flasche nicaraguanischen Rums.

Bei meinen Nachforschungen im Jahre 2000 über seinen Verbleib erfuhr ich von seinen betagten Eltern, dass er in Nicaragua zusammen mit seiner Frau tödlich verunglückt ist. Ein Busfahrer kannte wohl die Vorfahrtsregeln nicht oder dessen Bus war hinsichtlich der Bremsen schrottreif.

Mögen ihn alle, die ihn kennenlernen durften, in guter Erinnerung behalten. Er ist ein angenehmer Zeitgenosse gewesen.

Peter Frei

Kuba – 40 Jahre danach

Eine erste Reise nach Kuba mit MS J.G.FICHTE im Jahre 1968 bildete den Hintergrund, die Zuckerinsel anlässlich eines runden Geburtstages noch einmal zu besuchen. Gesagt, getan – wir buchten für drei Tage ein Hotel in Havanna. Es musste natürlich ein Hotel am Malecon und in Hafennähe sein. Von hier aus würden sich einige Unternehmungen zu Fuß machen lassen. Das Hotel Deauville lag ungefähr in der Mitte des Malecons zwischen Hafen und dem Hotel National.
Von Frankfurt/Main kommend landeten wir nach zehn Stunden Flug auf dem Flughafen Havanna Terminal 2. Ein unbeschreibliches Gefühl nach knapp 40 Jahren wieder in Havanna zu sein! Alte Erinnerungen kamen sofort wieder auf. Der typische Hafengeruch, die Silhouette dieser imposanten Stadt mit dem Hotel Havanna Libre, dem Castillo del Moro und der unverkennbaren Kuppel des Capitolios waren gleich wieder vertraut.



Das Hotel Deauville am Malecon war ziemlich abgewohnt, aber für drei Übernachtungen völlig ausreichend. Noch dazu entschädigte die traumhafte Aussicht vom Balkon über den Malecon in die Altstadt, zum Hafen, zu den Hotels Havanna Libre und National. Gleichzeitig fiel der Blick auf die verschlissenen Gebäude in unmittelbarer Nähe.

Schade um diese ehemalige Perle der Karibik. Jetzt werden krampfhafte Bemühungen zur Restaurierung bestimmter Gebäude vorgenommen. Wenn der Tourismus weiter boomt, besteht die Chance zumindest die erhaltenswertesten Gebäude zu sanieren.
Immer noch sehenswert war der Parque Central mit dem imposanten Capitolio. Durch die Calle Opispo, eine der berühmtesten Straßen der Altstadt, mit ihren Parkanlagen, den herrlichen Kandelabern und restaurierten Gebäuden führte uns der Weg in Richtung Malecon und Hafen. Je näher ich dem langen Hafengebäude kam, umso wehmütiger wurde mir ums Herz, war diese Gegend doch ein Teil meiner Jugend. Wieviele Male lagen wir mit der FICHTE an unserer Stammpier in diesem Hafen!?
Die J.G.FICHTE besaß in Havanna ein gewisses Image und jeder Seemann, der dort einmal gewesen war, kann darüber Geschichten erzählen. Sei es über die berühmten



Barbesuche im Tropicana, Havanna Libre, National oder in der Floridida Bar. Manche glühenden Liebesgeschichten oder Beziehungsdramen haben sich hier abgespielt. Landgang wurde hier, wenn möglich, jeden Tag in Anspruch genommen, trotz der scharfen Sicherheitskontrollen durch Zoll und Hafenpolizei. Ab und zu wurde einer der Landgänger „gefilzt" bis auf die Unterwäsche auf der Suche nach Zigaretten oder Chicles (Kaugummi).



Während dieser Rückbesinnung auf vergangene Zeiten waren wir mit einem der historischen Straßenkreuzer am Hafengebäude angelangt. Der Hafen lag durch den Wegfall der ehemals starken Handelspartner, wie der Sowjetunion und der DDR, ziemlich verwaist da. Ein einziger Segler lag am Pier. Leider wurde mir der Zugang ins Hafengelände versagt.



Hafenzollamt in der Av. De Puerto (2006)

Offensichtlich hatte sich hinsichtlich der scharfen Kontrollen nichts geändert. Nach Aussagen eines einheimischen Reiseleiters bestünden Handelsbeziehungen zu Kanada, China und teilweise in die Dritte Welt. Die Kraftstoffversorgung war äußerst prekär und erfolgte nur noch auf Zuteilung. Die gesamte Infrastruktur lag am Boden, kaum ein Verkehrsschild war zu sehen, vor allem in der Provinz. Deshalb ist es ziemlich riskant einen Mietwagen zu nehmen, um ins Landesinnere zu kommen.



Essen und Trinken war für Ausländer sehr preiswert, während es für die Bevölkerung Lebensmittelkarten gab. Empfehlenswert ist ein kubanisches Menü bestehend aus gefüllten Tortillas, Steak, gedünstetem Reis, Frijoles (schwarze Bohnen), Krabben und gebackenen Bananen. Sehr zu empfehlen sind die Restaurants La Roca in der Nähe des Havanna Libre, La Bodeguita del Medio und das Hanoi.



Da unser Aufenthalt mit auf den 1. Mai fiel, bekamen wir die Gelegenheit die Maifeier zu „genießen". Ich fühlte mich in DDR-Zeiten zurückversetzt beim Anblick einer riesengroßen Tribüne mit Fidel Castro, seinen

Ministern und hochrangigen Militärs, an der Demonstranten vorüberzogen. Es verwunderte, wie Fidel Castro mit seinen knapp 80 Jahren eine vierstündige Rede im Stegreif mit erstaunlicher Vitalität vortrug. Wahrscheinlich haben das Diktatoren so an sich.

Einen echten Hingucker bedeuteten immer noch die fahrenden „Fossilien" aus Batistas Zeiten. Immerhin sind etwa 1957 die letzten neuen amerikanischen Automodelle auf die Insel gekommen. Um diese Fahrzeuge überhaupt noch am Leben zu erhalten, werden die Vehikel mit allerhand fremden Ersatzteilen ausgestattet. So düst zum Beispiel ein Chevi mit Wolgamotor, Anlasser vom Moskwitsch und Pontiac-Getriebe durch die Stadt. Oder umgebaute Sattelschlepper werden als Busse eingesetzt. Immer wieder staunten wir trotz aller Misere über die Gelassenheit und Freundlichkeit der Menschen, ob in Havanna oder in der Provinz.



Die Währung war immer noch der alte Peso (moneda nacionales), der 100 Centavos entspricht. Theoretisch soll dieser Peso einen Wert von einem US-Dollar haben, tatsächlich ist dieser Peso etwa vier US-Cent wert. Der US-Dollar hatte seit dem Jahr unseres Besuches, 2006, keine Bedeutung mehr, wurde also nicht mehr anerkannt. Für Touristen ist der tauschbare Peso, der sogenannte konvertible Peso maßgebend. Ein Peso konvertible ergab 1,0892 Euro. Sämtliche übriggebliebenen Pesos mussten am Ende der Reise wieder zurückgetauscht werden.

Sehr interessant war eine Ausfahrt mit dem Bus in den Westteil der Insel, nach Pinar del Rio und das Vineales-Tal. Über die Autopista ging es durch die Provinz zu einer Tabakranch. Dort wurde uns der Anbau des Tabaks bis zur Trocknung gezeigt. Anschließend erfolgte der Besuch einer Tabakfabrik. Hier wurden unter primitivsten Verhältnissen die berühmten Havanna-Zigarren hergestellt. Der Verdienst einer Arbeiterin lag bei monatlich etwa 300 Peso (moneda nacionales). Das wären etwa 14 Euro Dabei ist eine Schachtel „preiswerter Zigarren" zu sechs Stück nicht unter 20 Euro zu haben. Es kam deshalb nicht selten vor, dass die Arbeiterinnen heimlich die Touristen um einen Euro anbettelten.



Nach drei Tagen Aufenthalt in Havanna flogen wir mit einer kleinen Propellermaschine nach Cayo Coco und weiter mit einem Zubringerbus nach Cayo Guillermo zum Erholungsurlaub an einen romantischen Strand, wo uns ein sehr gutes Mittelklassehotel all inclusiv erwartete. Hier konnten wir echte und liebe kubanische Gastfreundschaft erfahren. Essen und Getränke waren sehr gut, und was soll ich sagen, der Cuba libre floss in Strömen.

Wolfgang Jacob

30 Jahre Seeverkehrsverbindungen zwischen der DDR und der Republik Kuba

Nach dem Sieg der kubanischen Revolution im Jahre 1959 und dem Beginn der sozialistischen Entwicklung Kubas hatte die im karibischen Raum tätige kapitalistische Linienkonferenz die Bedienung der kubanischen Häfen eingestellt. Zur Förderung der politischen und ökonomischen Unabhängigkeit Kubas entwickelten sich umfangreiche Handelsbeziehungen mit den damaligen sozialistischen Ländern in Europa, deren Schiffe – zunächst unabhängig voneinander – die erforderlichen Transporte ausführten.

1960: Als erstes Handelsschiff der DDR lief am 29. September der Motortanker LEUNA II einen Hafen in Kuba an. Er machte in Matanzas fest, um eine Ladung von 10.000 Tonnen Erdöl aus der Sowjetunion zu löschen. Das Schiff führte Kapitän Heinz Nehmer. Am 25. November war die LEUNA II wiederum mit einer Erdölladung in Kuba. Diesmal lief das Schiff Havanna an.

1961: Auch weiterhin liefen DSR-Schiffe vereinzelt kubanische Häfen an. Es handelte sich vor allem um Charterreisen von sowjetischen Ostseehäfen für die sowjetische Befrachtungsorganisation SOVFRACHT.
Heimkehrend wurde Zucker für die Sowjetunion und die DDR übernommen. Auf Empfehlung des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) begannen zwischen den beteiligten Reedereien und Befrachtungsorganisationen Verhandlungen zur Bildung eines Gemeinschaftsdienstes. Am 1. November verließ das FDGB-Urlauberschiff VÖLKERFREUNDSCHAFT mit 450 Werktätigen aus der „Steckenpferd-Bewegung" den Überseehafen Rostock zur ersten Reise nach Kuba. Am 1. Dezember befand sich das Schiff wieder in der Heimat. Am 20. Dezember übergab die DDR den auf der Warnowwerft Warnemünde gebauten letzten 10.000-Tonner aus der Typ-IV Serie, SIERRA MAESTRA, an Kuba. Das Kommando dieses damals größten Schiffes der kubanischen Handelsflotte übernahm der 22-jährige Kapitän Jesus Jemines Escobar.

1962: Mit der Übernahme von Ladung aus der DDR für Kuba durch ein Typ-IV Schiff am neuerbauten Stückgutkai im Überseehafen Rostock wurde im Mai der Liniendienst Rostock – Kuba eröffnet.
Im Oktober verkündeten die USA die totale Blockade gegen Kuba. Das Passagierschiff VÖLKERFREUNDSCHAFT, geführt von Kapitän Klaus Heiden, lief am 27. Oktober während des Höhepunktes der durch die USA ausgelösten Kuba-Krise nach ständiger Belästigung durch die US-Navy in Havanna ein. Auf einer Beratung am 29. November beschlossen die Reedereien Empresa Navegacion Mambisa, Havanna, Polskie Linie Oceaniczne (PLO), Gdynia, Ceskoslovenska Namomi Plavba, Prag und der VEB Deutsche Seereederei, Rostock, einen regelmäßigen Liniendienst zwischen Gdynia, Szczecin und Rostock einerseits sowie Havanna und ein bis zwei weiteren Häfen der Republik Kuba andererseits zu errichten. Im Bedarfsfalle wurden zur Beförderung kubanischer Ladungen wahlweise auch bestimmte Häfen in Westeuropa und Skandinavien angelaufen. Der Gemeinschaftsdienst erhielt den Namen Cuba-Baltic-Continent Freight-Service (CUBALCO). Alle Ladungen zwischen den Seehäfen der beteiligten Länder wurden auf der Grundlage eines einheitlichen Frachttarifs transportiert. Von den Häfen Rostock und Szczecin kamen monatlich etwa vier Abfahrten in das Angebot.

1963: Der Gemeinschaftsdienst umfasste nach der Verkehrsaufnahme am 1. Januar insgesamt 12 bis 14 Schiffe mit etwa 120.000 t Tragfähigkeit. Die DSR bildete dabei mit 8 Schiffen zwischen 6.000 und 10.000 tdw und 40 Prozent der eingesetzten Tonnage die tragende Säule.
Monatlich wurden zwei Abfahrten geboten. Die beförderte Gütermenge der DSR-Schiffe betrug in diesem Jahr 173.582 Tonnen. Abgefertigt wurde der Liniendienst in der DDR über den Überseehafen Rostock. An die Stelle der PLO, Gdynia, trat die Polska Zegluga Morska, Szczecin. Die DSR errichtete am 1. September in Havanna eine eigene Auslandsvertretung. Außerhalb der Bananensaison transportierten die von der DSR angekauften Fruchtschiffe FRITZ REUTER und JOHN BRINKMAN Früchte und Gemüse aus Kuba. Neben der Linienschifffahrt bestanden weiterhin auch Trampverbindungen und eine begrenzte Tankerschifffahrt.

1965: Die DSR ging von der wahlweisen Bedienung westeuropäischer Häfen zu einer regelmäßigen Bedienung der Häfen Hamburg, Rotterdam, London und Le Havre über. Gleichzeitig wurden neben den kubanischen Häfen Havanna, Matanzas, Nuevitas, Santiago de Cuba und Cienfuegos ab Mitte des Jahres auch die mexikanischen Häfen Veracruz und Tampico angelaufen, da Mexiko die Beziehungen zu Kuba nie abgebrochen hatte.
Diese Linienfahrt mit der Einbeziehung von Mexiko eröffnete am 29. April das Motorschiff WILHELM FLORIN. Auf der Kuba-Linie kamen vor allem Schiffe vom Typ IV und einige angekaufte Stückgutschiffe zum Einsatz. So haben z.B. die Fracht- und Lehrschiffe HEINRICH HEINE, THEODOR KÖRNER, J.G.FICHTE und GEORG BÜCHNER neben der FERDINAND FREILIGRATH, FREUNDSCHAFT, DRESDEN, SCHWERIN und KARL-MARX-STADT mehrere Jahre lang diese Route befahren und realisierten damit jährlich zwischen 24 und 30 Abfahrten.
Eine Überfahrt nach Havanna oder Matanzas dauerte in der Regel 14 bis 16 Tage. An Frachtgütern nach Kuba gingen vorwiegend Düngemittel für die Landwirtschaft, Fahrzeuge, ungarische und englische Omnibusse, Traktoren, Erntemaschinen, Nahrungsmittel für die Bevölkerung, Werkzeugmaschinen, medizinische Instrumente und Einrichtungen, Maschinen, Ersatzteile und Ausrüstungen für die Zuckerfabriken und für die sich entwickelnde Industrie komplette Ausstattungen wie Zementwerke und Sauerstoffanlagen sowie Roh- und Brennstoffe.
Von Kuba nach Rostock wurde vor allem Zucker transportiert. Dazu kamen typische kubanische Exportgüter wie Nickelerz, Marmor, Fische, Rum, Tabak, Zigarren, Likör, Fruchtsäfte, Saftkonserven, Honig, Orangen und Pampelmusen.
Von Mexiko transportierte die DSR Nahrungsmittel, Maschinen und Ersatzteile nach Kuba.

1966: Für die Südfruchtimporte aus Kuba wurden auch die neuen Fruchtschiffe THEODOR STORM und THEODOR FONTANE eingesetzt.

1967: Die Erweiterung und Modernisierung der Flotten beider Länder führte dazu, dass seitens der DSR immer mehr Spezialschiffe und von kubanischer Seite verstärkt eigene und Zeitchartertonnage eingesetzt wurden. So beförderte die DSR Rohzucker in Massengutfrachtern und Südfrüchte in Kühlschiffen nach Rostock, und die kubanische Seite beteiligte sich zunehmend an den Stückguttransporten von Rostock nach kubanischen Häfen. DSR-Schiffe transportierten im gesamten Jahr 328.213 Tonnen.
Im gleichen Jahr nahm die DSR die offiziellen Verbindungen von Rostock und der Hamburg-Antwerpen-Range nach Mexiko auf. Dieser Schritt erfolgte außerhalb der Vereinbarungen des CUBALCO-Dienstes und ohne dessen Gemeinschaftspartner.

1969: Abschluss eines Seeverkehrsabkommens zwischen der Republik Kuba und der DDR.

1971: Anlaufhäfen – Rostock, Hamburg, Antwerpen, Veracruz, Tampico, Havanna, Cienfuegos, Frequenz – eine Abfahrt im Monat. Schiffe – Typ X, Meridian. Vertragliche Vereinbarung der wissenschaftlich-technischen Zusammenarbeit bei der rationellen Gestaltung aller Transport- und Umschlagsprozesse.

1973: Das Fracht- und Fahrgastschiff FERDINAND FREILIGRATH geht wegen Außerdienststellung aus dem Mexiko-Kuba-Dienst.

1974: Ab 1. April boten kubanische Schiffe regelmäßig monatliche Abfahrten. Diese erfolgten zunächst mit Schiffen des sogenannten „Eurocuba-Dienstes". Diese Schiffe übernahmen in Rostock jedoch nur Teilladungen von etwa 2.000 Tonnen pro Schiff und komplettierten die Ladung in Häfen auf dem Westkontinent. Den größeren Frachtanteil nach Kuba musste immer noch die DSR abdecken.

1975: Kuba, das etwa zwanzig größere und zwanzig kleinere Häfen besitzt, begann mit beträchtlichen Mitteln die Durchlassfähigkeit und Produktivität seiner wichtigsten Häfen zu erhöhen und an der gesamten Küste neue Schiffsanlegestellen zu schaffen. Die DSR-Massengutschiffe THALE und CALBE wurden in nur ein bis zwei Tagen mit 20.000 Tonnen Zucker automatisch beladen. In Matanzas entstand eine moderne Sackgutverladeanlage. Im Juli kehrte der Rostocker 900-PS-Schlepper EISVOGEL nach einem halbjährigen Einsatz wieder in die Heimat zurück. Er hatte im Dreischichtsystem verschiedene Schiffsüberführungen im Auftrage Kubas zu Häfen des amerikanischen Kontinents ausgeführt.

1976: Kuba konnte für seine Importe aus der DDR immer mehr Schiffsraum zur Verfügung stellen. Für die Realisierung waren die von der DSR in Havanna und der Empresa Navegacion Mambisa/Empresa Cubana de Fletes in Rostock eingerichteten Vertretungen ein wichtiger Faktor.

1977: Kuba verfügte inzwischen über die drittgrößte Handelsflotte Lateinamerikas mit mehr als 800.000 Tonnen Ladefähigkeit und unterhielt zu achtzig Ländern Handelsbeziehungen.

1978: XI. Weltfestspiele der Jugend und Studenten in Havanna.

1981: Am 31. März wurde ein Vertrag über Freundschaft und Zusammenarbeit zwischen der DDR und der Republik Kuba unterzeichnet. Der Warenaustausch sollte sich bis 1985 um etwa 45 Prozent erhöhen. Am 1. Juni erfolgte die Neugründung einer Liniengemeinschaft zwischen dem VEB Deutfracht/Seereederei Rostock (DSR) und der Empresa de Navegacion Mambisa (ENM) Havanna im Seeverkehr zwischen der DDR und Kuba. Die Gründung der neuen Liniengemeinschaft fiel in das zwanzigste Jahr, in dem DSR-Schiffe Kuba anliefen. In diesen Dienst wurde gleichzeitig der seit 1980 tätige Containerdienst zwischen Rostock und Havanna integriert, der aber vorläufig nur durch kubanische Containerschiffe aufrechterhalten wurde. Im 45-Tage-Rhythmus verließ ein kubanisches Containerschiff Rostock. Die Liniengemeinschaft bot ihren Kunden

- monatlich mindestens zwei konventionelle Abfahrten von Rostock nach Kuba und zurück
- eine Ro/Ro-Abfahrt ca. alle 40 Tage von Rostock nach Kuba mit MS FICHTELBERG
- mindestens eine monatliche Abfahrt eines Vollcontainerschiffes von Rostock nach Kuba.

Als erstes Schiff in diesem Dienst nahm der Typ-XD Frachter FREYBURG von Rostock aus Kurs auf die rund 12.000 Kilometer entfernte Karibikinsel. Neben Stückgütern, Zucker und hochwertigen Werkanlagen hatten die jährlich 24 Frachtschiffe der DSR mit der FICHTELBERG im verstärkten Maße Fahrzeuge und rollfähige Ladung an Bord.

1982: Zur weiteren Verbesserung der Abfertigung der von beiden Seiten eingesetzten Schiffe hatte die Liniengemeinschaft einen Hafenvertrag mit dem Überseehafen Rostock abgeschlossen und ein analoger Vertrag mit den kubanischen Seehäfen wurde vorgesehen. Es begannen praktische Erprobungen an der Paketierung von Weißzuckerverladungen, an der Palletierung von Zitrusfrüchten, dem Transport von Weißzucker in Containern und der Verschiffung von Südfrüchten auf Ro/Ro-Schiffen. Im kubanischen Hafen Cienfuegos hatte die DDR durch den Aufbau der Weizenmühle und des Zementwerkes große Leistungen vollbracht.

1983: Als erstes Ro/Ro-Schiff löschte am 4. August die FICHTELBERG eine Ladung Lastkraftwagen, Multicars und anderes rollendes Gut im Hafen von Havanna.

1984: Am 10. April fand an Bord der FICHTELBERG während der Liegezeit in Havanna die offizielle Eröffnung des Ro/Ro-Liniendienstes Rostock – Havanna statt. Der Außenhandelsumsatz zwischen der DDR und Kuba hatte sich in den letzen Jahren verdreifacht und wurde ausschließlich durch den Seegütertransport realisiert. Am 12. Juli begann im Hafen Nuevitas-Pastillo die Rostocker Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei (BBB) mit einer vertragsgemäßen Leistungsbaggerei, um neue Schiffsliegeplätze zu schaffen und den Hafen zu vertiefen. Am 18. Mai hatte der Konvoi, bestehend aus dem Eimer-Kettenschwimmbagger WOLGAST, den Motorklappschuten SEELÖWE, SEESTERN, SEEIGEL und SEETEUFEL sowie einem Vermessungskutter, insgesamt gezogen von den kubanischen Schleppern SIBONEY und CARIBE, Rostock mit Kurs Kuba verlassen. Nach einer problemlosen Atlantiküberquerung traf der Konvoi am 7. Juli in Nuevitas ein. Vor den Mitarbeitern des VEB BBB stand die Aufgabe 4,2 Millionen Kubikmeter Boden auszubaggern. Sie lebten für die nächsten Jahre in gemütlichen Wohnungen im Stadtviertel Ignacio Agramonte. Im Wechsel waren sie 16 Wochen auf der Baustelle und acht Wochen bei ihren Familien zu Hause.

1985: Im März wurde beschlossen, den Liniendienst nach Kuba durch weitere Kooperationsvereinbarungen zum Liniendienst der höchsten Qualität zu entwickeln. Im Mittelpunkt standen dabei die beschleunigte Abfertigung der Schiffe (Senkung der durchschnittlichen Hafenliegezeit von 23 auf 18 Tage) und eine wesentliche Steigerung des Containertransportes. Die Motorschiffe RONNEBURG und O'HIGGINS wurden dabei zu Initiativschiffen berufen. Der jährliche Warenaustausch war auf nahezu 800.000 Tonnen angewachsen.

1987: Ende November kam der BBB-Konvoi aus dem Hafen Nuevitas-Pastillo durch die gleiche kubanische Schlepperleistung nach Rostock zurück. Auf der über 5.800 Seemeilen entfernten Hafenbaustelle war mit der Baggerung die bisherige Wassertiefe von 7 Meter auf 11,50 Meter erhöht worden.

1988: DSR-LINES hatte seit vielen Jahren eine stabile Linienverbindung nach Kuba entwickelt. In diesem Jahr bestanden ein konventioneller Dienst nach Kuba/Mexiko, ein Ro/Ro-Dienst und ein Containerdienst nach Kuba. Des Weiteren wurde Kuba auch durch den DSR-Semicontainerdienst nach Mittelamerika im Bedarfsfall tangiert. Der Ro/Ro-Dienst erfolgte durch neun bis zehn Abfahrten pro Jahr mit dem MS FICHTELBERG. Auf diesem

Schiff wurden nicht nur rollende Einheiten, sondern auch Container und Stückgüter auf Trailern (etwa 100 TEU pro Abfahrt) befördert. Im Containerdienst kam das MS KÖTHEN zum Einsatz. Geladen wurden in Abhängigkeit vom Containergewicht max. 300 Container pro Abfahrt. Neben der Containerfahrt der DSR bot die kubanische Partnerreederei Abfahrten bei Abständen von 35 bis 40 Tagen bis zu 500 TEU ab Rostock. Damit konnte den DSR-Kunden alle 21 Tage eine Containerabfahrt geboten werden.

1989: Mit der Unterzeichnung des Transportprotokolls für 1989 konnte im Januar in Havanna die 14. Tagung der Gemeinsamen Seeverkehrskommission abgeschlossen werden. Damit sollte der Güterstrom zwischen Rostock und den kubanischen Seehäfen erstmals die Millionen-Tonnen-Grenze übersteigen. Die vereinbarte Transportkonzeption sah dabei den Einsatz von Containern, Ro-Ro- und konventionellen Stückgutschiffen in einem Gemeinschaftsliniendienst sowie den abgestimmten Einsatz der Massengut- und Spezialschiffe vor. Havannas Hafen bekam einen Passagierkai. Dazu hatte man den Sierra-Maestra-Ladekai I, einen der ältesten des Hafens, bis Ende des Jahres rekonstruiert.

1990: Durch die plötzliche Wiedervereinigung Deutschlands und der damit wirksam gewordenen Bestimmungen der Wirtschafts-, Währungs- und Sozialunion kam die DSR unter Treuhandverwaltung. Die neuen politischen und wirtschaftlichen Erfordernisse unter marktwirtschaftlichen Bedingungen führten damit zwangsläufig zum Abbruch der bisherigen Seeverkehrsbeziehungen zu Kuba.

Hasta luego!

Wolfram Förster

Mit der VÖLKERFREUNDSCHAFT in Kuba

Am 14. Reisetag, dem 25. November 1983, hält es uns nicht lange in der Koje. denn heute sollen wir endlich Kuba erreichen, unser lang ersehntes Reiseziel und damit den ersten Landgang.
Bereits 5.30 Uhr klingelte in unserer Kabine der Wecker und frisch fröhlich beginnen wir mit der Morgentoilette. Das morgendliche Duschen wird jetzt umso mehr gebraucht, da wir um diese Zeit bereits 30°C in der Kabine haben und immer deutlicher spüren, dass wir uns am 19. Breitengrad befinden. Heute putzen wir uns besonders, denn zum Landgang wird sich immer „fein" gemacht, da brauchen die Damen entsprechend Zeit (natürlich auch die Herren!).
Wir Männer sind zuerst an Deck, denn die kubanische Küste nähert sich zusehends. Seit 0.30 Uhr befinden wir uns bereits in kubanischen Küstengewässern. Wir haben gute Sichtverhältnisse. Fernglas und Fotoapparat werden bereitgehalten, ja, es kann losgehen!
Jetzt sind auch die Frauen an Deck, so schön wie lange nicht. Und schon erfahren wir vom Kulturoffizier, dass wir die Hafeneinfahrt von Guantanamo passieren. Es ist gegen 7 Uhr als wir den letzten amerikanischen Marinestützpunkt auf der Insel Kuba mit bloßem Auge deutlich wahrnehmen können. Das Küstenwachboot Nr. 716 mit dem Sternenbanner liegt quer zur Hafeneinfahrt und beobachtet uns sicherlich ebenso wie wir es mustern.
Wir erfahren, dass dieser Flottenstützpunkt seit 1903 mit einem Territorium von 117 Quadratkilometer besteht. Auf diesem Küstenstreifen sind 10.500 amerikanische Soldaten stationiert. Dieses Territorium entspricht flächenmäßig der Hälfte der Stadt Dresden und seit



MS VÖLKERFREUNDSCHAFT in Warnemünde (1968)

Jahren verlangt Kuba die Rückgabe dieses widerrechtlich angeeigneten Stück Landes. Alle diplomatischen Bemühungen sind jedoch bisher ohne Erfolg und mit ernster Gewalt dieses Gebiet zurückzufordern, würde für Kuba Krieg mit den USA bedeuten. Aber das erste sozialistische Land des amerikanischen Kontinents braucht Frieden, um seine gesteckten Ziele erfolgreich zu meistern.
Dahinter befindet sich die kubanische Stadt Guantanamo mit 155.000 Einwohnern. Auch die DDR hat am Aufbau und der technischen Entwicklung dieser kubanischen Großstadt ihren Anteil, denn es wurde von uns eine komplette Druckerei errichtet. Auffallend ist eine Sternwarte rechtsseitig der Hafeneinfahrt.

Jetzt, 7.30 Uhr, geht es erst einmal zum Frühstück, doch sind wir 8 Uhr schon wieder auf dem Sonnendeck steuerbordseits. Wir wollen nichts verpassen.
Getreu dem Spruch von Gottfried Keller: „Trinkt ihr Augen, was die Wimper hält, von dem Überfluss auf dieser Welt", wird alles, was sich entlang der kubanischen Küste zeigt, mit wachem Auge wahrgenommen und dabei fest im Geist registriert. Nach Herzenslust wird Ausschau gehalten und viel im Bild festgehalten.
Zu diesem Zeitpunkt befinden wir uns auf der Breite von 19° 42.8' nördlich und der Länge von 75° 21,5' westlich. Wir halten eine Geschwindigkeit von 10,5 Knoten und haben dabei eine Windstärke von 3 bis 4 und einen Seegang von 2 bis 3.
Die Meerestiefe beträgt 3.400 m und dazu eine Wassertemperatur von 30°C, die Lufttemperatur liegt bei 26°C. Das Barometer zeigt 1015 m bar an und über dieses herrliche Wetter in den Gefilden der Karibik können wir uns nur freuen und den Tag voll nutzen.

Immer deutlicher ragen jetzt die Felsen des Gebirgszuges La Gran Pidra steuerbordseits auf, die teilweise von einem zart grünen Gras bewachsen sind. Das Ufer selbst ist ca. 8 bis 10 Meter steil aufragend und die Brandung ist deutlich an der Küste zu sehen.
Um 10 Uhr führt die Mannschaft noch ein Rettungsmanöver durch, wobei das Schiff gestoppt

wird und ruhig in der Karibik treibt. Wir haben so eine Seenotübung bereits am 11. Reisetag erlebt, sodass das Interesse bereits nachgelassen hat und wir uns voll auf die nahende Küste orientieren.

Bereits 11 Uhr werden alle Passagiere an ihre Sammelplätze gebeten, um die ersten offiziellen Hinweise zum Landgang auf Kuba und natürlich auch das Taschengeld in Peso entgegenzunehmen. Alles verläuft reibungslos, doch mit einer gewissen Spannung und auch Aufregung zumal wir uns am ersten Tag auf Kuba nach eigenen Vorstellungen bewegen können. Natürlich möchten wir uns gründlich in Santiago de Cuba umschauen.
Über die Lautsprecher an Deck erhalten wir noch Informationen zu allem Sehenswerten und bald schon steht das Einnehmen des Mittagessens an Bord auf dem Programm. Auch diese Mahlzeit wird schnell verzehrt. Wir nähern uns der Reede von Santiago de Cuba.
Alle Decks sind von den 530 Passagieren eingenommen und ein jeder will natürlich so viel wie möglich von den Vorbereitungen zum Einlaufen in den Hafen mitbekommen. Landschaftlich wird es immer reizvoller, steuerbordseits erhebt sich ein Plateau mit dem Flughafen von Santiago de Cuba.
Dahinter türmen sich Bergmassive auf und zwischen diesen soll nun unser erster Hafen liegen, was wir nur ahnen können. Backbord reichen die hohen Berge bis zum Meer und wir erblicken erstmalig den legendären Gebirgszug der Sierra Maestra.
Ist das ein Anblick bei dieser herrlich klaren Luft und den hochsommerlichen Temperaturen mit seiner tropischen Pflanzenwelt, die wir noch nie so gesehen haben. Bei dieser Betrachtung weilen die Gedanken auch daheim bei den Angehörigen und gar zu gern hätten wir all das mit ihnen gemeinsam betrachtet.
Bald werden wir aus unseren Träumen gerissen, denn ein Küstenwachboot der kubanischen Marine mit der blauweißgestreiften Flagge und dem weißen Stern im roten Dreieck nähert sich uns in schneller Fahrt. Drei Salutschüsse werden zur Begrüßung abgegeben und unsere VÖLKERFREUNDSCHAFT wird im weiten Bogen umkreist. An Steuerbord nähert es sich unserem weit darüber hinausragenden Passagierschiff. Es wimmelt dabei an Bord des Bootes von gestikulierenden braungebrannten Kubanern, die uns herzlichst heraufwinken zur Begrüßung und denen wir gern die Hände schütteln würden. Aber so weit ist es noch nicht.
In Höhe der Seuchenschleuse (Öffnung zu beiden Seiten des Schiffes im A-Deck) wird versucht bei günstigster Annäherung den Lotsen, einen Arzt sowie die Zoll- und Grenzbeamten an Bord zu nehmen. Mehrmals muss Anlauf genommen werden, um so nah wie möglich an unsere VÖLKERFREUNDSCHAFT heranzukommen. Schließlich gelingt es dem Steuermann des Küstenbootes und die kubanischen Behördenmitglieder werden von starken Armen auf unser Schiff gezogen.
Kurz darauf übernimmt der Lotse das Steuer und wir nähern uns der Hafeneinfahrt von Santiago de Cuba, die durch eine Flussmündung gebildet wird, jedoch zwischen den roten und schwarzen Bojen nur eine Breite von 70 Meter erreicht.
Mit geübter Hand eines sicheren Lotsen nähern wir uns dieser engen Stelle und erblicken deutlich auf dem Plateau auf der rechten Seite das Castello de Morro – eine alte Wehranlage zur Sicherung der Hafeneinfahrt aus früheren Jahrhunderten. Noch weiter rechts daneben erblicken wir den weißen Leuchtturm, ebenfalls ein markantes und sehr wichtiges Merkmal dieser Hafeneinfahrt.

Mit ruhiger Fahrt passieren wir diese Enge und bald sehen wir an Steuerbord eine Villa mit großem Rundbogen im Erdgeschoss. Es stellt sich heraus, dass es ein Schulgebäude ist, denn viele fröhliche Kinder winken uns aus den weit geöffneten Fenstern zu. Die Grüße werden unsererseits von der Reling aus begeistert erwidert. Aus nächster Nähe sehen wir nun

den typischen Baumbestand, die Palmen der Tropen und erfreuen uns dieses Anblicks. Ein großes Tanklager und mehrere mächtige Schornsteine kommen in Sicht. Letztere gehören zu einem Zementwerk, wichtigster Baustoff zur Sicherung des großen Wohnungsbauprogrammes auch auf Kuba. Ein Kai ist der Beladung von Spezialschiffen mit Zement vorbehalten.

