DSR Seeleute e.V.

XXIV



BORD-GESCHICHTEN

Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

BORDGESCHICHTEN XXIV

Aus Tagebüchern ehemaliger Seeleute

DSR-Seeleute e.V.

Freiberg
2025



Im Hafen von Haiphong (1978) Foto: Joachim Pogorzalek

BORDGESCHICHTEN®

DSR Seeleute e.V.

Buchreihe BORDGESCHICHTEN des DSR-Seeleute e.V. Freiberg. Ausgabe Nr. 24/2025,
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.

Inhaltsverzeichnis

Statt Vorwort	Nie wieder ist jetzt!	5
Redaktion	FRIEDEN im Krieg	14
René Hennig	Auf der FRIEDEN in Haiphong	20
Redaktion	Solidarität mit Vietnam	28
Michael Krause	Werftzeit in Saigon	30
Wolfgang Steusloff	Hundeschicksale in Vietnam	35
Stephan Bohnsack	Zwei Dschunken im Gepäck	36
Joachim Pogorzalek	Erinnerungen an Vietnam	38
Waldemar Krampff	Schiffsreparaturen in China	43
Pierre Pawlowsky	Der verhinderte Untergang des MS QUEDLINBURG in Saigon	50
Lothar Pantermöller	Besuch der DDR-Botschaft in Hanoi	52
Kurt-Werner Langer	Solidarität	55
Eugen Kozik	Todesfracht auf dem Meeresgrund	58
Redaktion	Minenexplosion im Roten Meer	60
Karsten Wieck	Die Havarie des MS HALLE auf der Schelde	63
Klaus Müller	Ein Anker ging verloren	67
Reinhard Oertel	... und dann war der Anker weg	68
Wolfgang Wendrich	Ein schlimmer Unfall auf See	69
Redaktion	Verschollen	72
Knut Freiwald	Unfälle auf See	73
Redaktion	Rettungsaktion in der Biscaya	77
Edmund Schmidt	Kollision MS MAGDEBURG aus Sicht der Maschine	80
Werner Molle	Die Havarie des MS HEINRICH HEINE mit MS MATARAM	82
Redaktion	Funker, Maler, Bürgermeister	88
Reinhard Lachs	Seefahrer-Anekdoten	95
Harald Mertin	Somalia-Piraten	97
Ulrich Decker	Unter Arrest in Buenos Aires	101
Lutz H. Wernecke	Alexandria	103
Joachim Timm	Kartoffelumschlag im Überseehafen Rostock	106
Klaus Ammersdörfer	Kartoffelfahrten „rechts rum"	108
Wolf A. Kaiser	Solidaritätsfracht für Nicaragua	111
Werner Fischer	Kartoffelreise mit MS ALTMARK nach Wyborg	114
Jangel, Walter	Die Geister, die ich (nicht) rief	115
Ute Grunewald	Als mitreisende Ehefrau in der Containerfahrt	121
Jürgen Rokosch	Immer Gedser und zurück	131
Stefan Thiem	Ab in die Kombüse! Vom Funkassi zum Koch umgemustert	140
Peter Duwe	Mit uns zieht die neue Zeit	147
Karl-Heinz Flegel	Der Blutsbruder eines Tuareg	151
Hartwig Kolouschek	Wilde Zeiten	154
	Das Wort zum Schluss	159
	Abbildungsnachweis	160



aus „Voll Voraus" (16.01.1978)

Statt Vorwort

Nie wieder ist jetzt!

Ein Essay

„Das große Karthago führte drei Kriege. Nach dem ersten war es noch mächtig. Nach dem zweiten war es noch bewohnbar. Nach dem dritten war es nicht mehr aufzufinden."
Bertolt Brecht

„Die Waffen nieder!', der Ruf einer Frau, die mit erschütternder Gewalt den Völkerfrieden predigte, wart im Laufe der Jahre ein geflügeltes Wort, die Erfüllung schien nahe. Der Gedanke der Schiedsgerichte und internationalen friedlichen Vereinbarungen breitete sich allenthalben aus, führende Politiker aller Länder erkannten ihn an, Konferenzen für Völkerverständigung fanden noch bis in die jüngste Zeit hinein statt, internationale Kongresse für die gemeinsamen Interessen der Arbeiter, der Frauen, der Wissenschaft, der Kunst blühten, der Friedenspalast im Haag erhob sich als sichtbares Zeichen dieser Fortschritte. Auch in Deutschland wuchs die Gemeinde, wir durften an den dauernden Völkerfrieden glauben."

Dieser Auszug aus dem Nachwort für den Roman (1889) der Friedensaktivistin Bertha von Suttner wurde kurz nach dem Ausbruch des I. Weltkrieges geschrieben und doch besitzt er Aktualität wie eh und je.

Von alters her war keine andere Berufsgruppe als die der Seefahrer von kriegerischen Auseinandersetzungen rund um den Erdball unmittelbar betroffen. Sie konnten jederzeit darin verstrickt sein. Es sei nur an die Besatzungen der deutschen Schiffe erinnert, die vom Ausbruch des II. Weltkrieges in fremden Häfen überrascht wurden. Auch die Seeleute auf den Schiffen der DSR bildeten davon keine Ausnahme. Schon in den Anfangsjahren der DSR, als die Typ IV-Schiffe auf Ostasienkurs die Insel Taiwan weiträumig umfuhren oder wie in Angola (ARENDSEE) und Mocambique nach deren Unabhängigkeit, im Mittelmeer vor Beirut als ständigem Krisenherd oder in Chile während des Putsches von Pinochet (J.G.FICHTE, THEODOR FONTANE, RADEBERG) und schließlich nach dem Sechs-Tage-Krieg 1967 zwischen Israel und den arabischen Anrainerstaaten mit der Konsequenz des geschlossenen Suezkanals über



MS HALBERSTADT im Überseehafen Rostock (07/1965)



Militärlager am Suezkanal (1964)



Westliches Kanalufer nach Wiederöffnung (1975)

Jahre hinweg und die damit verbundenen Auswirkungen auf den Seeverkehr zwischen Europa und Asien. Weiterhin die auch an Bord spürbaren Spannungen zwischen Iran und Irak beim Anlaufen der Häfen im Shatt al-Arab, welche schließlich zum Krieg zwischen beiden Ländern im September 1980 führten. Es folgte der zweite Golfkrieg 1990/91 zwischen dem Irak und den USA. Im dritten Golfkrieg 1993 war die DSR mit ihren Linien praktisch schon liquidiert. Angriffe aus heiterem Himmel waren jederzeit zu befürchten, wie jener gegen MS GEORG SCHUMANN im Roten Meer (in diesem Band nachzulesen). Auch die Piratenüberfälle vor West- und Ostafrika, im Golf vom Bengalen oder in der Malacca-Straße sind kriegerische Handlungen, die Leib und Leben von Seeleuten gefährden. Wie und was die auf der HALBERSTADT und FRIEDEN gefahrenen Seeleute über dieses Thema denken, welche die verheerenden Luftangriffe der US AIR FORCE auf die Hafenstadt Haiphong miterleben mussten, lässt sich leicht aus den Vietnam-Beiträgen in diesem Band schlussfolgern. Im Vietnam-Krieg von 1955 bis 1975 starben etwa viermal so viele Zivilisten wie Soldaten, auch Seeleute fremder Nationen, ausschließlich zu Lasten der United States gehend.

Vietnamfahrer, die noch im Mai 1975 die beschwerliche Fahrt rund um das Kap der Guten Hoffnung nach Südostasien antreten mussten, konnten sich nach der Wiederöffnung des Suezkanals am 5. Juni 1975 nach acht Jahren der Nichtpassierbarkeit auf eine wesentliche kürzere Heimreise freuen. Allerdings war die Umgebung des Kanals, falls sie diese von früher noch kannten, nicht wiederzuerkennen. Beim Einlaufen in den Kanal von Süden her, „grüßte" nun von weitem schon am Molenkopf das zerschossene Denkmal von Ferdinand de Lesseps, des erfolgreichen Erbauers des Suezkanals. Später nur noch ein leerer, mit Graffiti beschmierter Sockel. Passierte einst der südgehende



Ismailia am Suezkanal (1975)



Ismailia (1986)

Konvoi in den Abendstunden den letzten Kilometer des Kanals in Port Tewfik, flanierten dort unter schattigen Bäumen fröhliche, westlich gekleidete Menschen. Nicht nur an diesem Ort blieb kein Stein auf dem anderen, auch Baum und Strauch waren verschwunden. Ein mitreisendes Rentnerpaar aus Dresden erschauerte bei diesem Anblick: „Wie Dresden 1945." Im Kanalverlauf hatten beide Kriegsparteien riesige Berge an Sand mit Befestigungen oben drauf an den Ufern zusammengeschoben, die Pyramiden des 20. Jahrhunderts. Am bewohnten Westufer alle Behausungen samt Bäumen wie weggeputzt. Dort wo in Ismailia einst am Kanalufer ein wunderschönes Strandbad mit Park, Sonnenschirmen und froh gestimmten Menschen im Vorbeigleiten zu sehen war, nun nur noch Sand, Ruinen, Palmen ohne Kronen, verdorrte Bäume und ein zerschossenes Kassenhäuschen. Rechts und links des Kanals MG-Nester und Stacheldrahtverhaue, im Süden schon zu riesigen Knäueln zusammengerollt, ab und zu ein geknackter Panzer oder ein verlassenes Geschütz. Ein eigenartiges Gefühl beschlich den Beobachter, derart zwischen den Fronten mit hoch errichteten Wällen wie in einem Burggraben entlangzufahren. Das ganze Gerümpel, was inzwischen aus dem Kanal gezogen worden war, lag noch am Ufer. Aber es ließen sich auch Fortschritte erkennen, alles wieder herzurichten. Zwischen Suez und dem Großen Bittersee karrten ganze Kolonnen von Bulldozern, Raupen und anderen Fahrzeugen den ganzen Dreck nun in die Wüste. An solchen Stellen ließ sich auch wieder ein Blick ins Hinterland erhaschen. Es würde Zeit brauchen, um alle diese Festungswerke wieder einzuebnen. Der Lotse erklärte den Nautikern auf der Brücke: „Die Israelis hatten es gut, die besaßen Klimaanlage und Fernseher in ihren Bunkern." Die Ägypter müssen dort unter unsäglichen Bedingungen gehaust haben. Nur die in Port Said an Deck stürzenden Händler mit ihrem unsäglichen Plunder gebärdeten sich wie früher, nun mit inflationärer Tendenz in ihren Angeboten an Camelläddataschen, Nofretetetellern, Sitzkissen und anderem Klimbim. Aus Sicht der seither vergangenen Jahrzehnte lag auch der deutsche U-Boot-Krieg damals noch nicht so lange zurück, in dem Erfolge nach Höhe der Tonnage versenkter Handelsschiffe gemessen wurden, als das Motorschiff HALBERSTADT am 25. Januar 1965 den Rostocker



Signalstation Deversoir (1964)





Signalstation Deversoir (1975)

Überseehafen bound for India verließ. Im Reiseverlauf wurde auch die Besatzung dieses Schiffes mit dem Gegenstand solcher Betrachtung konfrontiert.

Die HALBERSTADT machte nach der Passage des Nord-Ostsee-Kanals wenige Stunden später im Hamburger Südwesthafen am Togokai fest. Mit der Fähre führte der Weg vom Afrikahöft zum Baumwall. Beim Landgang zwischen Reeperbahn und Hauptbahnhof erinnerte für den, welcher die Stadt von früher her nicht kannte, schon nichts mehr daran, dass während des Feuersturms im Juli 1943 bei der „Operation Gomorrha" ganze Stadtteile vernichtet wurden. Bis zu 40.000 Menschen verloren ihr Leben, 750.000 Hamburger wurden obdachlos. Der heute als Mahnmal rußgeschwärzte, stehengebliebene Turm der Kirche Sankt Nikolai mitten im Zentrum diente den britischen Bomberpiloten als Orientierungspunkt. Auch Rostock als Zentrum deutscher Rüstungsindustrie wurde samt seiner Innenstadt zwischen dem 23. April 1942, als zweites Opfer des Flächenbombardements auf deutsche Städte, und dem 25. August 1944 immer wieder Ziel von Luftangriffen. „Nie wieder Krieg!", hieß es danach.

Drei Tage später lief das Schiff bereits durch den Nieuwe Rotterdamse Waterweg in den Waalhaven von Rotterdam ein. Fünf Tage Liegezeit verschafften genügend Zeit das Zentrum von Rotterdam, neu erbaut nach 1945 im Stil jener Zeit, zu erkunden. Die Niederländer nennen die Deutschen auch Moffen, damals ein Synonym für Nazis, aber wir fühlten uns davon ausgenommen. Also worüber sich deshalb unnötige Gedanken machen, die Partei hatte uns als wahre Antifaschisten von allen Verbrechen der Vätergeneration freigesprochen, deren Luftwaffe diese Hafenstadt großflächig zerbombte. Im Westen wurden die Anstifter und Angreifer stillschweigend amnestiert und erst in der jüngsten Vergangenheit wurde begonnen, sich mit diesem Gestern auseinanderzusetzen. In absurder Weise wurde gar der 1. September 2024 in Thüringen nach der Landtagswahl mit dem 1. September 1939 gleichgesetzt, das nach diesem Datum einsetzende Völkermorden verniedlichend.

Im nächsten Ladehafen, Antwerpen, ließen sich beim Landgang keinerlei Kriegsschäden erkennen. Die Deutschen hatten die Stadt am 18. Mai 1940 besetzt, die sich kampflos ergab. Flämische Kollaborateure ergriffen die Macht. Nachdem die Stadt am 4. September 1944 durch die Alliierten befreit worden war, wurde Antwerpen zwischen Oktober 1944 und März 1945 mit V1- und V2-Raketen beschossen. Dieser Beschuss kostete etwa 3600 Menschen das Leben. So kam die Stadt, wenn nicht ungeschoren so doch erträglicher als andere europäische Städte aus dem II. Weltkrieg heraus. Schon am 28. November 1944 eröffnete der Hafen wieder seinen regulären Dienst mit der Begrüßung des ersten „befreundeten" Schiffes.

Weiter führte die Reise nach Lissabon. Die Erinnerungen an das dort vor 60 Jahren Erlebte kamen erst kürzlich zurück, als im Newsletter of the Radio Officers' Association, von der Art des Inhaltes her den BORDGESCHICHTEN nicht unähnlich, die Geschichte von Ron Stinger gefunden wurde, eines britischen Seemannes, seines Zeichens wireless operator, der unter der Überschrift The Merchant Navy and me unterhaltsame Erinnerungen an Zwischenfälle während seiner Fahrtzeit auf verschiedenen Schiffen aufgeschrieben hatte, unter anderem eine Story rund um das portugiesische Passagierschiff SANTA MARIA, welches auf eine ganz spezielle Art berühmt wurde.



Ladung für MS HALBERSTADT

Er schrieb: „Early in 1961, we were somewhere near Trinidad and as normal bound for Port of Spain, Trinidad. ..." Weiter: „Ich hörte die SANTA MARIA, wie sie eine venezolanische Küstenfunkstelle verschiedene Male über den Tag hinweg anrief. An jenem Abend bemerkte ich, dass Telegrammverkehr bei der amerikanischen Küstenfunkstelle Chatham Radio für dieses Passagierschiff vorlag. Ich versuchte, die SANTA MARIA zu rufen, um ihr das mitzuteilen. Dies hätte keine Schwierigkeit bedeuten sollen, da auf Passagierschiffen der Funkraum rund um die Uhr besetzt war. Ich rief einige Male, ohne sie zu erreichen, und gab schließlich auf. Am Folgetag strahlte die US Coast Guard eine Meldung aus, ob irgendjemand Kontakt mit der SANTA MARIA habe und das mitteilen möge. So konnte ich berichten, dass ich das Schiff gehört und gerufen hatte, aber keine Antwort erhielt. Ich wurde gebeten, einen Kontakt mit ihr herzustellen, weil Florida Radio wichtige Mitteilungen für den Passenger vorliegen habe. Mehrere Funkoffiziere auf anderen Schiffen und ich versuchten vergeblich zu verschiedenen Zeiten Kontakt zu bekommen, aber ohne Erfolg.