Jetzt sehen wir deutlich vor uns Santiago de Cuba. Bereits 1515 gegründet liegt es im grellen Mittagssonnenlicht an einem leicht ansteigenden Berg mit dem Gebirgszug La Gran Pidra im Hintergrund ausgebreitet vor uns. Nun sehen wir erstmalig die Landschaft der Wiege der kubanischen Revolution in der Provinz Oriente und ihre schöne Hauptstadt.



Anlegemanöver des MS VÖLKERFREUNDSCHAFT in Santiago de Cuba

Keine hoch aufragenden Wolkenkratzer begrüßen uns, sondern eine von der Geschichte Kubas gezeichnete altehrwürdige Stadt mit einer markanten zweitürmigen Kathedrale im Mittelpunkt und typischen spanischen Bauwerken.
Es ist ein beeindruckender Anblick gemischt mit der Freude, nach 14-tägiger Fahrt endlich an Land zu gehen. Ganz sacht nähern wir uns der freien Anlegestelle gegenüber einem großen sowjetischen Frachter namens KALININGRAD (Königsberg).
In der Backbord-Nock beobachten die Ersten Offiziere und unser Kapitän, Herr Thiemann, das Anlegemanöver und alle Passagiere blicken mit voraus. Unsere VÖLKERFREUNDSCHAFT hat direkt „Schlagseite", weil alles backbordseits an der Reling steht. Fast Zentimeter für Zentimeter schleichen wir uns auf den letzten Metern zur Anlegestelle und ganz gefühlvoll legen wir an, sodass überhaupt kein Ruck in dem 12.000 Tonner zu spüren ist – eine feine Leistung des Lotsen und der Mannschaft. Danke.

Die Uhren zeigen 14.45 Uhr am 25. November 1983, als wir sicher und pünktlich die größte Antilleninsel von Mittelamerika – Kuba – in bester Stimmung und gesund erreichen. Nachdem die VÖLKERFREUNDSCHAFT fest an den Pollern verzurrt ist, gehen wir schnell in die Kabine und bereiten uns auf den ersten Landgang vor. Alle Passagiere erhalten eine Ausgangskarte und 15.30 Uhr verlassen wir über die Gangway unser schwimmendes Hotel. Ehrlich gesagt, es ist schon angenehm wieder einmal die Füße auf festen Boden zu setzen. Denn schon bei geringem Seegang macht das Schiff seine Bewegungen und nun stehen wir wieder einmal fest auf den Beinen. Frohen Mutes ziehen wir zu viert los in Richtung Stadtzentrum, die 30 Peso im Portemonnaie und die Fotoapparate bereit. Wir sind in

Kuba und eigentlich kann man es noch nicht richtig fassen. Bereits im Hafenviertel deutet alles darauf hin, dass wir in wärmeren Gefilden sind. Die Dunkelhäutigen sind in der Mehrzahl. Natürlich ergießen sich alle 530 Passagiere/Urlauber aus der DDR wie ein Menschenstrom in die Stadt und auch der Ruf vom Einlaufen unseres Schiffes ist uns vorausgeeilt.



Blick vom Hafen auf Santiago de Cuba

Alles bewegt sich in Richtung des zentralen Platzes mit der Kathedrale. Unterwegs werden die Schaufenster, besonders durch die Damen, in Augenschein genommen – Waren und Preise gemustert.

Wir Männer interessieren uns mehr für geeignete Fotomotive in Form anziehender Bauwerke und Straßenszenen. Da es ein Sonnabendnachmittag ist, wo die Mehrheit der Kubaner nicht mehr arbeitet, sind die Straßen ganz schön überfüllt. Plötzlich machen uns die Frauen auf geflochtene Basthüte aufmerksam, denn die Sonne prasselt ganz schön hernieder und wir möchten unser edles Haupt etwas schützen. Ja, die Hüte gibt es in allen Größen und kosten nur 40 Centissimo (1,20 DDR-Mark). Da wird nicht lange gezögert. Dieser Hut hat uns durch ganz Kuba vor den heißen Sonnenstrahlen geschützt und hat viele Jahre überlebt. Somit lautete unser Slogan: „Wir fahren nach Amerika und kauften als erstes dem Vater einen Hut in Kuba!"



Der Autor und seine Frau Christa im Park von Cespedes

Nun geht es weiter „wohlbehütet" und klimamäßig ausgerüstet kreuz und quer durch die zweitgrößte Stadt des Insellandes und wir sind natürlich sehr neugierig. Hans-Joachim Wolfram (Außenseiter – Spitzenreiter im TV) hätte seine Freude an uns gehabt, zumal wir ja nur knapp zwei Tage Zeit haben, um diese Stadt und seine nähere Umgebung kennen zu lernen. Mit Begeisterung betrachten wir den größten zentralen Platz mit seinem typischen spanischen Rathaus, Standesamt und Museum. Herausragend natürlich die Kathedrale mit ihren zwei Türmen. die wir schon von fern erkennen konnten, als wir in den Hafen von Santiago einliefen.

Überrascht sind wir von der Sauberkeit dieses Platzes und seiner gefälligen Gestaltung mit steinernen Parkbänken, herrlichen Blumenrabatten und den typischen tropischen Koniferen. Nach einigen Minuten des Verweilens zieht es uns weiter durch viele Straßen und Gassen, dabei lernen wir eine historische Stadt mit noch krassen Gegensätzen kennen. Auffallend ist, dass die vielen Menschen, die uns begegnen, alle sehr freundlich sind. Besonders die Kinder strahlen uns in den unterschiedlichsten Hautfarben der Kreolen, Mulatten und Afrikaner an. Allerdings müssen wir das Stadtzentrum nochmals kurz verlassen, denn 19 Uhr wollen/müssen wir an Bord sein, um das Abendessen einzunehmen.

Als wir die Hafenanlagen erreichen, geht gerade die Sonne hinter den Bergen der Sierra Maestra unter, und wir sind beeindruckt von diesem herrlichen Naturschauspiel. Diese

Szene wird mit einem Dia festgehalten, und da beobachten wir, dass auch auf der Insel Kuba die Sonne nur drei Minuten braucht, bis sie am Horizont (von der Unterkante bis zur Oberkante mit dem menschlichen Auge betrachtet) verschwunden ist.

Heute beeilen wir uns erstmalig sehr, um das bordeigene Abendessen zu verzehren und sind überhaupt mit den Gedanken mehr auf dem Festland als auf unserem schwimmenden Hotel. Eine halbe Stunde später sind wir bereits wieder im Stadtzentrum von Santiago de Cuba und bummeln in aller Ruhe durch die alte Hauptstadt des Insellandes. Dazu herrschen hochsommerliche Temperaturen von 30°C. Auffallend sind die vielen Friseurgeschäfte, wo sich vieles im Freien abspielt und die vielen Kubanerinnen sich am Abend noch pflegen lassen.
Neugierig schauen wir vom Fußweg aus in die Wohnungen, denn Gardinen fehlen bzw. sind nicht üblich, so dass wir die typische Abendatmosphäre in der kubanischen Familie miterleben. Er, der Vater, sitzt im Schaukelstuhl, sie, die Mutter, hantiert in der Küche und ist mit den Vorbereitungen zum warmen Abendessen beschäftigt. Die Kinder sitzen vor dem Fernseher und sehen auch den Sandmann, doch danach geht es noch längst nicht ins Bett. Das Leben geht auch für die Kinder bei „kühlen" Abendtemperaturen erst noch mal richtig los.

Gegen 20.30 Uhr erreichen wir den Marktplatz und finden noch ein paar freie Plätze auf den typischen Steinbänken, wo wir uns erwartungsvoll niederlassen. Ja, es herrscht eine schöne Atmosphäre, denn viele Jugendliche singen zur Gitarre, wir erleben erstmalig die kubanischen Rhythmen vor Ort. Wir möchten am liebsten mit einstimmen, doch die Sprache kennen wir nicht, aber das Mitsummen der Melodien von uns stellt den ersten Kontakt zur Folklore und den Menschen dieses Landes her.
Zufällig setzt sich ein junger Mann, der sich mit Eduardo Gonzales vorstellt, zu uns. Zu unserer Verwunderung spricht er ein einwandfreies Deutsch. Er erzählt uns, dass er einige Jahre in der DDR gearbeitet hat und stellt sich als Dolmetscher für die Passagiere der VÖLKERFREUNDSCHAFT vor. Er suchte zielgerichtet den Kontakt zu uns. Er äußert seine Verwunderung darüber, dass die VÖLKERFREUNDSCHAFT so selten in Santiago de Cuba anlegt, denn er würde gern öfter deutsche Touristen durch seine Heimat führen. Darauf können wir nur antworten, dass dieses Passagierschiff noch andere Hafenstädte anläuft und außerdem wir DDR-Bürger nicht so oft solch eine Reise unternehmen dürfen und können.


Heimatmuseum von Santiago de Cuba

Wir finden schnell Kontakt zu ihm und freuen uns durch so einen Zufall noch am Abend des ersten Tages auf Kuba so viel Neues zu erfahren. Er bietet uns an, mit ihm noch in das Landesmuseum am Markt zu gehen, damit wir gleich umfassende Eindrücke von früher Geschichte des Landes erfahren. Wir schauen etwas ungläubig drein, denn es ist bereits 21 Uhr, und tatsächlich erleben wir noch mit vielen anderen Touristen eine Führung in deutscher Sprache.
So etwas wäre bei uns in Dresden bzw. in der DDR nicht vorstellbar gewesen, denn da schließen die Museen sehr zeitig, eher als die Geschäfte. Ja, andere Länder – andere Sitten. Hier trifft diese Redensart so richtig zu und macht uns froh und glücklich, denn das Interesse für die Kultur und Entwicklungsgeschichte

Kubas ist bei uns sehr groß. Außerdem ist es angenehm kühl in diesen Räumen, die durch die Jalousiefenster gut durchlüftet werden.
Wir haben heute viel Kondition, denn schließlich haben wir uns seit 13 Tagen auf dem Schiff erholt, und endlich sind wir an Land, sodass wir unsere Rundgänge nach dem Museumsbesuch bis null Uhr ausdehnen. Dabei sind wir vier zusammen unterwegs und niemand gängelt uns. Wir haben einen echten Freigang in einem fernen Land mit tropischem Klima. Doch dann zieht uns der Durst wieder aufs Schiff. Im Veranda-Cafe genießen wir bei kühlem Bier die herrliche fremdländische Atmosphäre.
Unsere Gedanken weilen bei unseren Angehörigen in Dresden und wir sind glücklich, diese Seefahrt über den Atlantik so gut überstanden zu haben. Natürlich sind wir auch erwartungsvoll, was uns auf der Insel von Fidel Castro und seinem Volk noch begegnen wird. Wir werten diesen 14. Reisetag an Bord und die bisherige Reise überhaupt gemütlich aus und kommen uns dabei sehr wohlhabend vor, trotz Preisklasse 14 und einer Vier-Bett-Kabine im B-Deck.
Nach Mitternacht betreten wir unsere Kabine, schnell wird die „Wäsche" vollzogen und dann liegen wir in der Koje und wissen, diese Nacht schaukelt das Schiff nicht und die Maschinengeräusche sind verstummt. Auch daran muss man sich erst wieder gewöhnen. Aber die Eindrücke waren heute so zahlreich, der Schlaf fordert sein Recht und im Quartett schlummern wir ein.


José Marti-Mausoleum, Cementerio de Santa Ifigenia

Am 26. November 1983, dem 15. Reisetag und den zweiten Tag mit Landgang in Santiago de Cuba. Heute stehen wir bereits 5.30 Uhr auf, denn ein langer Tag an Land steht uns bevor, sodass schnell geduscht wird, und 6.30 Uhr können wir bereits frühstücken. Heute sehen wir durch unser Bullauge im B-Deck das Festland etwas ungewohnt. Um 7.50 Uhr stehen wir auf dem Hafenvorplatz und ca. 530 Passagiere verteilen sich auf 14 Touristenbusse. Pünktlich 8 Uhr beginnt das Tagesprogramm bei herrlichem Wetter an Land. Die Busse setzen sich in verschiedene Richtungen in Bewegung. Unser Bus fährt zum Neubau-Wohnviertel dieser Stadt. Unterwegs wird mit rasantem Tempo die Altstadt passiert, als gelte es einen Preis zu gewinnen. Dann fahren wir entlang der Wohnplattenbauten, die wir aus unserer DDR auch gut kennen, weiter zum Heldenfriedhof „Santa Ifigenia". Er liegt mitten in einem typischen Palmenhain am Rande der Stadt. Es ist der Heldenfriedhof des kubanischen Volksaufstandes von 1953 und der davor erfolgten Kämpfe. Der Nationalheld um die kubanische Unabhängigkeit ist José Marti gewesen, der bereits weit vor der kubanischen Revolution in den Jahren 1895 bis 1898 sein Leben für die Sache des Volkes eingesetzt hatte. Ihm zu Ehren ist


Denkmal für die Helden vom 26. Juli 1953

ein hohes monumentales Grabmal errichtet worden. Es ist zugleich das Symbol des heldenhaften Kampfes des geknechteten Inselvolkes durch die spanischen Kolonialisten seit ihrer Entdeckung bzw. Eroberung vom 28. Oktober 1492 durch Christoph Kolumbus.
Das kubanische Volk spricht in Ehrfurcht von diesen Vorkämpfern zur Erlangung der Freiheit ihres Landes und wir legten als Freunde des kubanischen Volkes einen Kranz nieder. Wir durchliefen die Wege der gepflegten Anlagen und konnten uns nur vage Vorstellungen von diesen Menschen machen, die hier ihre letzte Ruhe gefunden haben. Nach ca. einer Stunde trafen wir uns am Vorplatz des Friedhofes, bestiegen unseren Bus und fuhren in den 16 Kilometer östlich gelegenen Park Cespedes. Auf einer schnellen Asphaltstraße erreichten wir dort die sogenannte „Hühnerfarm", den Treffpunkt von Fidel Castro und seinen getreuen Anhängern von der Revolution 1953.
Wir besichtigten diese „kleine Villa" und erfuhren von den vielen geheimen Zusammenkünften im Vorfeld der Volksbewegung vom 26. Juli 1953 und den Sturm auf die Kaserne Moncada in Santiago de Cuba. Auffallend für uns war wieder ein herrlich gepflegter Garten um dieses Gelände, in dem alle Südfrüchte, die auf der großen Insel von 110.992 km² wachsen, angebaut werden. Es war ein tolles botanisches Erlebnis, die Kakao-, Kokos-, Kaffee-, Guaja-Früchte sowie Mandarinen, Orangen, Bananen so dicht beieinander zu sehen, um nur einige zu nennen.



Gedenksteine der Revolution, im Hintergrund die „Hühnerfarm"



Moncada-Kaserne

Der Reisebus fuhr uns weiter zur Besichtigung der Schulstadt, „26. Juli 1953 – Granjita Siboney" im Komplex der ehemaligen Moncada Kaserne unter der ehemaligen Herrschaft Batistas, der amerikanischen „Marionette". Wir erlebten einen geschichtlichen Abriss im Rahmen der revolutionären Kämpfe von 1953 bis 1959 unter Führung von Fidel Castro sowie Ernesto Che Guevara.
In dieser Schulstadt gehen die Kinder der Unter- und Mittelstufe zum Unterricht, die jeweils schicke einheitliche Kleidung tragen. Da gerade Hofpause war, konnten wir uns über unseren Dolmetscher mit den freundlichen Schulkindern nett unterhalten. Es waren aufgeschlossene Kinder, die sich um uns versammelten.
In Deutschland wäre so eine uniformierte Bekleidung der Schulkinder nicht denkbar, doch in diesem Land stößt sich niemand daran und vor allem die Kinder selbst fühlen sich wohl dabei. Eben weil der Teamgeist vorherrscht und nicht der aristokratische Einzelkampf. Wir begegnen hier ehemaligen Kämpfern der Revolutionsjahre in ihrer damaligen Uniform mit Orden und Ehrenzeichen. Auch die Schulstadt ist von großen gepflegten Gartenanlagen umgeben und ein gutes Beispiel für tropische Biotope, die bis dahin nur von Fotos und aus dem Fernsehen bekannt waren.

Durch unser straffes Programm konnten wir nicht so lange verweilen, der Bus fuhr uns weiter zur Festung „El Morro", die hoch über der Hafeneinfahrt von Santiago de Cuba liegt, und wir einen herrlichen Blick auf das offene Meer, die Karibik, haben und in Richtung der Insel Jamaika schauen.

Anschließend trafen sich alle Busse am Restaurant „San Pedro del Maar", wo die Passagiere der VÖLKERFREUNDSCHAFT zu einem tollen Menü eingeladen wurden. Es war die erste Verpflegung dieser Reise außerhalb des Schiffes, und da hatten sich die Reiseorganisatoren etwas Besonderes einfallen lassen. Zur Vorspeise hatte man eine Pyramide aus Südfrüchten des Landes Kuba aufgebaut, die bereits vom Anschauen mundete. Jeder konnte sich nach Herzenslust und Geschmack bedienen.

Nebenan war ein kaltes Büfett aufgebaut, wo wir wieder nach Lust und Liebe zugreifen konnten. Dann wurden wir durch südamerikanische Rhythmen im Originalton unterhalten. Es war eine schöne Atmosphäre. die uns über Jahre in Erinnerung geblieben ist und einen tollen Eindruck hinterlassen hat.



Castillo del Morro



Blick vom Castillo del Morro

Alles ereignete sich im sonnendurchfluteten klimatisierten Restaurant „San Pedro del Maar" auf der Hochebene unweit der Festung „El Morro", die wir am Vortag beim Einlaufen in den Hafen von unten aus sahen, doch ihre Schönheit nur ahnen konnten.

Nebenan befindet sich noch das Hotel „Balkon del Karibik", ebenfalls ein komfortables Hotel. Aber hineinschauen konnten wir aus Zeitmangel nicht. Mit vollem Magen geht es per Bus und schneller Schussfahrt auf der Autobahn zum Markt von Santiago de Cuba, wo sich alle 14 Reisebusse vereinen und uns dann noch zur Anlegestelle fahren. Wir verabschieden uns von unserem freundlichen Dolmetscher und sind 14 Uhr wieder an Bord. Trotzdem wir gesättigt sind, besteht die Möglichkeit an Bord eine weitere Mahlzeit einzunehmen. Nun, wir bringen kaum etwas runter und dann wird kurz abgeruht, um das viele Essen und die vielen Eindrücke zu verdauen.

Um 16 Uhr ist das Ablegemanöver angesetzt und so wie bisher alles nach Programm verlaufen ist, ist auch heute wieder Pünktlichkeit angesagt. Alles was Lust und Interesse hat steht an Deck und beobachtet das erste Ablegemanöver auf Kuba. Die VÖLKERFREUNDSCHAFT läuft kurz nach rückwärts aus, dreht dann nach Backbord bei und beschreibt einen Kreis von 360°, sodass wir den Hafen und die Stadt wunderbar betrachten können.

Eigentlich war der erste Halt auf Kuba kurz, denn es sind ca. 24 Stunden seit dem Anlegen vergangen und schon geht es weiter in Richtung Havanna. Wir genießen noch einmal den Blick zurück und dieses herrliche Wetter. Ja; wir machten wieder viele interessante Beobachtungen bei diesen seemännischen Tätigkeiten, die uns „Landratten" nicht bekannt sind.

Unser 12.000 Tonner „dampft" durch das Hafenbecken Richtung offenes Meer, auch wenn wir ein wenig traurig sind, weil der Aufenthalt in Santiago de Cuba so kurz war. Uns lockt aber doch die Weiterfahrt und die Vorfreude auf die kommenden Tage auf Kuba. So erreichen wir in Gedanken versunken gegen 16.45 Uhr das offene Meer, nachdem wir die schmale Hafenausfahrt wieder ohne Probleme passiert haben. Ein letzter Blick geht zurück auf das Hochplateau, hinter dem Santiago de Cuba liegt und wir beobachten den Flugverkehr dieser Stadt, da die Rollbahn parallel zum Meer verläuft. Wir fühlen uns auf dem Passagierschiff sicher und sind froh, dass die Reise mit dem Schiff viel länger dauert als ein Flug und dadurch die Anpassung an das tropische Klima allmählich verläuft.
Um 18 Uhr werden wir wieder zum Abendessen gerufen, und da wir wieder eine frische Meeresbrise einatmen, hat sich auch der Appetit wieder eingestellt. Doch wir beeilen uns diesmal, wir wollen wieder auf Deck, um noch viel vom Festland und dem Gebirgszug Sierra Maestra zu sehen. Gegen 18.30 Uhr sind wir wieder am Beobachtungspunkt und erleben bald den Sonnenuntergang bei lauer Luft.
Inzwischen geht es wieder volle Kraft voraus und bald sehen wir nur noch das Leuchtfeuer von Santiago de Cuba bzw. seiner Hafeneinfahrt. Bis zu 25 Seemeilen weit, also 46 km, können wir den Lichtschein mit bloßem Auge noch erkennen und dann ist es dunkel um uns.Unsere bordeigenen Künstler haben sich jetzt auf Deck zu einem Volksliederabend eingerichtet und ab 20 Uhr erklingen alte vertraute Weisen, die wir auch mitsingen können. So wird es wieder heimatlich gemütlich und alle Freunde der Volksmusik stimmen kräftig mit ein, so dass dieser Tag besinnlich an frischer Luft und ganz leichtem Seegang ausklingt. Gegen 23 Uhr geht es in die Kabine. Mit den Gedanken an zu Hause, an die weitere Seereise und an den nächsten Hafen Havanna, die Hauptstadt des Insellandes, ist es schnell still in der B 23. Leise schaukelt uns der angenehme Seegang in den wohltuenden Schlaf.
27. November 1983. Am 16. Reisetag, den 1. Advent um sieben Uhr weckt uns die bekannte Morgenmelodie und wir stehen gern auf, denn in der Kabine sind früh 31°C. Es zieht uns an die frische Luft auf Deck. Über Nacht haben wir die Süd- und Ostküste von Kuba verlassen und schippern jetzt entlang der kubanischen Nordküste.
Wir genießen heute vor dem Frühstück das Meer vom Deck aus. Ab heute wurde die Essengruppe getauscht und wir sind erst 8.30 Uhr an der Reihe. Wir frühstücken zügig, denn 9 Uhr sind wir bereits auf dem Verandadeck und sonnen uns ausgiebig. Dabei werden natürlich hautschützende Öle/Salben aufgetragen. Nebenbei wird fleißig geschrieben, im Tagebuch alles festgehalten. Um 10 Uhr gehen wir zur Erfrischung ins Freibad mit Meerwasser. Anschließend muss aber gründlich geduscht werden, damit das Salz nicht auf der Haut bleibt. Wir halten uns bis zum Mittagessen auf Deck auf und vertreiben uns die Zeit mit lesen, schreiben, schauen auf die Weite des Meeres, denn die Küste ist nicht mehr zu sehen. Ein Wernesgrüner Pils vertreibt den Durst. Auch zum Mittagessen sind wir ab heute später dran und verzehren erst 13.15 Uhr ein Wildragout mit Kartoffelbrei, was wieder bestens schmeckt. Danach geht es gleich wieder auf Deck, wo wir im Liegestuhl eine Mittagspause einlegen. Später wird wieder gelesen und dabei gesonnt. Es ist kein Wölkchen am Himmel. Zum ersten Mal erleben wir bei tropischer Hitze den 1. Advent. Natürlich gibt es Stollen aus Sachsen zum Kaffee, den wir im Liegestuhl in Badebekleidung verzehren. In vielen Räumen des Schiffs zieren Adventskränze die Decke. Man hat wirklich an alles gedacht.
Ab 15 Uhr gibt es viel Bewegung auf dem Meer und in der Luft. Schiffe verschiedener Größen begegnen uns, auch moderne Jachten, und schließlich kreuzen wir die Flugroute zwischen Nord- und Südamerika, wie wir durch den Kulturoffizier erfahren.
Endlich kommen auch Inseln in Sichtweite, auch sehr kleine Inseln, wie wir sie bisher nur von Karikaturen kennen – wenige Quadratmeter Land darauf zwei Palmen und Sand. Wir meinten alle vier, ob da vielleicht noch eine zum Verkauf steht? Es wurden immer mehr. Wir

passierten die südlichen Bahamas. Ein wahres Paradies schien da aus botanischer Sicht an uns vorbei zu ziehen, wo wir vor uns hinträumten und ins Schwärmen gerieten. Viele Passagiere hingen an der Reling, um per Fernglas alles näher heranzuholen und fotografierten diese Meeresstimmung und Inselwelt. So verstrich die Zeit eines herrlichen Sommertages Ende November. Daheim in unseren Breiten nicht vorstellbar. Um 19 Uhr fanden wir uns zum Abendessen ein und verzehrten es wieder mit großem Appetit. Ja, das bewirken die Salzluft und natürlich die gute Küche an Bord. Danach bummelten wir bei lauer Luft über das Verandadeck, suchten uns alle vier einen Liegestuhl und erfreuten uns an den Klängen der Tanzmusik vom Sonnendeck.
Auch bei uns auf dem Verandadeck wurde jetzt live musiziert und wie am Vortag erklingen Volkslieder, die uns zum Mitsingen anregen. Bei dieser angenehmen Musik vergeht die Zeit wie im Fluge und plötzlich ist es 23 Uhr, wo auch die fleißigen Musiker mal Feierabend machen. Wir verziehen uns nach der abendlichen „Wäsche" nicht ohne noch einen Blick über das finstere weite Meer zu werfen. Jetzt ist es nicht so warm in der Kabine, sodass wir schnell zur Ruhe kommen.

Bärbel Gehring

Familientreff auf Kuba

Zu Beginn meines ersten Jahres auf See musterte im November 1986 als Wirtschaftshelfer auf dem Kühlschiff GEORG WEERTH an. Die darauf folgende Reise führte nach Kuba, um von dort Orangen zu holen. Im gleichen Zeitraum bekamen meine Eltern die Zusage für eine Überseereise mit dem Passagierschiff ARKONA von Havanna nach Rostock. Dies erfuhr ich über ein Seefunktelegramm meiner Eltern. Da wir uns bereits auf dem Weg nach Kuba befanden, machte ich mir über diese Nachricht schon einige Gedanken, ließ diese aber bald wieder fallen. Das MS ARKONA würde nur zwei Tage im Hafen von Havanna liegen und dann nach Santiago de Cuba versegeln. Wir auf der GEORG WERTH wussten ja nicht einmal, wann wir genau in Kuba sind und als Ladehafen bekamen wir Cienfuegos zugewiesen, wo die Liegezeit nur recht kurz sein würde.
An Bord erzählte ich natürlich auch, dass meine Eltern mit der ARKONA eine Reise auf die Zuckerinsel machen und bald in der Nähe seien. Ich dachte, vielleicht könne ich sie auf der ARKONA anrufen, oder dass wir das Schiff unterwegs auf See treffen würden. Ich informierte mich darüber beim Funker. Unser Kapitän Höhle bekam das ebenfalls mit.
Das Laden in Cienfuegos ging wirklich schnell und bald war keine Ladung mehr vorhanden. Kapitän Höhle kam in die Messe und teilte mir persönlich mit, dass wir die Restladung in Havanna übernehmen würden.

Am 15. Januar 1987 liefen wir früh in Havanna ein. Die ARKONA lag bereits dort, aber am anderen Ende des Hafens und in einem besonders abgesperrten Revier. Am Abend kam Kapitän Höhle in die Messe und teilte mit, dass unsere Hafenliegezeit noch bis zum 18. Januar andauern würde. Außerdem habe er Kontakt zum Chief Mate Michel von der ARKONA aufgenommen, den er sehr gut kenne. Dieser hätte für einen Teil unserer Besatzung eine Einladung auf die ARKONA für den morgigen Abend ausgesprochen. Ich war natürlich aus dem Häuschen, da meine Eltern nach dem Transatlantikflug am 16. Januar auf der ARKONA eintreffen würden. Kapitän Höhle kümmerte sich um die Formalitäten (Bordgenehmigung ect.) und am 16. Januar fuhren er, ich und fünf weitere Besatzungsmitglieder zur ARKONA rüber. Chief Mate Michel empfing uns in der Bar und hatte uns einiges über sein Schiff zu berichten.

Als meine Eltern am Nachmittag mit der großen Anzahl anderer Passagiere eintrafen, besaßen sie überhaupt keine Ahnung, wo ich mich befinden könnte. Meinen Vater ließ die Sache aber keine Ruhe. Er dachte, da musst du mal jemanden fragen, der sich ein bisschen auskennt. So hielt er unter der Menge Ausschau und sah einen Mann mit ein paar Balken auf dem Ärmel. Er sprach ihn an, ob er zufällig wisse, wo sich die GEORG WEERTH befinde. Dieser Mann war Chief Mate Michel. Der antwortete ihm, er wisse schon ungefähr, wo sie sich befinden könnte. Mein Vater fragte, wo dies sei und ob man dort mal anrufen könne. Er bekam zur Antwort, dass dies nicht möglich wäre, aber heute Abend würde er ihn zu einem Drink in die Bar einladen und nach einer Lösung suchen, die GEORG WEERTH ausfindig zu machen. Meine Eltern waren total angetan von diesem Entgegenkommen. Dazu kam noch die Einladung, sie konnten es gar nicht fassen.

Als sie am Abend die Bar betraten und sie sahen mich im Kreise der Besatzungsmitglieder sitzen, hat es sie fast umgehauen. Das „Hallo" war riesig und die Überraschung voll gelungen.
Wir hatten uns viel zu erzählen, und die Stimmung war derartig ausgelassen, dass sich in der Bar immer mehr Besatzungsmitglieder der ARKONA einfanden. So stießen noch der Chief (der unseren Interessierten den Maschinenraum zeigte), der Kulturoffizier, eine Ärztin, der Chefsteward und andere Offiziere zu unserer Gesellschaft. Ein Zauberkünstler ließ es sich nicht nehmen, in der lustigen Runde einige Tricks zu zeigen.

Am nächsten Tag besuchten meine Eltern das MS GEORG WEERTH. Nur durch das Organisationstalent des Kapitäns Höhle gelang dies, denn es bedurfte einiger Genehmigungen. Sie besichtigten das Schiff und schauten sich alles genau an, um sich ein Bild von den



MS ARKONA geht auf ihre erste Reise, Warnemünde (15.10.1985)



MS GEORG WEERTH, ex PADUA passiert den Englischen Kanal (1978)

Lebensbedingungen an Bord zu machen. Kapitän Höhle lud mich und meine Eltern zum Essen an Land ein, und danach besuchten wir die „Bodeguita del Medio", ein Muss in Havanna. So genoss ich gemeinsam mit meinen Eltern zwei tolle Tage mit viel Spaß in Havanna, woran wir uns noch heute in Dankbarkeit gerne erinnern, denn wegen der kubanischen Bürokratie wäre diese Familienzusammenführung ohne die Unterstützung von Kapitän Höhle und Chief Mate Michel niemals zustande gekommen.



Bodeguita del Medio in Havanna (1985)



LA BODEGUITA DEL MEDIO, Alt-Havanna

Speisekarte

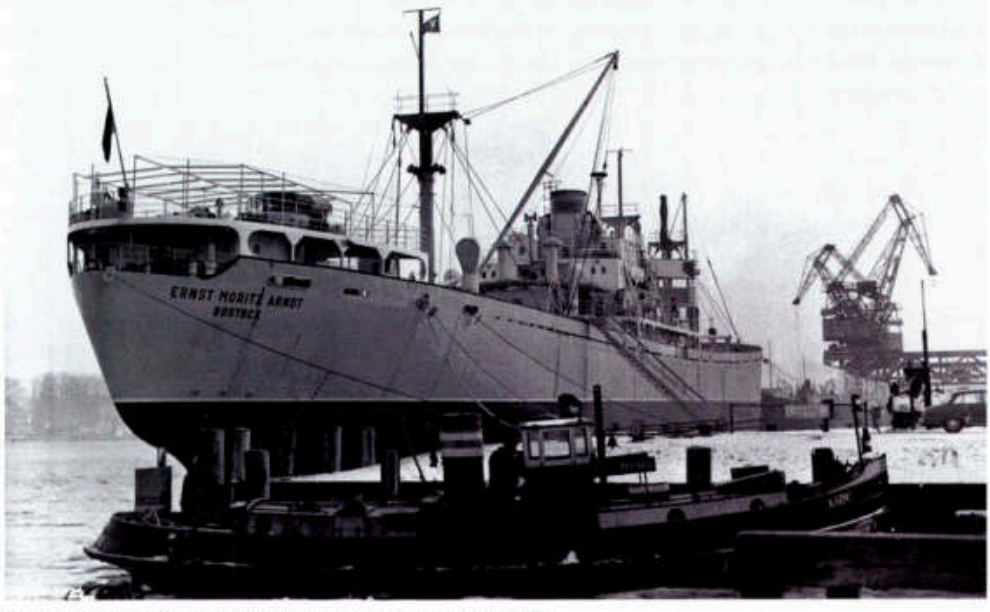
Arroz Blanco	weißer Reis, zerkleinert
Frijoles Negros	schwarze Bohnen, gebacken
Rollo de Puerco	Rolle vom Schwein, vom Tod wiederauferstanden
Masas de Puerco	Boulette vom Schwein, köstlich!
Pierna de puercoasada en su jugo	gebratene Schweinekeule im eigenen Saft
Pollo Cacerola	Huhn aus der Kasserolle, sehr lecker!
Picadillo a la Habanera	Hackmasse in spezieller Soße nach Havanna-Art
Aporreado de Tasajo	Fleischstreifen mit Tomate und Knoblauch
Moros y Cristianos	schwarze Bohnen mit Reis, Mann o Mann
Platanos Chatinos	frittierte Bananen, göttlich!
Yucaconsu Mojo	Yuca-Wurzel gebacken, die wahre Lust
Ensalada de Estancion	Salat je nach Saison, kreolisch dekoriert
Boniatillo	Süßkartoffeln mit Zimt
Bunuelos	Krapfen nach Großmutterart
Dulces en Almibar con Queso	süßer Quark als Nachtisch
Pan y Mantequilla	Butterbrot ohne alles
Cafe Criollo	Kaffee auf kreolisch zum Abschluss

Zur Begleitung: Mojito als Stimmungsaufheller oder Bier, hell und dunkel

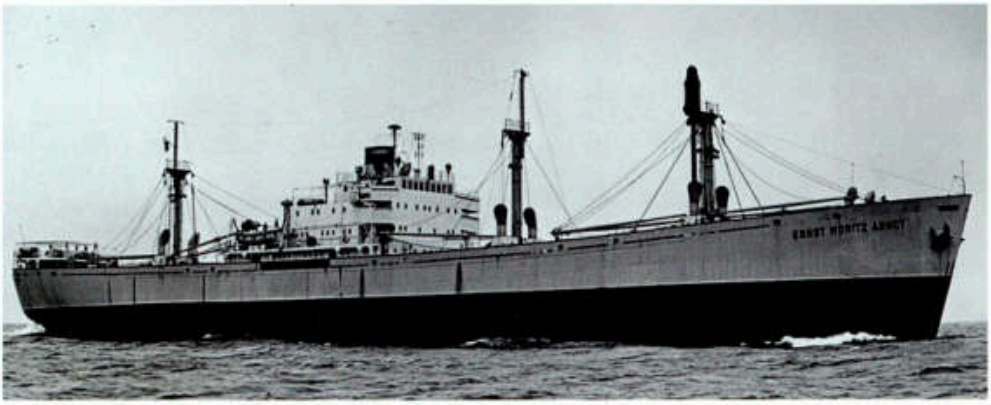
Siegward Wollrath

Landgang in Havanna

1962 lagen wir mit der EMA (DS ERNST MORITZ ARNDT) im Hafen von Havanna. Wir hatten dringend benötigte Krankenhauseinrichtungen nach Kuba gebracht, darunter eine Kiste so groß wie ein halbes Einfamilienhaus. Als wir 1963 wieder in Havanna anlegten, stand diese Kiste immer noch an derselben Stelle wie nach dem Entladen. So dringend schienen diese Krankenhauseinrichtungen nicht gewesen zu sein.
Die Liegezeiten der EMA in Havanna betrugen jedes Mal ungefähr sechs Wochen. Das Schiff musste mit eigenem Geschirr ent- bzw. beladen werden. So verfügten wir über genügend Zeit, durch den illegalen Verkauf von Zigaretten, an jede Menge Pesos zu gelangen.
Eines Abends, nachdem wir unseren Dienst beendet hatten, ging ich mit „Wodka-Böge", Matrose wie ich, an Land, um einmal etwas zu erleben.
Wir strichen zuerst durchs Hafenviertel. Nach einiger Zeit hörten wir aus einem Gebäude laute Stimmen und Gesang. Von weitem sah es aus wie eine Garage. Es entpuppte sich aber als so etwas Ähnliches wie eine Gaststätte. Vor einem hell erleuchteten Tresen gruppierte sich eine Menschenansammlung um einen in der Mitte stehenden Kubaner. Wir steckten unsere Köpfe durch das „Garagentor" und wurden auf Englisch angesprochen: „Do you like a drink?" Da unser Englisch genauso schlecht war wie unser Spanisch, verstanden wir nicht, dass wir eingeladen waren und lehnten zum Bedauern des Redeführers der Gruppe ab. Er ließ es sich aber nicht nehmen, uns persönlich einen guten Abend zu wünschen und überreichte mir seine Visitenkarte, die ich in die Brusttasche meiner Khaki-Uniform steckte. Wir gingen weiter und dieses Intermezzo war bald vergessen.
Nach einiger Zeit kamen wir an eine Nachtbar. Nach dem Inspizieren derselben stellten wir fest: „Hier bleiben wir!" Die Gaststätte, oder besser gesagt Bar, war gut besucht, denn es gab eine Bühne und auf dieser ein buntes Unterhaltungsprogramm. Bei unserem Betreten der Bar versuchte gerade ein Sänger sich beim Publikum beliebt zu machen. Nach Abschluss seines Vortrages wurde dann auch geklatscht. So vergingen die nächsten zwei Stunden.



MS ERNST MORITZ ARNDT im Stadthafen Rostock (04.02.1960)



Die „EMA" einlaufend Warnemünde (02.02.1960)

Zum Abschluss strippte ein südländisches Pärchen mit bunter Garderobe. Am Ende der Vorführung blieb auch der BH der Dame nicht mehr an seinem Platz, was uns beide zum Aufstehen und Klatschen veranlasste. Zu unserem Entsetzen stellten wir fest, das die anwesenden kubanischen Gäste wie versteinert dasaßen und keine Miene verzogen. Uns wurde klar, dass nach der Revolution die Insulaner scheinbar nichts mehr mit den amerikanischen Sitten zu tun haben wollten und froh waren, die Amis von der Insel vertrieben zu haben.
Wir fühlten uns dann auch nicht mehr so recht wohl und beschlossen zu gehen, nicht ohne vorher noch jeder vier Piccolo-Flaschen echt russischen Schampus' zu kaufen. Diese verstauten wir in den Hosentaschen. So zogen wir, nicht mehr ganz nüchtern, Richtung Hafen. Nach einigen Metern stellten wir fest, dass wir keine Zigaretten mehr besaßen. Um der Sache auf den Grund zu gehen, leerten wir unsere Taschen. Da standen dann acht Piccoloflaschen auf dem Fußweg. In diesem Moment näherte sich mit großer Geschwindigkeit ein Jeep der Militärpolizei. Bremsen quietschten, schon stand er neben uns. Vier mit MPis bewaffnete Soldaten sprangen raus und umstellten uns. Ihr Anführer gab schrille Befehle und schrie uns an. Wir sahen uns schon in einem von Castros Gefängnissen sitzen. Da kam mir ein erleuchtender Gedanke. Zwei spanische Wörter fielen mir ein. Ich griff in meine Brusttasche, sagte: „Uno momento", und überreichte ihm die Visitenkarte, ohne zu wissen, welche Wirkung sie auslösen würde. In Sekundenschnelle veränderte sich sein Gesichtsausdruck. Er schaute plötzlich sehr freundlich drein. Er reichte mir die Karte zurück, die ich wieder einsteckte.
Die Soldaten sammelten unsere Piccolos ein, überreichten sie uns und ihr Anführer gebot uns mit freundlicher Geste, im Jeep Platz zu nehmen. Dann ging es in rasender Fahrt Richtung Hafen. Ohne die übliche Kontrolle passierten wir das Hafentor und fuhren direkt bis vor die Gangway. Dort stand die halbe Mannschaft, die auch gerade von Land eingetrudelt war. Sie staunte nicht schlecht über den großen „Bahnhof", der uns zuteil wurde.
Der Offizier sprang aus dem Jeep, öffnete uns die Autotüren, salutierte mit zusammengeknallten Hacken, und dann verschwanden er und seine Truppe wieder aus dem Hafen.
Allgemeines Erstaunen der anderen Besatzungsmitglieder. Wir wussten eigentlich selbst nicht, warum die Sache so eine gute Wendung genommen hatte. Die Aufklärung sollte aber nicht lange auf sich warten lassen.
Der Krach an der Gangway hatte unseren Politoffizier, einen alten Spanienkämpfer, auf den Plan gerufen. Er kannte sich mit der spanischen Sprache aus und nach Besichtigung der Visitenkarte war dann alles klar: Der gute Mann, der sie mir gegeben hatte, war ein hoher Offizier der kubanischen Luftwaffe. Er feierte wahrscheinlich gerade seinen Geburtstag oder ähnliches. Im Nachhinein wurde uns klar, wir hätten den Abend auch auf seine Kosten in guter Stimmung verbringen können.

Norbert Schmidt

Seeunfall des MS GERHART HAUPTMANN in Havanna

Das MS GERHART HAUPTMANN lag am 23. März 1984 auslaufbereit im Fischereihafen Pier 2 von La Habana. Um 13.00 Uhr war totales Landeende gewesen. Das Schiff hatte eine Ladung von 3937,424 t Kartoffeln und 161,198 t Paprika an Bord. Die Besatzung war vollzählig und gesund an Bord. Dem Kapitän waren um 15.46 Uhr alle Bereiche des Schiffes seeklar gemeldet worden. Das Schiff war in allen seinen Teilen see-, reise- und ladungstüchtig. Um 16.30 Uhr war das Schiff ausklariert.
In der Voraussicht des durchzuführenden schwierigen Ablegemanövers wurden am 23. März 1984 vormittags die Stationsoffiziere durch den Kapitän in das zu erwartende Manöver eingewiesen. In der von 12.00 bis 12.30 Uhr durchgeführten Reisebelehrung der Nautischen Offiziere wurde nochmals das Ablegemanöver besprochen, es traten keine Unklarheiten auf. Beim Ablegen waren alle Manöverstationen ordnungsgemäß besetzt. Um 15.53 Uhr am 23. März 1984 war Lotse Frau Perez an Bord. Vor Beginn des Ablegemanövers erfolgte eine eindeutige Absprache zwischen Kapitän und Lotse in englischer Sprache mit Hilfe einer rasch angefertigten Handskizze. Allen Beteiligten war somit klar, dass auf Grund des geringen Platzes ein schwieriges Manöver durchzuführen war.

Es war vorgesehen, das Schiff etwa 8 bis 10 m parallel zur Pier abzutauen und danach das Achterschiff in das Hafenbecken des Fischereihafens zu drehen. Mittels Schlepper, vorn Stb.-Seite fest, und Bb-Vorleine sollte das Vorschiff in dieser Position beim Drehen des Achterschiffes in das Hafenbecken gehalten werden, um so Beschädigungen am Wulstbug des Schiffes zu vermeiden. Das beabsichtigte Manöver wurde den Schlepperkapitänen durch den Lotsen Frau Perez in spanischer Sprache (Landessprache) ausführlich erläutert.
So wie geplant wurde das Ablegemanöver entsprechend der Konzeption eingeleitet und begonnen. Um 17.16 Uhr legte das Schiff ab. Aus unerklärlichen Gründen befolgte der



Blick Richtung Regla, im Vordergrund die 2005 durch den Wirbelsturm KATRINA zerstörte Pier

Achterschlepper „C-25", achtern Mitteklüse fest, vom Zeitpunkt des Erreichens des parallelen Abstandes von rund 9 m an die Weisungen des Kapitäns unexakt oder gar nicht. Die Weisungen wurden von Frau Perez (Lotse) in spanischer Sprache per UKW übermittelt. In dieser Situation drehte zwar das Achterschiff weiter in das Hafenbecken, jedoch näherte sich das Achterschiff dabei ständig der Bordwand des griechischen MS IKERIAN REEFER, Heimathafen Piräus. Gleichzeitig hatte sich durch das Drehen des Schiffes der Wulstbug bis auf wenige Zentimeter der Pier Nr. 2 genähert und war gerade in einer Bewegung von der Pier weg, was durch ein Abfangen des Vorschiffes mittels Vorschlepper SIBONEY IV erreicht worden war.

Diese Bewegung des Vorschiffes ausnutzend, wurde die Maschine auf VL vom Kapitän beordert. Das Maschinenmanöver kam zwar zum Tragen, doch eine leichte Berührung der Bordwand des griechischen MS IKERIAN REEFER um 17.25 Uhr war nicht mehr zu vermeiden. Beide Schiffe kamen nach der leichten Berührung gleich gut frei und das weitere Ablege- bzw. Auslaufmanöver verlief ohne weitere Zwischenfälle.

Ein Versuch, die IKERIAN REEFER auf UKW zu sprechen, verlief ohne Erfolg. Im Verlauf des weiteren Auslaufmanövers wurden auch keine Anrufe des griechischen Schiffes gehört.

Seitens des Kapitäns wurde eine Verbindung mit dem Kapitän des DDR-Motorschiffes BERNHARD BÄSTLEIN, am 23. März 1984 im Hafen von Havanna liegend, per UKW hergestellt und dieser gebeten, SEEREEDER HAVANNA zu informieren. Laut Aussage des Stationsoffiziers und des Bootsmannes haben 2 Besatzungsmitglieder der IKERIAN REEFER, offensichtlich ein Offizier und ein Matrose, durch eindeutige Arm- und Kopfbewegungen zu verstehen gegeben, dass ihrerseits alles in Ordnung ist und keine Beschädigungen aufgetreten seien.

Um 18.00 Uhr verließ Lotse Frau Perez das Schiff und um 18.30 Uhr war die Revierfahrt beendet, die Seereise nach Rostock wurde angetreten.



MS GERHART HAUPTMANN ex KING EGBERT in Rostock (22.09.1979)

Volkmar Gagalon

Mit der alten RIESA auf einer besonderen Reise nach Kuba

MS RIESA, ein Bulkcarrier der Deutfracht/Seereederei Rostock, war in der Regel im Transport von Eisenerz und Apatit eingesetzt. Erze wurden aus Vitoria, Tubarao und Rio de Janeiro in Brasilien und Apatite (Phosphate) vorrangig aus Murmansk in der damaligen Sowjetunion geholt und in Rostock umgeschlagen. Gelöscht wurde im Überseehafen am Liegeplatz 21-23, bekannt als „Schweinepier" aufgrund der Erz- und Apatitschichten an der Pier. Bei trockenem Wetter erreichte man völlig verstaubt das Schiff und bei Regen wurde der Schlamm durch unsere Schuhe gleichmäßig in den Aufbauten verteilt.



MS RIESA (I), ex CASSIOPEIA

Nun sollte unsere nächste Reise eine saubere werden. Es war im Jahre 1970, wir sollten Rohrzucker aus Kuba holen. Aber nicht fein verpackt als Sackware, sondern als Schüttladung. Das bedeutete aber extrem saubere Laderäume, denn schließlich ist Zucker ein Lebensmittel. Dazu wurden die Trinkwassertanks 100%ig gefüllt und der Frischwassererzeuger musste gründlich durchgecheckt werden. Bei dem handelte es sich um eine Neukonstruktion aus Rudisleben bei Erfurt, der aber noch seine Mucken hatte. Der Verdampfungsraum in diesem Erzeuger war etwas zu klein geraten, sodass ab und an ein Salzwassertropfen in die Frischwasserwanne gelangte und der Sensor aufgrund zu hohen Salzgehaltes den Verdampfer abschaltete. Eine Wiederinbetriebnahme dauerte ihre Zeit. Als die beiden großen Laderäume leer waren, wurden mit Raupe und Schiebeschild die Reste zusammengekratzt und in den großen Greifer des Löschkranes geschüttet.
Nun konnte die Reise losgehen. Vorbei an Skagen, durch die Nordsee und den Englischen Kanal erreichten wir die Biskaya. Wir hatten die offene See erreicht, und auf der Brücke und auch im Maschinenraum wurde je eine Arbeitskraft entbehrlich. Jetzt begann die sehr aufwendige Arbeit, die Erzreste und den Erzstaub zu entfernen. Überall in den Ecken und Unterzügen im Laderaum lagerte noch genügend davon. Die Luken wurden aufgefahren und mit einem Feuerlöschstrahl vom Oberdeck aus gereinigt. Das Gleiche geschah im Laderaum



durch die Matrosen im Gummianzug und mit Südwester auf dem Kopf. Die Feuerlöschpumpe im Maschinenraum sowie die Ballastrestlenz-Kolbenpumpen liefen ununterbrochen. Das erzhaltige Wasser lief in die Laderaum-Lenzbrunnen und wurde zum Schluss noch mit großen Besen dahin gekehrt. Es dauerte nicht lange und der Lenzbrunnen war durch die Feststoffe dicht. Also Schrauben lösen, Abdeckung entfernen und dann manuell mit Schaufel und Besen die Reste per Eimer und langer Leine an Deck ziehen. Und das wiederholte sich mehrfach.

So vergingen viele Tage. Die Lukendeckel wurden zugefahren, verkeilt und von außen mit dem Feuerlöschstrahl auf Dichtheit überprüft. Schließlich sollte auf der Ladungsreise kein Seewasser in die Laderäume gelangen. Zum Schluss mussten die Räume mit Frischwasser nachgespült werden; der Zucker sollte am Ende süß und nicht salzig schmecken. Am Endesollte der Frischwassererzeuger zeigen, wozu er fähig war.

Der Wachingenieur musste ständig standby sein, und siehe, das Gerät hat seine Aufgaben erfüllt. Nun brauchten wir ruhige See und viel Sonnenschein, damit die Luken bei geöffneten Deckeln auch trockneten. Wasser in den Unterzügen wurde mit dem Druckluftstrahl weggeblasen, dann mit Schrubber und Aufwischlappen alles trocken gewischt und die Lenzbrunnen mit Gummiplatten dicht gemacht.

So, nun konnte der Ladehafen Cienfuegos im Süden von Kuba näher rücken. Bei Sonnenschein vorbei am Leuchtturm von Punta Caoba liefen wir in die Bucht von Cienfuegos ein. MS CALBE von unserem Flottenbereich kam uns voll abgeladen mit Zucker entgegen. Die Ladepier war also frei und wir hätten gleich anlegen können. Aber weit gefehlt. Erst Anker



werfen und die kubanische Hygiene-Kommission empfangen. Und die stellte nach der Laderaum-Kontrolle fest: Ergebnis nicht zufriedenstellend, also nachreinigen. Ein Schock für uns, wie sollte das funktionieren? Wieder mit Wasser rumspritzen, die verschlossenen Lenzbrunnen wieder öffnen, anschließend bei geöffneten Luken alles wieder trocknen. Dazu braucht man Tage.

Ich weiß nicht, wie sich Kapitän und Ladungsoffizier mit den Behörden geeinigt haben. Bakschisch gibt es doch nur im Suezkanal und anderen Häfen, aber doch nicht im sozialistischen Kuba. Wir gingen jedenfalls am nächsten Tag an die Schütte ohne einen Tropfen Wasser verschwendet zu haben.



Als das Schiff fest war, „Feuer aus" und ich an Deck kam, wurden meine Augen immer größer. Ich sah eine moderne Verladepier mit zwei japanischen Schütten. Die Verlade-Technologie war Spitze. Ich glaube, wir hätten innerhalb eines Tages bis einschließlich Lukensüll „Voll Schiff" sein können. Es dauerte dann doch etwas länger. Während dieser Zeit entpuppten sich der Chief Mate und einige seiner Matrosen als wahre Künstler. Wie an der Molenwand in Ponta Delgada auf der portugiesischen Azoreninsel Sao Miguel haben sich auch in Cienfuegos die Schiffe auf der Pier verewigt. Eine schöne Geste, die auch im kubanischen Hafen das Umfeld verschönerte.



Das Schiff war nun bis „Oberkante Unterlippe" mit kubanischem Rohrzucker gefüllt, die Maschine seeklar gemacht und es konnte wieder losgehen. Aber es passierte nichts, obwohl die Maschine auf „Zurück" lief. Wir lagen fest im Schlamm. Also wieder zwei Leinen an Land auf den Poller, an Bord auf den Spillkopf und mit Maschinenunterstützung auf zum zweiten Versuch. Nachdem wir dann noch einen Schlepper angefordert hatten, klappte es endlich beim dritten Versuch. Beim Festsitzen eines Schiffes auf Grund ist die Klasse des Schiffes weg. Die Klassifizierungsgesellschaft fordert dann eine Unterwasserkontrolle des Schiffsbodens.



Grafittimalerei auf der Pier von Cienfuegos

Also raus auf Innenreede und Anker werfen. Der Zimmermann peilte alle Ballastwassertanks, kein Wassereinbruch. Anschließend kam eine Barkasse längsseits mit einem Taucher

an Bord. Der sah aber alles andere alsdazu befähigt aus. Ausgerüstet mit Schwimmflossen, Taucherbrille und Schnorchel (ABC-Ausrüstung), eine wasserdichte Taschenlampe in der Hand, wollte er in neun Meter Tiefe den 21 Meter breiten Schiffsboden untersuchen. Uns allen war eigentlich klar, dass es sich hier nur um eine Augenwischerei handeln konnte. Wer weiß, ob dieser Mann überhaupt den Schiffsboden erreicht hat und auch noch darunter entlang geschwommen ist. So vertrauenswürdig sah er wirklich nicht aus. Jedenfalls wurde das Ergebnis der Untersuchung positiv bewertet. Wir bekamen ein Zertifikat, die Klasse des Schiffes zur Weiterfahrt war wieder hergestellt, wer auch immer den Kopf dafür hergehalten hat. Der Kapitän war zufrieden, der Anker konnte gelichtet werden.

Die Heimreise verlief eigentlich unproblematisch. Wir hatten relativ hohen Wellengang von Backbord achtern. Aufgrund des hohen Schwerpunktes bei dem vollbeladenen Schiff war der Krängungswinkel entsprechend groß. Man empfand das aber nicht so, da die Rollperioden zeitlich gesehen sehr lang waren. Der Differenzialanteil des Ruderpiloten wurde zugeschaltet und damit das Gieren des Schiffes in Grenzen gehalten. Ich habe bei diesem Wetter sogar im Fotolabor Bilder entwickelt. Die Schalen von Entwickler und Fixierbad wurden einfach in größere gestellt und bei Notwendigkeit die Flüssigkeit wieder zurück gegossen. In der Nordsee angekommen erreichte uns die nächste Überraschung.
Das Schiff sollte nicht wie vorgesehen nach Rostock zum Löschen der Ladung gehen, sondern nach Stettin. Wahrscheinlich war das Bereitstellen der Güterwagen aufgrund der Erfahrungen mit dem vor uns beladenem MS CALBE zum Problem geworden. Also mussten bereits getroffene Hafenvorbereitungen wieder geändert werden. Besatzungsmitglieder, die zum Hafenurlaub sonst bereits von Warnemünde Reede aus einen verlängerten Heimaturlaub antreten sollten, mussten nun mit dem Bus von der polnischen Seite abgeholt werden. Ebenso konnten Ehefrauen auf diesem Wege mit an Bord gebracht werden. Nach dem Löschen der Ladung sollte das Schiff zur Ausrüstung und zum Bunkern von Brennstoffen sowieso Rostock anlaufen, also kein Problem.
Da aber der Tiefgang unseres Schiffes für Stettin zu groß war, wurden wir in Swinemünde geleichtert. Wir lagen an der Schüttgutpier direkt neben dem berühmten Leuchtturm. Nach ein oder zwei Tagen ging es durch den Kanal „Kaiserfahrt" Richtung Stettin. Vom Liegeplatz dort hatte man einen Blick auf die Kohle-Entladeeinrichtung des Hafens. Hier wurden die Waggons auf den Kopf gedreht und schon waren sie leer. Und diese mit Kohle verschmutzten Waggons wurden direkt vor unser Schiff verholt. Uns sollte es die Sprache verschlagen. In diese dreckigen Waggons wurde unsere Lebensmittel-Ladung geschüttet. Wir hatten die Laderäume aufs peinlichste gereinigt, hatten dafür gesorgt, dass die Ladung in gutem Zustand übers Meer transportiert wurde.
Wir haben sogar auf der Heimreise unseren Kaffee und den Tee mit diesem Rohrzucker gesüßt, das ergab mal eine andere Geschmacksrichtung. Und nun das. Später hat man uns erklärt, dass dieser Rohrzucker zur Produktion von Sprengstoffen in der Tschechoslowakei benötigt wird. Wozu dann dieser Reinigungsaufwand auf unserem Schiff? War die Ladung ursprünglich für Abnehmer in der DDR vorgesehen, wo es doch auf Reinigung ankam? Gab es Schwierigkeiten bei der Abnahme dieser großen Zuckermenge? Vielleicht war das der Grund, dass die gesamte Ladung an die Tschechoslowakei weitergereicht worden ist. Wir haben ihn nie erfahren.

Nach Löschende ging das Schiff nach Rostock, wurde bebunkert und mit Verbrauchsmaterialien und Proviant ausgerüstet. Die restlichen in allen Ecken und Unterzügen versteckten Zuckerreste wurden per Feuerlöschschlauch aus den Laderäumen entfernt und das Schiff war wieder bereit für eine staubige Erz- oder Apatitladung.

Michael Lüders

Das Leberwurstbrötchen

Zu Zeiten des Arbeiter- und Bauernstaates haben in meiner Familie Dinge aus dem „Westen" keine Rolle gespielt. Wir hatten weder Verwandte noch Bekannte im NSW (nichtsozialistischen Wirtschaftsgebiet), selbst in unserem großen Freundeskreis gab es kaum Kontakte zu Menschen hinter dem eisernen Vorhang. Im TV bei ARD und dem Zweiten rollte alles noch schwarz/weiß in unsere Stuben. Uns ging es gut. Auch diese Kanäle waren nur ein Bestandteil unseres schönen Lebens, mehr nicht.

Meine erste Reise ging im August 1985 mit dem MS SCHWARZBURG nach Kiel in die Werft. Es wäre gelogen, würde ich behaupten, ich hätte nicht tief beeindruckt bei bestem Sonnenscheinwetter den „Westen" erkundet. Die Stadt des Schwermaschinenbaus Magdeburg war bis dahin mein Ausrückebereich. Dort sah es im Stadtgebiet viel zu oft aus wie in der großen, düsteren und grauen Montagehalle des VEB TAKRAF „7. Oktober". Trotzdem liebte ich dieses Nest sehr, weil dort bin ich geboren worden „so wie ins Wasser fiel der Stein" (Gundermann).
Mit kaum Geld in der Hand habe ich Kiel erkundet. So schnell konnte ich gar nicht weggucken, bis mich der Überfluss an Angeboten gefesselt hat. Habe in den parkenden Autos die Tachos gemustert, wie schnell denn das gute Teil fahren könnte. Bin in den Kaufhallen die Regale abgeschritten, um mir nur alle Artikel anzusehen. Konnte der Anziehungskraft der Warenhäuser nicht widerstehen. Dabei hatte ich wohl ständig Nina Hagens „Alles so schön bunt hier" im Kopf. Egal, Kiel war irgendwie schön, aber mehr nicht. Der Westen war eben anders, ganz anders. Der erste Realeindruck hat bei weitem nicht gereicht, um auf feuchte Gedanken zu kommen. Ich kam immer pünktlich an Bord und ins graue Magdeburg zurück.

Das überquellende Angebot an Klamotten und Platten im westlichen Europa hat natürlich mein Kaufverhalten massiv beeinflusst. Die ersten Jeans erstand ich relativ preiswert in einem der Montana-Läden. Die erste LEVI'S später war hoffentlich „echt", da teuer und im Internationalen Basar im Rostocker Überseehafen gekauft.
Meine ersten Platten: Udos „Daumen in den Wind", Herberts „Bochum" und Deep Purples „Perfect Strangers". Es sollten noch so viele dazukommen, Jeans und Platten, eine Mission. Nach Werft und Südamerika und Persischer Golf und Vietnam kam auf der MATTHIAS THESEN während einer Rückreise die für viele Besatzungsmitglieder ernüchternde Info in den Kammern an: Es folgt eine Kuba-Reise, möglicherweise danach eine weitere. Die Reaktion der seemännischen Familie an Bord lief darauf hinaus: Keine Jeans, keine Platten, ödes Dahingleiten zwischen leeren Regalreihen, wenn es sie überhaupt gab. Natürlich enttäuschte mich infolge meines Kaufrausches das neue Ziel. Meine Plattenliste war lang, die kleinen Wunschzettel der Familie zu Haus auch. Kuba? Politisch stehe ich bis heute hinter dieser „gallischen" Insel mit fast direktem Sichtkontakt zum kapitalistischsten Land im kapitalistischen System überhaupt – wobei China da mittlerweile locker mithalten kann. Aber dort gab es kein WOM (WOM war nach der politischen Wende ein dominantes Platten-, Filme- und Bücherkaufhaus mit vielen Filialen und zum Teil seltenen Produkten), kein Karstadt und Zweite-Hand-Plattenläden waren auch eher sehr selten. Vergeudete Zeit – dachte ich im Ernst. Allerding kam das Absteigen von der MATTHIAS THESEN nie in Frage. Mein erstes richtiges Brotschiff und das Bordkollektiv bedeuteten Familie für mich.
Was soll ich sagen – die zwei Kuba-Reisen auf der THESEN sind mir heute mit die schönsten meiner Fahrenszeit. Ich stritt mich gerne mit jedem rum, wir konnten diskutieren bis die

Fetzen flogen – es war eine tolle Zeit! Nicht nur die Insel ist unbeschreiblich schön, obgleich Moa an Bitterfeld erinnerte. Die Menschen haben bei mir einen so entspannten, von Genuss geprägten Eindruck hinterlassen, den ich in Magdeburg weder vor noch nach der politischen Wende nur ansatzweise in der Bevölkerung erlebt habe. Dort im seltensten Falle irgendwie laut, aggressiv, hektisch, stressig. Nie bekam ich das Gefühl von Angst, wenn ich mich mit dem Rad an Land unterwegs befand. Auf Augenhöhe mit den Stauern auf dem Schiff und auch an Land, wenn private Treffen neben den offiziellen Veranstaltungen angesagt waren. Hat das schon jemand in Hamburg oder Bremen erlebt? Vor allem in und nach den Wendewirren? Natürlich gab es dort einen völlig anderen Lebensstandard, als wir ihn selber in unserer kleinen DDR als „normal" erlebt haben. Wir Deutschen sind eh Spezialisten in Sachen sozialer Einstufungen im Ausland. Alles, was unserer üblichen Lebensqualität nicht das Wasser reichen kann, gilt als arm. Egal. Die Zeiten auf dieser Insel gehören zu den schönsten in meinem Leben.

Meine Familie hat Kuba später besucht. Die Insel und die Menschen haben auch bei ihr einen sehr guten und tiefen Eindruck hinterlassen. Eine tolle Erfahrung für die drei Ladys. Und wir haben WOM bzw. Karstadt zu keinem Zeitpunkt vermisst.

Worauf wollte ich eigentlich hinaus? Auf meine dritte Kuba-Reise 1989 mit der NIENBURG. Es handelte sich bei dieser Reise nur um eine kurze Vorstellung auf diesem Schiff. Ein Teil der Stammbesatzung hat diese kurze Tour genutzt, um endlich Urlaub machen zu können bzw. freie Tage abzugelten. Und ganz sicher ist zu vermuten, es existierte eine klasse Stammbesatzung auf der NIENBURG. Den „Gästen" wurde es nur zu oft mitgeteilt, dass sie Gäste lediglich für diese eine Fahrt sind, beginnend vom ersten Tag an. Nicht sehr schön, aber auch nicht schlimm. So haben sich mit den Wochen zwei Gruppen gebildet: Stamm und Gäste.

Soweit ich mich erinnern kann, haben wir im August 89 in Matanzas Zucker geladen, viel Zucker. Die Liegezeit dehnte sich verhältnismäßig lange aus und lohnte eine Umstellung auf Hafenwache 0-8. Ich bin mit Martin zusammen Wache gegangen. Ebenfalls ein echter Magdeburger und ein feiner Mensch. Martin und ich hatten an einem der Tage nach unserer arbeitsintensiven 0-8 Großes vor: Vollbepackt mit Decke, Badezeug und Vollverpflegung wollten wir am 24. August mit dem Bus eine Spritztour nach Varadero unternehmen. Abgesegnet vom Chief Mate und abgemeldet beim Bootsmann sind wir nach dem Frühstück an Bord aufgebrochen.



Bahnhof Matanzas

Erkennbar müde, aber aufgeregt, bester Laune, leicht erheitert vom kurzen Blitzfrühschoppen ließ uns der kubanische Zollmitarbeiter am Hafentor nicht so einfach passieren, erst nach Sichtung der Dokumente und Überprüfung des Inhaltes unserer Rucksäcke. Eigentlich alles kein Problem, weil Routine, und er machte einfach nur seinen Job. Und den richtig gut. Jedes Brotpäckchen musste ausgepackt werden und wurde auf den Belag kontrolliert. Natürlich kannte ich die zoll- und veterinärhygienischen Bestimmungen der Republik Kuba und denke, dass die mit Arbeit ausgelastete 0-8 Wache ihren Anteil daran hatte, dass sich ein, in Klammern: ein, Leberwurstbrötchen unter meine restlichen Butter- und Marmeladenbrötchen schummelte. Ich hab's verdöst und der Zöllner hat's entdeckt. Zu unserer Überraschung wurde nur dieses Brötchen eingezogen, dann konnten wir losdüsen. Mit dem Bus

ging es rund 40 km über die Via Blanca nach Varadero. Allein die Fahrt entlang der Küste - ein Traum! Die Halbinsel, die wir wie Detektive abgegrast haben, der phänomenale Strand, die edlen Rumgetränke, die Ladys... Wir waren jung und völlig überfordert, gleichwohl ein geniales Erlebnis für uns. Abends ging es kojenreif über die Via Blanca zurück zum Schiff.



Willkommen in Varadero

Was dann am Hafentor folgte, bedeutete für uns großes Kino. Ich wurde von Martin isoliert, in einen Raum geführt, und die Schulterstücke der Zöllner, die dann im Minutentakt den Raum betraten, wurden immer größer und schwerer. Eine filigrane Leibesvisitation, für die ich auf St. Pauli locker 50 DM hätte bezahlen müssen, folgte. Alle Taschen, Umschläge, Nähte meiner Sachen und meines Gepäckes wurden gezielt untersucht. Als dann noch fünf auf dem Landgangsschein nicht deklarierte Peso gefunden wurden, war Polen offen. Wir hatten das schon immer etwas lockerer gesehen, aber niemand dort hat uns geglaubt, dass die Peso noch ein Rest von dem im vorherigen Hafen Nuevitas aufgenommenen Geld waren. Schmuggel, Schwarzmarkt, organisierte Ein-Mann-Kriminalität hieß der Vorwurf. Nicht schön, sag ich euch. Die Befragung mit einem sehr gut Deutsch sprechenden Mitarbeiter des Zolls, der tatsächlich seine Ausbildung in der DDR vervollständigt hatte, fand im größeren Rahmen statt: Die halbe Schiffsführung der NIENBURG komplettierte die Runde. Peinlich und nicht so angenehm, derart in den Mittelpunkt gerückt zu werden. Das eine Leberwurstbrötchen und die fünf Peso lagen als Beweis auf dem Tisch.



Strand von Varadero

Die Steigerung von „schlimm" zu „schlimmer" folgte auf dem Fuße. Unser Funker hatte Tage vorher eine komplizierte Fingerverletzung erlitten und musste nach Haus fliegen. Die vorher eilig stattfindende Ausgabe der Landgangsscheine habe ich verpasst, ignoriert, vergessen. Die Offiziere standen unter Stress, und der kluge Matrose vertraute auf pragmatische Lösungen. Wir haben uns immer mal beim Landgang in Kuba mit den Landgangsscheinen anderer Kollegen ausgeholfen, weil es bis dato stets gutging. Als mich dann der Kapitän mit einem anderen Namen ansprach, als bisher den Behörden bekannt, weil auf meinem Landgangsschein vermerkt und in den Protokollen manifestiert, war Schluss mit lustig und das auf ganzer Linie. Die Zöllner hielten mich jetzt für einen engen Verwandten von Al Capone und wollten alles wissen, ALLES. Keine Lügen mehr, nur noch die Wahrheit – und Namen, NAMEN! Der „Alte" blieb ganz ruhig und souverän. Gleichwohl konnte nicht übersehen werden, dass er in Kürze ex- oder implodieren würde. Und ich mittendrin, müde und völlig überfordert, nun schon zum zweiten Mal an diesem Tag.