SANTA MARIA

Als wir zurück in UK waren, stellte sich heraus, dass das Schiff, seine Passagiere und die Mannschaft durch einige portugiesische Dissidenten gekapert worden waren, die sich Diktator Salazar entgegengestellt hatten. Das Schiff trieb einige Tage auf See, bevor sich die Abtrünnigen den Behörden von Recife/Brasilien ergaben. Ihr ursprüngliches Vorhaben ging darauf hinaus, mit dem Schiff nach Angola zu fahren, um dort die Revolution zu starten. Aber alles gestaltete sich zu schwierig und sie gaben nach einer Woche auf. Das war das erste hijacking, von dem ich jemals gehört habe und ich war beinahe und teilweise am Rande in das Geschehen involviert."
Tatsächlich handelte es sich um den Versuch portugiesischer Rebellen der bürgerlichen Demokratiebewegung, in Portugal und der Kolonie Angola eine Revolution auszulösen und das totalitäre Herrschaftssystem von Antonio de Oliveira Salazar zu Fall zu bringen.

Beim Lesen der Memoiren von Mr. Ron Stinger erinnerte sich der Autor wieder an dieses bewusste Ereignis in Lissabon, das ihn nachhaltig beeindruckte. Damals im blühenden Alter von zwanzig Jahren, ungemustert, ungedient, unbedarft wie die heutige Generation in diesem Alter, welche glaubt, die Leute mächtig beeindrucken zu können, wenn sie sich auf Straßen und Rollbahnen klebt. Was sind wir DSR-Seeleute doch dagegen für Kerle gewesen, die sich den Duft der großen weiten Welt an Bord eines Seeschiffes um die Nase wehen ließen und mancher höchstens an der Flasche Weinblattsiegel klebte.
Vorbei am Torre de Belém, dem nicht lange zuvor errichteten geschichtsträchtigen Seefahrerdenkmal, machte die HALBERSTADT in der Stadt am Unterlauf des Tejo am Passagierkai fest. Vor dem Bug des Typ IV-Schiffes lag das Passagierschiff VERA CRUZ, Schwesterschiff der SANTA MARIA, um das herum sich in den nächsten Stunden erschütternde Szenen abspielen sollten. Das Salazar-Regime schickte militärische Verstärkung für die Fortsetzung der Kriege in seine afrikanischen Kolonien. Ungefähr 1000 Soldaten oder mehr nahmen Abschied vom Heimatland und wurden eingeschifft.

Mit klingendem Spiel, Flaggen und Standarten sowie ihren tierischen Regimentsmaskottchen, die sich ebenso wenig wie die Soldaten dagegen wehren konnten, paradierten die Truppen in ihren Felduniformen an unserem Dampfer vorüber. Schließlich ging der Heckschlepper vor dem Bug der HALBERSTADT in Position und die VERA CRUZ legte ab. Während des Ablegemanövers des Passengers beobachtete unsere Besatzung ein herzzerreißendes Szenario. An Land heulende und jammernde Eltern, Frauen und Kinder, auf dem Schiff schreiende und johlende Männer. Es deuchte den Beobachter, als wäre das Achterschiff der VERA CRUZ in einen Ameisenhaufen gefallen. Alle Soldaten strebten dieser Stelle des Schiffes zu, um noch einen Blick auf ihre Familien zu erhaschen. Überall standen und saßen diese armen bedauernswerten Geschöpfe, hockten in den Rettungsbooten oder klammerten sich an die Masten. Das Schiff bekam dadurch sichtlich Schlagseite. Andere, die keinen so guten Platz erhaschen konnten, schauten auf der Backbordseite des Schiffes hinüber zur Christusstatue am anderen Ufer des Tejo, zum Erlöser, von dem sie sich Begleitung und einen guten Ausgang der Unternehmung erhofften. Den Tejo hinab fahrend warfen alle einen letzten Blick auf ihr Heimatland. Immerhin erwartete sie in Angola oder Mocambique so etwas Ähnliches wie der Vorhof zu Hölle. Erst als die VERA CRUZ mit ihrer unseligen Fracht den Blicken entschwunden war, begann unser Ladevorgang. Mit Hilfe des eigenen Ladegeschirrs wurden sperrige Industrieausrüstungen für Port Sudan übernommen. Inzwischen hatte die SANTA MARIA, eben dieses Passagierschiff mit seiner berüchtigten Vergangenheit, achteraus festgemacht. Das Schiff sollte auf den Liegeplatz der HALBERSTADT verholen und deshalb wurde das Laden am Kai abgebrochen und auf der Flussreede fortgesetzt. Von dort ließ sich der Fortgang der Dinge am Passagierkai nicht weiter beobachten.







Truppenverladung in Lissabon

Weil vorher sinnlich nicht wahrnehmbar, ließ sich erst nach diesem einschneidenden Erlebnis leidlich nachvollziehen, wie es nicht nur deutschen Frauen, Kindern und Müttern nach

eben diesem 1. September 1939 erging, auch meiner Mutter, als sie, hochschwanger, ihren Mann mit U1229 von der 31. U-Bootflottille in eine ungewisse Zukunft entlassen musste. Tatsächlich wurde das U-Boot wenige Tage nach meiner Geburt im Juli 1944 vor Neufundland versenkt. Vom Kommando der U-Bootflotte kam irgendwann danach lediglich die lapidare Mitteilung, dass mein Vater als vermisst gelte, so wie es auch bei etwa 30.000 anderen U-Bootfahrern geschah, die ihr Leben ließen. Mein Erzeuger überlebte, aber nicht wenige DSR-Seefahrer der Kriegsgeneration verloren die ihren oder die Heimat in Ostpreußen, im Sudetenland und anderswo.
Zu seinem Glück musste bisher niemand aus der heutigen Politikergeneration eine solche Tragödie je am eigenen Leibe miterleben, noch nicht einmal deren Väter starben in Stalingrad oder in der Schlacht an der Neretva, wie wir es im Bordkino blutig erleben durften. Deshalb sind diese Regierenden offensichtlich willig, kriegerische Konflikte für abstrakte Demokratie und Freiheit zu riskieren, worunter jeder etwas anderes versteht, mancher ganz bescheiden sich ohne Gefahr für Leib und Leben im öffentlichen Raum bewegen zu dürfen, andere mit 180 über die Autobahn zu brettern. Dabei geht es doch immer nur um die Wahrung von knallharten Interessen an Hegemonie und Ressourcen für den Profit einiger Weniger ohne Rücksicht auf Menschenleben. „Die Dividenden steigen und die Proletarier fallen." (Rosa Luxemburg) Kein Normalbürger hat jemals daraus einen Nutzen ziehen können. Alle von ihnen sind nach einem Krieg ärmer, die der Sieger und der Verlierer.

Immanuel Kant veröffentlichte 1795 die Schrift „Zum ewigen Frieden". Demnach sei die Voraussetzung ewigen Friedens ein Übergewicht von Republiken sowie die Achtung des Gewaltverbots in der Außenpolitik. Hier irrte Kant gewaltig, wie die jüngste Vergangenheit beweist. Schon Karl Marx schrieb: „Wenn Tumult und Streit Profit bringen, wird es (das Kapital) sie beide encouragieren." Wenn Politiker davon schwafeln, dass die Einen gewinnen müssten, ohne jeglichen Ansatz von Diplomatie, heißt das im Klartext, die Anderen sind zwar nicht mehr bolschewistische, aber überkommene Untermenschen, deren Leben als Ehemann, Vater, Sohn und Enkel, als Individuum an sich, nichts wert ist. Früher hieß diese Einstellung einmal: „Nur ein toter Russe ist ein guter Russe" oder kurz und bündig: „Jeder Schuss – ein Russ". Tragisch, dass sich hier ein Vergleich mit der Zeit von vor mehr als 80 Jahren aufdrängt. Offensichtlich haben manche Deutsche diese „Weisheiten" von ihren Großeltern mit auf den Weg bekommen.
Einen Krieg, über dessen Anlass und Ursache sich trefflich streiten lässt, zum Beispiel über die vorherige Missachtung von Minderheitenrechten, die sonst überall in Europa gelten, mit Milliarden an deutschem Steuergeld (37,3 Mrd. € Nov. 2024 - USA 64 Mrd. US-$) zu befeuern, in dem Hunderttausende auf beiden Seiten sterben (Vitali Klitschko, Bürgermeister von Kiew, LVZ), Ukrainer und Russen, zwei Völker, denen die Deutschen im II. Weltkrieg unendliches Leid zugefügt haben, ist eine Schändlichkeit ohnegleichen. Diese Milliarden gehen grundsätzlich zu Lasten der Daseinsvorsorge in Deutschland als Teil des Sozialstaatsprinzips. Bereits im Herbst 2024 berichtete der britische Geheimdienst von 600.000 auch durch deutsche Waffen gefallenen oder verwundeten Russen. Das britische Magazin „The Economist" zeitgleich von 400.000 verwundeten ukrainischen Soldaten, bis 100.000 Gefallenen und ungezählten zivilen Toten. Die zu Millionen ins Ausland geflüchteten Ukrainer, jene, die sich vor den Zwangsrekrutierern verstecken oder die sich bei korrupten Beamten mit viel Geld vom Fronteinsatz freikaufen, auch die mehr als 100.000 Desserteure, stellten fest, dass sie in diesem Bruderkrieg nicht für zwei miteinander im Streit liegende Idioten ihre Köpfe hinhalten. Hat sich jemals ein deutscher Politiker ob dieser Zahlen geschämt? Insbesondere deshalb, weil die unrühmliche deutsche Vergangenheit immer wieder als Mahnung zitiert wird. Stattdessen reden sie gleichgültig und derart losgelöst von der Wirklichkeit über immer

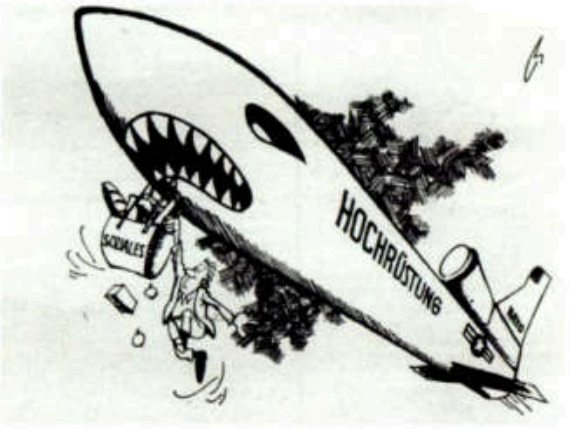
mehr Waffen, als wäre der Krieg eine „Ernteschlacht", bei der es nicht um Menschenleben, sondern um Kartoffeln zum Schnapsbrennen geht. „Der Krieg bekommt mir wie eine Badekur" (Paul von Hindenburg), möchte man fast unterstellen.

Auch hier kommen wieder die Erfahrungen und Erinnerungen von Seeleuten der Deutschen Seereederei ins Spiel, welche die nunmehr mit Krieg überzogenen Häfen im Schwarzen Meer aus persönlichem Erleben kennen und die Vorgänge in schierer Fassungslosigkeit beobachten. Viele DSR-Seeleute haben Besatzungen von Schiffen der sowjetischen Handelsflotte, ob aus Leningrad, Wladiwostock oder besonders aus dem Schwarzen Meer mit dem Heimathafen Odessa kennen und als gute, redliche Freunde schätzen gelernt. Ob sie nun Ukrainer oder Russen waren, spielte nicht die geringste Rolle. Sie bildeten gemeinsam ein festes Bordkollektiv genauso wie das auf DSR-Schiffen bestehend aus Sachsen und Mecklenburgern. Was ist 2014 passiert, als das plötzlich im Lande nicht mehr funktionierte? Der Autor war auf vier fünf- bis sechsmonatigen Fernostreisen nach Nordkorea als Besatzungsmitglied gemustert, mit mehrwöchigen Liegezeiten in den dortigen Häfen. Über die dort erlebten Zu- und Umstände wurde schon mehrfach in den BORDGESCHICHTEN berichtet. Eine Gesellschaft, als wäre, wie in einem Science-fiction-Film, jedem Individuum das Gehirn gewaschen worden. Mindestens der Kenner dieser Verhältnisse grübelt: Für wessen Interessen werden diese „armen Schweine" aus Korea im Kursker Bogen geschlachtet, dort, wo einst TIGER die Erde pflügten und nun der LEOPARD? Ich frage für einen Freund.

Der ehemalige DSR-Seemann ist durch seine teils weltumfassende Tätigkeit mehr als jeder andere in Vergangenheit und Gegenwart mit den verschiedensten Geschehnissen rund um den Erdball gedanklich verbunden. Doch die Medien sind wie zu Zeiten der Schiffspresse VOLL VORAUS außerstande objektiv über das Weltgeschehen zu informieren. Vielmehr berichten sie ideologisiert und wohlsortiert wie im AuB-Staat nur Halbwahrheiten, als „moralisch überzeugte Mitkämpfer gegen das Böse." (Michael Haller, Medienprofessor der Uni Leipzig, LVZ) Und wie früher schenkt ihnen der überwiegende Teil der Bevölkerung keinen Glauben, dass der Iwan wieder mal auf dem Reichstag seine Fahne hissen wolle. 2030 soll es soweit sein, sagen sie in ihrer russophoben Paranoia. Bisher verlief die Marschrichtung immer in die andere Richtung – vom Westen her gegen Russland, seit den Wikingern bis in die Gegenwart.
Besonders der DSR-Seemann besitzt dank seiner auf erlangte Kenntnisse beruhenden Einsichten, gefördert durch das Bordleben auf einem Schiff als Sinnbild einer solidarischen Gemeinschaft, einen gewissen politischen Weitblick, ohne jemals geahnt zu haben, dass sein Heimathafen einmal Ziel eines nuklearen Angriffs aus Freundesland werden könnte – angesichts des dortigen Hauptquartiers Ostsee im Rahmen des Nordatlantischen Verteidigungsbündnisses.

In der Auseinandersetzung über Krieg und Frieden ist das gesellschaftliche Klima mittlerweile völlig aus dem Ruder gelaufen, ein Crash, wie die EVER GIVEN in die Ufer des Suezkanals. DSR-Seeleute, inzwischen 60, 70 Jahre oder älter geworden, davon 40 lange Jahre darauf wartend, ihre eigene Meinung äußern zu dürfen, sind durch die bewusst in sich aufgenommenen Geschehnisse über die Jahrzehnte hinweg nicht willens, sich in eine Nationale Front der Hetze und Herabwürdigung gegen Meinungen, welcher Couleur auch immer, drängen zu lassen. Und sie besitzen eine eigene, denn die Parole „Der Frieden muss bewaffnet sein" – danke, die kannten sie schon.
Keine US-Atomraketen im Oderbruch, nirgends, weil: „Keiner will sterben, das ist doch klar, wozu sind denn dann Kriege da? Herr Präsident, du bist doch einer von diesen Herren, du

musst das doch wissen, kannst du mir das mal erklären? Keine Mutter will ihre Kinder verlieren und keine Frau ihren Mann. Also warum müssen Soldaten losmarschieren, um Menschen zu ermorden – mach mir das mal klar, wozu sind Kriege da? Herr Präsident, ich bin jetzt zehn Jahre alt und ich fürchte mich in diesem Atomraketenwald. Sag mir die Wahrheit, sag mir das jetzt, wofür wird mein Leben aufs Spiel gesetzt? Und das Leben all der anderen – sag mir mal warum sie laden die Gewehre und bringen sich gegenseitig um. Sie stehen sich gegenüber und könnten Freunde sein, doch bevor sie sich kennenlernen, schießen sie sich tot. Ich finde das so bekloppt, warum muss das so sein? (...) Naja, vielleicht kann ich's noch nicht verstehen, wozu Kriege nötig sind. Ich bin wohl noch zu klein, ich bin ja noch ein Kind."



aus „Voll Voraus" (1981)

Ein Songtext von Udo Lindenberg. Nähert sich dieser bereits der Wehrkraftzersetzung? Kinder sollen keine dummen Fragen stellen, sondern kriegstüchtig sein!