Soweit ich mich erinnern kann, wurde ich zum Schiff begleitet und der Kapitän blieb für weitere Gespräche und Verhandlungen auf der Zollstation zurück. Das Gespräch am nächsten Tag beim Kapitän war kurz und nicht sehr schön. Ich weiß nicht, in welcher Form die Verhandlungen an Land am Vorabend verliefen, ich kann mir aber sehr gut vorstellen, dass

sämtliches diplomatisches Geschick notwendig wurde, um mich da einigermaßen heile aus der Misere rauszuziehen. Der Kapitän musste 200 Peso (576,00 Mark) Strafgebühr leisten und versichern, dass die notwendigen bord- und reedereiinternen Maßnahmen durchgeführt werden. Als erstes griff ein Landgangsverbot.
Schon einen Tag nach dem Vorfall erfolgte die Ankündigung der Einleitung eines Disziplinarverfahrens, welches dann am 26. August durchgeführt wurde. Zu den Anwesenden gehörten der Kapitän, der Leitende Technische Offizier, der Chief Mate, der Leiter der Schiffsgewerkschaft und der Politoffizier. Und der Angeklagte. Ich konnte den Verlauf des Geschehens nur aus meiner naiven Sicht beschreiben, dass alles einfach unüberlegt und ohne irgendeine böse Absicht ablief. Dumm gelaufen und dann auch noch schief gegangen. Wir befanden uns aber schließlich im Freundesland. Erst bei der Durchführung des Verfahrens wurde mir bewusst, was ich da ausgelöst haben muss. Ein Leberwurstbrötchen, fünf Peso, falscher Landgangsschein – selbst in der Summe bedeutete das für mich immer noch keinen Weltuntergang, der aber daraus gemacht wurde. Ich habe gut einstecken dürfen. Der dann ausgesprochene Verweis war fast logisch und erst der Anfang.
Im Protokoll des Disziplinarverfahrens vom 26. August 1989 gegen Gen. Lueders, Michael ist zu lesen: „Am 24.08.89 begaben sich Gen. Lueders und sein Kollegen Gen. L. in Matanzas an Land, um einen Tagesausflug zu unternehmen. Als Verpflegung fuehrten sie einige mit Wurst belegte Broetchen mit sich. Diese wurden am Hafentor von den Zollbehörden sichergestellt und an die Veterinaerhygiene Behoerde uebergeben. Aus diesem Vorfall resultierend, wurde der VEB DSR mit der Zahlung einer Strafgebuehr von 200,- Pesos beauflagt.
Weiterhin wurden bei der Rueckkehr der beiden Genossen im Gepaeck des Gen. Lueders fuenf, nicht einklarierte, Pesos festgestellt. Da Gen. Lueders ausserdem noch mit einem fremden Landgangsticket unterwegs war und den Besitzer dieses Landgangsscheines nicht auch noch in diese Angelegenheit verwickeln wollte, veranlasste er den Gen. L. das Untersuchungsprotokoll zu unterschreiben. (..) Gen. Lueders sah sein Fehlverhalten ein, welches er nicht vorsaetzlich, sondern durch leichtsinnige, oberflaechliche Auslegung der gesetzlichen Bestimmungen ausgelöst hat. Damit er in Zukunft dieser Seite seiner Arbeitspflichten mehr Beachtung schenkt, wird ihm als Erziehungsmassnahme ein V E R W E I S ausgesprochen."

Am 6. September setzte sich in einer öffentlichen Beratung die Konfliktkommission mit der Problematik auseinander. Diesmal befand sich auch Martin mit im Boot.
Ich konnte den Verlauf nur aus meiner naiven Sicht beschreiben, dass es einfach unüberlegt und ohne irgendeine böse Absicht ablief. Dumm gelaufen und dann auch noch schief gegangen. Wir befanden uns aber schließlich im Freundesland.
Stimmt, hatte ich oben schon so beschrieben. Der Ablauf der Verhandlung wiederholte sich wie beim Disziplinarverfahren. Nicht schön. Martin und ich mussten je die Hälfte des entstandenen materiellen Schadens ersetzen. Aber das ging in Ordnung. Am 15. September 1989 erfolgte meine Einzahlung von 288,00 Mark in der Hauptkasse der Reederei.

Ohne das Datum festgehalten zu haben folgten nach der Verhandlung vor der Konfliktkommission die mündlichen Stellungnahmen im Rahmen der FDJ- und Parteiversammlungen.
Ich konnte den Verlauf nur aus meiner naiven Sicht beschreiben, dass es einfach unüberlegt ... usw. Und täglich grüßt das Murmeltier.
Glaubt es oder lasst es sein: Ich war einsichtig, trug die Schuld und nahm diesen sonderbaren Verlauf der Konsequenzen wie ein Mann. Wie ein Seemann. Die Eigendynamik, welche die Sache mit der Zeit bekam, war für mich irgendwann nicht mehr nachvollziehbar. Vielleicht wäre es auf meinem Brotschiff anders gewesen? Vielleicht. Aber was erwartet mich in Rostock?

Nach Einlaufen Rostock am 15. September 1989 bekam ich einen Brief, adressiert an meine Heimatadresse in Magdeburg: „Sie werden um Vorsprache in die Kaderabteilung, Haus der DSR, Zimmer 238 gebeten.
Mit sozialistischem Gruß
S.
Abt.-Ltr. Kader."

Das war's, dachte ich, Seefahrt ade. Der nächste 0:30-Zug nach Rostock gehörte mir.
Der Verlauf dieses ganzen Dramas auf der NIENBURG hatte mich geläutert. Nichts mehr mit ... aus meiner naiven Sicht ... einfach unüberlegt und ohne irgendeine böse Absicht ...
Ich war hochgradig sauer, enttäuscht und hatte Schiss, meinen Sichtvermerk zu verlieren. Herr S. nahm es entspannt und hat mir zugehört. Es ging um ein Leberwurstbrötchen, um fünf Peso und einen geborgten Landgangsschein im Freundesland, um nicht mehr und natürlich um nicht weniger. Es folgten diverse Aussprachen, Verfahren, öffentliche Vorführungen, Landgangsverbot, Verweis, Geldzahlung. Dazu Reue und tonnenweise schlechtes Gewissen. Es sollte endlich reichen. Herr S. war sehr nett und hat mich ohne weitere Informationen verabschiedet.
Meine Verunsicherung war riesig. Ich stellte mich auf weitere Post ein, die aber zum Glück nicht kam. Am 15. Januar 1990 bin ich auf die BLANKENBURG aufgestiegen. Es folgten noch zwei geniale Reisen bis zum bitteren Ende.

Christian Lange

Deutsche Ingenieure – gute Ingenieure

1966 ereignete sich auf einer Indienreise mit MS ERFURT auf der Fahrt von Aden nach Bombay ein Maschinenschaden. Der Turbolader der Backbord II Hauptmaschine hatte einen Lagerschaden und der Läufer sich dadurch gesenkt – es quietschte fürchterlich. Alle Maschinen wurden sofort auf niedrigere Drehzahl heruntergefahren und die Backbord II außer Betrieb genommen. So schipperten wir mit verminderter Geschwindigkeit nach Bombay. Wir hätten uns auch so nicht beeilen müssen, denn dort lagen wir elf Tage erst einmal auf Reede. Der Turbolader-Schaden wurde nach Rostock gemeldet mit der „Forderung" nach einem neuen Läufer. Und siehe da, die Antwort kam: „Läufer wird via Moskau nach Bombay geschickt."

Während der Liegezeit im Hafen führten wir dann die Reparatur des Turboladers mit dem Wechsel des Läufers durch – kein leichtes Unterfangen. Zur Erhaltung der Klasse musste die Abnahme der Reparatur durch einen Gutachter von Lloyd's Register of Shipping erfolgen. Der „gute Mann" – ein Engländer – machte sich wenig Arbeit. Er setzte sich auf einen Drehsessel am Fahrstand und rauchte eine Zigarre! Obwohl im Maschinenraum ein strenges Rauchverbot herrschte, wollten wir ihn nicht verärgern. (Der Storekeeper befand sich für den Notfall mit einem Feuerlöscher in der Nähe.) Wir starteten die Backbord II und der Turbolader wurde auf verschiedenen Drehzahlen gefahren. Wir Ings kontrollierten alles, auch mit dem Stethoskop. Der Gutachter winkte dann ab und sagte: „Right". Seine Prüfung war abgeschlossen. Weiter meinte er: „Wenn deutsche Ingenieure eine Reparatur durchführen, kann man sich darauf verlassen, dass alles okay ist." Was für eine überzeugende Einstellung!

Jürgen Rokosch

Lehrlingsjahre

Wer das Glück besitzt, auf sein Leben vor 50 Jahre zurückschauen zu dürfen, erinnert sich vermutlich nicht mehr an alle Einzelheiten aus dieser Zeit. So kann auch dieser Exkurs in die 1970er nur Streiflichter aus jenen Tagen abbilden, als Jungs im Alter von 16/17 Jahren die Welt kennenlernen wollten und sich darum für den Beruf des Seemannes an Bord eines Handelsschiffes entschieden. Und so könnte sich mancher Leser im Folgenden wiederfinden, gehören die beiden Jahre dieser Lehrzeit doch zum Prägenden für das ganze restliche Leben, und die Erinnerungen daran bleiben bei vielen für immer lebendig.

Das erste Lehrjahr

Aufgewachsen bin ich am Rand von Cottbus als eines von fünf Kindern. Kein großes Wasser, kein Meer, kein Ozean ringsum. Dafür ein Schwimmbad mit 50 Meter-Bahn und 10 Meter-Sprungturm in der Stadt. Ein kleiner See mit dem Namen „Schacht" in der Nähe unseres Hauses und die Spree, die durch Cottbus fließt, das war's auch schon. Trotzdem übte Wasser schon immer eine Faszination auf mich aus.

Aber zuerst kam die Schule. Ich besuchte die 3. POS in Cottbus. Wie allgemein üblich machte auch ich mir Gedanken darüber, was ich wohl nach der Schulzeit beginnen sollte. Welchen Beruf will ich ergreifen, wie wird das spätere Arbeitsleben aussehen? Die meisten Jungs aus meiner Klasse wollten den Beruf eines KFZ-Schlossers erlernen, während bei den Mädels der Job eines Frisörs ganz oben auf der Liste stand. Dadurch, dass sich in Cottbus ein RAW (Reichsbahn Ausbesserung Werk) befand und wir hier in der Schulzeit die Fächer ESP (Einführung in die sozialistische Produktion) und PA (Produktive Arbeit) belegten, wollte auch ein Teil meiner Klassenkameraden dort arbeiten. Aber lag das alles auch in meinem Interesse? Jeden Tag mit einer Stullen-Büchse unter dem Arm zur Arbeit gehen und dann wieder am Nachmittag zurück ins traute Heim? Aber was wollte ich später tatsächlich einmal machen? Die Fernsehserie „Zur See", die mich hätte inspirieren können, wurde erstmalig 1977 ausgestrahlt.



Der Autor in seiner neuen Heimat

Rückblickend ist mir nicht mehr wirklich bewusst, was bei mir den Wunsch zur See zu fahren auslöste. Vermutlich brachten die zu dieser Zeit üblichen Anzeigen der Deutschen Seereederei in den verschiedenen Tageszeitungen den Stein ins Rollen. Zuerst sprach ich mit meinen Eltern über diesen Berufswunsch. Die Antwort meiner Mutter ist mir wortwörtlich bis heute im Gedächtnis geblieben: „Erlerne erst mal einen vernünftigen Beruf, zur See fahren kannst du immer noch." Diese Antwort machte mich nicht gerade glücklich. Aber ich dachte, es ist mein Leben und ich allein muss damit zurechtkommen. Also bewarb ich mich, wie zu dieser Zeit üblich, mit dem Zeugnis der 8. Klasse bei der DSR.

Bald kam auch eine Antwort, welche weder besonders positiv noch negativ klang. Ich solle zuerst meine schulischen Leistungen verbessern, nach Möglichkeit auch die englische Sprache erlernen (mit dem Pflichtfach Russisch hatte ich schon immer meine Schwierigkeiten) und eine Mitgliedschaft in der Gesellschaft für Sport und Technik (GST) wäre auch

nicht schlecht. Man werde meine Bewerbung mit dem Halbjahreszeugnis der 10. Klasse erneut prüfen.
Da ich mich nun entschieden hatte, diesen Beruf eines Vollmatrosen der Handelsschifffahrt zu erlernen, setzte ich auch meine Prioritäten neu. Meine schulischen Leistungen wurden verbessert. Ich besuchte am Abend einen Englisch-Kurs. In der DDR hieß diese Weiterbildung wohl Abendschule, ich bin mir aber nicht mehr sicher, und ich trat in die GST, Sektion Seesport, in Cottbus ein. Bald merkte ich, hier fühlte ich mich wohl.
Nach dem gesellschaftlichen Umbruch wurde die GST von vielen verdammt, besonders von Leuten, welche die GST nur vom Hörensagen kannten. Ja, es ging auch um Wehrerziehung. Die von manchen gewünschte Erziehung der Kinder von heute an deutschen Schulen zur Kriegs- statt Schultüchtigkeit ist allerdings noch eine ganz andere Nummer. 1989 gingen die Menschen auf die Straße, weil sie sagten: „Schlimmer darf es nicht kommen." Und siehe, es kam schlimmer. (Eingedenk der Aussagen im Europa-Wahlkampf 2024 im Stile der DDR-Propaganda: „Der Frieden muss bewaffnet sein." – Redaktion)

Mir hat die Beschäftigung hier auf jeden Fall sehr viel Spaß bereitet. Ich konnte eine Menge lernen, was mir später in meinem Beruf zugute kam, angefangen bei den seemännischen Begriffen. So wusste ich schon vor meinem ersten Schritt an Deck, was eine Pütz oder ein Feutel sind. Das ging weiter über die Begriffe Backbord, Steuerbord, vorn und achtern, Lichterführung und vieles andere mehr. Die Grundlagen der Navigation wurden uns beigebracht, aber auch Morsezeichen und das „Winken" mit Flaggen gehörten zum Programm. Den meisten Spaß machte mir die Knotenbahn. Hier galt es, in kürzester Zeit zehn vorgegebene seemännische Gebrauchsknoten in bestimmter Reihenfolge zu fertigen. Das waren: Achtknoten, Kreuzknoten, Palstek, Stopperstek, Slipstek, Webleinstek, Zimmermannsstek, Roringstek, Rundtörn mit zwei halben Schlägen und doppelter Schotstek. Die besten Zeiten dafür lagen weit unter einer Minute. Diese Knoten machten wir aus Spaß teilweise auch mit verbundenen Augen. Bis heute kann ich die Knoten im Schlaf und werde sie auch nie wieder vergessen.



Ausbildungsklasse VM 17

Neben Laufen, Schwimmen und Wurfleinenwerfen gehörte zum Seesportmehrkampf der GST natürlich auch das Kutterrudern und Kuttersegeln mit einem ZK10. Unser GST-Stützpunkt lag in Goyatz am Schwielochsee.
Zusätzlich nutzten wir einen weiteren kleinen Stützpunkt am Senftenberger Stausee mit einem alten ZK6, den wir überwiegend segelten, und einer Segeljolle „Pirat". Hier verbrachte ich ab der 8. Klasse den größten Teil meiner Freizeit. In den Sommermonaten waren wir jedes Wochenende am Wasser, segelten, ruderten, schwammen und unternahmen viel miteinander. Ich absolvierte hier die Ausbildungsstufe B, die zum selbständigen Führen von Dingis, Segelkuttern und Segelbooten bis 20 Quadratmeter Segelfläche auf Binnengewässer und Seewasserstraßen berechtigte. Auch andere aus diesem Kreis fanden einen beruflichen Einstieg bei der DSR, während die heutige Jugend nur noch am Smartphone daddeln kann. Nachdem ich der DSR im Januar 1974 mein Halbjahreszeugnis der 10. Klasse, den Nachweis meines Englisch-Lehrganges und meine Ausbildungsstufe bei der GST zugesandt hatte, traf auch bald danach mein Ausbildungsvertrag ein. Vorher musste ich mich noch einer Seetauglichkeitsuntersuchung unterziehen. Diese wurde beim Medizinischen Dienst der Deutschen Reichsbahn in Cottbus durchgeführt. Somit ging mein Berufswunsch in Erfüllung.



Im Lehrlingswohnheim, in der Mitte der Autor

Das erste halbe Lehrjahr würden wir in der Betriebsberufsschule in Marienehe absolvieren, das zweite halbe Lehrjahr auf dem MS GEORG BÜCHNER und das zweite gesamte Lehrjahr auf einem Schiff der DSR, so hieß es. Als „Lehrlingsentgelt" standen uns im ersten Lehrjahr 100 Mark der DDR und im zweiten Lehrjahr 120 Mark der DDR zu. Der Start der Ausbildung erfolgte am 1. September 1974. Da dieser Tag jedoch ein Sonntag war, wurde der 2. September 1974 mein erster Arbeitstag (oder Ausbildungstag) beim VEB Deutfracht/ Seereederei Rostock.
Die Begrüßungsveranstaltung sollte am Nachmittag stattfinden. Also früh am Morgen mit dem Zug von Cottbus nach Berlin und von dort nach Rostock. Nach dieser Veranstaltung, die keinen prägenden Eindruck hinterließ, wurden wir im Lehrlingsinternat in Lütten-Klein, Warnowallee, untergebracht. Hierbei handelte es sich um einen 11-stöckigen Plattenbau. Jeweils vier Mann teilten sich ein Zimmer. Ab jetzt gehörte ich wie andere auch zur Ausbildungsklasse VM 17. Auf Grund meiner bei der GST gesammelten Erfahrungen machte mir das Zusammenleben mit unbekannten Leuten keine Probleme. Wir entwickelten uns bald zu einer lustigen Truppe. In diesem Internat gab es auch für jede Klasse einen Betreuer. Ich kann mich heute nicht mehr an seinen Namen erinnern, aber er besaß ein wenig Ähnlichkeit mit „Meister Nadelöhr". Die Mahlzeiten, Frühstück und Abendessen nahmen wir in der Gaststätte „Baltic" ein, welche sich genau gegenüber dem Lehrlingswohnheim befand.
Jeden Morgen von Montag bis Freitag fuhren wir zur Betriebsberufsschule nach Marienehe, also vom Internat zu Fuß zur S-Bahn-Station Lütten-Klein, von dort mit der S-Bahn nach Marienehe und dann weiter in den Krischanweg zur Berufsschule. Hier wurden wir auch erstmalig eingekleidet, erhielten blaue Uniformen, und ab jetzt ging es nur noch in Uniform zur

Schule. Interessant gestalteten sich dabei die täglichen Fahrten mit der S-Bahn, bestehend aus Doppelstock-Wagen. Einer aus der Klasse erhielt stets den Auftrag den Schaffner zu beobachten. Sobald der Schaffner unseren Waggon betrat, meistens zuerst unten, rannte ein Pulk uniformierter Jugendlicher in das obere Abteil. Kam der Schaffner nach oben, rannten alle sofort nach unten. So wurde jedes Mal die S-Bahn-Karte gespart. Ich glaube, in dieser Zeit handelte es sich dabei um 20 Pfennige der DDR. Ja, bei 100 Mark Lehrlingsentgelt im Monat musste man etwas sparsam sein. Das zeigte sich auch an den Marken der gerauchten Zigaretten. Während die am Anfang des Monats noch „Cabinet" oder „F6" hießen, wurden in den letzten zwei Wochen des Monats meist „Karo" oder „Salem Gold" geraucht.



Kutterrudern in der Ausbildung

In der Betriebsberufsschule am Krischanweg wurden wir in den Fächern Staatsbürgerkunde, Sport, Betriebsökonomie, Grundlagen der Elektronik, Grundlagen der BMSR-Technik, Grundlagen der Datenverarbeitung, Mechanische Technologie, Technisches Zeichnen, Werkstoffkunde und Russisch unterrichtet. Warum nicht im Fach Englisch unterrichtet wurde, wovon Kenntnisse einst vor der Einstellung gefordert worden waren, ist mir bis heute ein Rätsel. Auch später auf der BÜCHNER ist mir ein Englischunterricht nicht im Bewusstsein geblieben.

So verging die Zeit von September bis Dezember 1974 in Lütten-Klein. Wir bildeten eine gute Truppe, fühlten uns wohl und trugen ansonsten manchmal ein paar Differenzen mit den Lehrlingen des Fischkombinates aus, welche auch in Marienehe ihre Lehre durchliefen. Anfang Dezember erfuhren wir, dass unsere landseitige Ausbildung schon Ende Dezember beendet sein würde und wir im Januar 1975 auf das Lehr- und Ausbildungsschiff GEORG BÜCHNER aufsteigen sollten. Diese Nachricht machte uns alle sehr glücklich, da das erste Lehrhalbjahr an Land dadurch schon nach nur vier Monaten zu Ende ging.

So stiegen wir im Januar 1975 auf die GEORG BÜCHNER auf. Stolz und mit einem großen Seesack standen wir im Rostocker Überseehafen vor einer großen, grauen Stahlwand – die Backbordseite des Lehr- und Ausbildungsschiffes GEORG BÜCHNER. Wir kletterten die Gangway empor und wurden noch vor dem Vestibül durch die Lehrausbilder begrüßt. Bei mir lauteten deren erste Worte: „Haben hier Stewardessen angeheuert, oder was? Ab zum Friseur!" So durfte ich als erstes meine lockige Haarpracht der Seefahrt opfern.

Untergebracht waren wir in kleinen 4-Mann-Kammern auf der Steuerbordseite im achteren Bereich. Nach dem Kennenlernen des Schiffes, der Einweisung in die verschiedenen



Rollenmanöver und die Sicherheitsbelehrungen ging ich im Februar 1975 das erste Mal auf „Große Fahrt". Mit dem MS GEORG BÜCHNER machten wir unter Führung von Kapitän Herbert Schickedanz zwei Reisen in der Relation Kuba-Mexico. Folgende Häfen wurden angelaufen: Hamburg, Antwerpen, Havanna, Isabela de Sagua, Cardenas, Kingston (Jamaika), Veracruz und Tampico. Der Bordalltag wurde geprägt durch den theoretischen Unterricht in den Klassenräumen. Hier wurden zusätzlich zu den schon erwähnten Fächern an Land noch Schiffskunde, Schiffsmaschinenkunde, Elektromaschinenkunde, Verkehrsgeographie und Seefrachtordnung erteilt. Weiterhin erhielten wir praktischen Unterricht an Deck in den Fächern: Schiffssicherheitsdienst, Brücken- und Wachdienst, An- und Ablegen, Lade- und Löscheinrichtungen, Decksmaschinen, Seemännische Handarbeiten und natürlich Anstrichstoffe und Anstrichtechnologie. Am Sonnabendvormittag fand jeweils ein großes „Reinschiff" statt mit anschließendem Kammerrundgang durch die Lehrbootsleute. Danach duften wir in die Freizeit abtreten. Dass von jeder Klasse im ständigen Wechsel zwei Backschafter abgestellt werden mussten, ist allen Damaligen sicher noch bekannt. Lehrlinge wurden aber auch dafür abgeordnet Wäsche zu waschen, hier speziell die Khaki-Uniformen der Klasse. Auf der Poop befand sich an Steuerbordseite ein Waschraum. Die Erinnerung daran ist bei mir noch immer sehr präsent, da ich hier einmal ein „kleines Problem" bekam. Dort befanden sich zwei oder drei sehr große Waschmaschinen. Nachdem ich unsere Uniformen gewaschen hatte, wollte ich diese herausnehmen, vergaß aber vorher das Wasser abzulassen. Nach Öffnen der Waschmaschinentür ergoss sich daraus ein Schwall von warmem Wasser, lief durch den Raum, fand die Tür zum Niedergang und plätscherte anschließend im Steuerbordgang des D-Decks lustig vor sich hin. Also Pütz und Feutel gegriffen und schon fand ich mich in der schönsten Freizeitbeschäftigung wieder.

Was machte ein Lehrling ansonsten auf einem Lehr- und Ausbildungsschiff in der Freizeit? Am Abend lagen wir in der Koje, es wurde gelesen oder Musik gehört. In jeder Kammer hing ein Lautsprecher an der Wand, aus dem Musik vom „Radio Club" erklang. Zur Freude aller Lehrlinge wurde überwiegend Musik vom „Klassenfeind" gespielt. An vielen Wochenenden veranstalteten wir auch einen Skat-Marathon. Hier wurde von früh bis zum Abend ununterbrochen Skat gespielt.

Damals galt für die Lehrlinge ein absolutes Alkoholverbot. Darunter zählte auch Bier. Die Lehrausbilder nutzten diese Vorschrift zu ihrem Vorteil schamlos aus. Für den Fanfarenzug

wurden Mitglieder gesucht. Aber so richtig besaß niemand ein Interesse am Musizieren. Also wurde uns eröffnet, dass die Mitglieder des Fanfarenzuges ab und zu einmal ein Bier bekämen. Innerhalb kürzester Zeit war die Besetzung des Fanfarenzuges komplett. Auch ich befand mich darunter und schlug zukünftig eine große Trommel. Wenn meine Erinnerungen mich nicht trügen, erhielten die Mitglieder des Fanfarenzuges auf beiden Reisen einmal ein einziges Bier. Das Versprechen war also nicht gelogen. Eine zweite Gelegenheit an ein Bier zu kommen, ergab sich, wenn einer der Lehrlinge seinen Geburtstag feiern wollte. Zu der Geburtstagsfeier durften drei weitere Freunde eingeladen und entweder eine Torte für alle oder zwei Flaschen Bier pro Person bestellt werden. Ich feierte auf der GEORG BÜCHNER meinen 17. Geburtstag und wählte natürlich das Bier. Ob es jemals jemanden gab, der sich für die Torte entschieden hat, ist mir nicht bekannt. Sicherlich ganz allein aus dem Grund, weil wir dem Bäcker keine zusätzliche Arbeit aufbürden wollten.



Fanfarenzug MS GEORG BÜCHNER

Zu dieser Zeit, 1975, existierten noch keine Beschränkungen beim Landgang. Auch wir Lehrlinge konnten ungehindert an Land gehen, ohne Gruppenzwang oder Anwesenheit eines Parteimitglieds. Wir gingen trotzdem niemals allein, sondern immer zusammen mit Freunden. Alles war neu für uns. Außer bei Besuchen in Polen oder der CSSR bestand vorher keine Möglichkeit, das Ausland kennenzulernen. Die auf Kuba erfahrene Lebensfreude hinterließ bei mir den ersten und nachhaltigsten Eindruck.

Ein Ereignis ist mir besonders in Erinnerung geblieben. Im Rahmen der propagierten internationalen Solidarität sollten wir den kubanischen Freunden helfen, diesmal nicht wie üblich im Zuckerrohr, sondern bei der Kaffee-Ernte. So wurde der komplette Fanfarenzug eines Tages im Hafen von einem Bus abgeholt und in ein entferntes Dorf transportiert. Von hier aus ging es zu Fuß zu einer Kaffee-Plantage. Durch die Klänge des Fanfarenzuges wurde auf dem Weg dorthin natürlich allen ordentlich „der Marsch geblasen". Zu unserer großen Verwunderung fingen die uns begleitenden Kubaner und andere Anwohner auf der Strecke dabei sofort an zu tanzen. Diese Begeisterung für unsere Kunst war vollkommen neu für uns. Und wir spielten lauter und lauter.

Auf der Plantage reichte man uns kleine Blecheimer, in die wir die Kaffeebohnen sammeln sollten. Diese Biester waren wirklich sehr klein und hingen in den Farben rot und grün einzeln an den Sträuchern. Entsprechend der deutschen Gründlichkeit sammelten wir die Farben getrennt. Wie bei Aschenputtel, die roten hier und die grünen da. Das schien aber auf die Kubaner keinen besonderen Eindruck zu machen, sie schütteten später wieder alles zusammen in große Behälter. So verbrachten wir den sehr sonnigen Tag auf einer Plantage.

Auf den Rückweg zum Dorf, wo der Bus auf uns wartete, besaß keiner mehr den Elan, um zu trommeln und zu blasen. Die Fahrt ging sehr ruhig zum Dampfer zurück. Aber seit dieser Zeit trinke ich den Kaffee mit mehr Bedacht.
Die zweite neue Erkenntnis, die ich ganz praktisch gewann: Die Leute auf Kuba sprechen spanisch! Aber außer „Olé" und „uno, dos, tres" war es mit meinem spanischen Wortschatz nicht weit her. Irgendwie verständigten wir uns trotzdem. Beiläufig lernte ich auch die Begründung kennen, warum hier in Kuba die Deutschen weitaus besser angesehen sind als die Russen, obwohl diese mit ganzen Schiffskonvois tonnenweise Güter nach Kuba transportierten. Dieses Urteil ergab sich aus der Feststellung, dass wir von den Kubanern sehr oft mit „Heil Hitler" gegrüßt wurden. Auf meine Frage warum das so sei, erhielt ich folgende Erklärung: Der Hauptfeind der Kubaner war zu dieser Zeit Uncle Sam. Im Zweiten Weltkrieg kämpften die Deutschen jedoch gegen die Amerikaner. Also ist der Deutsche ein Freund der Kubaner. Die Russen allerdings kämpften zusammen mit den Amerikanern gegen die Deutschen. Ergo sind die Russen ein Feind der Kubaner. Eine einfache, aber für die kubanische Bevölkerung logische Erklärung. So wie die Politik noch immer nach dem Motto verfährt: Der Feind meines Feindes ist mein Freund, egal, was der für Dreck am Stecken hat.
Einer Gegenrede nicht mächtig akzeptierten wir halt diesen kubanischen Willkommengruß. Aber auch hier auf den Philippinen, wo ich nun wohne, sind häufig nationalsozialistische Symbole zu sehen, ohne dass dies irgendjemanden interessiert. Nun gut, die Philippinen sind nicht Deutschland mit seiner düsteren Vergangenheit, aber liebe Landsleute, lernt auch einmal von anderen Staaten und schafft euch nicht die Probleme selbst mit irgendwelchen Verboten von Kfz-Kennzeichen oder Buchstaben- und Nummernfolgen, die mit der NS-Zeit in Verbindung gebracht werden könnten. In letzter Konsequenz müsste das Autokennzeichen der Hansestadt Hamburg (HH) geändert und das Spielen der Nationalhymne verboten werden. Es könnte ja jemand auf die Idee kommen, den Text der ersten Strophe zu singen. So viel darauf gelenkte Aufmerksamkeit haben diese zwölf Jahre Terror wahrhaftig nicht verdient. Zugleich findet mit der Parole „Nie wieder ist jetzt", mithin wären die Umstände 1933 nicht schlimmer als in diesen Tagen gewesen, eine Gleichsetzung der damaligen Zeit mit der heutigen und damit eine breit angelegte Relativierung des Naziregimes und Verhöhnung dessen Opfer statt. So die Wahrnehmung von außen. Was sind das für einfältige Leute, die noch nie etwas von Ernst Thälmann, John Schehr, Georg Schumann, Fiete Schulze, Mathias Thesen, Werner Seelenbinder, Heinz Kapelle, Lieselotte Hermann, Bernhard Bästlein, Anton Saefkow, Rudolf Breitscheid, Käthe Niederkirchner, Wilhelm Florin, Ernst Schneller, Edgar Andrè (richtig: Etkar Andrè) und auch nie von Max Reichpietsch und Albin Köbis gehört haben.
Besonders an den Wochenenden nutzten wir unsere freie Zeit, um Kuba und speziell Havanna näher kennenzulernen. Wer an Land wollte musste den sogenannten „Pflichtpeso" aufnehmen. Von den älteren Besatzungsmitgliedern erfuhren wir, dass eine größere Summe auch nicht nötig sei. Würden mehr Pesos benötigt, für einen Cuba Libre zum Beispiel, ließen sich in Kuba Kleidung oder andere Utensilien verkaufen. So bezahlte ich auch meine erste Taxi-Fahrt von Havanna an den Strand von Santa Maria mit einem Gürtel und einem Kamm. (Damals waren diese großen Plastikkämme, die in die Gesäßtasche gesteckt wurden, auch auf der Zuckerinsel sehr gefragt). Der Strand von Santa Maria liegt etwa zwanzig Kilometer östlich von Havanna und bietet weißen Sand, passend zum blauen Wasser. Also alles das, was sich der Mitteleuropäer unter einem exotischen Strand vorstellt. Auch hier lernten wir viele Kubaner kennen, in unserem Falle natürlich Mädchen. Diese sprühten vor Begeisterung, Deutsche kennenzulernen. Einige von ihnen sprachen auch ein wenig Deutsch, so dass eine vernünftige Kommunikation zustande kam. Von einem der Mädels wurden wir nach Hause eingeladen. Schon aus reiner Neugier nahmen wir diese Einladung an. Hier lernten

wir das Leben von einfachen kubanischen Menschen kennen. Die ganze Familie umsorgte uns. Die Wohnung stellte nicht mehr als eine Art Bretterverschlag dar. Die einzelnen Quartiere waren nur durch Bretter vom Flur getrennt, wobei es sich vom Flur in die Wohnungen hineinschauen ließ. Zu Ehren unseres Besuches wurde auch eine große Torte gebacken. Ich erinnere mich, dass diese furchtbar süß schmeckte, aber wir aus Höflichkeit natürlich alles aufgegessen haben.
Dies sollten aber nicht meine letzten Reisen nach Kuba gewesen sein. Im zweiten Lehrjahr ging es mit dem Typ IV-Schiff BERLIN wieder nach Kuba/Mexiko.

Das zweite Lehrjahr

Im November 1975 begann für mich das zweite Lehrjahr bei der DSR. Nach zwei Reisen über den Atlantik mit der GEORG BÜCHNER stiegen wir Lehrlinge nun auf die „Produktions-Dampfer" auf, eine achtköpfige Truppe auf MS BERLIN, welches am 22. Juni 1957 vom Stapel gelaufen war und damit genauso viele Lenze zählte wie ich selbst. Meine Mitlehrlinge aus der Klasse VM 17, Oliver, H., Lutz M., Fred S., Uwe S., Dieter K., Volker, H., Holger, A. und ich befanden uns nun auf einem „richtigen" Schiff. Schon der beträchtliche Unterschied zu den Kammern auf der BÜCHNER erfreute uns. Während wir dort zu viert in einer kleinen Kammer hausten, wohnten in den größeren Kammern auf Typ IV nur zwei Leute. Zusammen mit Dieter K. logierte ich auf der Backbordseite in der zweiten Kammer von achtern. Allerdings lag auf dem Deck noch eine Kammer für vier Personen, welche auch von Lehrlingen bewohnt wurde. Wer dort hauste, hatte leider Pech. Die Toiletten und Duschen befanden sich mittschiffs in der Nähe und auch die Mannschaftsmesse in den achteren Aufbauten lag nicht weit von unserem Quartier entfernt.



MS BERLIN als Titelbild in VOLL VORAUS (03/1974)

Wir Lehrlinge wurden von Anbeginn voll in den Bordalltag einbezogen. So bin ich gleich in das Wachsystem integriert worden. Zusammen mit dem II. Nautischen Offizier, Rudolf Jahns, ging ich die 0-4 Wache. Die 4-8 Wache wurde vom I. NO, Rudolf Franzke, und die 8-12 Wache vom III. NO, Fritz Gensel, geleitet. Diese Arbeit machte mir Spaß, und ich fühlte mich auf MS BERLIN sehr wohl. Die Reise startete im November 1975 in Rostock und führte über London und Antwerpen nach Kuba. Hier wurden wir nach Ankunft in Havanna sofort an die Pier geholt, was eigentlich nicht den sonst üblichen Umständen entsprach, aber wir sollten auch gleich merken warum. In London hatten wir verschiedene PKW für Havanna geladen. Diese wurden sofort bei unserer Ankunft gelöscht, aber eben nur diese. Für alle andere Ladung gab es offensichtlich nicht diesen Zeitdruck und so wurden wir, nachdem die PKW gelöscht worden waren, auf die Außenreede geschickt. Dort sollten wir die nächsten Wochen verbringen. Für mich bedeutete es eine Umstellung, da hier die Seewache nicht

benötigt wurde und wir Wachgänger in den Tagesdienst eingegliedert worden sind. Nun wurde Rostklopfen und Malen unsere Hauptbeschäftigung. Nach der Arbeit am Nachmittag nahmen wir uns meist ein Boot und gingen schwimmen oder tauchen. Die Population der Seesterne im Gebiet nahm stark ab; wir sammelten sie. Diese Seesterne wurden im Formalin (Formaldehyd) präpariert und anschließend nach Ende der Reise in Warnemünde für harte DDR-Mark an die Urlauber verkauft.

Der Dezember verging, und wir lagen immer noch auf Außenreede. Damit sollte ich mein zweites Weihnachtsfest auf See erleben. Die Köche zauberten ein hervorragendes Weihnachtsmenü auf die Back. Auch Silvester wurde ausgiebig gefeiert, wie immer auf Luke 5. Da wir auf Reede lagen, konnten fast alle Besatzungsmitglieder daran teilnehmen. Anfang Januar machte das Schiff dann wieder an der Pier fest. Hier wurde die restliche Ladung gelöscht, und wir bekamen nun auch Zeit für einen Landgang. Mit einigen anderen Lehrlingen wurde das Castillo de la Real Fuerza besucht, welches schon während der Einfahrt in den Hafen beeindruckte. Aber auch die Innenstadt von Havanna, besonders das Capitol, schlossen wir in unsere Ausflüge ein. Ebenso mussten wir dem „Tropicana", dem berühmtesten Nachtclub von Havanna, einen Besuch abstatten. Hier bekamen wir allerdings zum Ende hin ein kleines Problem. Unser Bargeld reichte nicht aus, um die von uns konsumierten Getränke zu bezahlen. Wir fragten daraufhin den Kellner, was er als Ausgleich für die noch ausstehende Summe haben möchte. Dieser musterte uns von oben bis unten und erklärte, dass er unsere Socken als Zahlungsmittel akzeptieren würde. So zogen sich also vier Mann ihre getragenen Socken aus, übergaben sie dem Kellner und alle waren zufrieden. Anschließend führte uns der Weg auf den Malecon, wo wir den Kubanern nicht nur einmal beim Feiern zusahen.



MS BERLIN, Silvesterfeier auf Luke 5 (1976)

Hier in Kuba lernte ich auch das Getränk Cuba Libre kennen, welches bis heute mein Lieblingsgetränk geblieben ist. Dreijähriger kubanischer Rum, Pepsi Cola (Coca Cola gab es damals nicht, da es dem US-Embargo unterlag), Limettensaft und etwas Eis, fertig war der Drink. Und wir tranken damals einiges davon.

Nachdem wir noch Cardenas und Isabela de Sagua angelaufen hatten, um unser Schiff mit Zucker vollzuladen, begann Anfang Februar die Heimreise bound for Rostock. Aber es sollte alles anders kommen.

Am 7. Februar 1976 kollidierte MS HALLE (ebenfalls ein Typ IV-Schiff) mit dem niederländischen Motortankleichter SCHELPHOEK im Schelde-Fahrwasser vor Antwerpen. Infolge der Kollision musste ein starker Wassereinbruch im Maschinenraum der HALLE festgestellt werden. Das Schiff war nicht mehr fahrtüchtig und wurde in die Werft nach Antwerpen geschleppt. Das daraus entstehende zusätzliche Problem ergab sich aus der Tatsache, dass sich die HALLE auf der Ausreise nach Kuba befand. So wurde MS BERLIN nach Antwerpen beordert, der Zucker dort gelöscht, und wir übernahmen den größten Teil der Ladung von MS HALLE. Ohne Rostock gesehen zu haben, machten wir eine erneute Reise nach Kuba. So liefen wir erst im April 1976 wieder in Rostock ein.

Nach zwei Wochen Urlaub startete Ende April erneut eine Kubareise. Beim Eintreffen vor Havanna lagen wir erst einmal zweieinhalb Monate auf Außenreede. Während dieser Zeit

wurde der praktische Teil unserer Facharbeiterprüfung abgenommen, und alle Lehrlinge bestanden diese im Mai 1976. Ab diesem Zeitpunkt durften wir uns „Vollmatrose der Handelsschifffahrt, Spezialisierung Decksbetriebstechnik" nennen. Im Juni feierte ich gemeinsam mit dem Schiff den 19. Geburtstag. Im Juli ging es dann endlich an die Pier und wir wurden entladen. Danach lief der Dampfer nach Cardenas, wo wir wieder mit Zucker beladen wurden. Da noch kein „Vollschiff" erreicht wurde, segelten wir weiter nach Veracruz und Tampico in Mexico. Die Heimreise führte uns über Nassau auf den Bahamas und Hamilton auf den Bermudas, bevor wir im September 1976 wieder Rostock erreichten. Anschließend wurde ich in den Flottenbereich Mittelmeer auf MS SPREE umgesetzt. Bald darauf endete aber auch schon meine Zeit auf See, da ich wegen einer Frau die Seefahrt kurzfristig an den Nagel hängte.
Heute tröstet es mich ein bisschen darüber hinweg, dass ein solches beklagenswertes Schicksal nicht nur mir beschieden war.

Maik Brandenburg

Ein Landei erinnert sich

Wir saßen auf den Lastwagen und froren, die Kalaschnikows zwischen den Knien. Irgendwann begann immer jemand über seine Reisen zu erzählen. Es war die Zeit meines Wehrdienstes, ich verbrachte ihn mit Seemännern. Die meisten kamen aus Sachsen oder Thüringen, dem meerfernen Süden der DDR. Eigentlich waren es Seemännchen – denn kaum hatten sie zwei Törns mitgemacht, folgte die Einberufung. Dennoch saßen hier, auf den Lastwagen, nur Cooks und Ahabs.
Sie hatten Stürme überstanden, Monsterwellen, Karambolagen mit Walen und U-Booten. Sie hatten es knapp durchs Bermuda-Dreieck geschafft, den Angriff von Piraten und Sackratten überlebt, außerdem den Skorbut und die Pest vor Madagaskar. Alles auf einer Fahrt oder zweien. Sie sprachen von den Qualen des Leichtmatrosen: Die engen Kajüten, die Langeweile zwischen den Horizonten, die schlotternden Blicke zum Himmel, wenn er sich verdunkelte. Sie fluchten über das ständige Deckschrubben, das Rostklopfen, sie schimpften auf fiese Bootsmänner, unfähige Alte und auf Smutjes, die eigentlich Schädlingsbekämpfer waren. Sie beschrieben die verwichsten Klos, den Gestank und die tagelangen Orgien des Erbrechens, sie lächelten dabei.
Und wenn sich später zeigte, dass vieles erstunken und erlogen war, oder dass es andere erlebt hatten oder dass es gnadenlos übertrieben war, trotz allem – es war wunderbar, ihnen zuzuhören.
Die Lastwagen waren Amphibienfahrzeuge, mit denen ich übers Meer fuhr. Hier ließ sich vieles vergessen, vor allem die Kälte und die Kalaschnikow zwischen den Knien.
In den Häfen warteten die Bräute aller Hautfarben und Körbchengrößen, es gab stets ein großes Hallo, wenn man auf gemeinsame Bekannte stieß: „Was, du kennst Carlita aus Caracas auch?" Einige Namen wurden ehrfürchtig geraunt, man schmeckte ihnen nach wie edlen Weinen: Hmm, Sara aus Sansibar, ah, Monica aus Manila.
Am meisten faszinierten mich die Berichte von der Rue de Galopp. Das war oder ist eine Straße in Santos, sie muss so etwas sein wie die Reeperbahn auf brasilianisch. Die rauen Seebärchen auf meinem LKW hatten Tränen in den Augen, wenn sie vom Churasco erzählten, vor allem, weil sie dabei ihre Bajonette in die Dauerwurst stachen. Sie redeten vom „Griechen", von der „America Bar" und natürlich von den Mädchen, die gar nicht anders konnten, als den harten, im sozialistischen Wettbewerb gestählten Jungs aus Zeitz oder Zeulenroda

zu Füßen zu liegen. Vor allem Luana schien eine Teufelin zu sein, so mit ihren roten Haaren und in den Lackstiefeln und wegen ihres ... – hier stöhnte, seufzte oder schnalzte der Erzähler mit der Zunge, je nachdem, wer gerade von Luana berichtete.
Ich bin sicher, die halbe Crew der DDR-Handelsflotte, Gott hab' sie selig, wird sich an die Rue de Galopp erinnern. Ich muss da irgendwann mal hin, schon wegen der roten Luana und ihres Geheimnisses.
Damals aber beschloss ich, Pope zu werden. Popen – so hießen die Politoffiziere auf den Schiffen. Wenn über sie geredet wurde, dann leise und nicht viel. Eigentlich nur, dass sie kaum zu sehen waren, weil sie in ihren Kajüten hockten, aus denen gerade das Klappern der Schreibmaschinen drang. Das war's doch! Ich dachte mir das Leben eines Popen sonnig und wolkenlos. Ich würde rumkommen und noch Geld dafür kriegen. Und dann würde ich den ganzen Tag wilde Reisegeschichten schreiben und mir Cocktails in die Kajüte bringen lassen. Ich würde wie Hemingway sein, nur auf der richtigen Seite.
Ich wusste noch nicht, dass die Popen verhasst waren. Keiner traute ihnen über den Weg, denn die Popen waren die Gesinnungswächter an Bord. Sie schrieben Berichte über jeden Einzelnen, vor allem über dessen Verhalten in Feindesland. Ein Pope konnte Seefahrerkarrieren beenden, selbst der Kapitän fürchtete sich vor ihm.
Ich wurde kein Pope. Ich fiel vom Glauben ab, als ich kurz nach der Armeezeit das erste Mal tatsächlich auf einem Schiff fuhr. Zum Glück hatte ich meine besten Törns da ja schon gemacht.

Maik Brandenburg ist freier Journalist und arbeitet für MARE, GEO, MERIAN, Neue Zürcher Zeitung, Der Spiegel und andere.

Peter Duwe

Oktoberfest unterm Kreuz des Südens

September 1990 – das MS GÖRLITZ hatte bereits eine lange Kalireise zu den brasilianischen Häfen Santos, Paranaguá, Rio Grande do Sul und Porto Alegre absolviert. Ich machte meine erste Reise als II. Ingenieur, nachdem ich vor Reisebeginn in Rostock zu meiner Überraschung in diesen Rang befördert worden war.
Normalerweise schloss eine solche Reise mit einer Eisenerz-Fahrt von Tubarão nach Rostock ab, aber das Schiff befand sich inzwischen in Charter für die westdeutsche Reederei Hamburg-Süd, wodurch sich ein größerer Chartermarkt mit höheren Tagesraten in Brasilien zu eröffnen schien. Die Wende in der DDR und die zu erwartende Wiedervereinigung machten es möglich.


Ansteuerung Santos

Die Planer der operativen Abteilung des durch die Familie Oetker aus dem ostwestfälischen Bielefeld geführten Unternehmens hatten eine Anschlussreise vom argentinischen Ensenada am Rio de la Plata mit einer Petcoke-Ladung nach Santos abgeschlossen, wodurch, sehr zur Freude der Besatzung, das Schiff weiterhin

in brasilianischen Gewässern verblieb. Der Wermutstropfen, den die Crew dafür aber hinnehmen musste, bestand darin, dass nach dem Löschen dieses aus Erdöl hergestellten Produktes, die Laderäume auf Getreidestandard gereinigt werden mussten – ein Prozedere, welches sich erfahrungsgemäß sehr aufwendig und kräftezehrend gestalten würde. Aber egal, Hauptsache, es geht wieder nach Santos – Hein Seemann's zweite Heimat! Nach dieser Petcoke-Reise sollten dort im Anschluss Futter-Pellets für den Bestimmungshafen Rotterdam geladen werden. Es ließ sich also ein mehrtägiger, wenn nicht sogar mehrwöchiger Hafendurchlauf in Santos erwarten.
Die GÖRLITZ hatte inzwischen das argentinische Petcoke gelöscht und die Deck-Lords, unterstützt von der Maschinen-Crew, konnten das Reinigen der Laderäume in einem schmalen Zeitfenster auf der Reede von Santos beenden. Das Schiff machte anschließend an der Getreidepier fest, und jeder freute sich auf seinen bevorstehenden Landgang.


Expellerladen in Santos

Das Laden sollte mindestens eine Woche dauern, vorausgesetzt es würde nicht regnen. Eine Woche später setzte sich allerdings die Erkenntnis durch, dass Petrus es mit den Seeleuten des MS GÖRLITZ besonders gut zu meinen schien. Kein Tag verging, an dem nicht immer wieder heftige Schauer hernieder gingen. Diese Wetterkapriolen machten es dem Hafen schwer, ein präzises und trockenes Laden verschiedener Sorten dieser Futter-Pellets zu planen, geschweige denn durchzuführen. Laut Ladeplan gab es eine bestimmte Abfolge, in der unterschiedliche Pellet-Typen in genau definierten Schichten geladen werden mussten. Absolute Trockenheit sollte ein vorzeitiges Verderben der Ladung garantieren oder gar eine Selbstentzündung verhindern.
Befanden sich die Stauer an Bord und die Förderbänder wurden eingeschaltet, fing es plötzlich und unvorhersehbar an zu regnen. Das Laden wurde gestoppt, die Laderäume geschlossen und die Stauer nach Hause geschickt, um unnötige Kosten für die Wartezeit zu vermeiden. Wenn sich nach zwei bis drei Stunden die dunklen Wolken abgeregnet hatten und die Sonne zu brennen begann, entstand durch das verdunstende Regenwasser eine sehr hohe Luftfeuchtigkeit, die ohnehin ein zeitnahes Fortführen der Arbeiten unmöglich gemacht hätte. Die Luken blieben geschlossen, die Schütten und die Förderbänder standen weiter still und die Stauer widmeten sich anderen schönen Dingen des täglichen Lebens.

So war bereits die erste Woche vergangen und wir hatten, Petrus sei Dank, ausgiebige Landgänge genossen – jeder nach seinem Gusto. Ein Teil der Besatzung machte einen Ausflug zum Hippie-Markt nach São Paulo, andere fuhren an den Strand nach Gonzaga. Die Landpartien der Leute von Deck und Maschine endeten meistens in den Etablissements auf der Rua General Câmara, die im Volksmund Rue de Galop (auch Rue de Galopp) genannt wurde. Ich hatte durch einen mittlerweile guten Bekannten, den deutschen Manager des Strandhotels in Guarujá erfahren, dass dort ein Oktoberfest nach bayrischem Vorbild stattfinden solle. Als Austragungsort für die „Brasilianische Wiesen" sollten eine Basketballhalle und deren Umgebung dienen. Unterstützung fanden die Feierlichkeiten durch Trachtengruppen und Blaskapellen, die aus den von Deutschen besiedelten Provinzen im Bundestaat Santa Catarina stammten und mit Bussen aus den Städten Blumenau und Pommerode anreisten.



Fortaleza de Santos an Steuerbord auf dem Weg zum Liegeplatz

Ich konnte meinen Wachassistenten Efendi, der im wirklichen Leben Enrico hieß, überreden, mit mir aufs Wiesenfest zu gehen. Normalerweise gehörte er zu den Stammkunden auf der Rue de Galop, aber seine Dauerfreundin, Regiane, war momentan zu Verwandten gereist, sodass es für ihn wenig Sinn machte, dort alleine durch die Nachtbars zu ziehen und sich dem Werben der konkurrierenden Damen auszusetzen. Er war nun mal mit Regiane liiert und durfte sich keinem anderen Mädel widmen. So hießen die Regeln. Sollte jemand dagegen verstoßen und heimlich doch versuchen, eine Vertretung für die Zeit der Abwesenheit seiner Angebeteten zu finden, hätte es schwerwiegende Folgen nach sich gezogen, die meist in einem Drama endeten. Verheimlichen ließ sich hier, auf der Rue de Galop nichts, denn die Mädels kannten sich untereinander und Eifersucht, Neid und Missgunst würden die Wahrheit irgendwann immer ans Tageslicht bringen.
Efendi hatte diesbezüglich schon seine Erfahrungen gemacht und zog es deshalb vor, sich auf der Wiesen zu amüsieren. Das Oktoberfest war sehr gut besucht. Vor allem Deutsche oder Deutsch-Brasilianer reisten aus allen Teilen des Bundesstaates São Paulo an. Die Blaskapellen spielten ein Repertoire aus deutsch-böhmischer Blasmusik und es wurde Polka getanzt. Das Wiesenbier der Marke „Kaiser" schenkten die Organisatoren in stilgerechten Steingutkrügen aus, die käuflich erworben werden konnten. Besaß man erst mal einen Krug, wurde der immer wieder nachgefüllt. Die Wiesenküche servierte die üblichen Schmankerln und als Hauptgang wurden Haxen mit Sauerkraut oder Weißwurst angeboten.

Die GÖRLITZ lag inzwischen schon fast zwei Wochen an der Getreidepier, denn das Laden ging durch das unbeständige Wetter nur mühselig voran. Dadurch war es uns vergönnt, das Oktoberfest in seiner vollen Länge zu erleben. Jeden Abend fuhren Efendi und ich mit der kleinen Fähre vom Fischmarkt (Mercado de Peixe de Santos) hinüber nach Guarujá und stürzten uns dort ins bunte Getümmel. Wir hatten bereits Bekanntschaft mit verschiedenen Landsleuten gemacht, die für bundesdeutsche Firmen in São Paulo tätig waren. Wie auf dem Oktoberfest in München nutzten deren Vertreter auch hier die Gelegenheit zu einem kollektiven Besäufnis. Irgendwann saßen wir mit solchen Leuten der Firma Bayer zusammen, dann mit einem alten Fuhrunternehmer, der, wie sich im Verlauf der Unterhaltung herausstellte, seine zwielichtige Vergangenheit in Deutschland während des zweiten Weltkrieges hinter sich gelassen hatte.



Fähre von Santos nach Guaruja

Das Festa de Outubro, wie das Wiesenfest genannt wurde, neigte sich dem Ende zu. Der letzte Abend fiel auf einen Sonntag. Die Blaskapellen gaben noch einmal alles und die

Tanzpaare auf dem Parkett der Basketballhalle liefen zur Höchstform auf. Am folgenden Tag mussten die meisten wieder in São Paulo an ihren Schreibtischen sitzen.
So verließen Efendi und ich das Fest bereits vor 23 Uhr. Ein paar Schritte entfernt parkte ein altes, heruntergekommenes Taxi, ein Ford Gurgel. „Para a balsinha", sagte ich zum Taxifahrer, was so viel bedeutete wie: „Zur kleinen Fähre." Normalerweise wusste jeder, welche Fähre damit gemeint war, aber der Taxifahrer, der uns als Gringos erkannt hatte, spürte sofort die Chance, eine kleine Extratour zu machen. Er konnte davon ausgehen, dass wir uns nicht wirklich auskannten und während der Nachtstunden ohnehin orientierungslos wären. Also schlug er einen wesentlich weiteren Weg zu einer anderen, größeren Fähre ein, die am Terminal von Vincente de Carvalho zur Altstadt nach Santos übersetzen würde. Irgendwann erkannten wir sein Vorhaben, aber unser Portugiesisch genügte nicht, um ihn seines Tricks zu überführen. Taxifahrer sind eben kleine Ganoven.
Als wir an der Fähre ankamen, erkannte Efendi sofort, dass wir uns gegenüber der Altstadt befanden. Seine Augen begannen zu leuchten und er lachte kurz auf. „Ha, da werden wir heute Abend über die Rue de Galop an Bord gehen müssen", sagte er. Ich hatte keine Ahnung, was mir bevorstand und bisher immer einen großen Bogen um diese mysteriöse Straße gemacht. Für andere wiederum schien dieser Ort dem Garten Eden zu gleichen. Efendi gehörte dazu.
Ich bezahlte das Taxi und wir gingen an Bord der Fähre. Die Überfahrt dauerte nicht lange. Als wir auf der anderen Seite des Estuário de Santos, der trichterförmigen Flussmündung, an der sich der Hafen von Santos entlang erstreckt, ankamen, bot sich uns eine finstere, gottverlassene Gegend, die noch zum erweiterten Gebiet des Hafens zu gehören schien. Gut, dachte ich, wo keine Menschen sind, werden sich auch keine Banditen auf die Lauer legen, um harmlose Fußgänger auszurauben. Trotzdem spürte ich in mir eine aufkommende Angst. Ich vergrub meine Hände in den Hosentaschen und begann, mich nach jedem Schritt umzuschauen.
Wir gingen schnell ein paar Ecken weiter und zumindest brannten jetzt ein paar Straßenlaternen. Aber immer noch kein Mensch und kein Auto weit und breit zu sehen. Dann plötzlich, das Ende des Weges schien in eine belebte Straße einzumünden.
Als wir näherkamen, ließen sich bald Musik und Motorengeräusche fahrender Autos sowie das Knattern von Mopeds und Motorräder hören. Ich atmete erleichtert auf, als wir in die Rua General Câmara, die legendäre Rue de Galop, einbogen. Hier herrschte buntes Treiben. Den hell beleuchteten Etablissements des Rotlicht-Milieus entströmte internationale Disco-Musik und die Bars besaßen klangvolle Namen, wie „My Love", „Love-Story", „Kopenhagen Bar", „Scandinavian Bar", oder „Hamburg Bar".

Mit Schweißbrenner in die Kapitänskammer

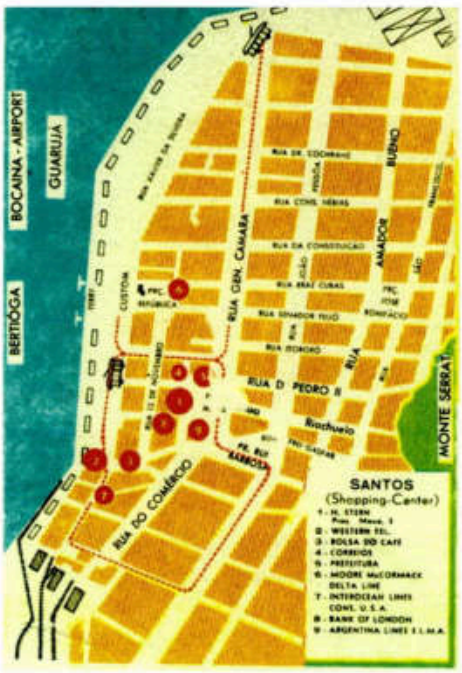
Der brasilianische Hafen Santos erlangte in jüngster Zeit traurige Berühmtheit: In den letzten beiden Jahren sind dort eine Vielzahl von bewaffneten Raubüberfällen verübt worden. Die offiziellen Angaben differenzieren zwischen 50 und 100 Fällen. Nach bewährtem Muster kommen nachts drei bis fünf Mann an Bord, brennen nötigenfalls mit Schweißgeräten eine Öffnung in die Aufbauten des Schiffes, dringen in die Kammer des Kapitäns ein, fesseln ihn und nehmen die Wertsachen und den Safe mit.

aus „Voll Voraus" (11.11.1984)

Efendi schien hier sehr vertraut zu sein und auch meine Angst und Anspannung verflogen. Es war inzwischen weit nach Mitternacht, aber auf der Rue de Galop würde es jetzt erst richtig losgehen. Plötzlich kam ein lautes „Hei, alles klar?!" von der anderen Straßenseite. Ich sah zwei Mädels. Die eine, etwas kleinere mit langen schwarzen, struppigen Haaren und die andere, etwas größer, mit vollem lockigen Haar. Letztere erinnerte mich an Liz Mitchell von Boney M in den 70er-Jahren. „Das ist Regiane!" sagte Efendi erstaunt und meinte damit die Kleinere. „Sie muss vorzeitig von ihrer Reise zurückgekommen sein!" Die beiden kamen über die Straße gelaufen und Regiane begrüßte Efendi wie ihren Ehemann.

Als Liz Mitchell mich in die Lenden fasste und mir einen Kuss auf die rechte Wange gab, wurde mir klar, dass wir jetzt nicht mehr an Bord gehen konnten – zumindest nicht während der nächsten zwei, drei Stunden. Efendi und Regiane gingen Arm in Arm vor mir, während Liz Mitchell sich im Gehen an mich schmiegte. Zu meinem Erstaunen sprach sie, ebenso wie Regiane, ein ziemlich klares Englisch. Eine gute Konversation schien wohl die Voraussetzung für ein gemeinsames Frühstück am nächsten Morgen zu sein. Allerdings fühlte ich mich in meiner unverhofften Rolle als Casanova reichlich unwohl. Ich besaß weder Ambitionen auf eine kurze Affäre noch entsprach Liz Mitchell überhaupt meinem Typ. Sie trug weiße Hotpants, ein dekolletiertes, hautenges weißes Shirt und weiße High Heels, die sie größer erscheinen ließen als sie wirklich war. Die Hotpants und das enge Shirt wiederum gaben ihr eine übertriebene Fülle. Dieser Style war in Brasilien allerdings gang und gäbe, mit Sicherheit auch gewollt, und Liz Mitchell war sich sicher, mit ihren üppigen Kurven auf der Jagd nach männlicher Beute erfolgreich zu sein.

Wir hatten inzwischen das Ende der Rue de Galop erreicht und Regiane schlug vor, ins „ABC-House" zu gehen, welches ein paar Schritte um die Ecke, auf dem Weg in Richtung Hafen lag. Der Eingang befand sich unterhalb einer beginnenden Hochstraße, in der Rua João Otávio. Das Gebäude wirkte von seiner Fassade her noch relativ neu und musste in den gerade vergangenen 80er-Jahren entstanden sein. Als wir uns näherten, wurde die Musik mit jedem Schritt lauter. Die Mädchen zogen uns vorbei an den Gorillas am Einlass und mit einem Mal standen wir, umgeben von tanzenden Paaren, inmitten eines von bunten Spots ausgeleuchteten Dance-Floors. Über allem drehte sich eine metergroße Discokugel, die von Stroboskoplicht angeleuchtet wurde und aus der Nachbildung einer großen aufgeklappten Muschel legte ein DJ heiße Latino-Rhythmen auf. An den umliegenden Tischen saßen teilweise Besatzungen der Schiffe, die nur unweit an der Pier im Hafen lagen. Hauptsächlich ließen sich slawische Sprachen, vielleicht Serbokroatisch, Bulgarisch oder Polnisch wahrnehmen. Kurze Zeit darauf hatten die Mädchen einen freien Tisch erspäht und zogen uns in dessen Richtung. Gerade Platz genommen stand auch schon ein Kellner neben uns und entlud ein Tablett mit großen eisgekühlten Bierflaschen und Gläsern. Die Mädchen schenkten ein und wir stießen an.



„Please give me ten Dollars!", bat mich Liz Mitchell auf einmal. Ich verstand zwar nicht wozu, gab ihr aber den Schein mit dem Abbild Alexander Hamiltons, den sie kommentarlos nahm und vom Tisch verschwand. Efendi und Regiane hingegen verschwanden auf der Tanzfläche und entzogen sich langsam meinen Blicken im Gewühl der Tanzenden, als nach zehn Minuten Liz Mitchell mit einem kleinen braunen Pergamentpäckchen an unseren Tisch zurückkam. Sie griff in eine Tasche ihrer Hotpants und zog einen alten, wertlosen 10.000-Cruzado-Schein heraus, den sie zu einem kleinen Röhrchen drehte. Dann wickelte sie das kleine Päckchen aus und ein Häufchen weißen Pulvers entlud sich auf der Tischplatte. Ängstlich schaute sie sich um, ob sie beobachtet wird. Dann verstand ich, dass es sich bei diesem Pulver um Kokain handeln musste.

Sie nahm einen anderen, kleineren gefalteten Geldschein und verteilte das Pulver zu mehreren Linien, nahm den eingerollten Geldschein und atmete zwei der Linien durch die Nase ein. Ich kannte solche Szenen bisher nur aus Film und Fernsehen und stand durch meine elterliche und gesellschaftliche Erziehung dem Rauschgiftkonsum ablehnend, ja gar ängstlich gegenüber. Trotzdem kam ich jetzt an die Reihe, mir die Nase mit dem Koks zu pudern und Liz Mitchell hielt mir ihren eingerollten Geldschein entgegen. Als ich aber zögerte, griff eine andere Hand, die hinter mir plötzlich zum Vorschein kam, nach dem Röhrchen und der Kopf von Regiane neigte sich schnell über den Tisch. Auch sie zog sich zwei Linien in die Nase. Danach kam noch ein Mädchen vom Nachbartisch, und auch der vorbeieilende Kellner versäumte es nicht, ein bisschen „frische Luft" einzuatmen. Nur ein paar weiße Krümel blieben auf dem Tisch zurück.
Liz Mitchell hielt mich jetzt sicherlich für ein „Weichei", weil ich bei ihrer Party nicht mitgemacht hatte, aber das sollte mir recht sein. Ich überlegte, wie ich aus der Nummer herauskommen könnte, denn ich besaß keine Lust mehr auf weitere Überraschungen. Am einfachsten wäre es gewesen, aufzustehen und davonzulaufen. Ich hätte es vorgezogen, mich leise und heimlich aus dem Staub zu machen und dachte gerade noch über meinen Plan mich „französisch zu verabschieden" nach, als es an einem der Tische laut wurde. Männer brüllten aufeinander ein, und man vernahm das Klatschen von Faustschlägen. Mädchen schrien auf. Die Latino-Rhythmen verstummten und eine Menschentraube eilte in Panik zum Ausgang. Große Bierflaschen wurden jetzt als Waffen eingesetzt und zerbrechendes Glas klirrte. Offensichtlich wurde ein Streit zwischen der Besatzung eines jugoslawischen Schiffes entfacht, und ich vermutete, dass Serben und Kroaten aufeinander losgegangen sind. Efendi und Regiane waren inzwischen nicht mehr zu sehen und auch Liz Mitchell zog mich panisch zum Ausgang. Wir hatten gerade die Tür erreicht, als ein Flaschenboden über die leere Tanzfläche zum Ausgang schoss. Ich bemerkte ihn zu spät, und er traf mich am Hacken meines rechten Fußes. Zu allem Pech trug ich Sandalen, sodass sich die scharfe Kante des Flaschenbodens in die Haut schnitt und eine drei Zentimeter lange Wunde stark zu bluten begann. Nach einem kurzen Schock verspürte ich heftige stechende Schmerzen, und ich humpelte auf die Straße. Liz Mitchell versuchte Hilfe zu holen und wandte sich an einen Posten der brasilianischen Marine, welcher in der Nähe Wache stand. Der hielt ihr aber nur eine kurze Maschinenpistole entgegen und sagte, dass sie verschwinden solle.
Ein anderes Mädel wurde auf meine Verletzung aufmerksam, und sie stütze mich gemeinsam mit Liz Mitchell. Ich humpelte mit den beiden Frauen um die Ecke, zurück auf die Rue de Galop und die Stufen hinauf in die Bar „Love-Story". Dort setzten die beiden mich an einem freien Tisch ab und verschwanden. Es lief immer noch Blut aus der Wunde, aber es schien weniger zu werden. Zum Glück war die Bar ziemlich dunkel und keiner nahm die Blutspuren auf dem Fußboden wahr.
Nach kurzer Zeit kamen die beiden Mädels wieder zu mir. Liz Mitchell hielt eine Flasche Cachaça in der rechten Hand und in der linken ein Glas mit weißem Zucker. Die Andere hielt mehrere Rollen Toilettenpapier bereit. Dann schüttete Liz Mitchell das Glas mit dem Zucker über die Wunde und kippte den Cachaça darüber. Ich hätte laut aufschreien können, denn es hat fürchterlich gebrannt. Sie wickelten nun eilig das Toilettenpapier um meinen Fuß, aber die Blutung war noch zu stark, sodass das dünne Papier schnell durchnässte und der Verband das eine und andere Mal erneuert werden musste. Wir blieben noch eine Weile sitzen und tranken von dem Cachaça aus der Flasche. Es handelte sich um den guten Velho Barreiro, der den DSR-Seeleuten unter dem Namen „Hofer" bekannt war. Irgendwie schien mich der Fusel zu beruhigen und nach gefühlt einer Stunde ließ die Blutung nach, sodass der Verband zu halten schien. Ich versuchte aufzustehen, um ein paar Schritte zu gehen, wobei ich glaubte, tausend Nadelstiche an meinem rechten Hacken zu spüren. Liz Mitchell

schien irgendwie begriffen zu haben, dass sie mit mir für den Rest der Nacht nichts mehr anfangen konnte. Ich gab ihr trotzdem zwanzig Dollar und war dankbar, dass sie mir aus dieser Situation geholfen hatte. Die beiden Mädels brachten mich zurück auf die Straße und setzten mich in eines der Taxis, die vor der Bar auf Kundschaft warteten. Zwanzig Minuten später befand ich mich an Bord und humpelte in meine Kammer. Es wurde schon hell, als ich in meiner Koje lag. Die verbliebene Nacht war kurz und schlaflos, aber auf keinen Fall schmerzlos.

Tags darauf konsultierte ich Stefan, unseren II. Offizier, um die Wunde fachgerecht verarzten zu lassen. Nach einer gründlichen Untersuchung und Nachbehandlung musste ich mir allerdings seine Standpauke anhören. Er meinte, und damit lag er zweifellos richtig, dass die Wunde sofort hätte behandelt, ja sogar genäht werden müssen.

Am selben Tag konnte das Laden des Schiffes beendet werden, und die GÖRLITZ verließ nachmittags den Hafen von Santos. Ich saß achtern auf einem Poller der Manöverstation und schaute ein letztes Mal auf die Strände von Gonzaga und Guarujá, die in der Nachmittagssonne am Horizont immer kleiner wurden. Fünf Jahre sollte es dauern, bis ich nach hierher zurückkehren würde.

Diese meine letzte Reise auf der GÖRLITZ und gleichzeitig die letzte für die DSR neigte sich dem Ende zu. In Rotterdam wurde die gesamte Crew durch eine neu zusammengestellte Besatzung abgelöst. Nur der Chief und die drei Lehrlinge blieben an Bord. Kurz vor Weihnachten 1990 erhielt ich meine betriebsbedingte Kündigung, die zum 31. Januar 1991 wirksam wurde.