Wo sind die Friedensbewegten der 80er-Jahre geblieben, auf die vom Osten her neidvoll geblickt wurde, was die sich trauen durften, während dem Seemann mit dem Antiatomkriegssticker am Parka nicht einmal erlaubt wurde das Rostocker Hafentor zu passieren? Warum sind aus ihnen keine „Omas gegen den Atomtod" gereift? „Frieden schaffen ohne Waffen!" – das war einmal. J. W. Goethe schaute den Deutschen tief in die Seele, als er schrieb: „Nichts Bessers weiß ich mir an Sonn- und Feiertagen als ein Gespräch von Krieg und Kriegsgeschrei, wenn hinten, weit, in der Türkei, die Völker aufeinander schlagen. Man steht am Fenster, trinkt sein Gläschen aus und sieht den Fluss hinab die bunten Schiffe gleiten. Dann kehrt man abends froh nach Haus und segnet Fried und Friedenszeiten." (Ersetze Türkei durch Ukraine, Gaza, Syrien, Irak, ...) Und so bleibt nur ein flaues Gefühl im Magen beim Nachdenken darüber, dass durch deutsche Steuergelder, die an der Tankstelle oder im Supermarkt dem Staat überlassen werden, Menschen sterben müssen. Es bedarf keiner noch nicht so komplexen Denkleistung eines Kindes, um diesem Wahnwitz ratlos gegenüberzustehen. Wer hätte je gedacht nach der FRIEDLICHEN Revolution noch einmal Kriegspropaganda der übelsten Sorte erleben zu müssen. Mag jeder sich seine eigene Meinung zum Thema bilden, der Autor ist diese Zeile seinem Erleben als DSR-Seemann, seinem Vornamen, seinem Gewissen und den nachfolgenden Generationen schuldig gewesen.

„Glück und Friede sei beschieden Deutschland, unserm Vaterland.
Alle Welt sehnt sich nach Frieden, reicht den Völkern eure Hand.
Wenn wir brüderlich uns einen, schlagen wir des Volkes Feind.
Lasst das Licht des Friedens scheinen, dass nie eine Mutter mehr ihren Sohn beweint."
Johannes R. Becher

Friedrich Seibicke
Redaktion BORDGESCHICHTEN

FRIEDEN im Krieg

Das Motorschiff FRIEDEN vom Typ IV unter dem Kommando von Kapitän Helmut Kolleß (38) verließ am 13. Februar 1972 (andere Quellen: am 16. Februar) den Rostocker Überseehafen und steuerte via Kap der Guten Hoffnung auf direktem Wege den Hafen von Haiphong in Vietnam an. An Bord befanden sich 3.632 Tonnen (andere Quellen sprachen von 6.500 t) Ladung aus Schweden und der DDR. Diese bestand aus Papier, Stückgütern, LKW vom Typ W50, Krankenwagen, Medikamenten, Teilen einer Leichtbauhalle und einer kompletten Brücke. Die Besatzung zählte 44 Personen (andere Quellen sprachen von 49 Besatzungsmitgliedern).



Schiffspositionen vom 13. April 1972

In Heimathäfen liegen:

Schwerin: G. Büchner; Schwarzburg, Rostock: B. Brettschneid, Karl Marx, Stralsund: A. Kühn, Leuna, Thale, Aue, Espenhain, Trattendorf, Zwickau — Rostocker Überseehafen: Werra, Havel — Wismar.

Auf Heimreise befinden sich:

S. M.-Stadt, Erfurt, M. Betzpietsch, Schwedt, Wolfen, Mansfeld, Senftenberg, Vockerode, Riesa, Brandenburg, Fr. Reuter, Th. Fontane — Rostock, Überseehafen:

In ausländischen Häfen liegen:

Volkerfreundschaft — Sofia; J. G. Fichte — Havanna; Altenburg — Paranagua; Meyenburg — Hongkong; Frieden, Halberstadt — Haiphong; E. Schneller — Triest; M. Thesen — Damman; Berlin — Chungjin; Brisenburg — Hongkong; Wismar — Pt. Harcourt; Ronneburg — Amsterdam; F. J. Curie — Casablanca; Stollberg — Matadi; Fürstenberg — Leixoes; Vogtland — Mombasa; A. Saefkow, Lausitz — Jeddah; Unstrut — Fredrikshaven; Malchow — Algier; Bode — Lattakia; Dessau — Ilyichevsk; Hennigsdorf — Murmansk; Schwarzheide, Merseburg, Bitterfeld — Göteborg; Eisenhüttenstadt — Madras; J. Brinckman — Jacarta.

Nach ausländischen Häfen fahren:

Halle — Havanna; F. Freiligrath — Vera Cruz; Ronneburg — Salvador; Neubrandenburg — Colombo; Magdeburg, Bernburg — Stettin; Ornsienburg — Bombay; Rügen, Nienburg, Elbe, Tullerne, Orla, Quedlinburg — Rotterdam; H. Kapelle — Port Klang; Gera — Haiphong; B. Barthen — Livorno; J. Schehr — Venedig; Blankenburg — Port Klang; Freyburg — Shanghai; Hiddensee — Nyanga; Wittenberg — Las Palmas; Rosenort — Dünkirchen; W. Florin, Eichefeld — London; Prignitz — Dar-es-Salaam; W. Seelenbinder; Fläming — Mombasa; G. Schumann — Massawa; Krakow, Saale, Spreewald — Antwerpen; E. André — Emden, Rhin — Hull; Oder — Kalivia, Warnow-Oran; Sperber — St. Malo; Spree — Beirut; Weida — Bremen; Mulde — Lattakia; Schwarza — Beirut; Elster — Tripoli; Poel — Rijeka; Kap Arkona — Iraklion; Beckritz — Flensburg; Zschopau — Benghazi; Uckermark Darß — Famagusta; Buna, Böhlen — Odessa; Lübbenau, Calbe — Murmansk; Zeitz — Novorossisk; Th. Storm — Yokohama.

aus „Voll Voraus" (01.04.1972)

Nach der Fahrt durch den Golf von Tonkin (Tongking) erreichte das Schiff am 8. April 1972 die Reede von Haiphong und ging dort vor Anker. Im Hafen lag bereits das MS HALBERSTADT der Deutschen Seereederei aus Rostock. Am 16. April erlebte Haiphong drei Angriffe der US-Luftwaffe, bei denen auch die HALBERSTADT einen Raketentreffer erlitt. Am 9. Mai erschienen US-Flugzeuge, die zylinderförmige Behälter an Fallschirmen zwischen die Schiffe auf Reede warfen. Es handelte sich um Minen. Im Anschluss begannen weitere Luftangriffe auf Stadt und Umgebung. Am 10. Mai ließ US-Präsident Nixon verkünden, dass alle ausländischen Schiffe Hafen und Reede von Haiphong umgehend verlassen sollen, da am 11. Mai um 18 Uhr (Ortszeit) die Minen scharf gemacht würden und eine Blockade des Hafens beginne. Einen Tag später um 9.40 Uhr explodierte etwa eintausend Meter von der FRIEDEN entfernt die erste Mine. Eine zweite wurde am Abend des Tages ferngezündet, um die Schiffsbesatzungen durch psychologischen Druck zum Verlassen ihrer Liegeplätze oder Ankerorte zu zwingen.



Bombenkrater überziehen das Land

Unsere Abscheu den neuerlichen US-Verbrechen in Vietnam

aus „Voll Voraus" (01/1973)

Gemeinsam mit anderen Schiffen lag das MS FRIEDEN bis zum 14. Mai 1972 weiter auf der Innenreede von Haiphong. Um 17.30 Uhr erfolgt das Kommando „Anker auf". Durch eine gut organisierte Lokalisierung der Abwürfe, gemeinsam mit dem sowjetischen Frachter BABUSCHKIN, und abgestimmten Eintragungen der Minenortung in die Seekarte konnte diese Sperre voller Risiken durchbrochen werden. Das Schiff lief als erstes nach der Blockade mit weiteren in den Hafen von Haiphong ein. Einen Tag später

wurde mit dem Löschen der Ladung begonnen. Ein baldiges Wiederauslaufen aus Haiphong war zu diesem Zeitpunkt nicht mehr zu erwarten. Von Mai bis Oktober erlebte die Besatzung nun fast jeden zweiten Tag Luftangriffe auf Haiphong. Zehn- bis vierzehnmal am Tag ertönte Fliegeralarm.
Für die junge Besatzung der FRIEDEN war es sehr belastend, diesen Krieg mitzuerleben, dieser Aggression ausgesetzt zu sein. Rückhalt fanden sie im regen Austausch mit den Besatzungen von zehn anderen im Hafen liegenden sowjetischen Schiffen. Wie sich dabei herausstellte, war der Politoffizier der MITSCHURIN nach der Kapitulation am 8. Mai 1945 Stadtkommandant von Rostock gewesen.



Besatzung des MS FRIEDEN in Haiphong (1972)

Die Stammbesatzung des Schiffes konnte durch organisatorische Maßnahmen der DSR-Verwaltung in Rostock während dieser langen Liegezeit im Kriegsgebiet zwischenzeitlich für einen Heimaturlaub von einigen Wochen abgelöst werden. Bereits Ende September war eine Gruppe Ablöser unter Leitung des Ltd. Technischen Offiziers Günter Melzer über Moskau und Peking nach Haiphong aufgebrochen.



Im Dezember 1972 eskalierte nach kurzer Ruhephase der Luftkrieg der Vereinigten Staaten gegen Vietnam und den Hafen von Haiphong weiter, als Nixon die Operation Linebacker II befahl.
Am 18. Dezember hatte die Besatzung der FRIEDEN das Schiff bis auf einen Wachmann verlassen. Der Frachter sollte zur Bekämpfung von Ratten und anderem Ungeziefer begast werden. Für die Dauer der Begasung zog die Crew in den Seemannsclub um. Um 19.19 Uhr des Tages setzte wieder Fliegeralarm ein. Es begann ein über zwei Stunden

andauernder Luftangriff auf Haiphong und seine Umgebung. Während dieser Zeit suchte die Besatzung den Bunker des Seemannsclubs auf. Zwischenzeitlich begaben sich der Kapitän und der Leitende Technische Offizier zu einem Kontrollgang an Bord.
Auf Anraten der Behörden wurde die Begasung abgebrochen und die Besatzung kehrte aus Sicherheitsgründen wieder an Bord zurück, wo sie um 23 Uhr eintraf. Von 23.40 Uhr bis um ein Uhr des Folgetages fanden weitere Luftangriffe auf Haiphong statt, besonders das Zementwerk wurde attackiert. Der Hafen und die dort liegenden Schiffe wurden von den Flugzeugen samt der von ihnen abgefeuerten Raketen in geringer Höhe überflogen.



Hafen Haiphong (1972)

Am darauffolgenden Tag, dem 19. Dezember 1972, herrschte fast durchgehend Fliegeralarm mit







mehreren Luftangriffen in der näheren und weiteren Umgebung des Liegeplatzes der FRIEDEN. Die Kaihalle, an welcher der kubanische Frachter EL JIGÜE lag, wurde in Brand geschossen. Raketen landeten in unmittelbarer Nähe des Frachters im Hafenbecken.
Gleichwohl, die Angriffe blieben nicht unbeantwortet, sondern ernteten erbitterte Abwehr. Laut United Press International wurde die Nacht zum 19. Dezember „die teuerste Nacht des Vietnamkrieges für die US Air Force."
Am frühen Morgen des 20. Dezember setzte ein weiterer Luftangriff auf Hafen und Stadt ein. Die Kaihalle vor dem britischen Frachter KIM SANG wurde voll getroffen. Der polnische Frachter JOZEP CONRAD wurde bei zwei Anflügen angegriffen und durch Treffer im ersten Aufbaudeck Backbord mittschiffs in Brand geschossen. Durch einen zweiten Treffer in Höhe der Ladeluke V bekam das Schiff infolge eines Wassereinbruchs eine starke Schlagseite nach Steuerbord. Dabei wurden der III. Nautische Offizier, der III. Ingenieur und ein Steward getötet. Außerdem erlitten vier Besatzungsmitglieder schwere Verletzungen und weitere wurden leicht verletzt. Der Rest der Crew verließ über Manntaue das Schiff. JOZEP CONRAD brannte danach völlig aus. Ein daneben liegender vietnamesischer Bagger wurde ebenfalls in Brand geschossen, der später kenterte. Auf der FRIEDEN schlugen während dieses Angriffes Sprengstücke auf dem gesamten Schiff ein. Fliegeralarme und Luftangriffe hielten den ganzen Tag über an. Die Besatzung des polnischen Frachters, einschließlich der Verletzten, trat am Morgen des 28. Dezember die Heimreise an. Zuvor war noch ein Schwerverletzter im Krankenhaus verstorben, sodass das Schiff durch den Terrorangriff vier Tote beklagen musste.
Während der Angriffe wurde auch der Fahnenmast der Hafenbehörde mit der vietnamesischen Flagge getroffen. Er wurde wieder aufgerichtet und erneut zum Ziel von Tiefflieger-angriffen. Dass trotzdem immer wieder die Flagge wehte, wurde von der Besatzung der FRIEDEN als ein Symbol der Unbesiegbarkeit dieses Volkes gedeutet.

Auch über dem Weihnachtsfeiertage 1972 hielten die Luftangriffe an, so zum Beispiel am Dienstag, den 26. Dezember:

11.24 Uhr	Aufklärungsflug
12.30 Uhr	Aufklärungsflug
15.09 Uhr	Aufklärungsflug
17.45 Uhr bis 18.10 Uhr	Fliegeralarm
18.37 Uhr bis 18.54 Uhr	Fliegeralarm, Angriff auf nähere Umgebung
22.10 Uhr bis 23.15 Uhr	Fliegeralarm, Angriffe durch B52-Bomber in mehreren Wellen auf Haiphong und die nähere Umgebung

Bereits am 22. Dezember gegen 19 Uhr und am 23. Dezember zwischen drei und fünf Uhr in der Frühe hatte es schwere Bomben- und Raketenangriffe durch B52-Bomber in mehreren Wellen auf die Stadt und ihre Umgebung gegeben.

Die Besatzungen der im Hafen liegenden Schiffe waren in diesen Tagen und Nächten überaus harten psychischen Belastungen ausgesetzt. Im Hafengebiet wurden 81 Fliegeralarme, davon 31 mit Angriffen gezählt. Während der genannten Operation wurden insgesamt 3.500 Angriffe auf Vietnam geflogen, denen 2.000 Zivilisten zum Opfer fielen und auch große Teile der Hauptstadt Hanoi zerstört wurden.



So erlebten unsere Seeleute der „Frieden" die US-Luftangriffe auf Haiphong. Aufnahmen: Fotozirkel MS „Frieden"



Verwüstung und Tod war das Ergebnis eines jeden Terrorangriffes.

aus „Voll Voraus" (04/1973)

Am Vormittag des 31. Dezember wurde über Radio Australia und Radio Japan die Nachricht empfangen, dass für die Gebiete Vietnams nördlich des 20. Breitengrades bis zum 8. Januar 1973 ein Stopp des Bombardements eintreten solle. Endlich schien der lange erwartete Frieden in greifbare Nähe zu rücken. Am 27. Januar 1973 wurde das Pariser Waffenstillstandsabkommen, offiziell Abkommen über die Beendigung des Krieges und die Wiederherstellung des Friedens in Vietnam, unterzeichnet. Erst mit Kriegsende und Räumung der Minen konnte die FRIEDEN am 14. März 1973 mit einer Ladung von 4.044 Tonnen, u.a. Reismatten, Jute, Kautschuk, kunstgewerblichen Artikeln, wieder auslaufen und erreichte via Singapore den Heimathafen Rostock am 17. Mai 1973.

Während der Heimreise war am 1. Mai auf der Reede von Freetown (Sierra Leone) der Leiter der Politabteilung der Deutschen Seereederei zugestiegen, um die Besatzung auf den letzten Seemeilen bis in den Heimathafen zu begleiten. Mit ihm auch ein Sonderberichterstatter, der über die Heimreise des Schiffes erzählen sollte. Dieser schilderte unter anderem am 7. Mai, wie sich vor der Küste von Mauretanien bei Windstärke 7 und bewegter See in den frühesten Morgenstunden die Schwesterschiffe FRIEDEN und FREUNDSCHAFT, das sich auf Vietnam-Kurs befand, passierten, allerdings ohne Sicht-, nur mit Funkkontakt. Zuvor hatte es schon Begegnungen

Seeleute stehen fest an der Seite ihrer Klassenbrüder

Solidarische Grüße gingen nach Haiphong

Die Besatzung des Container-Holzfrachters MS „Klosterfelde", das am 5. 12. 1972 in Dienst gestellt wurde und sich auf der Reise nach Alexandria befindet, wünscht der Besatzung der MS „Frieden" alles Gute im neuen Jahr sowie persönliches Wohlergehen. „Wir erklären uns solidarisch mit Euch und dem leidgeprüften Volk Vietnams und möchten ganz besonders unsere tiefe Verbundenheit bei der schweren Aufgabe, die Ihr erfüllen müßt, aussprechen. Wir wünschen, daß dieser ungerechte Krieg endlich ein gerechtes Ende finden wird.