Nach vier Jahren des Versuches an Land sesshaft zu werden, zog es mich am 1. November 1994 wieder zurück auf hohe See. Ich konnte als II. Ingenieur auf einem Schiffneubau in der Emdener Thyssenweft anheuern und kam im Sommer 1995 erstmals wieder zurück nach Santos.

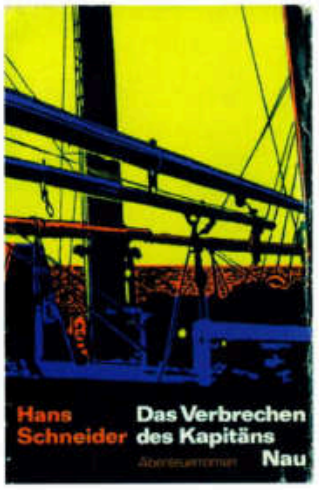


MS GÖRLITZ auslaufend auf der Neva aus Leningrad zur Probefahrt (08/1974)

Friedrich Seibicke

Das besondere Buch

Vor 50 Jahren, 1975, erschien im Greifenverlag zu Rudolstadt unter dem Titel „Das Verbrechen des Kapitäns Nau" ein ganz spezielles Werk rund um die Deutsche Seereederei. „Dies ist zum ersten und vor allem ein handfester Abenteuerroman für jeden, der die ewige Sehnsucht nach den Weiten der Weltmeere empfindet. Zum zweiten ein ungeschminkter Report über den harten Alltag auf hoher See und in fernen Häfen unter tropischer Sonne. Und schließlich erregendes Zeitbild einer ganzen Epoche großer Umwälzungen." So heißt es im Klappentext. Kernstück dieser Räuberpistole, in der sämtliche politischen Klischees des Kalten Krieges bedient werden, ist das Dingfestmachen eines Kriegsverbrechers durch den Kapitän eines XD-Schiffes der DSR mit dem fiktiven Namen AHRENSBURG auf der Fahrt nach Südamerika. (Andere DSR-Schiffe wurden der Authentizität willen im Buch mit echtem Namen benannt.) Jener Beschuldigte wurde zufällig zusammen mit einem Teil der Besatzung eines liberianischen Frachters gerettet, der zwischen den Cap Verden und Rio de Janeiro in einem tropischen Wirbelsturm gesunken war, was in den meist windstillen Rossbreiten eher unwahrscheinlich erscheint. Aber auch im weiteren Verlauf der Handlung setzte der Verfasser seiner Phantasie keine Grenzen.



Die Schiffbrüchigen wurden einem schwedischen Frachter übergeben, der sie nach Salvador de Bahia brachte. Nur der westdeutsche Kapitän Nau wurde dem Erzfrachter CALBE, der sich auf der Reise von Brasilien nach Rostock befand, übergeben, um ihn in der DDR aburteilen zu lassen. Nun ja, solche Übergaben auf hoher See konnten aus ähnlichen Gründen auch den eigenen Leuten passieren. Dazu brauchte es keine Phantasie. Nau hatte 1943 flüchtige Kriegsgefangene, die sich als blinde Passagiere an Bord eines Schiffes der Kriegsmarine versteckt hatten, wie dumm von ihnen, auf hoher See ausgesetzt. Die AHRENSBURG setzte ihre Reise durch die südamerikanischen Löschhäfen mit den voraussehbaren Komplikationen fort, weil sich die Alt-Nazis, die sich nach dem zweiten Weltkrieg der alliierten Gerichtsbarkeit in Richtung Südamerika entzogen hatten, diesen Handstreich nicht einfach bieten ließen. Als Rahmenhandlung wurde vom Dienst auf einem Handelsschiff der DSR sowie dem Anlaufen dieser Häfen erzählt: Rio de Janeiro, Santos, Paranagua, Montevideo und Buenos Aires, den Südamerikafahrern der DSR in dieser Abfolge wohlbekannt.



Der Master des XD, Kapitän Hinrich Marcus, zählte 60 Lenze und kannte jenen Kapitän Nau aus Zeiten, als Deutschland noch von der Maas bis an die Memel besungen wurde. Er war unverheiratet, weil seine junge indische Geliebte aus den Slums von Calcutta, die er damals vor

der Selbstverbrennung gerettet hatte, sich doch das Leben nahm, nachdem Nau ihn dort shanghaien ließ. Sein Rochus auf Nau war also nicht unbegründet. Kapitän Marcus redete nach Genossen-Art alle Besatzungsmitglieder kumpelhaft-flapsig mit Du an – nur das leutselige „Jungchen" eines berühmten DSR-Kapitäns ersparte er sich - und war wie der Rest der Besatzung scharf auf die junge Funkerin, für ihn „das Mädchen".



Hafen Santos (1973)

Die fiktiven Geschehnisse ereigneten sich im Frühjahr 1973, als die XD-Schiffe RONNEBURG/DDXO, SCHWARZBURG/DDXM und ALTENBURG/DDXH im Liniendienst nach Südamerika fuhren. Der Autor des Krimis hatte vermutlich eine Reise auf einem dieser Schiffe zugestanden bekommen und anschließend aus Dankbarkeit diesen systemkonformen Bestseller verfasst. Er konnte aus den gemachten Erfahrungen heraus das Thema Landgang in Santos nicht geflissentlich übergehen. Allerdings wäre eine wahrhaftige Darstellung der Vorgänge sozialistischer Persönlichkeiten ganz und gar unwürdig gewesen. Und so machte er daraus einen erhobenen ideologischen Zeigefinger und umschiffte diese politisch inkorrekten Klippen mit Bravour, denn der FDJ-Sekretär des Heldenschiffes und Sohn des Generaldirektors der DSR, Rainer Hochstein, hatte ein Problem. Und dieses Problem hieß Jochen Buschmann, Matrosenlehrling.



Santos, Blick vom Monte Serrat zum Hafen

Der stammte aus einem gutbürgerlichen Elternhaus, wohlerzogen, und wurde von seinen Eltern mit dem privaten Skoda geschniegelt und gebügelt im Heimathafen an Bord gebracht.

Das machte ihn schon mal verdächtig, weil er nicht wie Arbeiterkinder im Trabi anreiste. An Bord nun gammelte er seit Wochen herum, und in Hamburg, oh Schande, schlich er ganz für sich alleine zwei- oder dreimal ins Eros-Center, (Hier fragt sich der Kenner, woher eigentlich die dafür notwendigen Geldmittel stammten. Aha, nicht deklarierte Westverwandtschaft besaß er auch noch.) während andere aus der Besatzung nur im losen Haufen angeekelt durch die Herbertstraße schlendern konnten. Das machte schon mal neidisch. In Santos hatte er nur die Rue de Galop (frz.)im Sinne, auch Rue de Galopp genannt. So lautete der gebräuchliche Name der Seeleute für jenes Barviertel am Hafen, wo die Mädchen barbusig auf den Tischen tanzten und mancher erst im Morgengrauen von seinem Landgang zurückkehrte. (Was diese so genannte Straße in Santos mit einer gleichnamigen Fußgängerbrücke im Storkower Weg in Berlin gemein hat oder umgekehrt, das wissen nur die Kollegen aus der Berliner Klönsnack-Runde.)

Während der dortigen Liegezeit passierte laut Zitat folgendes: „Die Lehrlinge Jochen Buschmann und Detlev Bräuer sind vor dem Regen in ihre Zwei-Mann-Kabine geflohen und wollen sich gerade in die Koje hauen, als es sehr kräftig an die Tür klopft. ‚Mensch, das klingt ja, als ob der Alte uns einen Überraschungsbesuch abstattet!', ruft Detlef Bräuer, springt vom Stuhl und eilt zur Tür. Seine braunschwarzen Augen leuchten auf, denn er hat ein großes Problem auf Lager, das er gern mit dem Kapitän besprechen möchte: Hermann Kassner will ihn als Kandidat für die Partei gewinnen. (Kassner, Vollmatrose, will an der Seefahrtschule Wustrow studieren – Red.) Jochen Buschmann hingegen guckt mürrisch auf seine ungebaute Koje, als er aufsteht. Wie lästig, dass man immer Aufpasser um sich hat, denkt er. Den Chief Mate als Lehrausbilder, den Bootsmann, die FDJ in Gestalt von Rainer Hochstein, den Chief als Leiter der Komplexbrigade – und nun sogar den Alten noch dazu …" Ende des Zitats.
Den Alten durch sein Klopfen am Schott der Kammer zu erkennen, ist an sich schon einmal eine Meisterleistung. Der Kapitän, der sich so ungehobelt wie Knecht Ruprecht Eintritt verschafft, schaut sich in der Kammer um und möchte mit dem Matrosenlehrling Buschmann nun endlich mal Tacheles reden, dessen strähniges Kopfhaar schon bis ins Genick gewachsen ist, der an seinen Pickeln im Gesicht herumpuhlt und in dessen Spind das blanke Chaos herrscht.

Zitat: „Warum hast du dich eigentlich für den Seemannsberuf entschieden?" Jochen Buschmann schließt die Augen und senkt den Kopf. Dieselbe dumme Frage, die Vater und Mutter immer gestellt haben, denkt er. Sie haben mich nicht verstanden, und er versteht mich auch nicht. Niemand versteht mich so recht … „Weil ich von zu Hause fort wollte. Selbständig werden."„Ausgezeichnet. Aber warum nutzt du die Chance nicht, selbständig zu werden, sondern gammelst herum wie ein siecher Penner?"
„Es ist schwerer, von zu Hause fort zu sein, als ich vermutet habe. Man ist so allein." Marcus schließt die Spindtür und setzt sich wieder. „Allein bist du also", stellt er fest. „Und die anderen? Bräuer, Hochstein, Kassner… Meiden sie dich etwa? Ist's nicht gerade umgekehrt?"
„Ich merke jedenfalls, dass sie mit mir anders sind als unter sich". „Wie denn – anders?"
„Manchmal spöttisch …" „Wenn sie spotten, worüber dann?" Buschmann weicht dem Blick des Kapitäns aus. „Na eben – über das, was auch Sie an mir bemängeln. Und dann … Na, wegen Hamburg und so mit den Mädchen …" „Meinst du Mädchen, oder meinst du Nutten?"
Buschmann schaut beschämt drein und senkt den Kopf. Hinrich Marcus ist nun seinerseits etwas verlegen. „Du denkst wohl, im Puff, da ist es einfach? Man geht rein, bezahlt, braucht nicht zu werben … Junge, so verdirbst du dir bloß den Geschmack an der neben der Seefahrt schönsten Sache der Welt." Ende des Zitats

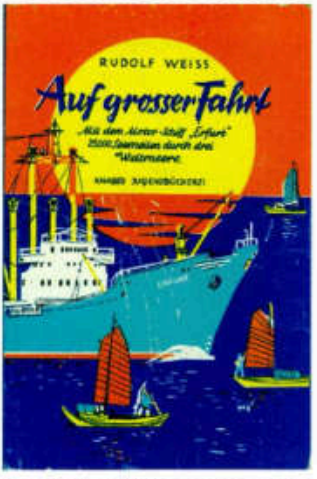
Schließlich ruft der Bootsmann im Verlaufe der Diskussion die Jungs wieder an die Arbeit. Der Kapitän hält noch dem Lehrling Bräuer eine Gardinenpredigt, weil der aus Verzweiflung über seinen liederlichen Kollegen die Kammer wechseln will. Aber der Alte möchte, dass Bräuer aus Buschmann einen ordentlichen Menschen macht, das verlange er von ihm als zukünftigen Parteigenossen.
Am anderen Morgen springt Rainer Hochstein, der FDJ-Sekretär, aus seiner Koje, so heißt es weiter in dem Schmöker. Nach dem Waschen, Zähneputzen und dem Frühstück in der Mannschaftsmesse bleibt noch etwas Zeit, um das Anlegemanöver der RONNEBURG zu beobachten, die zwei Liegeplätze achteraus festmacht. Zitat: „Mal kibitzen, denkt er, was die FDJ dort auf dem Kasten hat. Vielleicht mehr Kultur als wir?"

Hätte er sich doch nur auf den Weg gemacht! Leider ist er dort nie angekommen. Der FDJ-Sekretär der AHRENSBURG hätte erfahren können, dass die FDJler der RONNEBURG jede Reise auf's Neue in ihren Freiwachen im geschlossenen Verband in die Rue de Galopp pilgerten, um am frühen Morgen Mann für Mann wankend und abgekämpft, nicht nur vom zwei Kilometer langen Fußmarsch, aber glücklich, nicht nur von Wein und Gesang, zum Arbeitsantritt wieder zu erscheinen. Das könnte auf den Schwesterschiffen nicht anders gewesen sein. Auf seinem Dampfer hingegen war offensichtlich der einzige Besucher dieser Vergnügungsstätten ein pubertierendes, verstocktes, eigenbrötlerisches, heimwehkrankes und von der Besatzung geschnittenes Muttersöhnchen mit ungepflegten, schulterlangen Haaren, das ausgesprochen liederlich und ein kleiner Schmutzfink war, welches noch nicht einmal die Partei haben wollte. Ein zweifelhaftes Subjekt ohne die Vorstellung, was sozialistische Ethik und Moral bedeuten. Nicht ein einziger der Landgänger von DDXO in den Bars am Hafen von Santos konnte sich mit einem solchen Charakterbild identifizieren. Umgekehrt wurde ein Schuh daraus, denn nur unsere Besten besuchten diese Stätten der Vergnügungen bis zur physischen Erschöpfung, sodass es immer höchste Zeit wurde, dass das Schiff diesen Hafen wieder verließ. Es stimmt, selbst Lehrlinge mit ihrem bescheidenen Salär entgingen diesen Verlockungen nicht, wie die Stewardessen feststellen mussten, als sie in der Mannschaftsmesse eine namentliche „Überweisung" des II. Nautischen Offiziers an den Beichtvater der Seeleute, Dr. Schwager, in der Rostocker Paulstraße fanden. Auch mancher ansonsten glücklich Verheiratete konnte sich darüber freuen, hier nicht erleben zu müssen, was ihm nach einem Vierteljahr bei seiner Rückkehr in die Heimat hätte blühen können: „Ach Schatz, ich hab's heute im Kreuz." „Gut, dass du mir das sagst, ich hätte sonst an der alten Stelle gesucht."
Als neuartiges Phänomen werden heutzutage Wörter gebraucht, die aus einem einzigen Buchstaben bestehen, zum Beispiel das N-Wort. In Santos spielte beim Seemann das F-Wort die dominierende Rolle. Die Wörter N und F ließen sich hier sogar in einem Satz vereinen. „Gestern Nacht hatte ich einen tollen F mit einer süßen N." Jan Maat nannte sie liebevoll „meine kleine Roastbeef, Rosa", ohne ihren wahren Namen zu kennen. Ja, das Dasein der DSR-Seeleute strotzte vor Farbenfreude. So bunt, wie sich mancher das Leben in Rostock oder Kleinkleckersdorf erträumt. Leider vereiteln hierzulande Konventionen das Pflegen einer gediegenen Promiskuität, laut Lexikon „der uneingeschränkte Geschlechtsverkehr mit häufig wechselnden Partnern ohne längere Bindung, besonders in der frühen Periode der Urgesellschaft."(Dort, wo der Seemann stehen geblieben zu sein scheint.) Falls das Miteinander dann doch zu bunt werden sollte, genügen Ehrenmorde, um alles wieder ins rechte Lot zu rücken.
Nebenbei bemerkt ist das Wort „Nutte" eine Beleidigung dieser jungen Frauen, die sich abends und nachts etwas zu ihrem kärglichen Lebensunterhalt dazu verdienen mussten.

Alles andere in diesem Werk Beschriebene über die indische Geliebte des Kapitäns Marcus und dem Verstreuen ihrer Asche im Wasser des Ganges mag total wirklichkeitsnah dargestellt worden sein, aber die vorstehende Episode ist der damals herrschenden Ideologie willen doch sehr an den Haaren herbeigezogen. Hier mag wohl eher das Wort von Mark Twain gelten: „Die meisten Schriftsteller betrachten die Wahrheit als ihren größten Schatz und sind daher in ihrem Gebrauch überaus sparsam." Die ist auch in der Gegenwart noch immer ein rares Gut, besonders im Journalismus.
Darüber helfen auch nicht die zwanzig teils ganzseitigen Textillustrationen des Buches hinweg, bei denen die Rue de Galopp geflissentlich übergangen wird. Gleichwohl reichte es 1976 wegen der ausgehungerten Leserschaft, die sich an den für sie kaum vorstellbaren Erlebnissen der DSR-Seeleute ergötzen wollte, für eine 2. Auflage. Schon das Wort „Kapitän" im Titel sorgte dafür. Vielleicht hat dieses Buch dank seines aufregenden Inhalts auch manchen Leser angeregt, sich bei der DSR zu bewerben, der dann nach einer Reise mit Motortanker WOLFEN rund Kap Hoffnung in den Persischen Golf wieder das Weite suchte, weil er eigentlich Rio den Vorzug gegeben hatte.

Heutzutage ist viel von fake news die Rede. Schön, dass mit obiger quasi Gegendarstellung wenigstens ein historischer Schwindel aus der Welt geräumt werden konnte. Wie auch immer, diese Schauergeschichte nimmt die Bezeichnung Roman für sich in Anspruch. In einem solchen kann ein Autor, wie schon erwähnt, seiner Phantasie freien Lauf lassen, und die Reise mit einem DSR-Schiff diente in diesem Falle auch nur als Aufhänger für eine solche Crossover-Story.

Realistischere Reportagen und Reisebeschreibungen rund um die Schiffe der Deutschen Seereederei nahmen bereits kurz nach deren Gründung ihren Anfang. Zu den ersten ihrer Art gehört zweifellos das 1960 im Gebr. Knabe Verlag Weimar erschienene Jugendbuch „Auf grosser Fahrt" von Rudolf Weiss. Er begleitete das Typ IV-Schiff ERFURT auf seiner Jungfernreise nach China, nachdem das Schiff am 8. Mai 1959 um 14 Uhr in Wismar von der Werft an die DSR übergeben worden war. Im Gegensatz zum oben genannten Roman wird das Bordleben auf der ERFURT realistisch und ohne ideologische Färbung geschildert, vielmehr berichtet der Autor unvoreingenommen darüber, wie sich in China westdeutsche Seeleute und die unseren gegenseitig besuchten. Gleichwohl ist bei der Beschreibung der Verhältnisse in den angelaufenen Häfen die politische Richtung klar erkennbar. Bremerhaven wird als US-amerikanischer Sündenpfuhl beschrieben, in dem es auch Comics zu kaufen gebe. Für den unbedarften Leser zwischen Putbus und Plauen laut Worterklärung eine Bezeichnung für Hefte, in denen verbrecherische Taten verherrlicht werden, sogenannte Gangsterliteratur. (Popeye, Mickey Mouse, Donald Duck, Lucky Luke u.a.) Zu Port Said hinterlässt die Suezkrise 1956 in der Kommentierung noch ihre Spuren. In den chinesischen Häfen beklagt der Autor die Hinterlassenschaften der Vergangenheit und offenbart seine Begeisterung für das neue China. So trugen alle Kinder neben den roten Pionierhalstüchern Klatschen, mit denen sie Fliegen und Spatzen erschlugen. Der große Vorsitzende Mao hatte deren Exodus 1958 verfügt. Autor und Chief Mate besuchten eine Schulklasse, die laut Strichliste an diesem Tag bereits 10.500 Fliegen ins Jenseits beförderte. Der



größte Misthaufen einer Vorzeige-LPG wäre angesichts dieses Reichtums vor Neid erblasst. Schließlich noch die Schilderung eines Havariefalles von historischer Dimension, der sich auf einem mehr als 300 Meter langen Containerschiff von heute kaum mehr ereignen würde:



„Es war am Nachmittag des 4. August – wir fuhren längs der Küste von Sumatra und mußten bald die nördlichste Spitze erreicht haben – als etwas Unvorhergesehenes geschah. Ich saß lesend in meiner Kammer. Plötzlich begann das Schiff heftig zu schaukeln. Das Buch fiel mir aus der Hand, ich selbst beinahe vom Sessel. Erschrocken sprang ich auf, blickte durch das Bullauge. Ich sah nichts Außergewöhnliches. Die Sonne schien, wie schon den ganzen Tag über, das Meer war nur leicht bewegt.

Im gleichen Augenblick rasselte die Alarmklingel: kurz – lang – kurz! Aus dem Lautsprecher kam die ruhige Stimme des Ersten Offiziers: ‚Ruderversager! Ruderversager! Achtung, Decksgang! Sofort an Handruder!'

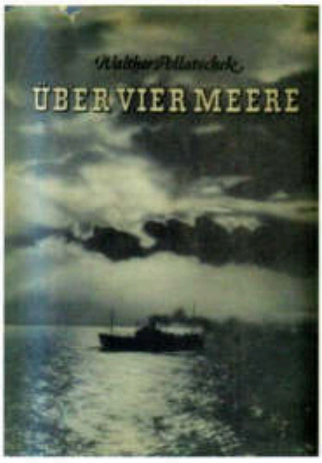
Mein Schreck verflüchtigte sich. Die elektrische Rudermaschine auf der Brücke war ausgefallen, das Schiff für Minuten manövrierunfähig. Das Schaukeln hatte sich bereits wieder gelegt. Ich lief zum Heck. Einige der Matrosen zogen die Schutzhülle vom Handruder, andere stellten die Seilzugverbindungen zum Ruderblatt her. Unser Schiff hatte gestoppt. Zuvor war es von der Brücke aus mit Hilfe der zwei Schrauben gesteuert worden. Bald darauf ging es wieder in langsamer Fahrt voran.

Sechs Mann mußten das doppelte übermannshohe Speichenrad bedienen, das früher auf den Segelschiffen die einzige Steuermöglichkeit gewesen war. Unsere Elektriker arbeiteten inzwischen fieberhaft an der Beseitigung des Schadens. Nach einer Stunde hatten sie es geschafft. Mit voller Kraft fuhren wir weiter, hinein in den Indischen Ozean."



Zu einer der frühen Publikationen über die DSR gehört auch der im gleichen Jahr im Brockhaus Verlag erschienene großformatige Text/Bildband von Hein Wenzel „Unsere Schiffe auf den Meeren der Welt – Handelsschiffahrt der Deutschen Demokratischen Republik – Mit voller Kraft voraus" Eine Reise nach China mit dem am 3. September 1958 in Wismar an die DSR übergebenen Frachtschiff BERLIN, die sich mit einer Kaliladung unmittelbar daran anschloss und deren Beschreibung fast ohne Propaganda auskommt. Der größte Vorzug dieses Buches zu anderen seiner Art: Es wurde von einem Autor mit seemännischer Kompetenz geschrieben und fotografiert, der sich ausschließlich dem Leben an Bord widmet und was an Landmarken während der Überreise zu sehen war, von Ushant über den Suezkanal bis zur Malacca-Straße. „Heimgekehrt! Nach einer Reise von einhundertacht Tagen nach Nordchina und zurück, nach über 24 000 Seemeilen – das ist mehr als einmal um die Erde! – durch

tropische Meere, Nebel und Winterstürme läuft der Ostasien-Liner, tief beladen mit Stückgütern aus der Volksrepublik China, wieder in Wismar ein." So lautet die letzte Bildunterschrift.



„Über vier Meere" von Walter Pollatschek, Mitteldeutscher Verlag 1955, „ein Reisebuch vom Handelsdampfer ROSTOCK", könnte das erste von Büchern über Reisen auf den Schiffen der DSR gewesen sein. Im Klappentext heißt es: „Die Jungfernfahrt der ‚Rostock' über vier Meere ist das große Ereignis, dem dieses Buch seine Entstehung verdankt. (d.h. die erste Reise des Schiffes ins Mittelmeer bis nach Alexandria – Red.) Dieses Reisetagebuch entspricht allen Forderungen, die der Leser bei der Lektüre von Reisetagebüchern erfüllt wissen will. Es ist interessant, voller Geschehnisse, abwechslungsreich, es ist lehrreich. Der Zauber ferner Länder rührt uns an, die Eigenart des Fremden. Freilich wird Pollatscheks Reisetagebuch ‚Über vier Meere' im Leser kein romantisches Fernweh erzeugen. Es wird sogar hier und da aufgeräumt mit Ansichten, die eine bourgeoise Reise- und Abenteuerliteratur über fremde Länder verbreitet hat. Diese – wenn man so will – Entzauberung hat aber durchaus nicht Langeweile im Gefolge, womit wir sagen wollen, dass sich schwerlich etwas Interessanteres denken lässt als realistische Schilderungen fremder Länder und Leute. Man spürt, dass hier einer geschrieben hat, der erfüllt ist von dem Willen, Geschautes und Erlebtes abzubilden, so wie es ist."

Dieser letzten Aussage werden auch die BORDGESCHICHTEN des DSR-Seeleute e.V. voll gerecht. Sie bilden damit einen würdigen Abschluss von Bucherscheinungen über die Rostocker Handelsflotte nach mehr als 70 Jahren permanenter Präsenz in den Druckmedien und nicht nur dort. Ahoi!



„Dampfer ROSTOCK zum ersten Mal im Hafen Alexandria" aus dem Buch „ÜBER VIER MEERE"

Joachim Timm

Die Verpflichtungserklärung

1982 versuchte die Parteileitung des VEB Schiffsmaklerei mit aller Macht, eine Kombinatsanweisung durchzusetzen. Mit Hilfe dieser Anweisung sollten die leitenden Mitarbeiter gezwungen werden, alle privaten Kontakte in das kapitalistische Ausland abzubrechen. Im VEB Schiffsmaklerei mussten alle Abteilungsleiter sowie die Mitglieder der SED eine entsprechende Erklärung unterschreiben. Als ich (damals Abteilungsleiter Produktionslenkung – Red.) daraufhin angesprochen wurde, wog ich zunächst die Vor- und Nachteile ab, die sich bei Nichtunterzeichnung für mich ergeben würden. Ein Kollege in der Maklerei hatte als Mitglied der SED einen Ausreiseantrag in die BRD gestellt. Er musste den Betrieb sofort verlassen. Diese Sache ging mir durch den Kopf. Sollte mein Hochschulstudium für die Katz gewesen sein? Ich musste besonders an meine damals noch schulpflichtigen Kinder denken. Gedacht getan, ich setzte eine sogenannte Verpflichtungserklärung auf, unterschrieb sie und gab sie ab. Ein paar Tage später bat mich H., ein weibliches Parteileitungsmitglied, zu einem persönlichen Gespräch. Meine Verpflichtungserklärung entsprach inhaltlich nicht ganz der Kombinatsanweisung. Was hatte ich falsch gemacht? Sie diktierte mir dann folgenden Text: „Ich und alle in meinem Haushalt lebenden Personen werden die Kontakte zu Verwandten und Bekannten in der Bundesrepublik und Westberlin abbrechen und zukünftig keine neuen Beziehungen aufnehmen." In meinem Schreiben hatte nur „ich" die Beziehungen abbrechen wollen und das passte den Leuten nicht. Jetzt musste ich meine Familie informieren. Meine beiden Töchter waren entsetzt, als sie hörten, was von uns verlangt wurde. Auf der einen Seite wollten sie den Kontakt zu ihrem Onkel (mein Bruder hatte 1978 als nautischer Offizier der DSR die DDR verlassen) in Hamburg nicht abbrechen. Auf der anderen Seite mussten sie damit rechnen, dass sie nach Schulabschluss keine vernünftige Lehrstelle wegen der Sippenhaftung in der DDR bekommen würden. So einigten wir uns innerhalb der Familie auf folgende Verfahrungsweise: Ich werde die Verpflichtungserklärung in der geforderten Form unterschreiben und damit die Kontakte offiziell abbrechen. Inoffiziell wird die gesamte Post (Briefe und Pakete) an unsere Freunde in Lichtenhagen geschickt, die uns dann per Telefon über einen Eingang informieren. Auch schriftliche Einladungen für unsere Freunde zu Besuchszwecken aus der BRD wurden von ihnen erledigt.
1986 beendete meine jüngste Tochter die Lehre bei der Tallierungsgesellschaft in Rostock. Damit war der wichtigste Grund für die Unterzeichnung der Erklärung hinfällig geworden. Nun musste ich mir gut überlegen, wie ich die Verpflichtungserklärung rückgängig machen könnte, ohne Verlust des Arbeitsplatzes. Wie sollte es weitergehen? Im Herbst 1986 war ich mit dem Produktionsdirektor des Seehafens, Dr. E., mit dem Schiff auf Dienstreise nach Riga. Während der Überfahrt hatten wir auf See genügend Zeit, uns über viele private Dinge zu unterhalten. Einige Zeit überlegte ich, ob ich mich ihm anvertrauen und ihm von den familiären Problemen wegen der Verpflichtungserklärung erzählen könnte. Man hatte ja schon vielfach gehört, dass überall in den Betrieben Zuträger für die Stasi tätig waren. (Bei einer späteren Einsicht in meine Stasi-Akten habe ich gesehen, wie „gute Freunde" mich denunziert hatten.) War das bei Dr. E. der Fall? Dann wäre ich geliefert. Ich ging das Risiko ein und offenbarte ihm alles. Abschließend fragte ich, ob er eine Anstellung im Hafen im Falle meiner Entlassung bei der Maklerei für möglich halte. Der Produktionsdirektor wollte sich mit dem Direktor des Hafens besprechen. Einige Tage später bekam ich abends einen Anruf. Der Hafendirektor hatte nach Rücksprache mit der Kaderkommission der Partei grünes Licht für einen eventuellen Wechsel zum Hafen gegeben. Jetzt konnte ich ein Schreiben an die Betriebsleitung des VEB Schiffsmaklerei aufsetzen, um die Verpflichtungserklärung zu widerrufen. Nach

Eingang des Schreibens unterhielt sich der Agenturdirektor der Maklerei mit mir. Er wies mich auf die zu erwartenden Probleme hin und bat mich freundschaftlich, alles noch einmal zu überdenken und das Schreiben zurückzunehmen. Ich brachte ihm gegenüber zum Ausdruck, dass ich mir alles reiflich überlegt hätte und ich keine Veranlassung sähe, meine Meinung in dieser Sache zu ändern.

Ein paar Tage später lud man mich zu einer Sitzung der Parteileitung ein. Einziger Tagesordnungspunkt war die Personalie „Addy Timm". Ich wurde von allen Seiten bombardiert: „Warum hast du deine Meinung geändert?" Innerlich sehr erregt, legte ich meine Beweggründe dar. Die wurden von keinem der Anwesenden akzeptiert. Ohne sichtbares Ergebnis gingen wir auseinander. Es folgten weitere Aussprachen, die alle zu keiner Meinungsänderung meinerseits führten. Der Produktionsdirektor des Hafens, Dr. E., wurde stets durch mich informiert. „Halte durch, lass dich nicht umstimmen, die können dir gar nichts", sagte er. Die Aussprachen nahmen mich psychisch sehr mit. Wenn ich nicht die Zusage des Direktors des Seehafens gehabt hätte, wäre ich vielleicht umgefallen. Meiner Familie erzählte ich von den Aussprachen nichts. Es reichte, dass ich viele schlaflose Nächte hatte.



Eines Tages rief mich die Chefsekretärin der Maklerei an und bat mich zu einem persönlichen Gespräch mit dem amtierenden Direktor, der normalerweise Agenturdirektor in Wismar war. Wir waren allein, kein weiteres Parteileitungsmitglied war anwesend. Es begann sinngemäß so: „Addy, du solltest deine Meinung noch einmal überdenken, du leistest eine sehr gute Arbeit. Du besitzt ein gutes Ansehen im Kombinat Seeverkehr- und Hafenwirtschaft, deine Arbeit wird geachtet, deine Meinung ist gefragt. Das alles steht im krassen Widerspruch zu deinem Schreiben. Endet für dich der Sozialismus am Hafentor? Ich bin stolz auf meine Söhne, die beide erfolgreich die Offizierslaufbahn in der NVA eingeschlagen haben." Weiter führte er aus: „Ich habe geplant, dass Mathias S. aus Wismar (der damals mit meiner ältesten Tochter verlobt war) als Nachfolger für Herrn M, eingearbeitet wird. Wenn du das Schreiben nicht widerrufst, wird er diesen Posten nicht bekommen." Das hatte gesessen. Diese Aussage schlug mir auf den Magen. Mich befiel sofort ein schlechtes Gefühl. Darf ich dem jungen Mann seine Zukunft verbauen? Zum Schluss zog er noch ein weiteres Ass aus dem Ärmel und sagte zu mir: „Du hast einen sehr guten Freund, dem wir erlaubt haben, Dienstreisen in die BRD zu machen. (Gemeint war Uwe L., Produktionsdirektor von der Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei, Rostock) Der hat unser Vertrauen missbraucht und sitzt zu Recht im Gefängnis. Dass du Kontakt zu ihm hast, ist uns bekannt." Mit gemischten Gefühlen verließ ich das Büro.

Es war für mich nun endgültig klar, eine weitere Tätigkeit in der Maklerei war für mich undenkbar. Man wird mir eine Falle stellen, um einen Rausschmiss zu begründen. Offensichtlich wollte man es nicht riskieren, mich allein wegen des Schreibens an den Pranger zu stellen. Noch am gleichen Abend sprach ich mit Mathias S. und informierte ihn über das Gespräch

mit dem Direktor. Seine prompte Antwort beruhigte mich: „Herr Timm, lassen Sie sich nicht erpressen und nehmen Sie meinetwegen das Schreiben nicht zurück. Ich werde mit meinem Vater, der bei der Schiffsversorgung in Wismar arbeitet, sprechen und ihn im Ernstfall bitten, dass er für mich eine Anstellung als Bordverkäufer bekommt." Mir fiel ein Stein vom Herzen. Nun wollte ich einen schnellstmöglichen Wechsel zum Hafen vollziehen. Darum informierte ich den Produktionsdirektor des Hafens über das Gespräch mit dem Direktor der Maklerei und teilte ihm meinen sofortigen Wechselwillen mit, da es keine weitere Beschäftigung in der Maklerei für mich gab. Je schneller, desto besser. Es mussten nur noch ein paar Details zwischen dem Produktionsdirektor und dem Hafendirektor geklärt werden. In Ergebnis dessen schickte ich eine Bewerbung an den Hafen. Nach relativ kurzer Zeit bekam ich eine schriftliche Zusage. In einem Telefonat bedankte ich mich für die erwiesene Unterstützung. Nun musste nur noch der Termin des Wechsels festgelegt werden. Dazu war noch ein abschließendes Gespräch mit dem Direktor der Maklerei notwendig. Es ging um die Bezahlung von Überstunden aus der letzten Kartoffelaktion. Ich suchte ihn ein letztes Mal in seinem Büro auf. „Was führt dich heute zu mir?", fragte er, als ich Platz genommen hatte. Zur Antwort bekam er: „Ich beabsichtigte die Schiffsmaklerei zu verlassen, um eine Arbeit im VEB Seehafen aufzunehmen." Eine wütende Reaktion blieb nicht aus: „Du wirst im Seehafen nicht arbeiten, dafür sorge ich." Ich erwiderte selbstbewusst: „Du kannst machen, was du willst, denn ich habe bereits eine Zusage bekommen."
Alle Gesichtszüge entgleisten ihm. Spontan griff er zum Telefon und rief im Hafen an. Er hatte das Parteileitungsmitglied der SED für Kaderfragen am Hörer. Er teilte ihm mit, dass Addy Timm bei ihm im Büro sei und ihn informiert habe, dass er demnächst im Seehafen arbeiten werde. „Ich fordere von dir, dass er keine Zusage für eine Beschäftigung im Hafen erhält.", so mein damaliger Direktor. Die Antwort war kurz und bündig: „Auf einer Parteileitungssitzung des Hafens wurde dem Antrag des Genossen Addy Timm zwecks Aufnahme einer Tätigkeit im Hafen Rostock entsprochen." Mein Direktor sah in meinem Gesicht, dass ich innerlich triumphierte. Er begriff, dass er verloren hatte.

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

Reinhard Lachs

Unter Verdacht

Die LEIPZIG hatte festgemacht am Petersen-Kai, dem Hamburger „Tor nach Afrika". Tschinscher Don Lorenzo jumpte an Land, durch den Freihafen, nach einer durchzechten Nacht. Er trug eine große Tasche auf seinem Rücken, aber nicht wie Kuddel Daddeldu, um in Hamburg eine seiner Liebsten zu besuchen, sondern um andere Schätze aufzustöbern. Mit dem Gepäckstück wollte er sich nach Ersatzteilen bücken. Anfang 1970 war Don Lorenzo stolzer Besitzer eines LADA geworden, damals noch unter dem Namen SHIGULI bekannt, und der brauchte Ersatzteile. Was lag also näher, als in Hamburg einige Autofriedhöfe abzugrasen und nach geeigneten Teilen zu suchen.
Da Don Lorenzo aber auch kein Kostverächter war, den schönen Dingen des Lebens aufgeschlossen gegenüberstand und natürlich auch wissen wollte, was sich seit seinem letzten Aufenthalt in Hamburgs Herbertstraße so getan hatte, verweilte er nach getaner Arbeit auch längere Zeit auf St. Paulis Bummelmeile. Er kannte dort so manches Lokal und andere interessante Etablissements. Zum Abschluss seiner Exkursion oder auch seines Beutezuges wollte er noch für seine Kollegen an Bord und auch für sich selbst natürlich noch die

neuesten St. Pauli-Nachrichten am Kiosk an den Landungsbrücken erwerben. Kaum hatte er die ersten barbusigen Damen und interessanten Kleinanzeigen mit Kennerblick betrachtet, schon legte sich eine schwere Hand auf seine Schulter. Zwei breitschultrige Herren standen vor ihm und wollten wissen, was er so in seiner großen Tasche und den vielen kleinen Taschen in der Kleidung mit sich führe.
Nach dem ersten Schock und einer einsetzenden Weichheit in den Beinen wollte Don Lorenzo natürlich wissen, wer es wage, einem Seemann derartige Fragen zu stellen. Nun gaben sich die Herren als Hüter des Gesetzes und Drogenfahnder zu erkennen. Sie hatten unseren „Verdächtigen" schon über eine Stunde durch Hamburgs Unterwelt begleitet, weil sie durch seine große Tasche und sein vorsichtiges Benehmen vor dem Betreten einiger einschlägiger Lokale auf ihn aufmerksam geworden waren.
Nachdem Hein Seemann sein großes Verlangen nach LADA-Ersatzteilen erklärt hatte und auch noch glaubhaft machen konnte, dass er von einem ostdeutschen Schiff aus Rostock komme, ließen in die Häscher wieder laufen.

Heinz-Jürgen Marnau

MS IMPULS – vom geophysikalischen Erkundungs- zum DSR-Werkstattschiff

Nur noch wenige „alte Hasen" haben Kenntnisse über die Umrüstung der IMPULS vom Binnencontainer- zum Erkundungs-, dann DSR-Werkstattschiff sowie zu seinem innerbetrieblichen Einsatz. Mit diesem Beitrag möchte der Autor eine Lücke schließen, denn auch die Aktivitäten dieses maritimen Exoten, bereedert aus dem schönen Sachsen, gehören unverzichtbar zur Seefahrtsgeschichte der DDR.

Einleitung

Während seines gesamten Bestehens mangelte es dem VEB Deutsche Seereederei (DSR) in Rostock, später Deutfracht/Seereederei Rostock, infolge des raschen Aufbaus der Flotte ständig an qualifizierten Mannschaften und Offizieren. Nur über eine beschränkte Zeit und in begrenztem Umfang konnte auf ehemalige Angehörige vormaliger bedeutender deutscher Reedereien und der damaligen Kriegsmarine, welche die Wirren des Krieges überlebt hatten, seetauglich und vor allem einsatzwillig waren, zurückgegriffen werden.
Die Ausbildung des seemännischen Nachwuchses besaß daher einen hohen innerbetrieblichen Stellenwert. Begrenzt vorhandene Ausbildungsplätze an Bord, die gesetzlich vorgeschriebene Seefahrtszeit und natürlich dann auch noch die Dauer des Schulbesuches konnten in den Anfangsjahren in keiner Weise die vorhandenen Lücken schließen. In der Folge war es, auf Einsicht und Berufsethos setzend, besonders für alle Schiffsoffiziere immer sehr schwierig, manchmal fast aussichtslos, die zunehmenden Urlaubs- und Freizeitansprüche wenigstens teilweise abzugelten.
Trotz dieser erheblichen personellen Probleme erhielten die Betriebe der Hochseefischerei und der Handelsschifffahrt von übergeordneten Leitungsorganen in bestimmten Fällen die zwingende Aufforderung für volkswirtschaftlich wichtige Sonderaufgaben seemännisches Fachpersonal dauerhaft oder für einen bestimmten Zeitabschnitt abzugeben.
Das traf beispielsweise zu, wenn der Außenhandelsbetrieb der Schiffbauindustrie beim Verkauf neuer Schiffe an den Irak gemäß Wunsch und Vertrag der Käufer gezwungen war, zur Einweisung der neuen Besatzung eine gewisse Anzahl von hochqualifizierten und berufserfahrenen Schiffsoffizieren (z.B. Kapitän, Chief und E-Ing.) ab Werftübergabe bereitzustellen. Ebenfalls galt es junge Nationalstaaten, wie beispielsweise Ägypten, Angola, Jemen und

Algerien, bei der Ausbildung von Lotsen für ihre von der internationalen Seeschifffahrt genutzten Häfen, Kanäle und Territorialgewässer personell zu unterstützen.
Hier muss aber zur Vermeidung von Fehlinterpretationen eingefügt werden, dass geeignete und interessierte Kader nicht abkommandiert, sondern von der besonderen Wichtigkeit der zu bewältigenden Aufgaben „überzeugt" wurden. Oft förderte, wie auch beim Autor der Wechsel zum VEB Geophysik, ein langgehegter Wunsch nach einem neuen, interessanten Aufgaben- und Verantwortungsgebiet die zu treffende Entscheidung.
Verständlich, dass der VEB Geophysik Leipzig sich völlig überfordert sah, als diesem zur Realisierung von besonders wichtigen volkswirtschaftlichen Aufgaben ein komplett neues Schiff zugeordnet wurde. Eine Minimalbesatzung stellte der VEB Fischfang Rostock. Jedoch fehlte anfangs ein üblicherweise vorhandenes, landseitiges seemännisches Führungs- und Leitungsorgan, eine Inspektion.

Die Aufgabenstellung

Die zunehmende Rohstoffknappheit der DDR und die ständig steigenden Preise für den Kauf von Rohöl und Erdgas auf dem internationalen Markt erforderten zentrale Entscheidungen. Es galt recht schnell die Erkundung von Lagerstätten in den nationalen Seegebieten aufzunehmen. Daher wurde im Jahre 1982 zwischen der Sowjetunion (SU), Volksrepublik Polen (VRP) und Deutschen Demokratischen Republik (DDR) vereinbart, die RGW-Gemeinschaftsorganisation (GO) PETROBALTIC mit Sitz in Gdynia zu gründen. Damit sollten die zu erwartenden enormen Kosten für das einzelne Land gemindert und eine hohe Effizienz der Erkundungsarbeiten durch eine materielle und personelle Konzentration erreicht werden.
Die SU und die VRP stellten die nicht unerheblichen Valutabeträge zum Kauf der benötigten, nachzurüstenden Spezialtechnik zur Verfügung. Da immer „klamm" an frei konvertierbaren Währungen, verpflichtete sich die DDR pfiffig ein geeignetes Schiff sowie die erforderlichen seemännischen und geophysikalischen Fachleute bereitzustellen.
Es bot sich an, dem damaligen VEB Geophysik Leipzig diese Aufgabe zuzuordnen. Dieser Betrieb verfügte bereits über das notwendige Knowhow bei der land-, jedoch keineswegs seeseitigen Erkundung von Rohstoffen, wie Braunkohle, Erdgas, Erdöl, Erze und Kaoline im In- und Ausland.



MS IMPULS im Einsatz, an Deck Mess- und Wohncontainer sowie ein zusätzlicher Frischwassertank

Da für einen Neubau der konstruktive und produktive Vorlauf fehlte, fiel die Wahl auf ein Schiff einer Serie von Binnen-Containerschiffen des Typs CBK 1700 der Elbewerften Boizenburg/Roßlau. Die Taufe des neuen Schiffes auf den Namen IMPULS wurde am 22. März 1983 in Roßlau feierlich vollzogen. Die Übergabe an den sächsischen Reeder erfolgte am 30. April 1983 in der Mathias-Thesen-Werft in Wismar, nachdem weitere Ausrüstungsarbeiten dort vollzogen worden waren. Die hochmodernen Einrichtungen und Ausrüstungen für die Erkundung der Gesteinsformationen in nationalen Küstenregionen wurden auf dem internationalen Markt für einige Millionen (West-)Mark gekauft und in einer Werft in Le Havre/Frankreich in der Zeit vom Juli bis September 1983 eingebaut.
Nachfolgend einige technische Daten des Schiffes und seiner Anlagen:

Länge über alles:	82,00 Meter
Breite auf Spant:	11,60 Meter
Konstruktionstiefgang:	2,50 Meter
Marschfahrt:	11,00 Knoten
Deplacement:	1700,00 tons

Das Schiff wurde nach den Vorschriften des Flussregisters der RSFSR (Russische Sozialistische Förderative Sowjetrepublik) klassifiziert und besaß die Klasse „M" mit Eisverstärkung für Fahrt im gebrochenen Eis. Der Einsatz auf See war bei einem Wellengang von höchstens 2,5 Meter bis zu einer Windstärke 5 bei einer Entfernung vom Schutzhafen bis zu 50 Meilen zugelassen. Gerade die letzte Bestimmung war für den Einsatz des Schiffes in der Ostsee wichtig. Die Hauptantriebsanlage bestand aus zwei Dieselmotoren vom Typ SKL 8 VD 36/24 A-1, 441 kW (600 PS) bei n = 500 Umdrehungen pro Minute. Die Abgase wurden über je einen Schornstein in die Atmosphäre abgeleitet.
Der Autor wurde als Leiter, als „Mini-Chefinspektor", der Schiffsinspektion des sogenannten Messtrupps/See eingesetzt. Uns, dem Nautischen (H. Pranke) sowie Technischen Inspektor (S. Fliß) gelang es in guter Teamarbeit mit unserer sehr agilen Mitarbeiterin T. Wichert relativ zügig fünfzehn erfahrene Seeleute, wie zum Beispiel den Kapitän J. Köhler und LTO Jürgen Konevic aus dem VEB Deutfracht/Seereederei (DSR) für eine Anmusterung auf diesem Schiff zu gewinnen. Weitere Fachkräfte vom Fiko Saßnitz sowie vom Fährschiffamt der Deutschen Reichsbahn (E-Ingenieur K. Dietrich) zeigten Interesse und wurden umgehend eingestellt. Damit konnte schrittweise die vom außer Dienst gestellten Versorger ROBERT KOCH des Fischkombinates Rostock übernommene Teilbesatzung komplettiert werden.
Die Lösung sämtlicher seemännischer Belange, auch für den Messtrupp Flachwasser in Stahlbrode auf Rügen, wurde der Schiffsinspektion in Rostock zugeordnet.
Die Abfolge bei den Erkundungsfahrten in den Seegebieten der DDR bestimmte der Auftraggeber, der VEB Erdöl/Erdgas Grimmen. Spezialisten im Stammbetrieb legten zusammen mit dem Truppleiter, alles hochqualifizierte Geophysiker, ähnlich einem Schnittmusterbogen, die abzufahrenden Profile fest.
Der ständige Personalmangel zwang die in der Inspektion tätigen Patentträger alle Jahre bei Urlaubsabgeltungen und Krankheitsausfällen von Besatzungsangehörigen zusätzlich zum eigenen Aufgabenbereich Einsätze in Vertretung für Kapitän bzw. Chief auf der IMPULS zu übernehmen. Bekanntlich war es bei der stetigen Knappheit an Personal in allen Reedereien fast aussichtslos, im Falle von Urlaub oder Krankheit zeitlich begrenzt und vor allem rasch einen geeigneten Ersatz aus anderen DDR-Reedereien zu erhalten.
Die Tätigkeit in der Schiffsinspektion war sehr belastend. Viele seemännisch benötigte Artikel wie beispielsweise Schiffs- und Maschinentagebücher, Formulare für den Seefunkdienst und Ersatzteile für die installierte DDR-Schiffstechnik konnten nur durch „Schnorren" bei den großen Reedereien beschafft werden. Hier zahlte es sich aus, dass alle Inspektoren durch ihre langjährige Berufstätigkeit an Bord und in der Verwaltung von DSR, Fischkombinat und

Seefahrtsamt der DDR wussten oder vermuteten, an welche Fachkollegen man sich hilfesuchend wenden konnte. Das ebenfalls gekaufte, hochmoderne Ortungssystem SYLEDIS ermöglichte eine metergenaue Navigation und damit die exakte Positionierung des Schiffes auf die Erkundungsprofile. Eine Notwendigkeit, weil es international üblich war, dass eine Abweichung von den Messlinien von maximal sieben Meter durch die Auftraggeber nicht akzeptiert wurde. Entsprechend der Reichweite und dem Einsatzgebiet oblag die landseitige Aufstellung der zugehörigen Masten auch dem Personal der Inspektion. Das VAPORCHOC-System bestand im Wesentlichen aus einem in Laderaum 2 installierten Hochleistungskessel (60 bar, 600 Grad Celsius Heißdampf), den in einem gesonderten Container befindlichen Steuer-, Regel- und Aufnahmeeinrichtungen sowie den beiden, je back- und steuerbord installierten Dampfkanonen mit verschiedenen Schalltrichtern. Für diesen Kessel musste zusätzlich ein gesonderter Schornstein gefertigt und montiert werden. Damit war das MS IMPULS das einzige Fahrzeug der DDR-Seeschifffahrt, das mit drei aktiven Schornsteinen ausgerüstet war.



Kapitän Müller und der Autor (li.) auf der Brücke

Übernommen wurden mehrere hundert Meter Seemesskabel mit dazu gehörenden Verschleißteilen. Für das Aufschießen (Auftrommeln), Aus- und Einbringen wurde eine wuchtige Kabelwinde entwickelt und auf dem Achterschiff montiert.

Das Arbeitsprinzip bestand darin, eine auf Fahrtgeschwindigkeit und Außenbords-Wassertemperatur genau dimensionierte Dampfmenge über eine der seitlich ausschwenkbaren sogenannten Kanonen eintiefend in das Fahrwasser einzubringen. Die sich dann sofort bildende Dampfblase fiel beim Abkühlen durch das Außenbordswasser in sich zusammen. Diese Implosion löste einen Impuls aus. Ähnlich wie die Schallwellen eines Kanonenschlages drangen diese dann etwa 30 km in den maritimen Untergrund ein und wurden entsprechend seiner geologischen Formation reflektiert, über Hydrophone erfasst und elektronisch registriert. Erste Auswertungen der Qualität der Daten nahmen die zur Crew gehörenden Geophysiker und Informatiker vor. Die Inspektion hatte dafür Sorge zu tragen, dass die gewonnenen Datenträger nach jeder Reise schnell und sicher zur weiteren Auswertung nach Leipzig mit dem sehr „klapprigen" BARKAS gebracht werden.

Hier erfolgte die Bestimmung, wenn ein Gebiet als „höffig" angesehen wurde, wer die nachfolgenden Erkundungsbohrungen (Lage des Feldes, Qualität des Öls bzw. des Erdgases, mögliches förderbares Volumen) zu übernehmen hat und wann das erfolgen soll. In Frage kam die begrenzt vorhandene betriebseigene Bohrtechnik oder die Auftragsvergabe an geeignete Kooperationspartner.

Die ersten praktischen Messfahrten zum Ende des Jahres 1983 erbrachten wertvolle Erkenntnisse:

1. Der von der Werft im Farbton grau angestrichene Schiffskörper neigte zur Verwechslung mit einem Kriegsschiff und ließ sich daher auch optisch schlecht erkennen. Unter erheblichem finanziellen und personellen Aufwand wurde deshalb im ersten Halbjahr1984 „ein mittlerer Posten" von Orange-Schiffsfarbe beschafft. In Eigenleistung der Besatzung wurden die



MS IMPULS als DSR-Werkstattschiff auslaufend Rostock (23.07.1988)

über Wasser liegenden Außenfronten dann übermalt. Diesen Farbton bevorzugten Schiffe, die vorwiegend in den Arktis- und Antarktisregionen in Fahrt waren. Aber hier an der Ostsee staunten nun recht viele, auch gestandene Seeleute, über dieses seltsam aussehende Fahrzeug.
2. Der Bekanntheitsgrad der Arbeitsweise und des Operationsgebietes musste sowohl in der zivilen Seeschifffahrt, aber auch bei der Volksmarine, verbessert werden.
3. Der von den zwei kompletten Besatzungen von je 30 bis 32 Personen praktizierte Einsatz von 14 Tage Dienst/14 Tage Freitörn bewährte sich.

Alle Kammern waren mehrfach belegt, das Essen wurde in der Messe im Schichtsystem oder auf den Betriebsgängen, bei gutem Wetter auch an Deck, eingenommen. Denn nun musste auf diesem Schiff, das ursprünglich für den Containertransport mit einer lediglich vierzehn Mann starken Besatzung konzipiert und gebaut worden war, eine mehr als doppelte Anzahl von Besatzungsangehörigen Platz zum Arbeiten, aber auch zum Essen und Schlafen finden. Auch unter diesen nicht gerade idealen Arbeits- und Lebensbedingungen gaben alle Besatzungsangehörige ihr Bestes, damit die Messleistung in den nur dafür geeigneten Monaten März bis Mitte Dezember in guter Qualität erbracht werden konnte. Im Winter bestand die Gefahr der Beschädigung des Messkabels durch Eisschollen. Zudem wurde dieses dann durch die meist raue See bogenförmig derart abgetrieben, dass ein exaktes Befahren der generell vorgegebenen Profile nicht möglich war.
Auch konnten die Messfahrten aufgrund der Beschaffenheit des Seekabelbaumes, seiner Hülle und der Parex-Füllung (ein bestimmtes Öl) nur bei bestimmten Plusgraden durchgeführt werden.

Einige Probleme im Messeinsatz:
Natürlich konnte sich ein Lagerfeld nicht nur bis zum Küstensaum, sondern auch noch weit in das angrenzende Binnenland erstrecken. Daher war es zwingend erforderlich, dass die

IMPULS soweit wie möglich bis zur Stelle des geringst erlaubten Wasserstandes unter Schiff und Kanone operierte. Damit wurde die Arbeit des in Stahlbrode stationierten „Messtrupps Flachwasser" sehr erleichtert. Hatte der doch die letzten, von der IMPULS gesetzten Messpunkte anknüpfend aufzunehmen und bis weit an Land fortzuführen.

Ein unübliches Schiff

Seeleute und Angestellte von im Stralsunder Hafen angesiedelten Firmen staunten nicht schlecht über dieses kleinere Schiff mit drei Schornsteinen. Von Anfang Mai 1984 bis Oktober/November lief es in 14-tägigen Abständen am Dienstag gegen 9 Uhr dort ein und meistens pünktlich nachmittags gegen 16 Uhr wieder aus. Während der gesamten Einsatzzeit geschah das rund sechzig Mal.

Seltsame, wie Kanonenrohre aussehende Einrichtungen an der Back- und Steuerbordseite, eine wuchtige Kabelwinde auf dem Achterschiff sowie Wohncontainer und ein großer runder Behälter an Deck ließen selbst Seefahrtskundige über den Einsatzzweck rätseln.

Die ab- und anmusternden Seeleute erledigten während der Hafenliegezeit zügig, jedoch nie hektisch, eine Vielzahl von erforderlichen Versorgungsaufgaben. Einen Schwerpunkt bildete die immer sehr schleppende Übernahme von Trinkwasser. Die Zuleitung am Liegeplatz war sehr klein dimensioniert, der Wasserdruck sehr niedrig, der schiffsseitige Bedarf jedoch hoch. Wie in der Seefahrt üblich, mussten parallel dazu Treibstoff und Maschinenöle, Proviant und Verbrauchsmaterialien übernommen werden. Notwendige Instandsetzungsarbeiten, vor allem an dem störanfälligen Radargerät, waren zur Sicherung der Einsatzbereitschaft in aller Eile von Fremdfirmen zu erledigen.



VEB KOMBINAT geophysik LEIPZIG

Werter Kollege Marnau!

Das Messschiff "Impuls" hat mit dem Jahr 1987 seine Aufgabe, den Schelf der DDR auf der Grundlage modernster methodischer und technologischer Kenntnisse geophysikalisch zu erkunden, abgeschlossen. Diese Arbeiten sind volkswirtschaftlich fuer die Sicherung der Rohstoffbasis unserer Republik von hohem Rang.

Sie haben persoenlich durch Ihre fleissige und engagierte Arbeit einen wesentlichen Anteil an den nunmehr vorliegenden Ergebnissen. Damit wurde ein wesentlicher Erkenntniszuwachs ueber die geologischen Verhaeltnisse des Untergrundes gewonnen.
In den zurueckliegenden Jahren ist der jaehrliche Messumfang staendig angewachsen, und das Jahr 1987 wurde das ergebnisreichste der gesamten Einsatzzeit. Die Planbeauflagung wurde mit fast 50 % uebererfuellt.

Da die Arbeiten nun beendet sind, das Messschiff einem anderen Reeder uebergeben wird und Sie in diesem Zusammenhang eine neue Taetigkeit innerhalb der Volkswirtschaft uebernehmen, moechten wir uns auf diesem Weg bei Ihnen fuer die geleistete Arbeit bedanken, Ihnen alles Gute und viel Erfolg wuenschen, aber auch Gesundheit, Glueck und Wohlergehen.

Leipzig, den 9.12.1987

Dr. Perach, Generaldirektor
Duerbeck, FD des ZK
Doederlein, BGL-Vorsitzender

Von Dezember bis etwa Februar jeden Jahres lag das Schiff zuerst im Rostocker Stadthafen, später im Hafenbecken des Fischkombinates Rostock. Dann wurde es zur Mathias-Thesen-Werft in Wismar verholt, wo das Schiff „kleckerweise", je nach vorhandenen Arbeitskräften, auf Schäden aus dem Schießbetrieb inspiziert und weitere dringende Instandhaltungsarbeiten erledigt werden konnten.

Zum „Schießen" noch einige Erläuterungen:

Bei dem Implodieren der Dampfblase erfolgte, wie bei der Detonation einer Wasserbombe, ein Knall, ein Impuls. Daher der Schiffsname. Im Maschinenraum stehend hatte man zum Beispiel das Gefühl, dass von unten jemand mit aller Wucht einen Schlag gegen die Schuhsohlen ausführte. Die Rohrleitungen vibrierten erheblich, oft lösten sich Schraubverbindungen. War der Schießbetrieb vorübergehend beendet, wurden sie nachgezogen. Eine Daueraufgabe für die technische Besatzung.

Aber es war erstaunlich! Das relativ leichte und nicht für diesen geophysikalischen Einsatz konzipierte Schiff steckte die Schläge sehr gut weg. Befürchtungen, dass besonders die Getriebe oder Lager der Dieselmotoren leiden würden, erfüllten sich glücklicherweise nicht. Die jährlich von der DSRK geforderten Schallmessungen in besonders gefährdeten Bereichen der Außenhaut verliefen ohne negative Ergebnisse. Nur kurz muss erwähnt werden, dass am Ende des Messkabels eine Endboje mit Radarreflektor und Feuer nachgezogen wurde. Das Kabel wurde durch spezielle Schwimmkörper, die Cable Depth Controller, auf eine bestimmte Tauchtiefe eingestellt. Dadurch folgte die Boje ohne erkennbare Verbindung dem Schiff. Das fanden sicherlich einige der sich in der Nähe zur IMPULS befindlichen Fischer und Sportbootinsassen sehr merkwürdig.Trotz gesetzter Signale am Schiff, UKW-Durchsagen (Navigationswarnungen) sowie rechtzeitiger Veröffentlichungen in der nautischen Fachliteratur störte es manchmal andere Fahrzeuge nicht, direkt über dem Seekabel zu schippern. Manchmal geschah dieses ohne, einige Male mit ernsten Folgen.
Kaum zu glauben, aber ein auf den Seekarten nicht verzeichnetes Unterwasserhindernis im Greifswalder Bodden führte zu einem Kabelriss und massenhaften Defekten an den Hydrophonen. Die seemännisches Geschick, Kraft und Geduld erfordernde Bergung der Reste sowie die von allen Kapitänen gefürchtete Berichterstattung über die vermuteten Ursachen der Havarie trübten in erheblichem Maße die sonst positive Grundstimmung, erst die der Besatzung und anschließend die der Inspektoren. Schnell mussten die Schäden beseitigt und der Schießbetrieb fortgeführt werden.

Das Ende

Als Mitte 1987 das Mess- bzw. Erkundungsprogramm in den Territorialgewässern der DDR und der VRP allmählich seinen Abschluss fand, erfolgten erste strategische Überlegungen zum Verholen des Schiffes in das Kaspisches Meer mit allen dazu notwendigen Konsequenzen, wie dem Wechsel der Besatzungen und deren materiell-technische Versorgung vor Ort.



MS IMPUL, ex MS IMPULS (17.06.1992)

Sehr lange und gründlich haben die beiden Kapitäne sowie der Nautische Inspektor daran gearbeitet, wie man tatsächlich dieses extra für sowjetische Binnengewässer entwickelte Containerschiff direkt in die Kaspi-See überführt.
Um weitere Einzelheiten direkt abklären zu können, entsandte die sowjetische Seite eine Expertenkommission. Erstaunlich schnell stellte diese fest, dass das Schiff aus Stabilitätsgründen nicht für den Einsatz in dem vorgesehenen Seegebiet geeignet war.
Hinter vorgehaltener Hand und ganz, ganz leise wurde in Insiderkreisen aber gemunkelt, dass die Sowjetunion bereits mehrere hochseetüchtige, baulich kleinere geophysikalische Mess-Schiffe in Polen und in Finnland in Auftrag gegeben hatte. Das bedeutete ein unerwartetes schnelles Ende des Verbleibes des Schiffes beim Leipziger Reeder. Am 22. November 1987 wurde der letzte seismische Produktionsschuss abgegeben.

In der für DDR-Verhältnisse rekordverdächtigen Zeit von einem Monat wurde das Schiff abgerüstet und zum 1. Januar 1988 an den VEB Deutfracht/Seereederei Rostock übergeben. Fast alle Seeleute der seemännischen Besatzung sowie die Mitarbeiter der Inspektion kehrten zu kulanten Bedingungen in ihre früheren Betriebe zurück. Die Geophysiker, Hydrographen und Elektroniker verblieben im VEB Geophysik.



MS FORTUNE STAR 7 vor Anker Chenyang (03/2008)

Mit dem Kauf und der Umrüstung dieses Schiffes zum DSR-Werkstattschiff sollte eine bessere Instandsetzung der eigenen Schiffe während der Hafenliegezeiten erreicht werden. Entweder bei gutem Wetter auf Reede oder sonst in der Nähe des Reparaturkomplexes Langenort sollte das Schiff längsseits gehen und mit den auf dem Schiff befindlichen Reparaturteams die erforderlichen Instandsetzungs- oder Wartungsarbeiten erledigen.
Dazu wurde das Schiff mit einem in Polen aufgesetztem 3-MP-Säulendrehkran bestückt. Der effektive Einsatz wurde durch die wetterseitige Zulassung bis zu einer Windstärke 5, den gesetzlichen Vorgaben für die seemännisch-technische Besetzung des Fahrzeuges während der Reparaturdauer sowie der begrenzt vorhandenen Anzahl personeller Kapazitäten erheblich beeinträchtigt. Wie Schiffsingenieur U. Jusopeit bestätigte, wurde das Schiff 1988/89 auch zur Instandsetzung von DSR-Schiffen im Hamburger Hafen eingesetzt.

Unter den beschriebenen, nicht gerade optimalen Bedingungen konnte das Schiff nur im geringen Umfang die sicherlich zu optimistisch angesetzten Erwartungen erfüllen. Immerhin noch bis 1990 innerbetrieblich genutzt, war es dann folgerichtig, das Fahrzeug wegen steigender Kosten und damit sinkender Wirtschaftlichkeit zu verkaufen.
Angaben im Internet lassen erkennen, dass sich das ehemalige Motorschiff IMPULS, zurückgerüstet als Containerschiff, mit dem neuem Namen LONG XIANG, für die Reederei SEZ in Shantou/China im Einsatz befand. Seit 2006 wird das Schiff als FORTUNE STAR 7 von einem nordkoreanischen Reeder in Fahrt gehalten. Weitere Erkenntnisse liegen dem Autor nicht vor.
Sicherlich aus volkswirtschaftlichen Erwägungen gab es nur in geringem Umfang Veröffentlichungen über den Verfahrensablauf sowie die aufgetretenen Probleme bei den beschriebenen maritimen, geophysikalischen Erkundungsarbeiten der RGW-Gemeinschaftsorganisation PETROBALTIC. Die genaue Lageposition der ausgemachten Fundstätten sowie die nach Probebohrungen bestimmte Zusammensetzung/Qualität der Rohstoffe blieben „streng geheim".