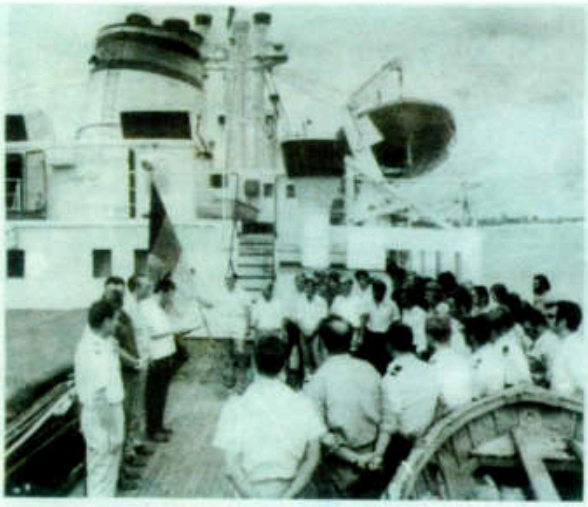
Eine gute und glückliche Heimkehr, das wünscht Euch ganz besonders die Besatzung des MS „Klosterfelde". Einen persönlichen Gruß sendet der erste Elektriker, Genosse Engel, an seinen Bruder, Günther Engel.

Besatzung
MS „Klosterfelde"

aus „Voll Voraus" (01/1973)

mit VOGTLAND, WITTENBERG und STOLLBERG gegeben. Ernst Labjohn, Kapitän der FREUNDSCHAFT, wünschte dem Schiff eine gute Heimkehr und Kapitän Kolleß nutzte die Gelegenheit, brüderliche Grüße an die vietnamesischen Genossen in Haiphong zu übermitteln. So stand es dann im NEUEN DEUTSCHLAND geschrieben.

Bei Einlaufen des Schiffes in den Heimathafen Rostock am Donnerstag, den 17. Mai 1973, wurde den „Handelsmatrosen" und Offizieren der Besatzung nach fünfzehnmonatiger Abwesenheit ein herzlicher Empfang durch den Stellvertretenden Minister für Verkehrswesen, Horst Schlimper, und den 1. Sekretär der SED-Bezirksleitung bereitet. „Aus Haiphong kommend in Rostock festgemacht. 44 Mann Besatzung. Alles wohlauf. An Bord keine besonderen Vorkommnisse", meldete der Kapitän dem Minister.



Mit dem Orden „Banner der Arbeit" wurde im Juli 1972 die Besatzung des MS „Frieden" fern der Heimat, im Hafen von Haiphong, für ihre kämpferische Solidarität zum vietnamesischen Volk geehrt. (Foto: links)
Mut und Einsatzbereitschaft sowie hohe kämpferische Solidarität hat die Halberstadt-Besatzung bei ihrem Einsatz nach Vietnam bewiesen, wobei das Schiff im Hafen von Haiphong von einem Raketenvolltreffer beschädigt wurde. Bei der Ankunft im Heimathafen wurde die Besatzung der „Halberstadt" herzlich begrüßt.
Der Botschafter der DRV, Genosse Nguyen Song Tung, dankte hier Kapitän Neutschel und seiner Besatzung für die erwiesene Solidarität und überreichte dem Kollektiv eine Fahne.

aus „Voll Voraus" (01/1973)

Bereits am 29. Juni 1972 war der Besatzung noch in Haiphong der Orden „Banner der Arbeit" verliehen worden. Es folgten weitere Ehrungen. Kapitän Helmut Kolleß empfing den Vaterländischen Verdienstorden in Bronze. Drei Besatzungsmitglieder wurden mit dem Titel „Verdienter Seemann der DDR" geehrt, 40 weitere erhielten die Verdienstmedaille der Seeverkehrswirtschaft in Silber. In diesem Zusammenhang unterstrich der 1. Sekretär, dass die Freundschaft und Einmütigkeit mit der Sowjetunion für alle Zeiten fest und unerschütterlich ist und bleibt, was etwas deplaciert wirkte.
Die Meute der Journalisten vom Fernsehen der DDR, Sender Rostock und ADN erwartete in einem Interview, das ihnen einige Besatzungsmitglieder geben sollten, die Beantwortung folgender voreingeschickter Fragen:

- Während ihres rund elfmonatigen Aufenthaltes der Besatzung mit ihrem Schiff im Hafen von Haiphong ist die FRIEDEN für die Bevölkerung der DRV zum Symbol der Freundschaft mit der DDR geworden. Wodurch entwickelte sich dieses enge Vertrauensverhältnis?
- Wovon ist die Besatzung am meisten beeindruckt?
- Wird die Besatzung der FRIEDEN weitere Reisen in die DRV unternehmen?
- Welche Verbindung hatte die Schiffsbesatzung während ihres langen Aufenthaltes in Haiphong mit den Angehörigen und der Reederei in der Heimat?
- Welche Unterstützung gab die Leitung der Reederei dem Besatzungskollektiv und den Angehörigen daheim, die lange Zeit voneinander getrennt waren?
- Wie geht es nach dem Waffenstillstand in der DRV weiter?

- Wie wirkt sich unsere Solidarität beim Wiederaufbau aus? Anschließend wurde den Seeleuten noch so manches andere in den Mund gelegt, was ihnen selbst nach den schrecklichen Erlebnissen der vergangenen Monate nicht über die Lippen gekommen wäre und ihren Einsatz auf das Niveau billiger Propaganda reduzierte, wenn es hieß: „Die schweren Tage und Wochen in Haiphong haben Menschen geformt, die ihre Verpflichtung, die ganze Kraft unserem sozialistischen Staat zu widmen, sehr ernst nehmen. Als politisch gebildete und im Klassenkampf erfahrene Menschen mit einer Moral, die sich aus den humanistischen Traditionen der deutschen Seeleute herausgebildet hat, erfüllen sie ihre Transportaufträge auf Solidaritätskurs stets als konkreten Klassenauftrag." Und die Schilderungen des Kapitäns wurden in dieser Form zusammengefasst: „Wir haben mit den vietnamesischen Freunden während der barbarischen Luftangriffe nicht nur die Schutzräume geteilt. Hautnah mit dem Imperialismus konfrontiert, konnte es für uns nur eine Entscheidung geben: unsere Solidaritätsgüter an den Piers des hilfsbedürftigen Freundes zu löschen!" Die Journaille in einer gelenkten westlichen Demokratie steht dem inzwischen in nichts nach.

In Berlin herzlich begrüßt

Herzlich begrüßt wurden kürzlich auf dem Zentralflughafen Berlin-Schönefeld 8 Besatzungsmitglieder des im Hafen von Haiphong liegenden MS „Frieden". Noch unter dem Eindruck des dort Erlebten, schilderten die Genossen die Verbrechen des amerikanischen Imperialismus.

Sie erlebten mit, wie die amerikanischen Bomberpiloten die vietnamesischen Hafenstadt über 80-mal anflogen, und wie Haiphong stark zerstört wurde.

Mit herzlichen Worten wurde die Einsatzbereitschaft der Besatzungsmitglieder vom MS „Frieden" gewürdigt. Ihre Solidarität der Tat bestätigt, daß die Seeleute ständig an der Seite des kämpfenden Vietnam standen und auch weiterhin stehen werden.

In ihren Gesprächen brachten die Besatzungsmitglieder zum Ausdruck, daß sie jeder Zeit bereit sind, an der Seite des vietnamesischen Volkes ihren Dienst zu versehen, und nach Abschluß des Waffenstillstandsabkommens verstärkte Hilfe für den Wiederaufbau des Landes leisten werden.

aus „Voll Voraus" (02/1973)

Noch während der Hafenliegezeit in Haiphong hatte der Ministerpräsident der DRV in einem Festakt die Freundschaftsmedaille des Landes an die Besatzung überreichen lassen. Die Ehrung wurde 61 Mitgliedern der Stammbesatzung sowie jenen Seeleuten zuteil, die zeitweilig nach Haiphong gekommen waren, um der Stammbesatzung einen Urlaub in der Heimat zu ermöglichen.

Am 23. November 1973 erhielt die Besatzung von der vietnamesischen Regierung den „Orden des Widerstandskampfes 2. Klasse" überreicht.

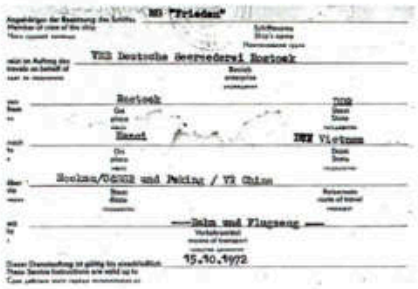
Zum Abschluss die erfreulichste Pressemeldung jener Tage: Bereits kurze Zeit nach dem Einlaufen des Schiffes schlossen Ingrid Graichen, 22 Jahre jung, Steward-Helfer auf der FRIEDEN, und der Matrose Lutz Heine (28) von demselben Schiff in der Skatstadt Altenburg den Bund der Ehe. Sie hatten lange genug darauf warten müssen.



Renè Hennig

Auf der FRIEDEN in Haiphong

Über den Wolken – das monotone Summen der Motoren war einschläfernd. Ein Gefühl von Freiheit erfüllte einen Teil der Fluggäste, da sie sich das erste Mal in der Luft befanden und neue Horizonte ihren Geist weiteten. Der Blick aus 10.000 Meter Höhe durch das Fenster einer IL18 auf die weißen, reglosen Wattewölkchen unter uns und den dunkelblauen Himmel über uns beeindruckte nachhaltig. Angesichts des nahen Kosmos durchströmte uns Demut und Friedfertigkeit, obwohl wir uns rasend schnell einem fernöstlichen Kriegsgebiet näherten.


MS "Frieden"
VEB Deutsche Seereederei Rostock
Rostock
Hanoi
DRV Vietnam
Rostock/DDR und Peking / VR China
—Bahn und Flugzeug—
15.10.1972

Wir – ein zusammengewürfelter Haufen von Seeleuten der Deutschen Seereederei, der sich auf dem Luftweg nach Nord-Vietnam im Oktober 1972 befand, wo uns die abzulösende Schiffsbesatzung sehnsüchtig erwartete. Jeder hing seinen Gedanken nach, was er hinter sich ließ und was ihn in fremden Gefilden erwarten würde.
Es gab kein Zurück mehr. Der kommode Zustand der Geborgenheit im Schoße von AEROFLOT verflog allmählich je näher wir auf dem langen Flug dem Ziel Vietnam kamen. Bedrückende Gedanken machten sich breit, wurden jedoch weggeraucht oder weggetrunken; meistens beides.

Die Vorgeschichte

Das Abenteuer begann schon einige Wochen früher auf den belebten Gängen des DSR-Gebäudes am Überseehafen Rostock, Ressort Arbeitskräftelenkung des Flottenbereiches Asien/Amerika. Das Personal zur See bewegte sich suchend vor den Büros im 1. Stock auf und ab, dabei bemüht, die betreffende Zuständigkeit seiner Belange zu finden, bekannte Gesichter zu entdecken oder einfach nur gelangweilt im neuesten VOLL VORAUS zu blättern. Am unterhaltsamsten erschien es noch, in diesen öden Verwaltungsgängen nylonbestrümpften Beinen hinterher zu schauen.
Meistens traf der Sucher auf einen bekannten Fahrensmann. Beim Austausch wichtiger Informationen über letztes Schiff, nächsten Einsatz und Fahrtgebiet sowie sonstige Urlaubs- und Bordbegebenheiten verging die Zeit zwischen den anderen wartenden Seeleuten ziemlich schnell. Als ich dann endlich im Zimmer 209 meine Dienstbereitschaft mit Einsatzwunsch in der Kuba-Fahrt kundgetan hatte, stellte sich schnell heraus, dass dem nicht entsprochen werden konnte.
Ich fühlte mich damals mit Kuba in herzlicher Zuneigung verbunden und hätte mich gerne wieder mal bei meinen Freunden und Freundinnen auf der sozialistischen Karibik-Insel sehen lassen.
„Wir haben zur Zeit für Sie keinen Dampfer nach Kuba, könnten Sie jedoch auf einem anderen Schiff einsetzen", hörte ich den Arbeitskräftelenker R. sagen, „im China-Dienst, dabei Singapore und Hongkong anlaufend, wo der Seemann gut einkaufen kann". „Genossen, mein Sinn strebt nicht nach Konsum in kapitalistischen Einkaufstempeln, vielmehr möchte ich zu einer Besatzung gehören, die Kuba mit Solidaritätsgütern beliefert und so dort beim Aufbau des Sozialismus mithilft." Es war immer wieder beachtlich wie zustimmend und

selbstverständlich in unserer Republik die Genossen satirisch besetzte Äußerungen dieser Art als völlig ernst gemeint aufnahmen.
Doch diesmal sollte ich selbst Opfer meines Sarkasmus werden. Die kluge Leiterin der Arbeitskräftelenkung hatte im Nebenzimmer den verfänglichen Dialog mitgehört und sah sich veranlasst, mir etwas Interessantes mitzuteilen, wie sie es nannte. Ich spürte sofort, dass sie meine zwar parteikonforme, doch flapsige Bemerkung durchschaut hatte.
„Genosse Hennig, Ihr proletarischer Klassenstandpunkt in allen Ehren. Wie Sie aus den Nachrichten wissen, ist der Hafen Haiphong durch US-amerikanische Verminung blockiert. Wir sind dabei, eine Ablöserbesatzung für einen Teil der Seeleute auf der FRIEDEN zusammenzustellen. Nicht nur Kuba, auch Vietnam baut den Sozialismus auf und braucht mehr denn je die Hilfe seiner Klassenbrüder und hier den Einsatz unserer sozialistischen Seeleute, auch Ihren".
Meine Reaktion darauf – eigentlich gar keine. Ob dieser schlagfertigen Umkehrrhetorik war ich so perplex, dass ich mich der dialektischen Logik nicht verschließen konnte. Alle schauten auf mich und harrten meiner Reaktion. „Okay, ich gehe nach Vietnam", hörte ich mich ohne innere Reflektion sagen.
Im Nachhinein, und auch heute noch, denke ich nur „Ja" gesagt zu haben, weil mich der rhetorische Schlagabtausch kurzzeitig in den Zustand der Sprachlosigkeit versetzte. Ein kritisches Hinterfragen des „Fronteinsatzes" in Nord-Vietnam oder eine Anfrage zur Beförderung, am besten gleich zum Ersten Nautischen Offizier ohne Eintritt in die Partei der Arbeiterklasse nach dieser ehrenhaften Mission, kamen mir nicht in den Sinn.
So soll es nicht unerwähnt bleiben, dass meine damalige Freundin und spätere Frau, in ihrem Bemühen, schon bald in die Reihen der Partei aufgenommen zu werden, angesichts meines unverrückbaren, festen, jedoch parteilosen Klassenstandpunktes, sehr stolz auf mich war.
Unser flüchtiger Abschied fand auf dem Bahnhof von Gehlberg nahe des Rennsteigs im Thüringer Wald statt, wo sie gerade einen Lehrgang an der FDGB-Schule absolvierte. Im Morgengrauen stand sie vereinsamt auf dem Bahnsteig und winkte mir im vorbeifahrenden Zug nach Berlin-Schönefeld ein letztes Mal zu.
In diesem Zusammenhang sei schon an dieser Stelle selbstkritisch angemerkt, dass ich mich an der fernöstlichen Front nicht mit Ruhm, doch hin und wieder mit Lua Moi bekleckert habe. Dies dem schlechten Gewissen geschuldet, welches mich begleitete, nicht an der Seite meiner Verlobten zu sein, denn sie sah in jenen Tagen schon Mutterfreuden entgegen. Später auf der FRIEDEN, in schlaflosen Nächten am 20. Breitengrad, wo zum Glück gerade einmal nicht gebombt wurde, habe ich das Versprechen der Reederei, mich rechtzeitig vor der Geburt meines Sohnes André im Januar 1973 abzulösen, viel höher geschätzt als künftige Orden und Urkunden. Die DSR hat ihr Versprechen zu meinem Glück überaus pünktlich gehalten.

Zwischenspiel

Natürlich musste ich mir nach meiner Zusage zum Vietnam-Einsatz von einigen Kollegen manch Kritik und Polemik anhören. Immerhin hatten sich die meisten im Zimmer 209 Befragten, wie ich später erfuhr, einer fernöstlichen „mission impossible" verweigert. Als wenn es nicht schon bedenklich genug gewesen wäre, seinen Arbeitsplatz in ein Krisengebiet zu verlegen, kam bei mir und einem weiteren Mitkämpfer hinzu, dass wir im Seefahrtsbuch zwar als III. Nautische Offiziere gemustert waren, aber im Einsatz an Bord zwei Vollmatrosen ersetzen sollten. Mit dieser temporären Dienstentfremdung bei gleicher Heuer hatte ich kein Problem. Nach meiner „Kriegsbereitschaftserklärung" wollte ich mich nicht schon wieder umgehend

der Reichsbahn anvertrauen und zog es vor, erst einmal im Seemannshotel HAUS SONNE zu übernachten. Dem obligatorischen Sehen und Gesehenwerden im von Seeleuten stets gut besuchten Restaurant konnte ich mich wie so oft nicht entziehen. Altkluge Ratschläge, Angstmache, Reederei-Nörgelei und pessimistische Rückkehraussichten dominierten das Biertischgespräch. Das hätte ich mir ersparen können.
Rückblickend und in verschwommener Erinnerung ist es wahrscheinlich so gewesen, dass ich in einer Zeit, in der Nautiker einmal ausreichend zur Verfügung standen, nach über sechs Monaten Urlaub wieder ein Schiff haben wollte. Der Gedanke, unverrichteter Dinge wieder an meinen Heimatort auf Wartezeit zurückzukehren, war mir unerträglich und hat mich zu diesem fernöstlichen Abenteuer veranlasst.

Zwischenstation

Nach zwei Wochen Abgeltung weiterer freier Tage hieß es dann in Meiningen Abschied nehmen von den Lieben. Der Abschiedsschmerz wurde überdeckt von den Gedanken an die ungewisse Zeit, die vor mir lag. Außerdem war ich in freudiger Erwartung meines ersten Fluges, der uns nach Moskau-Sheremetyevo bringen sollte, dann weiter mit AEROFLOT via Omsk, Irkutsk bis nach Peking. Dort führte der Weg erst einmal für vier Tage ins Hotel, nicht ohne zuvor bei Ankunft am Flughafen die Mao-Bibel vom örtlichen Empfangskomitee der Kommunistischen Partei ausgehändigt zu bekommen.



Im Zentrum von Peking, unweit der „Verbotenen Stadt", fielen mir sofort diese riesigen Plätze, Parks und enorm breiten Straßen auf. Mangels Freizügigkeit im Reich der Mitte, wo die Ausläufer der Kulturrevolution noch allgegenwärtig waren, machte ich es mir oft auf einer Bank gemütlich und beobachtete fasziniert die Menschenmassen. Wie emsige Ameisen wuselten alle Bürger Pekings zielstrebig durch Straßen und Gassen, zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Ich sah nicht einen Chinesen, der gedankenverloren Mao-Bibel lesend durch die Gegend flaniert wäre. Jeder schien einer wichtigen Aufgabe nachzugehen, immer im flotten Gang, gekleidet in Lindgrün, Grau oder im Marineblau ihrer obligatorischen Arbeits- und Freizeit-Kombi.
Ansonsten wurden wir vom Hotel wie auch durch die DDR-Botschaft bestens versorgt und betreut. Unvergessen sind die Ausflüge ins Hinterland zur Chinesischen Mauer, zu den in Stein gehauenen Zeugen der Minh-Dynastie und historischen Museen. Die Kulturrevolution befand sich im Abklingen. Glücklicherweise hatte die köstliche, chinesische Küche durch diese ideologischen Verwirrungen keinen Schaden genommen. Die mir bis dahin unbekannten Gerichte zu den Mahlzeiten im Reich der Mitte gehörten zu den Höhepunkten der feinen Kochkunst.

Aufbruch nach Haiphong

Nach vier erlebnisreichen Tagen in der Hauptstadt Chinas ging es dann mit dem Flugzeug weiter nach Hanoi. Von dort einen Tag später mit mehreren Russen-Jeeps Richtung Haiphong. Dass sich dieses Land im Kriegszustand befand, war schon auf den ersten Kilometern nicht zu übersehen.
Nach strapaziöser Tagesfahrt, vorbei an Bombentrichtern, zerstörten Dörfern und verbrannten Reisfeldern, über wacklige, behelfsmäßige Pontonbrücken, kamen wir zu später Stunde in Haiphong an. Endlich an Bord wurden wir herzlich durch Kapitän K. begrüßt. Trotz der besonderen Umstände fühlte ich mich erleichtert, wieder auf einem DSR-Schiff und Mitglied einer Besatzung zu sein, anstatt in einer Neubauwohnung monatelang rumzuhängen.
Als Vorteil erwies sich, dass wir im Hotel und während des Fluges schon ausgiebig

„Tsingtao"-Bier getankt hatten, denn nicht ein einziges erfrischendes Rostocker Hafenbräu konnte zur Begrüßung der Ankömmlinge offeriert werden, geschweige die wartende, tapfere Besatzung wäre in den Genuss desselben in letzter Zeit gekommen.
Dieser Getränkemangel blieb auch über Wochen bis in den November hinein bestehen. Und so ist es kein Wunder, dass allen Mitgliedern der Mindestbesatzung der Tag der Ankunft eines Reichsbahn-Containers im November 1972, Absender DDR-Botschaft Peking, mit Ersatzteilen, Trockenproviant, Store und mehreren Kartons mit großen grünen Flaschen besten chinesischen Reisbiers in ewiger Erinnerung bleibt.
Kapitän K. verstand es, diese Sendung wie ein Apostel zu zelebrieren, indem er, einer Offenbarung gleich, die Besatzung auf das Verandadeck rief. Die Bierflaschen waren wohlweislich schon in großen Alutöpfen zwischen Eisblöcken gekühlt und wurden mit bedeutungsvollen Worten der Andacht durch den Kapitän freigegeben. Im Nachhinein und etwas verklärt, glaube ich, dass weder tieffliegende Phantom-Jäger noch Sirenengeheul den ersten kräftigen Schluck nach Wochen der Entbehrung hätten stören können.
Hier hat der geneigte Leser schon die erste kleine Episode dieser außergewöhnlichen Zeit erfahren. Viele davon gab es nicht, Heldentaten schon gar nicht, denn die Tage wurden aus meiner Sicht hauptsächlich von Langeweile geprägt.

Hafenliegezeit

Hin und wieder erschien ein US-amerikanisches Spionageflugzeug für einen Aufklärungsflug, ansonsten wurden wir während meiner Anwesenheit auf der FRIEDEN mit keinen kriegerischen Aktivitäten konfrontiert.
Nach dem Ende der Bombardements über den Sommer wurde auch wieder tagsüber der Lade- und Löschbetrieb aufgenommen, was alle angesichts des bisherigen Müßigganges sehr begrüßten. Die Gangs bestanden aus Frauen, alten Männern und Kriegsversehrten, die stolz ihre Narben vom Kampfgeschehen zeigten und von demselben berichteten. Mehr beeindruckt haben mich die tapferen Frauen, die in chaotisch aussehenden Laderäumen zwischen Massen von beschädigten Stückgütern den Umschlag bewältigten. Sie führten die schwere Arbeit der Männer aus, die an der Front gegen den Aggressor kämpften oder vielleicht schon nicht mehr lebten.
An einen geregelten, dauerhaften Ladungsumschlag war jedoch auch weiterhin nicht zu denken, was auch das verwahrloste Hafengelände nicht zuließ. Eine intakte Infrastruktur existierte faktisch nicht mehr.
Auch für uns war die übliche, funktionsgemäße Ausübung der Bordtätigkeiten wegen der bedrückenden Umstände nicht möglich. Die vorrangige Aufgabe bestand als Mindestbesatzung darin, anwesend zu sein, den Schiffsbetrieb zu gewährleisten, akute Reparatur- und Konservierungsarbeiten sowie Inventur- und Instandhaltungsarbeiten zu tätigen. Zu gegebener Zeit musste die FRIEDEN wieder in einem see- und reisetüchtigen Zustand vor dem Auslaufen sein.



Wie sah so ein Bordalltag im gemäßigten Kriegsgebiet aus? Die stark reduzierte Besatzung von etwa 15 Personen, darunter ein paar Versprengte aus der DSR-Verwaltung, hielt den ohnehin eingeschränkten Bordbetrieb des Schiffes aufrecht. Neben dem Wachdienst waren Instandhaltung, Wartung und Kontrollgänge angesagt. Ich betätigte mich an Bord zeitweilig als Bootsmann, Zimmermann und Wachmatrose in einer Person, was mich mangels Anforderungen aber keineswegs über Gebühr strapazierte. Umstauarbeiten größerer

Partien von Reisstrohmatten wegen Wassereinbruch im Laderaum 1 und das Reinschiff der Luken empfand ich daher als willkommene körperliche Ertüchtigung.
Die meiste Zeit beanspruchte das zweimal tägliche Peilen der Bilgen und Frischwasser-Tanks sowie Inventuren und turnusgemäße Instandhaltungsarbeiten. Kam ich bei meinen Rundgängen an der TT-Platte in Luke 5 vorbei, wurde erst mal ausgiebig Tischtennis gespielt. Einen Mitspieler zu finden, war wegen des allgemeinen Müßiggangs kein Problem.
In der ersten Woche nach Ankunft an Bord mussten mein nautischer Mitstreiter Henning B. und ich Brückenwache gehen und dabei den Horizont in Südrichtung nach feindlichen Flugzeugen absuchen. Da uns der Kapitän die Feindbeobachtung so dramatisch und überlebenswichtig vermittelte, nahm ich anfangs diese Einweisung sehr verbissen ernst. Unerfahren und übermotiviert starrte ich unaufhörlich in Südrichtung, um einen Punkt am Horizont auszumachen, der sich Sekunden später als amerikanischer Kampfflieger erweisen könnte. Im Bewusstsein dieser Verantwortung für Leib und Leben der Besatzung habe ich mich auf meiner ersten Wache nicht getraut, das Fernglas vom überstrapazierten Auge abzusetzen, meinen Posten zu verlassen oder gar die Toilette aufzusuchen.
Würde man gewahr, dass sich das Böse nähert, sollten umgehend Kapitän, Besatzung und die Vietnamesen informiert werden, was natürlich wegen des rasanten Zeitablaufs einer Unmöglichkeit glich.
Längsseits liegende, umgebaute Küstenmotorschiffe der Vietnamesen ballerten dann nachträglich mit den auf der vorderen und achteren Manöverstation installierten Flakgeschützen alibimäßig in die Luft. Treffer auf Flugzeuge entziehen sich meiner Kenntnis, es sei denn, man bewertet die Querschläger an unserer Bordwand als solche.
Da aber während dieser Zeit nicht bombardiert wurde, kam ich schnell zu der Erkenntnis, dass eine moderate Feindbeobachtung keinen wesentlichen Einfluss auf die weiteren Kriegsgeschehnisse, geschweige denn auf den Kriegsausgang haben würde.
Wie in einem Hochstand machte ich es mir nun auf dem gepolsterten Brückenstuhl in der Nock bequem, legte die Beine hoch, das Fernglas in Reichweite, und ließ mich von der Sonne bräunen. Dazu das DHI-Seehandbuch Nordatlantik zwecks Weiterbildung oder ein paar Zeilen an die Liebste zu Hause rundeten den Wachdienst ab. Nachts hörte ich mit meinem kleinen Sony-Weltempfänger die Nachrichten auf der Deutschen Welle, von der Voice of America und der BBC mit Frontberichten aus Vietnam ab. Noch besser klappte es mit dem Empfang am großen Receiver im Funkraum. Hier stellte ich die entsprechenden Frequenzen auf Kurzwelle ein und konnte sogar tagsüber klar empfangen. Das war jedoch nicht ungefährlich, denn laut Anweisung der vietnamesischen Behörden durfte die Funkanlage nicht benutzt werden. Aber ich hatte da so meine Tricks. Nach meiner Brückenwache reichte ich die Frontberichte an die Crew weiter.
Gleichwohl gab es auch öfters Momente des Erschreckens. Ein kleiner Punkt am Horizont zwischen den friedlichen Schäfchenwolken kündete vom schrecklichen Krieg im Süden des geschundenen Landes. Während der Beobachter noch bemüht war, das Fernglas richtig am Auge zu positionieren, entpuppte sich der Punkt innerhalb weniger Sekunden als aufklärender Phantom-Jäger der US Air Force.
Diese Aufklärungsflüge kamen öfters vor, wobei ich mit der Zeit den Eindruck gewann, dass ein durchgeknallter Pilot zur Abwechslung mal einfach so und ohne Auftrag, aber mit Freude, einen Abstecher in den Norden machte, um Angst und Schrecken zu verbreiten.
Ehrlich gesagt, diese hatte ich auch, als über unsere Schiffsmasten das kriegerische Fluggerät flach hinwegfegte. Diesen vibrierenden Luftstau, der sich auf die zitternden Masten übertrug, und den bedrohlichen, grau-schwarzen Flugkörper mit Ami-Beschriftung werde ich nie vergessen. Vor allem aber der ohrenbetäubende Lärm ließ ein Kriegsszenario erahnen.



Diese Alien-Begegnung war nicht mein erster Kontakt mit der US Air Force. Mit amerikanischen Aufklärungsflügen hatte ich schon vor Key West während der Kuba-Krise 1964 auf der Reise mit MS HEINRICH HEINE nach Havanna Jahre zuvor Erfahrungen gesammelt. Fortan wollte ich nie den Kriegshelden spielen, auch nicht zur Verteidigung der Vertragsstaaten des Warschauer Pakts.
Noch Monate zuvor, wie die an Bord schon länger diensttuende Crew erzählte, wurde ein Zementwerk, das in verlängerter Linie der an der Flusspier liegenden Schiffe entfernt lag, nachts bombardiert. Die unbeleuchteten Handelsschiffe aus Jugoslawien, Kuba, Sowjetunion, Griechenland, Polen und der DDR waren wegen der nächtlichen Verdunkelung hochgradig gefährdet und deren Besatzungen bestanden darauf, durch ihre Decksbeleuchtung anzuzeigen, dass sie friedliche Kauffahrtei-Schiffe sind. Die Illumination dieser Schiffe konnte jedoch wie ein Richtfeuer dem feindlichen Piloten den Kurs zu seinem Bombenziel vorgeben.
Dieser Interessenkonflikt wurde über diplomatische Vertretungen den beteiligten Regierungen vorgetragen und letztlich im Interesse der Seeleute entschieden. Die Deckslampen zeigten wieder den zivilen Status an. Trotzdem war es zu Kollateralschäden an den Handelsschiffen gekommen. Davon betroffen auch ein Schwesterschiff der FRIEDEN. Das MS HALBERSTADT, welches ein paar Liegeplätze hinter uns lag, erhielt einen schweren Treffer an der Backbord-Seite.
Mit der Zeit ergab sich durch die relativ ruhige Lage eine spürbare Verbesserung der bisher eingeschränkten Lebensbedingungen an Bord und der Bewegungsfreiheit an Land.

Freizeit

Wie eine umgebaute größere Hütte der bewaffneten Wachposten vor den Schiffen sah der „Kiosk" von Antonio nahe der Gangway aus. Seinen richtigen Namen hat er uns erspart. In seinen jungen Jahren fuhr Antonio als Steward auf französischen Luxus-Linern, wovon er fast täglich schwärmte. An seinem Kiosk konnten wir ein paar Kleinigkeiten kaufen; was eben Hein Seemann so braucht. Etwas Kosmetik, Briefpapier, Limo, manchmal Flaschenbier, Südfrüchte, Zigaretten und Lua Moi, ein hochprozentiger Reisschnaps mit Benzingeschmack.
Auch von den Amerikanern erbeutete Kriegsaccessoires gab es im Angebot. Tauschgeschäfte bedeuteten da für uns eine willkommene Abwechslung. Ein gravierter Alu-Ring mit der Ordnungszahl des wievielten Abschusses, hergestellt aus den Tragflächen eines amerikanischen Flugzeugs und höchstwahrscheinlich abgeschossen durch einen russischen MIG-Piloten, wechselte den Besitzer. Dann entdeckte ich zwischen dem Army-Trödel eine US-Commander Pocket, die ich unbedingt haben musste, was auch Antonio nicht entging. „Was willst du für diese alte ‚Umhängetasche'?", fragte ich ihn. Das sympathische Schlitzohr hatte mich natürlich durchschaut und ließ mich ohne Umschweife wissen: „Alles, was du hast", lautete seine klare Ansage. Ich bat ihn inständig, die Commander Pocket unter den Tisch verschwinden zu lassen, damit mir andere Tschinscher nicht in die Quere kamen. Ohne Verzug begab ich mich in meine Kammer und sammelte schnellverfügbare Utensilien, Made in GDR, als Gegenleistung zusammen: Ein weißes Uniformhemd aus der Kleiderkammer der Reederei, einen „Deutschland-Gürtel", den der DSR-Seemann nicht mehr tragen durfte, zwei Stück Florena-Seife, Sonnenbrille, ein Bier, Arbeitsmesser, Kugelschreiber, Zigaretten und Schokolade.