Knut Freiwald

Auf der AUE

Die letzte Reise als Vollmatrose sollte ich gemeinsam mit meinem Freund Kanne vor Beginn des Studiums an der IHS Warnemünde/Wustrow auf dem MS AUE antreten. Wir hatten uns während unserer Zeit auf dem MT ZEITZ für den Besuch der Seefahrtschule entschieden und beworben. Beide wurden wir für das Studium angenommen. Allerdings mussten wir vorher noch eine kleine Extrarunde drehen.
Durch den Zusammenschluss der Seefahrtschule Wustrow und der Ingenieurschule für Schiffstechnik Warnemünde war 1969 die Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow entstanden. Da es sich hierbei nun um eine Hochschule handelte, wurde für das Studium fortan ein Abitur benötigt. Die meisten Matrosen und Maschinenassistenten in der Flotte der DSR besaßen aber lediglich den Abschluss der 10. Klasse der Polytechnischen Oberschule. Die Reederei stand damit von heute auf morgen vor einem großen Dilemma. Sie machte aus der Not eine Tugend und sandte die bestätigten Bewerber für den Besuch der Seefahrtschule vor Studienbeginn auf Kurse zum Erwerb des Abiturs.
Diese schulmäßige Ausbildung von relativ kurzer Zeitdauer fand über das Gebiet der DDR verteilt statt. Das Abitur wurde in den Hauptfächern an den dortigen Volkshochschulen erworben. Der Lehrgang dauerte ein Jahr und schloss mit den jährlichen stattfindenden Abiturprüfungen an den Erweiterten Oberschulen (EOS) ab. An deren Niveau wurden keine Abstriche gemacht. Deshalb mussten wir in den Abschlussklausuren die gleichen Fragen beantworten wie die Schüler an den EOS. Uns wurde also nichts geschenkt.
Diese Ausbildung hatten mein Freund Kanne und ich just in Königs Wusterhausen erfolgreich absolviert. Mit dem Abitur in der Tasche stand einem Studienbeginn nun nichts mehr im Wege. Da die Ausbildung an der Hochschule nicht sofort im Anschluss begann, wollten wir, um etwas Geld für die Zeit des Studiums zu verdienen, noch ein bis zwei Monate als Vollmatrosen fahren. Die Arbeitskräftelenkung Spezialschifffahrt schickte uns zur AUE. Das MS AUE konnte entweder als Massengutschiff oder als Tanker fahren. Als wir an Bord kamen, fuhr es schon längere Zeit als Tanker und lag in Warnemünde an der Passierpier. Vor Ablaufen musste noch eine dringende Reparatur erledigt werden. Am Seewasserventil, welches sich in einem der Tanks befand, war eine Leckage festgestellt worden, welche durch

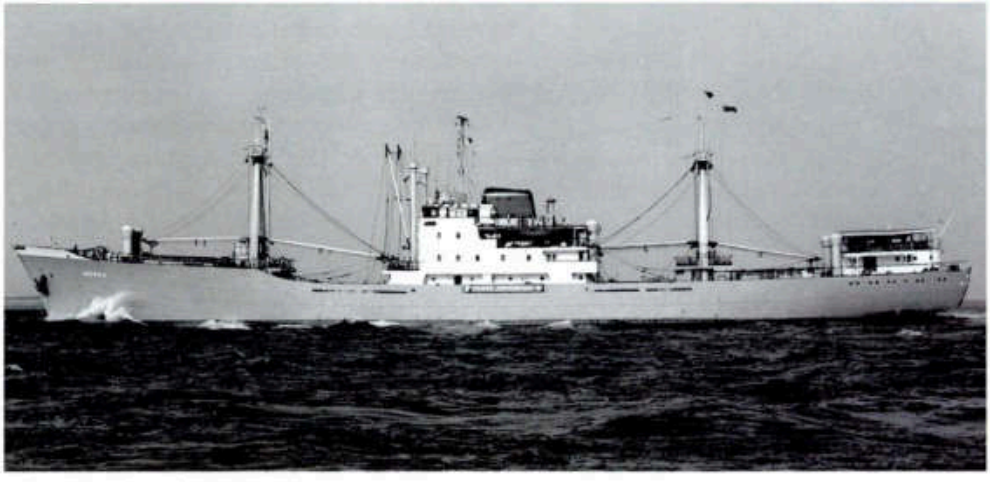
Schweißarbeiten repariert werden sollte. Daraus ergab sich ein Problem. Das Schiff befand sich im Einsatz und somit nicht gasfrei. Normalerweise hätte die AUE, so wie es die Regeln vorgaben, komplett gasfrei gemacht werden müssen. Dies hätte aber einen längeren Ausfall und in dem Zusammenhang (Ausfall Reisecharter, Entgasungskosten, Reparaturkosten) hohe Kosten verursacht. Nach langen Beratungen entschloss man sich, die Reparatur auf Reede Warnemünde durchzuführen, falls der Dampfer dabei in die Luft fliegt. Als Voraussetzung dafür wurde geplant, die umliegenden Tanks und den Tank, in dem die Reparatur stattfinden sollte, gasfrei zu machen. Zusätzlich wurde die Umgebung der Reparaturstelle mit Löschschaum ausgelegt. Vor Reparaturbeginn sollte von höchster Stelle die Gasfreiheit zertifiziert werden.
Uns Besatzungsmitglieder beschlich ein mulmiges Gefühl, da die restlichen Tanks von dieser Zertifizierung ausgeschlossen blieben. Keiner wusste, ob die Tankwände alle dicht waren oder sich hier und da feine Risse befanden, über welche explosive Gase in den Reparaturtank hätten gelangen können. Vor Reparaturbeginn breitete sich eine merkwürdige Stille aus, das Deck lag wie ausgestorben da, niemand ließ sich blicken. Der I. Offizier benötigte aber laut Vorschrift zwei Mann, welche das Reparaturteam in den Tank als Brandwache begleiten sollten. Eigentlich ein Himmelfahrtskommando, so die Befürchtung. Als Alternative zum Gelingen hätte es im „worst case" nur einen Knall gegeben, sprich eine Explosion. Wie schon gesagt, niemand befand sich an Deck. Nur wir beide, mein Kumpel und ich, bewegten uns nichtsahnend auf dem Weg vom Kabelgatt nach achtern. Hierbei nahm uns der I. Offizier wahr und vergatterte uns sofort dazu, die Reparaturgang als Brandwache zu begleiten. Wir, in Anbetracht all der Diskussionen im Vorfeld, weigerten uns. Der I. Offizier wusste, dass wir nach der Reise unser Studium beginnen wollten. Dies ließ er kurz anklingen und meinte, eine negative Beurteilung wäre in dem Falle nicht gerade förderlich. Zähneknirschend folgten wir dem Reparaturtrupp in den Tank. Zum Glück verliefen die Schweißarbeiten im Tank ohne Vorkommnisse, sodass die AUE nach Beendigung der Arbeiten Anker auf gehen und die Reise zum Laden, ich glaube mich zu erinnern, es handelte sich um den Hafen Tuapse im Schwarzen Meer, antreten konnte.
Ein Vorfall im Verlaufe dieser Reise wäre noch der Erwähnung wert. Mein Freund Kanne wurde wie ich für die Dauer der Reise zur 00-04 Wache des II. Offiziers eingeteilt. Bei ihm handelte es sich um einen erfahrenen Mann, der wohl kurz vor seiner Beförderung zum I. Nautischen Offizier stand. Merkwürdig war nur, wenn wir versuchten, ihn in der Nachtwache anzusprechen, reagierte er manchmal nicht. Nun gut, dachten wir, vielleicht wolle er nicht mit uns sprechen. Die Reise verlief normal, wir kamen gut durch den Englischen Kanal, die Biskaya und an Gibraltar vorbei. Während einer dieser Nachtwachen passierten wir die südliche Küste von Griechenland. Es war eine sternenklare Nacht mit sehr guten Sichtverhältnissen, aber regem Schiffsverkehr. Damals wurde noch viel Handruder gegangen, so auch in dieser Nacht. Einer von uns stand am Ruder, der andere hielt Ausguck. Der Steuermann stand an einem Brückenfenster und hielt sich dort an der Reling fest. Ein Radargerät lief, welches für die Navigation benutzt wurde. Die vor uns befindlichen Schiffe änderten nach der Passage von Kap Malea ihre Kurse nach Backbord, um weiter, nun im Ionischen Meer, die Reise Richtung Bosporus fortzusetzen. Da die Kursänderung erheblich war, ließ sich das optisch und auch im Radar gut erkennen. Die AUE als einziges Schiff fuhr nach Passage von Kap Malea weiter gerade aus. Vielleicht will der Steuermann später seinen Kurs ändern, dachten wir beide und versuchten mehrmals, den Second daran zu erinnern, dass auch unser Schiff den Kurs wechseln muss. Keine Reaktion von seiner Seite. Bis einer von uns ihn an die Schulter tippte und ihm erklärte, wir müssten den Kurs nach Backbord ändern.
Erschreckt fuhr er hoch. „Hart Backbord!", lautete seine Reaktion. Von der neuen eigentlichen Kurslinie war das Schiff ein ganz schönes Stück nach Steuerbord versetzt worden.

Wie konnte das passieren? Unser Steuermann war im Stehen eingeschlafen. Ich hatte zuvor noch nie erlebt, dass jemand im Stehen schlafen kann. Zum Glück umgab uns genug tiefes Wasser. Von dem Vorfall haben wir niemandem erzählt. Kann ja mal vorkommen, dachten wir.
Nach diesem Einsatz und noch ein wenig Urlaub begannen wir unser Studium an der IHS Warnemünde/Wustrow. Ab und an hörten wir noch einige Informationen aus der Reederei. Eines Tages machte die Neuigkeit die Runde, dass die AUE, bestimmt für Rostock, nordöstlich der Insel Anhold im Großen Belt auf Grund gelaufen sei. Besagter Steuermann, nun wohl schon im Range eines I. Offiziers, ging die Wache. Auslaufend Göteborg ist er, wahrscheinlich wieder stehend eingeschlafen, immer geradeaus gefahren, bis das Schiff an einer kleinen Insel auf Grund gelaufen ist. Diesmal hatte er wohl keine Wachmatrosen, die ihn auf das Versäumnis der Kursänderung aufmerksam machten. Mein Freund Kanne und ich haben nur den Kopf geschüttelt. Eines Tages musste es so kommen.
Vielleicht wäre es doch richtig gewesen, unseren damaligen Kapitän über dieses Ereignis zu informieren, damit dieses Versäumnis nicht noch einmal vorkommt. Bloß „anscheißen", wie man so schön sagt, wollten wir unseren Wachschläfer eben auch nicht.

Manfred Prokesch

Bordleben auf dem Rostocker Frachter WERRA

Im August 1964 wurde das MS WERRA als Gebrauchttonnage-Ankaufschiff in Amsterdam für die DSR in Dienst gestellt. Das Schiff mit seinen gegebenen technischen Möglichkeiten und speziellem Lüftungssystem wurde als Fruchttransporter aus dem Mittelmeer für den Englanddienst disponiert. Ich reiste als zukünftiger I. Elektriker dorthin. Mir wurde eine Zweimann-Kammer auf dem Hauptdeck zugewiesen, die noch für mich umgebaut wurde. Ich fand sehr schön, dass dabei der große Doppelschrank erhalten blieb.



MS WERRA auf der Schelde (1967)

Bei meinen Schiffsrundgängen entdeckte ich Restbestände an Proviant und Alkohol der Vorgänger in den Lasten. Es handelte sich vor allem um Genever, den ich noch nicht einmal vom Namen her kannte. Mir war klar, das alles musste von dort entfernt und für eine spätere „Vernichtung" gesammelt werden. Deshalb baute ich in meinen Doppelschrank einen

sicheren Doppelboden ein. Dort bestand genügend Platz, um einige dieser haltbaren Sachen zu lagern. Einer unserer ersten Häfen hieß Kalamata in Griechenland. Wir lagen nicht an der Pier und mussten, um an Land zu kommen, ein Stück mit der Barkasse fahren. Gleich mit dem ersten Boot nach der Einklarierung fuhr ich an Land. Dem Chief hat das gar nicht gefallen, ich hatte mich nicht, wie sonst üblich, bei ihm abgemeldet. Durch das Geräusch der Bootsmotoren hörte ich auch seine lauten Rufe nicht: „Kommen Sie sofort zurück!" Als ich mich wieder an Bord befand, machten zum Mittagessen in der Offiziersmesse einige Offiziere bedeutsame Mienen.
Am nächsten Tag saß, wie bei der DSR üblich, der Schiffsrat zusammen und ich wurde zu einer Strafe verdonnert. Diese bestand darin, in Zukunft nur noch „rechtsrum" fahren zu dürfen. Daran war schlecht zu rütteln.
Was nun? Ich dachte scharf nach und schrieb an die Jugendzeitung JUNGE WELT, die es auch heute noch gibt, einen Brief. Darin brachte ich zum Ausdruck, dass ich wegen meines Fehlverhaltens disziplinarisch zu Verantwortung gezogen worden sei, indem ich nur noch in die Sowjetunion und ins sozialistische Freundesland fahren dürfe. Ich stellte der Zeitung die Frage, wie es eine Strafe darstellen könne, endlich unsere Freunde kennenzulernen.
Den Brief wollte ich als Reedereipost im nächsten Hafen dem Reedereiagenten mitgeben. Bis dahin ließ ich ihn offen in der Kammer auf meinem Schreibtisch liegen. Ob es die Kammerstewardess oder sonstwer gewesen ist, ich weiß es nicht, jedenfalls fand der Inhalt des Schreibens wie erhofft seinen Weg. Bevor der Brief von Bord gehen konnte, kam alles anders. Nach zwei Tagen wurde ich vor den Schiffsrat zitiert und mit vielen harten Worten wurde mir diese Strafe erlassen. Es erfolgte auch kein Eintrag in meine Kaderakte. Das Leben ging weiter.
Noch einmal zurück nach Kalamata. In Nähe der Pier befand sich eine Verarbeitungsanlage für Orangensaft. Die Landgänger deckten sich dort mit länger haltbarem Juice Extract (Orangensaft-Konzentrat) in allen möglichen Ballons und Flaschen ein. Neben Bargeld wurden dort auch Zigaretten oder Alkohol, eben der Genever, als Währung akzeptiert.
Wie es nun einmal auf so einem Frachter manchmal zugeht, zwei Tage nach Auslaufen bekamen wir schweres Wetter. An diese Nacht habe ich mich noch lange Zeit erinnern müssen. Ich lag schon in meiner Koje, als es plötzlich einen fürchterlichen Schlag gab. Ich hatte das Gefühl, als stürze das Schiff in ein tiefes Loch. Es ging rasant nach unten. Dann ein Ruck und viel Lärm. Alles was nicht gelascht war, flog durch die Gegend.
Ich zog mir meine Kombi über und eilte aus der Kammer. Nebenan befanden sich die Pantry und die Offiziersmesse. In der Pantry waren die Halterungen für die Tellerstapel gebrochen, und alles was sich von seinem ursprünglichen Platz gelöst hatte, lag auf dem Fußboden. In der O-Messe sah es ähnlich aus. Der Fernseher hatte seinen Standort verlassen, war aber heil geblieben. Im Gang kam von allen Seiten Wasser geströmt. Unter einem Niedergang lag ein Store-Raum, in dem ich die vielen Filme für das Bordkino aufbewahrte. Deren Kartons standen auch im Wasser.
Langsam kehrte das Leben zurück. Die Leute aus den Kammern des Hauptdecks kamen fluchend aus ihren Behausungen. Der Bootsmann musste ein eingeschlagenes Bulleye beklagen, durch das ein Wasserschwall bis zu seiner Kojenlampe schoss. Das ärgerlichste an der Havarie bestand darin, dass er besonders große Juice-Ballons gehamstert hatte und die klebrige Masse sich nun überall in der Kammer verteilt hatte. Den anderen Lords, die ihren Juice nicht extrem gesichert hatten, ging es ähnlich. Einige Lehrlinge saßen bei diesem Seeschlag in der Mannschaftsmesse und versuchten sich an der Back festzuhalten. Die Back brach weg und alle landeten kopfüber in der Messe. Im Maschinenraum und in den Stores sah es nicht minder schlimm aus. Teile, die schon über Jahre an ihrem Platz standen, hatten sich selbständig gemacht und Platz verschafft. Es gab viel aufzuklaren.

Auch die Drehbank konnte nicht mehr einem größeren Teil ausweichen. Gleichwohl wurde niemand ernsthaft verletzt, nur kleine Pressuren wurden davongetragen. So am nächsten Tag, bei wieder ruhiger See, als es den Storekeeper erwischte. Der befasste sich auf einer ziemlich hohen Lüfterhutze an der Vorkante der Aufbauten mit Schweißarbeiten. Und wie es der Teufel will, plötzlich kam der korpulente Keeper mit Höchstgeschwindigkeit die Sprossen des Aufstiegs herunter gesaust. Eine glühende Schweißperle war ihm in die Socken gefallen. Schiet, elender!

Mitte September lagen wir im Hafen von Piräus. In dessen Nähe befindet sich der kleine Ort Dafni, in dem jedes Jahr zur gleichen Zeit ein Weinfestival stattfindet. Den Tipp bekamen wir vom Makler. Dort mussten wir DSR-Seeleute auch Flagge zeigen, zum einen, weil wir mit unserem Bewegungsgeld in harter Währung sparsam umgehen mussten und zum anderen, weil der Genever als Ersatzwährung auch knapp wurde.

In Dafni angekommen, fanden wir auf Anhieb die Location. Am Eingang erhielten wir zum Ticket eine Halbliter-Karaffe aus Glas pro Mann. Das eingezäunte Festgelände war sehr schön antik ausgeschmückt worden mit Säulen und Skulpturen wie im alten Griechenland. Auch die Ordner hatten sich wie die alten Griechen gekleidet, einschließlich eines Lorbeerkranzes auf dem Kopf. Nach kurzer Strecke auf dem Rundweg erreichten wir die erste Weinverkostung. Viele Fässer gestapelt mit den verschiedensten ausgezeichneten lokalen Weinen luden zum Verkosten ein. Wer dies wünschte, musste nur mit der Hand auf das entsprechende Fass zeigen. Unser Durst darauf war finanziell schon mit dem Einlassticket abgegolten worden und so probierten wir als „Kenner" guten Weines die Sorten durch.

Auf dem Gelände reihte sich entlang des Weges eine Weinverkostung an die andere. Der edle Rebensaft schmeckte uns immer besser und ließ sich gleichzeitig im Geschmack kaum noch unterscheiden.

Allmählich begann es zu dunkeln und dabei fiel auf, dass die „antiken" Griechen mit Touristen auf der Schulter in Richtung des großen Sanitätszeltes liefen. Im Halbdunkel ließen sich auch Touristen ausmachen, die Palmen umarmten und dabei schreckliche Geräusche von sich gaben. Die kamen uns bekannt vor, falls das Frühstück sagte: „Upps, da bin ich wieder." Der Gleichgewichtssinn machte inzwischen auch uns zu schaffen, aber wir waren ja seefest. So vergingen die Stunden und es wurde Zeit für den Heimweg nach Piräus. Wir fanden trotz allem den richtigen Bus und stiegen freudig ein, natürlich mit gefüllten Karaffen. Nun ereignete sich ein Wunder, wie es schon in der Bibel beschrieben wurde. Die Karaffen wurden nicht leer. Die Einheimischen schenkten uns aus ihren Kannen immer wieder nach. Wir sangen ihre Lieder mit und beherrschten plötzlich das Griechisch aus dem Effeff. Es gab geradezu ein Volksfest in dem einschließlich der Fahrgäste schwankenden Bus. Unser Schiff fanden wir zu guter Letzt dann auch noch wieder.

Die Besatzung der WERRA kam im Wesentlichen gut miteinander aus. Größere Streitigkeiten wurden durch „ernsthafte" Duelle zwischen den Streithähnen gelöst. Und das ging so: Die jeweiligen Sekundanten zogen ihre Nylonmäntel über, die damals sehr gefragten „Nato-Planen", von den Uniformmützen die blauen Bezüge als Barett auf den Kopf und natürlich Sonnenbrillen auf die Nasen. Die Duellanten mussten auf fünf Meter Abstand gehen und den Gegner, der sich nicht bewegen durfte, mit Pantoffeln bewerfen. Wer die meisten Treffer abbekam, musste die Crew freihalten. Auf späteren Reisen wurden dann die Duelle per Luftgewehr und 10er-Scheibe ausgetragen. Wer die höhere Ringzahl erzielte, hatte gewonnen.

Langeweile kam nie auf. Auch unsere Freizeit gestalteten wir kreativ. So wurde in einem der Häfen eine leichte Holztür aufgetrieben und schon besaßen wir ein Surfbrett. Unsere in die Jahre gekommene Barkasse fuhr mit Holztür samt Surfer im Schlepp mit etwa sieben Knoten full speed durch eine nahegelegene Bucht. Ob beim Fußball gegen alle möglichen Mannschaften anderer Schiffe, ob bei Sieg oder Niederlage, oder bei anderen



MS WERRA in Wismar (1965)

Gelegenheiten, es gab immer einen Grund zum Feiern, wie auch zu meinem Geburtstag. Für alle Geburtstagskinder wurde vom Schiff immer gratis das Zubehör für eine Bowle nach DSR-Standard spendiert: Fünf Flaschen Wein, fünf Büchsen bulgarisches Obst, eine Flasche Weinblattsiegel, zwei Flaschen Fruchtsaft oder in ähnlicher Form. Das Geburtstagskind besaß ja meistens auch noch Reserven aus der Transitlast. Alles kam in einen Kübel und die Party ging los. Ab und zu wurde aus der Kühllast ein Eisblock geholt, der dann, mit Wodka übergossen, in den Kübel kam. Saure Wochen, frohe Feste und je später der Abend desto fröhlicher die Gäste.

Roland Krüger

Das etwas andere Ferienlager



Während meines Studiums an der IHS Warnemünde/Wustrow wurde ich vom 28. Juli bis 13. August 1984 im Rahmen des Studentensommers als Delegationsleiter im zentralen Pionierlager „Raymonde Dien" in Trassenheide auf der Insel Usedom eingesetzt. Die DSR hatte dort Plätze für einhundert Kinder von Seeleuten erhalten. Diese kamen von den Außenstellen Dresden, Leipzig, Berlin und Karl-Marx-Stadt. Schon die Anreise gestaltete sich abenteuerlich, denn ein Transfer vom Bahnhof zur Unterkunft, die etwa fünf Kilometer entfernt lag, existierte nicht. Lediglich die Koffer wurden per LKW abgeholt. Die Unterbringung erfolgte in großen Armeezelten für jeweils zehn Kinder. Bei einer Anwesenheit von insgesamt eintausend Kindern waren natürlich einige Regeln zu

beachten. Schon am zweiten Tag wurde ich zur Lagerleitung bestellt. Dort war aufgefallen, dass die Kinder der Seeleute bunte T-Shirts mit in der Republik meistens unbekannten Aufdrucken trugen, welche der seefahrende Elternteil aus der großen, weiten Welt mitgebracht hatte. Es handelte sich um Micky Mouse und Co. Mir wurde angetragen, die Kinder zu fragen, ob sie eventuell nicht einige andere T-Shirts aus unserem Land dabei hätten. Diese Information gab ich im gleichen Wortlaut mit einem Schmunzeln an die Gruppenleiter weiter. Einige von ihnen fuhren ebenfalls zur See, bei anderen handelte es sich um Studentinnen des Instituts für Lehrerbildung in Rostock. Daraufhin meldete sich ein Junge bei mir und zeigte stolz sein Superman-T-Shirt, welches seine Mutti in Leipzig auf dem Bahnhof gekauft habe. Sicherlich meinte er den dort befindlichen Intershop.



Der Autor in Handschellen

Auf dem Programm stand auch ein Fußballturnier. Hierfür sollte jede der insgesamt zehn Lagerfreundschaften eine Mannschaft aufstellen und trainieren. Für unsere Kinder übernahm das einer der Gruppenleiter, ein Matrose. Vor Turnierbeginn motivierte ich die Spieler mit der Ankündigung, dass es bei ihrem Sieg 30 Mark für eine Siegesfeier im Pioniercafe geben werde. Dies hörte der Parteisekretär der Lagerleitung und hielt mir auf der Stelle einen Vortrag über sozialistische Moral und Ethik. Siegprämien würden nicht in unsere Zeit passen, da wir hier nicht beim Profisport wären.

Natürlich gewann unsere Mannschaft das Turnier, und ich bekam das nächste Problem: Von der Kulturabteilung der Reederei wurden die Ferienlager immer mit reichlich „Handgeld" ausgestattet. Dafür musste die Abrechnung allerdings detailliert und sachgerecht erfolgen. Eine Quittung über 30 Mark für Brause und Eis als Belohnung unserer Fußballmannschaft wäre nicht akzeptiert worden.

Ein kleiner Flirt mit der Verkäuferin im Pioniercafe samt der Erläuterung meines Problems brachte den erhofften Erfolg. Auf der Quittung standen dreißig Tüten Bonbons zu je einer Mark – und unsere Jungs bekamen dafür wie versprochen Brause und Eis.



Täglich um 6.30 Uhr fand im Konferenzraum ein Meeting mit der Lagerleitung statt, auf dem alle Details für den laufenden Tag besprochen wurden. Daran musste auch ich teilnehmen. Wer zu spät kam, hatte am nächsten Tag die Kaffeerunde zu bezahlen. Für einen Studenten wie mich waren die dafür aufzuwendenden zehn Mark viel Geld, aber ich blieb von dieser Opfergabe verschont. Nach einer dieser Versammlungen fragte ich den Lagerleiter, ob die hübsche Verkäuferin aus dem Pioniercafe schon vergeben sei. Seine Antwort lautete: „Ja, das ist meine Frau." Man nennt das wohl ins Fettnäpfchen treten.

Ein Objekt dieser Größe besaß natürlich auch einen Lagerfunk für wichtige Durchsagen. Nachmittags lief darüber immer die Hitparade auf Wunsch. Für zehn Pfennige zugunsten des Solidaritätskontos konnte jeder auf einen Zettel seinen Wunschtitel schreiben. Die am meisten gewählten Songs vom Vortag wurden dann gespielt. Eines Abends kam uns die Idee, drei Lieder von Frank Schöbel auf die vorderen Plätze zu bringen. Insgesamt verfügten wir ja über einhundert Stimmen. Infolgedessen machte sich am nächsten Nachmittag einige Verwunderung auf dem Gelände breit, wie es Frank Schöbel mit drei seiner Titel an die Spitze schaffen konnte. Ein guter Beleg dafür, dass nicht alle Wahlen in der Republik gefälscht waren.



Jeden Abend ging ich vor der Nachtruhe von Zelt zu Zelt und fragte nach Problemen oder Sorgen. Anfangs erwähnte ich dabei, dass ich Tabletten gegen Heimweh dabei habe, die für solche Zwecke auch auf den Schiffen der DSR zu finden seien. Tatsächlich handelte es sich um Schokolinsen, weiße für kleines und rote für großes Heimweh. Natürlich meldete sich spontan keiner. Wer wollte sich schon diese Blöße geben. Ab und zu kam aber tagsüber doch mal ein Kind von den jüngeren Gruppen zu mir und fragte nach einer Tablette. Wenn ich dann erzählte, dass ich selbst auch schon „weiße" genommen hätte, war die Welt wieder in Ordnung.

Für besonderes Interesse unserer Kinder sorgte ein „Tag der offenen Tür", an dem sich Vertreter der Marine, der Luftstreitkräfte, von Polizei und Feuerwehr vorstellten. Ähnliches ließ sich in einem der sonst üblichen Betriebsferienlager in dieser Form nicht organisieren, in denen ich für die Kinder von DSR-Angehörigen, dreizehn an der Zahl, davon sechs im Winter, tätig gewesen bin, darunter in Hainewalde, Dolgenbrodt, Rerik, Olbernhau und Schwarzenberg.



Zum Ende des Aufenthalts gehörte es zur Tradition, dass alle Lagerteilnehmer einen Nachmittag im Ort Trassenheide Sekundärrohstoffe sammeln gingen, um den Erlös für die Solidarität mit den ärmeren, uns verbundenen Ländern zu spenden. Dieser Gang, der heutzutage obdachlosen Pfandflaschensammlern vorbehalten ist, blieb unseren Kindern erspart, weil wir die Weinflaschen unserer „abendlichen Auswertungen" gesammelt und abgegeben hatten. So konnten die Kinder von Angehörigen der Deutschen Seereederei diesen Nachmittag am Strand verbringen, wie schön.

Das Wort zum Schluss

„Die junge Generation hat auch heute noch Respekt vor dem Alter. Allerdings nur beim Wein, beim Whisky und bei Möbeln." Truman Capote, amerik. Schriftsteller

Im Sommer 1989 erreichten die Mitglieder des Politbüros der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands ein Durchschnittsalter von 64 Jahren. Manch Junge, die damals 30 Lenze zählten, und viele andere fragten sich, ob diese Greise noch checken würden was in der Republik passiert. Heute haben die einst Dreißigjährigen das Alter dieser Genossen erreicht. Welchen Durchschnitt an Lebensjahren wohl die Leserschaft dieses Bandes zählt? Aber die Alten von heute sind nicht mehr die Alten von gestern. Hinzu kommt: Die Leser der BORD-GESCHICHTEN sind diesen alten Männern aus dem Politbüro einen wesentlichen Schritt voraus. Sie sind zur See gefahren! Bleiben sie aus diesem Grunde von den herrschenden Vorurteilen und negativen Einstellungen gegenüber Älteren verschont? Wohl eher nicht. Heute herrscht die Meinung vor, die Alten würden nicht genügend gegen die Klimakrise kämpfen, weil sie den Weltuntergang sowieso nicht mehr erleben würden, sich nicht auf der Straße mit Kittifix festkleben wollen oder sie besäßen Skrupel Erbsensuppe über die Sixtinische Madonna zu schütten. Tatsächlich, das alles tun sie nicht. Diese Blockierer des gesellschaftlichen Fortschritts sollten sich aufs Altenteil zurückziehen, um noch vor ihrem Ableben den Platz für Jüngere zu räumen. Und sie sollten das Maul halten, weil nicht weitherzig genug, das Neue zu akzeptieren. Dabei fühlten unsere Leser einstmals durchaus mit weiten Herzen. Ob blond, ob braun, sie liebten alle Frau'n, egal ob in Santos oder Bombay. Ein feiner Charakterzug, wahrhaftig, und bei der Seefahrt erlernte Toleranz. Solange diese nicht ein ausuferndes Niveau erreicht, welches intelligenten Menschen das Denken verwehrt, um Idioten nicht zu beleidigen, ist nicht zu klagen. Das Grundgesetz verbietet die Ungleichbehandlung von Menschen wegen ihrer Hautfarbe, Religion oder ihres Geschlechts. Das Verbot der Altersdiskriminierung blieb bisher außen vor. Was schert es eine deutsche Eiche, wenn sich irgendeine dahergelaufene Wildsau daran schuppert, würde in solchem Falle ein noch nicht der Wokeness Verfallener sagen. Für eine derartige Sinneshaltung gibt es eine wissenschaftliche Definition: Die Resilienz. Sie bezeichnet die psychische Widerstandskraft, die Anpassungsfähigkeit, die innere Stärke. Davon besitzen Seeleute eine ganze Menge. Die Fähigkeit sich anzupassen ist nicht selbstverständlich, sie wird begünstigt durch ein solides Selbstwertgefühl, eine bejahende Lebenshaltung, ein günstiges soziales Umfeld und ist erlernbar, besonders bei der Seefahrt. Dort wurde gelernt, unempfindlicher auf psychische Belastungen zu reagieren, flexibel bei sich ändernden Situationen zu handeln. Seeleute mussten schwierige Lebenslagen, Konflikte, Herausforderungen und Krisen ohne anhaltende körperliche Beeinträchtigung überstehen, lernten angesichts von Widrigkeiten, Bedrohungen und anderen Quellen von Stress sich anpassen zu können. Resiliente Menschen besitzen das Vermögen, in Drucksituationen, nach Rückschlägen und in Augenblicken der Ungewissheit schnell wieder aufzustehen, fokussiert zu bleiben, optimistisch zu sein. Resilient ist, wer unbeschwert durchs Leben gehen kann. Ohne diese Fähigkeiten zu besitzen, fuhr niemand lange zur See. Diese Widerstandskraft hielt uns davon ab, den Kopf in den Sand zu stecken und aufzugeben. Gleichwohl kann der stärkste Charakter sich in bestimmten Lagen machtlos fühlen. Auch das hat der Seefahrer erleben müssen, wenn ihm das Schiff unterm Hintern wegsackte oder er mit politischen Entscheidungen konfrontiert wurde, die er aus seinem eigenen Erleben heraus befremdlich fand. DSR-Seeleute besaßen schon immer ein gesundes Selbstbewusstsein, das Bundespräsident Steinmeier anlässlich der Leipziger Buchmesse 2024 als neue Charaktereigenschaft der Ostdeutschen lobte, belegt durch ihr differenziertes Wahlverhalten und befördert durch die alten, unerfüllten

Versprechungen der Nationalen Front von einem demokratischen Deutschland, die ihnen noch immer in den Ohren klingen. Sie hatten einst gehofft, dass zum Recht, frei sprechen zu können, die Bereitschaft zuzuhören gehört. Manche Landbewohner jammern jährlich auf's Neue über den Jetlag des kleinen Mannes, den Wechsel von Sommer- auf Winterzeit und umgekehrt. An Bord wurden die Uhren öfters an fünf aufeinander folgenden Tagen um eine Stunde vor- oder zurückgestellt. Seefahrer überstanden es klaglos. DSR-Seeleute wurden auch in ihrer Resilienz bestärkt, wenn sie mit einem Typ IV-Schiff ohne Klimaanlage eine mehrmonatige Indienreise im Monsun unternahmen, wenn sie frisch verheiratet, von einer fünfmonatigen Reise zurückgekehrt, nach zehn Tagen im Heimathafen wieder Richtung Nordkorea ausliefen, wenn sie am Pier in Haiphong US-Bomber bei ihren Angriffen auf Stadt und Hafen beobachteten, wenn sie alle Stationen der Äquatortaufe wohlauf überstanden hatten, um dann auf dem Taufschein ganz profan „Hering in Aspik" zu heißen. Was hat das alles mit den BORDGESCHICHTEN zu tun? Sie sind das Echo unserer Seefahrtszeit, so wie der Nachhall des Urknalls, dem das James-Webb-Weltraumteleskop auf der Spur ist. Die BG sind allerdings (be)greifbarer. Während dieser Zeit unseres Lebens fanden wir durch die Solidargemeinschaft an Bord zur inneren, uns eigenen Stärke. Aus den Beiträgen aller unserer Autoren geht das Vermögen hervor, resilient zu werden und zu bleiben. Wer die bisherigen Ausgaben der BORDGESCHICHTEN aufmerksam und unvoreingenommen gelesen hat, kann dem nur zustimmen. Allerdings: Der große deutsche Philosoph Jürgen Habermas (95) erklärte angesichts der allgegenwärtigen gesellschaftlichen Krisen in einem Gespräch, all das, was sein Leben ausgemacht habe, gehe gegenwärtig Schritt für Schritt verloren. (LVZ 15.6.24) So wie uns Seeleuten auch, selbst die Resilienz.

Die Redaktion

BORDGESCHICHTEN®
DSR Seeleute e.V.

Abbildungsnachweis

Umschlaglayout: Lothar Vogel
Titelbild: Havanna, der Leuchtturm am Castillo de los Tres Reyes del Morro - Foto: Wolf A. Kaiser
Rücktitel: Oldtimerparade in Havanna - Fotos: Wolf A. Kaiser
Hintergrundgrafik: Stadtplan Havanna, Sammlung: Friedrich M. Seibicke
Zum Inhalt:
Fotos: Wolf A. Kaiser: Seite 3, 47, 48, 49, 50 (2), 51 (2), 52 (2), 53 (2), 54 (2), 55 (2), 56 (2), 57)2), 105,
Friedrich Seibicke: 7, 8 (o.), 9, 12, 62, 63 (u.), 69 (2), 74, 75, 79, 102, 126, 127, 128 (2), 134 (2),
Anne Pankrath: 8 (u.), 77, 113 (o.), Jürgen Prescher: 14 (o.), 16 (u.), Wolfgang Kramer: 19, 63 (o.), 80, 106, 147, 149,
156 (o.), Gerhard Fiebiger: 23, 33, 44, Peter Zintl: 39, Peter Frei: 81, 82 (2), 83 (3), 84 (2), Jürgen Sindermann: 90, 100,
Wolfram Förster: 92, 93 (u.), 94, 95 (u.), Heike Metz: 93 (o.), 95 (o.), 96 (2), 97 (2), 101 (u.), 112, 113 (u.),
Zentralbild-Pommerenig: 103, Erhard Schäfer: 104, Volkmar Gagalon: 107, 108 (2), 109 (2), 110, Ulrich Decker: 120,
N. Sedov: 132, Walther Pollatschek: 139 (u.), van Otterdyk: 153, Roland Krüger: 156 (u.), 157 (2), 158 (2)
Sammlungen: Friedrich Seibicke: Seite 2, 6, 64, 67, 71, 123, 129, 130, 133 (2), 138 (u.), 139 (2), 141,
Jürgen Prescher: 14 (m.), 14 (u.), 15 (2), Gerd Peters: 16 (o.), 17 (2), Peter Frei: 25 (2), Deutsches Bundesarchiv: 58, 59,
DSR-Archiv/Wolfgang Kramer: 61, 101 (o.), Wolfgang Kramer: 103, 104, 132, 150, Jürgen Rokosch: 116, 117, 118, 119,
121, 124, Joachim Hetzer: 137, 138 (o.), Heinz-Jürgen Marnau: 144, 146, 148
Grafiken/Karikaturen: Friedrich Seibicke: Seite 4, Hans Wiegandt: 138 (o.)

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

Die Karibikinsel Kuba ist bei sehr vielen ehemaligen DSR-Seeleuten der erste Anlaufpunkt ihrer maritimen Laufbahn gewesen. Dementsprechend lebhaft wirken auch die Erinnerungen noch nach Jahrzehnten, welche die Landgänge in Havanna oder den anderen Häfen wie Matanzas, Santiago de Cuba oder Nuevitas hinterließen. Diese beeindruckten sowohl durch die inzwischen morbide koloniale Baukunst als auch durch den modernen Baustil der 50er-Jahre oder die landschaftliche Schönheit der Provinzhäfen. Sie dienten der körperlichen, seelischen oder sexuellen Erbauung während langer Liegezeiten. Letzteres manifestiert sich auch in den Reminiszenzen an die Lösch- und Ladearbeiten im brasilianischen Hafen Santos. Beide Örtlichkeiten bieten Stoff für diesen Band. Hinzu kommen Themen wie die Vorstellung des Forschungs- und Werkstattschiffes IMPULS und die im gesamten Kombinat Seeverkehr und Hafenwirtschaft geforderten sogenannten Verpflichtungserklärungen. Erinnern setzt Wissen voraus. Beste Voraussetzungen sich zu erinnern bietet dem Leser diese Lektüre.



DSR-Seeleute e.V.
Herausgeber der Buchreihe
BORDGESCHICHTEN