Diese lederne Umhängetasche eines amerikanischen GI-Kämpfers hat mir sehr viel bedeutet und mich Jahrzehnte begleitet, sah exotisch aus, war sehr praktisch und hat sich erst vor kurzem altersbedingt verabschiedet. Oft habe ich sie nachdenklich betrachtet und mich gefragt, welche Geschichte sie verbirgt, wie es dem GI wohl ergangen sein mag.



VIỆT NAM DÂN CHỦ CỘNG HÒA

CHÍNH PHỦ

NƯỚC VIỆT-NAM DÂN CHỦ CỘNG HÒA

TẶNG THƯỞNG

HUY CHƯƠNG HỮU NGHỊ

Kenning René

Mich später mal selbst zu fragen, was ich mir überhaupt dachte, in Khaki-Montur und umgehängter US-Commander Pocket durch den sozialistischen Alltag zu stolzieren, darauf bin ich nie gekommen, zum Glück auch nicht der Abschnittsbevollmächtigte der Volkspolizei und die bewussten Genossen.

Neben einem provisorischen Seeleutetreff an der Pier existierte außerhalb des Hafens noch ein Internationaler Seemannsclub. Dorthin luden die vietnamesischen Genossen die Besatzungen der im Hafen liegenden Schiffe ein. Es wurde viel getrunken und diskutiert. Auch getanzt, doch ist es mir in gewisser Weise unangenehm, dieses Amüsement weiter auszuschmücken.

Besatzung in Haiphong mit Freundschafts-medaille der DRV geehrt

Für die große Hilfe im Kampf des vietnamesischen Volkes gegen den amerikanischen Imperialismus und beim Aufbau des Sozialismus in Nordvietnam hat der Ministerpräsident der DRV, Pham Van Dong, die Besatzung des noch im Hafen von Haiphong liegenden DDR-Motorschiffes „Frieden" mit der Freundschaftsmedaille der DRV ausgezeichnet. Kapitän Helmut Kollesz sowie die Offiziere und Matrosen des Schiffes nahmen die hohe Auszeichnung auf einem Festakt in Haiphong aus der Hand des Vorsitzenden des Verwaltungskomitees der Stadt, Le Duc Thinh, entgegen.

Die Ehrung wurde 61 Mitgliedern der Stammbesatzung des Schiffes sowie jenen Seeleuten zuteil, die zeitweilig nach Haiphong gekommen waren, um der Stammbesatzung einen Urlaub in der Heimat zu ermöglichen.

aus „Voll Voraus"



Besondere Umstände erfordern außergewöhnliche Zugeständnisse. Nur so kann ich es mir im Nachhinein erklären, dass ich derTanzaufforderung eines griechischen Bootsmannes nachkam und mich durch seine starken Arme führen ließ. Die einheimischen Musiker wollten sich europäisch präsentieren und so kam es bei einem Wiener Walzer in angetrunkenem Zustand zu dieser geschlechtlichen Desorientierung. Wenig hilfreich empfand ich die Erklärung meiner Freunde, dass sich an jenem Abend mangels Weiblichkeit auch viele andere maskuline Tanzpartnerschaften fanden.

Als ob dieser Fauxpas nicht genügte, kam es in jener Nacht auf dem Heimweg zu unseren Schiffen zu einem weiteren Fehltritt, im wahrsten Sinne des Wortes. Auf dem Rückweg schrie irgendein Witzbold, dass sich Kampfflieger im Tiefflug näherten. Ich fand das glaubhaft und sprang Deckung suchend wie die anderen in eines der zahlreich am Straßenrand vorhandenen Schutzlöcher. Diese wurden durch senkrecht stehende Betonröhren gebildet, die in Friedenszeiten ausschließlich zur Verlegung der Kanalisation Verwendung fanden. Hier übernahmen sie nun die Funktion eines Ein-Mann-Schutzbunkers. Diese Unterstände boten nicht nur Deckung vor feindlichen Attacken, sondern wurden auch zur Erledigung menschlicher Notdurft mangels öffentlicher Toiletten zweckentfremdet genutzt. Unverkennbar stand ich nun in Fäkalien. Ob Luftangriff oder nicht, ich musste hier sofort raus aus diesem Unterstand, doch weit und breit kein Grieche, der mir die Hand gereicht und mich aus dieser misslichen Lage befreit hätte. So sind sie, diese Südländer.

Tröstend empfand ich hingegen den Gedanken, dass diese Betonröhren bestimmt aus DDR-Produktion stammten und mir so ein Stück sozialistischer Heimat näher brachten. Beseelt von diesem Gedanken machte ich mich auf den Heimweg zum Schiff, wo auf mich Dusche und Koje, aber auch Obhut und Bordfrieden warteten.

Überhaupt empfand ich damals noch mehr als sonst mein Schiff als Enklave, als Hort der Geborgenheit, obwohl es noch nicht lange her war, dass auch Haiphong, sein Hafen und seine Bevölkerung diesen mörderischen Bombardements ausgesetzt gewesen waren. An eine Wiederaufnahme der Bombenangriffe im Norden des befreundeten Landes mochte keiner mehr denken. Aber die Hoffnung trog, über Weihnachten 1972 brach erneut das Inferno aus, allerdings ohne meine Anwesenheit.

Die FRIEDEN lag insgesamt 14 Monate im Hafen von Haiphong fest. Erst nachdem die USA die Minen geräumt hatten, wozu sie im „Pariser Abkommen" vom Januar 1973 verpflichtet wurden, konnten Schiff und Besatzung Wochen später die Heimreise antreten.

MINISTERRAT
DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK
Ministerium für Verkehrswesen
DER MINISTER

Genossen
Rene H e n n i g

25 R o s t o c k

Berlin, den 17. Mai 1973

Werter Genosse Hennig !

Für Ihren aufopferungsvollen Einsatz auf dem MS "Frieden", gezeigten Mut und die Entschlossenheit bei der solidarischen Unterstützung des vietnamesischen Volkes durch die Deutsche Demokratische Republik im Kampf gegen die Verbrechen des USA-Imperialismus spreche ich Ihnen Dank und Anerkennung aus. Ihre vorbildliche Verhaltungsweise ist Ausdruck des sozialistischen Patriotismus und des proletarischen Internationalismus.

Ich begrüße Sie recht herzlich in der Heimat, beglückwünsche Sie zu den erfolgten Ehrungen und wünsche Ihnen und Ihren Angehörigen weiterhin alles Gute.

Mit sozialistischem Gruß



So verging die Zeit meines „heroischen" Einsatzes auf dem MS FRIEDEN im verminten Hafen von Haiphong mehr oder weniger im Gleichklang dienstlicher Obliegenheiten und bescheidener Freizeitgestaltung.

Nach über zwei Monaten an der Fernost-Front rückte endlich meine Heimkehr näher. Noch vor Weihnachten 1972 wurde ich in Haiphong abgelöst, befand mich rechtzeitig vor Ort zur Geburt unseres Sohnes André, der später auch bei der DSR zur See fahren sollte. Vorkommnisse dieser Art blieben ihm erspart.

Mit der Verdienstmedaille der Seeverkehrswirtschaft in Silber wurden folgende Mitglieder der Ablösebesatzung des MS „Frieden" ausgezeichnet:

Atzler, Hans Jürgen	Matrose
Berghahn, Horst	Funker
Bienasch, Horst	II. Nautischer Offizier
Böttcher, Henning	Matrose
Buchold, Bernd	Matrose
Christoph, Ulrich	Technischer Offizier für Decks- und Kühlanlagen
Czarkowski, Erhard	Bootsmann
Drohns, Henry	Matrose
Dulisch, Frank	II. Koch
Engel, Günter	Zahlmeister
Gees, Siegfried	Bootmann
Hennig, René	Matrose
Kaufmann, Dieter	Kapitän
Kindler, Joachim	III. Nautischer Offizier
Knorr, Wolfgang	Steward
Kuhne, Harry	Motorenwärter
Levermann, Ulf	I. Nautischer Offizier
Lewenhagen, Jörg	Matrose
Maaß, Uwe	I. Koch
Manthei, Wolfgang	I. Technischer Offizier
Melzer, Günter	Leitender Technischer Offizier
Needre, Uwe	Elektriker
Oldenburg, Frank	Motorenwärter
Schmidt, Dieter	Motorenwärter
Dr. Stahl, Peter	Schiffsarzt
Thielicke, Volker	E-Ingenieur
Wagler, Klaus	Motorenwärter
Weberchen, Jürgen	Storekeeper

Redaktion

Solidarität mit Vietnam

Wenn unter Seefahrern die Sprache auf Reisen von DSR-Schiffen nach Vietnam kommt, kann das Thema „Solidaritätsgüter" nicht unerwähnt bleiben. Wie allgemein bekannt, landeten handliche und leicht transportable Dinge sofort auf dem Schwarzmarkt, größere Teile bis hin zu LKW's wurden demontiert und in Einzelteilen verhökert, und der Rest verrottete im Hafen. Im Folgenden einige Bilddokumente zum Thema ohne weiteren Kommentar.

Erste Friedensreise nach Haiphong

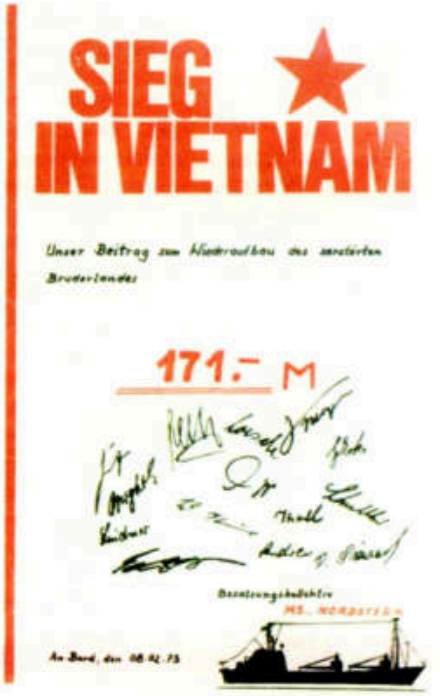
Zu seiner ersten Friedensreise lief vor einigen Tagen MS „Erfurt" nach Haiphong aus. An Bord des Schiffes befinden sich Mineralöle, LKW, Werkzeugmaschinen und verschiedene Stückgüter für Vietnam. Weitere Solidaritätsgüter werden folgen. MS „Erfurt" lief bereits zweimal unter Leitung des Kapitäns Herbert Großklags den Hafen von Haiphong an. Das war vor der Blockade durch die USA.

aus „Voll Voraus" (02/1973)

410 M gespendet

Die Besatzungsmitglieder des MS „Mulde" spendeten im Jahr 1972 insgesamt 410 Mark für das Solidaritätskonto Vietnam.

aus „Voll Voraus" (01/1973)



aus „Voll Voraus" (03/1973)

Wir verurteilen den neuerlichen Bombenterror der USA gegen das tapfere Volk Vietnams sowie den Bombenanschlag auf den polnischen Frachter. Die Besatzung überwies eine Spende von 162,— Mark.

Besatzung MS „Wismar"

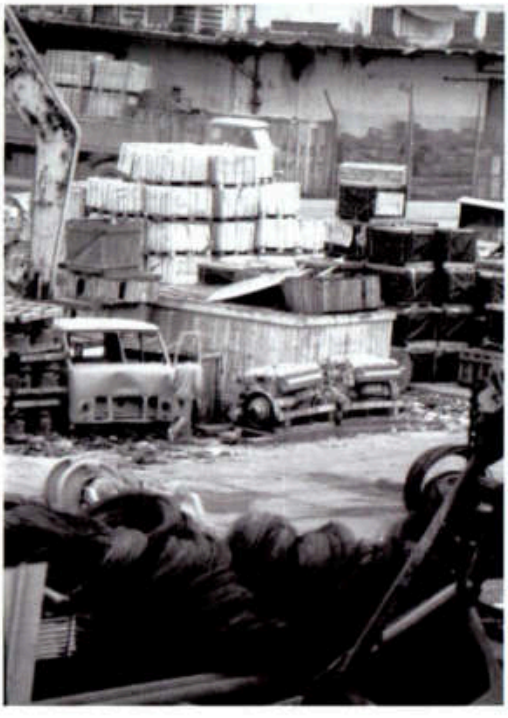
aus „Voll Voraus" (01/1973)











Hafen Haiphong (1985)



Unser Archivfoto zeigt MS „Naumburg" beim Löschen von Solidaritätsgütern im Hafen von Haiphong.

aus „Voll Voraus" (02.11.1981)

Michael Krause

Werftzeit in Saigon

Anfang der 1970er-Jahre war der blutige Vietnamkrieg nach langer Dauer endlich beendet. Saigon, als Hauptstadt des Verlierers Südvietnam, inzwischen vom Norden in Ho-Chi-Minh-Stadt umbenannt, verfügte über eine für asiatische Verhältnisse moderne Werft. Ein Umstand, der die Manager der Reederei bewog, einen Versuch zu wagen, die ihnen anvertrauten Schiffe dort technisch überholen zu lassen. In einem abgebrannten, zerstörten Kriegsland herrscht die Stunde Null. Keine Industrie, Schwarzmarkt, Kriminalität, Korruption, bittere Armut, Hunger, Not. Ein Abenteuer bahnte sich an.
Alle für den Werftaufenthalt notwendigen Materialien wie Farben, Rohre und andere Ausrüstung sowie für die Schiffsbesatzung Lebensmittel, Transitwaren und Getränke wurden vom Rostocker Heimathafen nach Saigon mitgeführt. Nach drei Wochen Überfahrt erreichten wir den Saigon River. Die Ladung war vorher in Singapur und Bangkok gelöscht worden. Auf der kaum genutzten Reede von Saigon kam der Lotse an Bord, stieg von einem dunkelblau gestrichenen Marineschlepper auf den Frachter über. Am Bug und Heck mit Maschinenkanonen bestückt, setzte der sich vor das Schiff und begleitete uns auf dem Fluss bis zum Ankerplatz vor der Werft, um danach unweit an seinem Liegeplatz festzumachen.
Einige Tage vergingen. Die Besatzung bekam Zeit zur Akklimatisierung an das tropisch-feuchte, heiße Klima, gewöhnte sich an die pünktlich zu Abend beginnenden Schießereien in der Stadt. Banden ehemaliger Söldner der südvietnamesischen Armee kämpften um Anteile am Schwarzmarkt, befanden sich im Drogenkrieg untereinander, führten Kampf gegen die jetzige nordvietnamesische kommunistische Staatsmacht.

Es herrschte Landgangsverbot. Ausgang war nur mit Passierschein möglich, als Gruppenlandgang in Begleitung eines Mitarbeiters der Agentur und der Armee. Dies bedeutete die einzige Chance, den Frachter zum Besuch des Seemannsklubs oder in die Stadt zu verlassen. In der Nähe lagen weitere Schiffe vor Anker, umschwärmt von kleinen wendigen Paddelbooten, auf der Jagd nach austretendem Maschinenöl in jedweder Form. Ölflecken in Regenbogenfarben waren auf der Wasseroberfläche sichtbar. Traten sie auf, wurden sie von den emsigen Sammlern, meist Jugendlichen, mit einem dünnen Brett abgefischt und im Boot abgestreift. Immer wieder diese Prozedur, wenige Tropfen Öl waren der Tageslohn, der in kleinen Hinterhofdestillen zu Mopedsprit zusammengerührt wurde. Not macht erfinderisch, nichts wurde hier verschwendet.
Wir warteten auf ein Signal der Behörden, in die Werft einzufahren. Es passierte nichts. Tagelang kein Zeichen, der Bordbetrieb schleppte sich aus Mangel an notwendigen Aufgaben für die Besatzung träge dahin. Gegenüber dem Ankerplatz lag eine dorfähnliche Siedlung, Kinder spielten am Fluss. Ein lauter Schrei, zwei junge Männer stürzten in die Fluten, holten ein Kind aus dem Wasser. Am Strand einige Versuche der Wiederbelebung. Es waren sinnlose Bemühungen. Nach Einsicht der Erfolglosigkeit wurde der leblose Körper mit ein paar Schilfbüscheln bedeckt und am Strand abgelegt. Als wäre nichts geschehen ging der Dorfalltag wie immer weiter. Kinder spielten weiter unbekümmert am Strand. Die Dunkelheit legte sich über den Fluss. Fast auf die Minute begannen die täglichen Schießereien am Rande der Stadt. Unermüdlich huschten kleine Ölboote um die großen ankernden Schiffe, jetzt zusätzlich mit Schwarzmarkthändlern an Bord. Mit Leinen wurden im Tausch gegen Zigarettenstangen Vasen an Bord gezogen, die Schwarzmarktwährung in Nachkriegszeiten. Aus dem Nichts tauchte ein Armeeboot an der Seite des Nachbarschiffes auf, Scheinwerfer ließen die Nacht taghell erscheinen. Schüsse aus Maschinenpistolen erschallten, blitzschnell stoben die wendigen Paddelboote in alle Richtungen in die dunkle Nacht davon. Kaum waren die Motorengeräusche des Marinebootes verklungen, lief der schwimmende Schwarzmarkt weiter als wäre nichts geschehen.

Am nächsten Morgen waren die Schilfbüschel am Strand verschwunden. Nichts deutete mehr darauf hin, was sich am Vortage hier abspielte.
Auf dem Nachbarschiff wurde ein Seemann während der Nacht von Kugeln getroffen, dann in die Klinik transportiert, ihm ein Bein amputiert. Gegen Mittag herrschte ein Auflauf an der Steuerbordseite. An der Bordwand hatte sich eine auf dem Bauch liegende Wasserleiche verfangen, schlug mit dem Kopf an das Schiff, zeitweise war der offene, staunend aussehende Mund erkennbar. Ein Opfer der Schießerei am Nachbarschiff während der vergangenen Nacht oder des täglichen Bandenkrieges? Ein herbeigerufenes Schnellboot der Armee kam zur Bergung des Toten. Ein Griff, Schlinge um die Hand, mit Vollgas den Fluss hinauf. Ab und zu zeigte sich der leblose Körper, auf- und abschwingend wie beim Wasserski. Das Boot wurde schnell kleiner und verschwand in der nächsten Biegung. Jedem von uns wurde klar, wir sind angekommen in einer anderen Welt. Was bedeutet hier ein Menschenleben? Doch zu dem noch kurz zuvor tobenden Vietnam-Krieg war die damalige Nachkriegszeit ein zarter Hauch von Frieden.
Nach zwei Wochen, die Warterei nahm endlich ein Ende, bugsierte uns der dunkelblaue Armeeschlepper in die Werft. Nach dem Festmachen stürmten ärmlich bekleidete, ausgemergelte Werftarbeiter unseren rostigen Dampfer. Meistens handelte es sich um Frauen, die, bewaffnet mit einem Rosthammer, das Schiff in ohrenbetäubenden Lärm versetzten. Nach einiger Zeit schwoll dieser langsam ab, eine Menschenschlange bildete sich hinter der Kombüse. Der Koch verteilte die Reste vom Mittagessen. Eine Fuhlbrass, die übliche Abfallstelle

an Bord im Hafen, würde es hier nicht geben. Ob Strunk, Kartoffelschale, Knochen, Fischkopf, Gräten, mit Resten behaftete Margarineschachteln, nichts würde verkommen. Entweder wurde es gleich gegessen oder für die Familie mitgenommen. Ab sofort kochte die Kombüse reichlicher. Fällt mehr Abfall an, gibt es mehr zu verteilen.

Alle körperlich schweren Arbeiten erledigten Frauen. Die wenigen anwesenden Männer wiesen diese ein. Eine unbegreifliche Normalität in hiesigen Breiten. Es gab Situationen, da lief es anders herum. Höchste Betriebsamkeit entwickelte das männliche Geschlecht in Folge des Umsetzens der Getränkecontainer nach einigen Tagen in der Werft. Acht Monate Werftzeit waren eingeplant worden, über neun sollten es werden. Getränkelasten, Kühlräume zur Lagerung der Getränke und des Leergutes waren für so einen langen Zeitraum nicht konzipiert. Sie waren zu klein. Zusätzlich wurden daher zwei Container an Deck für den ersten Teil der Reise mit Getränken beladen, später mit den geleerten Getränkekisten wieder gefüllt. Die Werft verfügte über Sandstrahler zum Entrosten, ideal geeignet zum Bestrahlen der vom salzigen Seewasser angefressenen, verrosteten Container. Das dort eingelagerte Leergut wurde an Deck gestapelt, da sonst Gefahr bestand, vom Sandstrahlen zerschossen, als Glasbruch zu enden.

Das damalige Bier, nicht stabilisiert wie heutzutage, war, wenn ungenießbar, als Beweismittel an die Brauerei zurückzubringen. Gutgeschrieben wurden nur die Flaschen, die als „nicht genießbar" retour gegangen sind. Welcher Irrsinn, doch Vertrag ist Vertrag. Heutzutage eine Lachnummer, vor mehr als vierzig Jahren noch übliche Praxis.
Jetzt saßen zehn junge Einheimische um acht Kästen verdorbenen Bieres herum. Die Flaschen, schon vor Wochen geöffnet, schon damals trübe, ohne Druck mit Rückständen, Aulen genannt, sollten reklamiert werden. Die offenen Pullen wurden samt ihres ungenießbaren Inhaltes in den Kästen gesammelt und bei Außentemperaturen von bis zu 45 Grad im Container an Deck abgestellt. Inzwischen hatte sich nach weiterer wochenlanger Flaschengärung unter tropischen Verhältnissen der Aggregatzustand von flüssig in halbfest gallertartig verändert, unangenehmer Geruch in penetranten Gestank verwandelt. Der Promilleanteil hatte sich höchstwahrscheinlich gesteigert. Daher gab es keinen Hinderungsgrund für dessen Genuss durch die um die Kisten Sitzenden. Wie in einer Zeremonie ging eine Flasche von Hand zu Hand, jedes Mal wurde ein Schluck entnommen, eher herausgeschüttelt. Und ohne eine Miene zu verziehen, wurde solange gekreist, bis die letzte Flasche geleert war. Nichts verkam, alles Proteine. Lachend erzählte ein Vorarbeiter hinter vorgehaltener Hand, dass nach dem Tet-Fest auf den Straßen der Stadt keine Hunde mehr zu sehen wären. Alles was lebte, kreuchte, schwamm, bis hin zum Insekt, landete im Suppentopf.
Ein Tag verlief wie der andere zuvor. Die Rostklopfarbeiten waren soweit abgeschlossen, dafür standen nun Bambusgerüste an den Masten. Wie Ameisen kletterten die Frauen daran empor, pinselten an den Ladebäumen, am Bordkran. Eine Gruppe malte in den Unterräumen der Ladeluken. Pünktlich zu den Essenszeiten bildete sich die Schlange hinter der Kombüse. Zu den morgendlichen Ausfahrten des dunkelblauen Marineschleppers konnte man die Uhr stellen. Pünktlich zum Frühstück erklang sein dumpfes Typhon zum Ablegen. Kurz darauf tuckerte er an uns vorbei, war einige Schleifen flussabwärts noch sichtbar, bevor er, immer kleiner werdend, im Dickicht der Mangroven verschwand. An diesem Tag war es anders. Die Ruhe bemerkten alle sofort. Am angestammten Liegeplatz des Schleppers herrschte gähnende Leere. Erst am Nachmittag brauste der dunkelblaue Marineschlepper mit Volldampf vorbei. An Bord anstelle der Besatzung Soldaten in grünen Uniformen, die den Schlepper abstoppten, mit ihm den hinteren Teil der Werft ansteuerten und dort anbanden. Die Sicht zu ihm versperrte uns eine Lagerhalle. Trotz der hohen Geschwindigkeit, mit der der Schlepper

an uns vorbeijagte, ließen sich Einschusslöcher an dessen Brücke und Blut an Deck erkennen. Die Vorarbeiter schwiegen auf unsere Fragen, waren blass, drucksten herum, verschwanden mit den restlichen Werftarbeitern pünktlich zum Arbeitsschluss eilig nach Hause. Die Stille war greifbar, bedrückend, die allabendliche Schießerei nebensächlich. Mit Taschenlampen versehen erkundeten Kapitän, Chief, Bootsmann und der II. Nautiker die Lage. Im Schatten des Schiffes – das mit Posten bewachte Haupttor lag auf der anderen Seite der Werft – schlichen sie sich bis zur Lagerhalle vor, die vom Schiff aus die Sicht auf den Bugsierer versperrte. Im hinteren Hafenbecken erkannten sie den Marineschlepper, der abgedunkelt am Hafenkai lag. Dieser abgelegene Teil der Werft diente als Lager und Schrottplatz. Ein Zugang von außen war nur über das bewachte Haupttor möglich. Daher hielt es keiner in der Werft für notwendig, zusätzliche Wachen zu positionieren. Je näher unsere Leute kamen, desto mehr verstärkte sich bei ihnen die Vorahnung, auf einen grausigen Fund zu stoßen. Obwohl schon Abend und die Sonne untergegangen, war die Sicht ohne zusätzliche Beleuchtung ausreichend. Es roch nach Blut, Angst und Tod. Keiner der Vier gestand sich laut die aufkommenden mulmigen Gefühle ein, den Reflex der Flucht, um schnell zurück aufs Schiff zu kommen. Wenige Meter trennten sie von der jetzt erkennbaren, von Kugeln durchsiebten Außenhaut. Was für ein Drama hatte sich am Morgen auf diesem Schiff abgespielt? Als sie die Bordwand übersteigen, schrie der II. Nautiker erschrocken auf: „Jede Menge Blut hier unten, es schwimmt regelrecht an Deck, oh Gott, hier auch Knochensplitter, Gehirnmasse." Er war blass geworden, hielt sich an der Reling fest, neben ihm der Chief japste nach Luft, übergab sich nach außenbords. Alle waren wie gelähmt, trauten ihren Augen nicht, es fehlten die Worte. Nach und nach löste sich ihre Schockstarre, der Kapitän zeigte wortlos ein Deck höher. Die Wände der Aufbauten, Lüfter, Rettungsboote, alles durchlöchert wie ein Sieb. Schnell verließen sie den Ort des Grauens, tauschten ihre Vermutungen aus: Boat people, die auf der Flucht mit diesem Schlepper gefasst worden waren. Den Spuren nach mit dem vielen Blut befanden sich mindestens fünfzig oder mehr Personen an Bord.
Motorengeräusche schreckten sie auf, eine Motorrad-Patrouille näherte sich mit hoher Geschwindigkeit, stoppte vor ihnen. Ein Soldat richtete seine MPi auf die Vier. Wenig später wurden sie mit einem Jeep zur Wache gefahren. Hier warteten schon der Hafenkommandant, der Chef der Werft und ein einheimischer Sicherheitsoffizier. Da die Werft an dem Reparaturauftrag höchstes Interesse hatte, weitere Aufträge waren in Planung, wurden der Chief, der II. Nautische und der Bootsmann zurück auf ihr Schiff entlassen. Vorher hatten sie eine Verschwiegenheitserklärung zu unterschreiben. Der Kapitän blieb zurück, wurde scharf verwarnt, dass er dafür Sorge zu tragen habe, dass kein Besatzungsmitglied eigenständig das Schiff verlässt. Danach erfuhr er die Ereignisse auf dem Schlepper während der letzten Nacht, ebenfalls mit der Auflage des Stillschweigens. Bleich, erschöpft und angetrunken kehrt er nach Stunden auf seinen Frachter zurück. Er telefonierte zur Gangwaywache und trug dem Steward auf, umgehend mehrere Flaschen Whisky zur Wache am Werfttor zu bringen. Er spendierte diese der örtlichen Obrigkeit und trank weiter mit ihnen bis zum Umfallen, bevor er kurz vor dem Frühstück wortlos an Bord zurückkam.

Am kommenden Abend saßen die Vier wieder zusammen. Der Kapitän weihte seine Begleiter des Vortages in die Vorfälle ein: Unter größter Verschwiegenheit hatte die Schlepperbesatzung die Flucht nach Singapur vorbereitet. In der Nacht des Fluchtversuches befanden sich über einhundert Personen, die Besatzung mit Familien und Bekannten an Bord. Bis zur Mündung des Flusses verlief alles ohne Vorkommnisse. Noch innerhalb der Hoheitsgewässer wurde ein Küstenschutzboot aufmerksam. Auf der Jagd nach einem kleinen, mit 35 Personen überbeladenen Fischkutter, ebenfalls auf der Flucht, funkte das Kanonenboot den Schlepper an. Keine Antwort, volle Kraft voraus, Versuch der Flucht in eine andere Richtung.

Doch zu langsam das Boot und sichtbar im Radar gab es keine Chance zu entkommen. Um ein Exempel zu statuieren und vor weiteren Fluchtversuchen abzuschrecken, Feuer aus allen Rohren, aus Maschinenpistolen und Bordkanonen, bis sich nichts mehr rührte. Das gleiche Schicksal ereilte den Fischkutter, der danach mit Mann und Maus vor Ort versenkt wurde. Über 150 Menschen wurden sinnlos niedergemetzelt. Alle Toten gingen über Bord. Der Schlepper wurde von Armeeangehörigen in die Werft verholt.
Am nächsten Tage unterrichtete die Schiffsführung die Besatzung, gab verschärfte Verhaltensregeln bekannt. Mit Grauen wurden sie Zeuge der Reinigung des Schleppers, der bis vor ihr Schiff bugsiert, von einem Werfttrupp, bestehend aus Frauen, gereinigt wurde. Eine gezielte Maßnahme zur Abschreckung. Die Kunde darüber würde sich so schneller verbreiten. Nachdem die Schäden beseitigt waren und der Schlepper neu angestrichen worden war, drehte dieser pünktlich seine Runden, lag wieder am alten Stammplatz wie eh und je, als wäre nichts geschehen.
Am nächsten Tag wurde die Besatzung zu einem Essen in den Seemannsclub eingeladen. Eine Gelegenheit auf andere Gedanken zu kommen, die Enge der Werft auf dem eigenen Schiff und die Ereignisse der letzten Tage zu vergessen, die Möglichkeit mit anderen Schiffsbesatzungen in Kontakt zu kommen. Ein Kleinbus zuckelte am frühen Abend in Begleitung eines Mitarbeiters des Seemannsclubs sowie eines Milizionärs der Hafenwache durch den Großstadtverkehr. Durch die Wuhling der Fahrräder, Rikschas, Mopeds in den vielfältigsten Ausführungen, wild hupend, herrschte ein Chaos, das eigentümlicherweise selbst regulierend kaum Unfälle zuließ. An manchen Kreuzungen schwangen Polizisten mit weißen Tropenhüten und weißen Handschuhen ihren schwarz-weißen Reglerstab. Im Club angekommen, wurden die Seeleute von Tänzerinnen im traditionellen Ao Dai empfangen, einem langen, eleganten Gewand, das die Anmut der jungen Frauen unterstrich. Diese tanzten singend mit Trippelschritten im Kreis nach alten Rhythmen, formten dazu grazil die Hände. Betörend ihre kunstvoll geschminkten, lächelnden Gesichter. Danach wurden Saigon-Röllchen und weitere landestypische Spezialitäten gereicht sowie Reiswein und Liköre zur Verdauung. Wer Lust hatte, spielte danach Tischtennis, Billard, schwamm eine Runde im Pool oder döste im Liegestuhl. Neben den Duschen hing ein kleines Schild: „Asiatische Massagen", darunter mit Bleistift geschrieben: „Spezial". Erinnerungen an Thailand, an andere asiatische Häfen mit liebgewordenen Orten der körperlichen Entspannung und der Sehnsüchte wurden geweckt, an denen Fingerfertigkeiten, überlieferte alte Traditionen, ausgefeilte, zärtliche Praktiken ohne Scheu, mit Lust und Freude verteilt wurden. Dies alles ist weniger üblich in europäischer teilweiser Bigotterie mit dem einfalllosen Abreagieren erotischer Stimmungen. Die Neugier wurde geweckt bei den Wissenden, Massage-Erfahrenen. Einer nach dem anderen verschwand hinter einem Vorhang, welcher einen Zugang zu einem angebauten Bungalow verbarg. Nach Zahlung eines kleinen Obolus tauchten sie ein in die Welt der Sinne, Wonnen, höchsten Gefühle. Wie ein Lauffeuer sprach sich der Tempel der Lust im Seemannsclub an Bord herum. Die Gruppenlandgänge mit dem Besuch des Clubs der fröhlichen Seeleute wurden zum fast täglichen Ritual, genauso wie für die der anderen Schiffe auf dem Fluss und im Hafen. Ein kleiner Lichtblick im sonst düsteren Dunkel des Grauens in der Stadt.
Um die lange Werftzeit zu verkürzen, organisierte die Agentur einmal im Monat Ausflüge. An einem dieser Tage ging es zum Wochenmarkt und dem Vietnamkrieg-Museum. Damit jeder dazu die Möglichkeit erhielt, wurde der Ausflug an zwei Tagen organisiert. Pro Tag nahm die Hälfte der Besatzung daran teil. Der Schiffsbetrieb blieb somit immer am Funktionieren. Der Markt bot neben Obst und Gemüse zu enorm überteuerten Preisen sonst alles, was ein Schwarzmarkt zum Ende eines Krieges anpreist. Die Währung bestand aus Dollar und Zigaretten, ein Handel, der unter den Augen der Polizei ablief.

Das Kriegsmuseum bereitete uns einen Schock. Alle hatten während ihrer Schulzeit ein KZ besucht, waren von der Grausamkeit der Nazizeit geschockt, entsetzt und beschämt. Haben sich fremdgeschämt für die Generation der Wegschauer, Mitläufer und Täter. Der Vietnamkrieg endete Anfang der 1970er-Jahre. Keine dreißig Jahre nach dem Holocaust, nach Hiroshima und Nagasaki handelte es sich wieder um eines der größten Verbrechen der Menschheitsgeschichte. Damals waren Hörfunk, das Fernsehen und die Presse die Quelle des Erfahrens. Dies vor Ort zu erleben, selber die Spuren der Gräuel zu sehen, machte stumm, ohnmächtig und wütend auf die Verursacher, die vielen Techniker, Ingenieure, Chemiker, die perfiden Schreibtischtäter in den United States, die Schlächter vor Ort, die Ledernacken und Green Baretts mit ihren südvietnamesischen Vasallen. Heute fast schon vergessen und verdrängt.
Der Schock saß tief beim Anblick der Präparate der pathologisch-anatomischen Abteilung. Durch das massenhafte Versprühen von Agent Orange, einem Entlaubungsmittel, mit dem die Versorgungswege im Dschungel zwecks Bekämpfung durch Kampfflugzeuge erkennbar gemacht werden sollten, entstanden Neugeborene mit zwei Köpfen, andere mit Riesenschädeln, mehreren Armen und Beinen, offenem Unterleib, für alle sichtbar, konserviert in Glasbehältern. Die vielen lebenden, verunstalteten Krüppel in den Kinderheimen, vergessen von der Welt. Eine Wiedergutmachung erfolgte nicht, bis heute.

Wolfgang Steusloff

Hundeschicksale in Vietnam

Nicht selten ist zu hören, dass in einigen asiatischen Ländern auch Hunde zu Mahlzeiten verarbeitet werden, aber Fakten, die das verifizieren, fehlen zumeist. Ich sollte sie gleich auf meiner ersten Fernost-Reise kennenlernen.



Am 2. Mai 1983 verholte MS WILHELM FLORIN in Saigon/Ho-Chi-Minh-City von seinem Liegeplatz am Stückgutkai in die Bason-Werft, wo eine längere Reparaturliegezeit geplant war. Als Dritter Offizier leitete ich, wie üblich, das Festmachen des Vorschiffes. Einen Liegeplatz vor der WILHELM FLORIN lag ein kleineres vietnamesisches Kriegsschiff der Kategorie „Soeben noch schwimmfähig". Auf dessen niedrigem Achterdeck, das von der Back der FLORIN aus bestens betrachtet werden konnte, säuberte ein vietnamesischer Matrose lauchartiges Grünzeug. Neben ihm köchelte Wasser in einem Kessel über offenem Feuer. Vom gegenüberliegenden Flussufer – von DSR-Seeleuten wegen seiner ärmlichen Bebauung auch „Stauholz-City" genannt – näherte sich ein kleines Boot mit zwei Kindern und zwei mittelgroßen Hunden. Am Kriegsschiff angekommen, wechselten die Hunde gegen zwei Benzinkanister ihre Besitzer. Der Deal war beendet, die Kinder ruderten zurück, und auf dem Kriegsschiff kümmerte man sich nun um die beiden noch sehr lebendigen Hunde. Sie sollten wohl mit schweren Knüppeln zu Tode geprügelt werden,

doch das gelang nicht vollständig. Dann wurden die Tiere an Leinen in Flusswasser gefiert, um sie zu ertränken, was besser funktionierte. Im nächsten Arbeitsgang landeten die nun leblosen Hunde mit Haut und Haaren im kochenden Wasser des Kessels, aber der erwies sich als etwas zu klein. Die Lösung dieses Problems bestand im wechselweisen Brühen, wobei mal die Köpfe und mal die Hinterteile der beiden Hunde aus dem Kessel ragten. Das war vermutlich die Vorbereitung für das Enthaaren, aber eine Beobachtung der weiteren Verarbeitung und Zubereitung verhinderten dienstliche Tätigkeiten an Bord unseres Schiffes.

Stephan Bohnsack

Zwei Dschunken im Gepäck

Vietnamreisen waren immer mit längeren Liegezeiten verbunden, so auch 1969 beim Löschen von Stückgut vom Typ X-Motorschiff EDGAR ANDRE.
Die malerische Halong-Bucht beeindruckte uns alle während des Ankerns in der Nähe riesiger Felsen einige Tage vor dem Einlaufen in den Hafen von Haiphong, der drittgrößten Stadt in Vietnam. Die Halong-Bucht ist wohl in grauer Vorzeit einmal Meeresboden gewesen, auf dem sich dicke Schichten von Kalk ablagerten. Durch geologische Veränderungen senkte sich der Meeresspiegel und die Kalksedimente erhoben sich über die smaragdgrüne Wasseroberfläche. Diese standen als einzelne, begrünte Felsen im Wasser und sicherten den Booten vieler armer Fischerfamilien einen Schutz vor Schlechtwetter, Strömungen oder gar vor Angreifern. Heute gibt es hier einige Nationalparks.
Obwohl der Krieg tobte, die Amerikaner regelmäßig am Himmel mit ihren schnellen Jagdflugzeugen erschienen und auch uns dabei überflogen, herrschte hier zwischen den vielen Felsen aus Karstgestein eine erholsame, ungewohnte „himmlische" Ruhe. Wir konnten die Flieger sehr gut hören und beobachten, gehörten aber offensichtlich nicht zu ihren Angriffszielen. Die Vietnamesen antworteten beim Erscheinen der Angreifer immer in Sekundenschnelle mit ihren Flak-Geschützen aus Stellungen gegenüber dem Hafen und unseres späteren Liegeplatzes. Damals war Haiphong der wirtschaftlich wichtigste Hafen in



MS EDGAR ANDRE (07/1976)

Nordvietnam, was die Amis wohl sehr zu stören schien. Nach jedem Angriff trat wieder eine unheimliche Stille ein, die Flieger waren am Himmel verschwunden und die Vietnamesen auch – letztere in ihre Deckung.

Die Halong-Bucht zeigte uns danach wieder ihre idyllische Seite mit traditionellem Leben samt den vielen kleinen Dschunken (Sampans auf chinesisch) mit den braunroten Segeln, die Waren beförderten oder zum Fischen ausliefen, sich geschäftig auch um unser Schiff bewegten. Wir konnten die malerischen Dschunken und ihre Besatzungen gut von unserem Schiff aus beobachten. Auf den Dschunken lebten oft ganze Familien, die an Bord arbeiteten, schliefen, kochten.

Einmal kam so eine kleine Dschunke längsseits, um etwas Nahrung, Klamotten oder allgemein Abkömmliches zu erbitten. Wir sammelten schnell untereinander und ließen das Gesammelte an einem Seil an der Bordwand hinunter auf das Boot gleiten.



Auf Booten lebende Fischer betteln um Kleidung und Nahrung.

Nach dem Einlaufen in den Hafen von Haiphong zog wieder der gewohnte Alltag an Bord ein, der jedes unserer Besatzungsmitglieder an seinem Platz in die Pflicht nahm.

Es galt, die Ladung mit eigenem Geschirr zu löschen – damals gab es hier noch keine Hafentechnik – und alles musste weitestgehend manuell bzw. mit Bordmitteln erledigt werden. Gelöscht wurden durch uns u.a. Landtechnik, Bautechnik und eine große Anzahl grüner Kisten, die den Eindruck von Munitionskisten vermittelten. Aber so sah nur die Verpackung aus, sie enthielten offiziell „Maschinenersatzteile", hieß es.

Von den Baumaschinen, die auch das uns vorangegangene Schiff, das MS BERNHARD BÄSTLEIN, vom gleichen Typ wie unser Schiff, anlandete, lagen einige Teile schon zerstört im Hafengelände. Man schaffte es offensichtlich nicht, sie rechtzeitig vor den Angriffen aus der Luft in Sicherheit zu bringen. Aber wir brachten ja schon Ersatz.

Auch nach den vielen inzwischen verflossenen Jahren erinnere ich mich immer noch an Vietnam, an die natürliche Schönheit der Halong-Bucht, aber besonders an die malerischen Wasserfahrzeuge, die der Weltreisende Marco Polo schon vor Jahrhunderten als Dschunke bezeichnete und wahrscheinlich auch den Begriff „Dschunke" nach Europa mitbrachte.

Die Fahrzeuge unterscheiden sich aber in der Bauweise, die dem speziellen Verwendungszweck angepasst wird. So bilden See-Dschunken und Handels- und Fischer-Dschunken die Hauptgruppen. In der Halong-Bucht, aber auch im Flussdelta beobachteten wir unzählige Holzboote mit Luggersegeln, wo die Rah einen spitzen Winkel mit abgerundeter Achterliek bildet. Das Besondere: Alle Dschunken, denen wir auf unseren Reisen begegneten – in Vietnam, Korea, China oder Malaysia – trugen die mystische Bugmalerei in der Form eines Auges und das Yin-Yang-Symbol am Heck.

Dschunken gehören zu den ältesten Plankenbooten, die hauptsächlich für den Verkehr auf Binnengewässern, aber auch für die kleine Küstenfahrt, später auch für die Hochseefahrt gebaut wurden. So begegneten wir dem Plankenboot in Asien sehr oft. „Sie wurden von den Göttern gebaut, bevor die Menschen lebten."(altes chinesisches Sprichwort)

Das Plankenboot – ohne echten Kiel und ohne Spanten – gibt es aber auch in Westafrika und sogar bei uns in Europa, zum Beispiel als Gondel in Venedig.

Am letzten Tag unserer Liegezeit, unser Schiff war seeklar, das Ladegeschirr in die entsprechende Position gebracht und befestigt, an Deck schon alles gesichert, als mich eine Vietnamesin an der Pier ansprach, sogar in deutscher Sprache. Sie wäre einige Zeit in der DDR, in Thüringen zur Ausbildung und Arbeit gewesen und hätte eine Bitte. Sie wolle aus Dankbarkeit und als Gruß an ihre deutschen Freunde ein Päckchen mitgeben, das ich in die Heimat mitnehmen und nach Thüringen weiterleiten solle.



Ich wusste, dass es verboten war, derartige private Post anzunehmen, aber mir erschien es nicht verwerflich. Terrorismus spielte in unseren Köpfen noch keine Rolle und ich stimmte zu, denn von Vietnam ein Päckchen zu versenden ohne funktionierende Post im Lande, wenn auch in ein „Freundesland", war damals unmöglich. Abends trafen wir uns, natürlich vom vietnamesischen Wachmann unbemerkt, am Schiff zur Übergabe. Das Päckchen war mit Adresse versehen und offen. Es enthielt zwei gleiche aus Büffelhorn geschnitzte Dschunken, wie ich sie immer im Seemannsclub bewundert hatte. Jetzt wurde ich zum „Dschunken-Besitzer", denn eines der Schiffchen sollte ich als Lohn behalten.

Seit 1969 steht die Dschunke also als Souvenir in meiner Vitrine in Rostock, die andere reiste im Päckchen weiter und hat hoffentlich auch in Thüringen einen würdigen Platz erhalten.

Joachim Pogorzalek

Erinnerungen an Vietnam

Mittlerweile sind Jahrzehnte verstrichen – wie schnell doch die Zeit vergeht – aber noch immer sind die Erinnerungen an zwei meiner Vietnamreisen so frisch wie eh und je. Die erste Reise begann mit MS GEORG HANDKE am 17. Juli 1978 und tatsächlich schafften wir es im Verlaufe von fünf Monaten pünktlich zum 22. Dezember 1978, zwei Tage vor Heiligabend, wieder im Heimathafen Rostock einzulaufen. Hin und zurück wurden zwar viele Unterwegshäfen angelaufen, aber allein auf der Reede vor Haiphong verbrachte das Schiff fünf Wochen.



Halong Bay



MS GEORG HANDKE

Dieser Zeitraum ließ sich allerdings durch tägliche Badefahrten in die Halong Bay recht gut überstehen, die eine willkommene Abwechslung boten, denn Grillgut und die entsprechenden dazugehörigen Getränke befanden sich stets mit an Bord. Darüberhinaus wurden bei diesen Bootsfahrten Kontakte zu den ansässigen Fischern gepflegt. Frischer Fisch im Tausch gegen eine Schachtel Pall Mall lohnte sich allemal. Für fünf Schachteln Zigaretten wurden uns sogar Bambinos angeboten. Manche DSR-Seeleute brachten von Land Kakadus, Affen oder Skorpione mit. Diesmal wäre es eben ein Kleinkind gewesen, das an Bord herzliche Aufnahme gefunden hätte. Sicherlich verbanden die Eltern damit die Hoffnung, dass es in Deutschland eine bessere Zukunft haben werde als in Vietnam, so wie alle politisch verfolgten Minderjährigen, die täglich in die Bundesrepublik einreisen.



Insgesamt brachte das Schiff zwei Monate in Haiphong zu, der Rest der Tage gehörte der Hafenliegezeit. Die an Bord geladenen Solidaritäts-





güter zu löschen, dauerte seine Zeit. Besonders weil die Ladung die Logistik überforderte, von niemandem bestellt worden war, keiner ihrer harrte, sich kein Platz im Hafen dafür fand und auch langfristig keine Verwendung für sie zu erwarten war. Gelöschte Baumaschinen konnten durch die fahrerische Unfähigkeit der Hafenarbeiter nicht vom Platz bewegt werden. Erst unsere Besatzungsmitglieder, die einmal Panzer bei der NVA gefahren sind, waren in der Lage diese Maschinen starten und zur Seite zu fahren. An Land gesetzte Lastkraftwagen, deren Abnehmer sich nicht kurzfristig um den Abtransport aus dem Hafen kümmerten, wurden im Laufe der Zeit ausgeschlachtet. Reifen, Scheinwerfer und was sonst noch so alles abmontiert werden konnte, ließen sich auch anderenorts gut gebrauchen. Zementladungen, für die keine Lagerhalle zur Verfügung stand, wurden dem Regen ausgesetzt, nach Monaten mit dem Presslufthammer zerkleinert und ins Meer geschoben.

Während der Hafenliegezeit stellten auch die von der Reedereivertretung organisierten Ausfahrten per Bus eine Abwechslung dar. Sie wurden von allen Besatzungsmitgliedern gerne angenommen. Der Grad der Organisation richtete sich auch danach, welchen Beitrag die Kombüse zur Versorgung der landsmännischen Beschäftigten leistete. Selbstgebackenes Brot, Salzheringe, Ungarische Salami und andere heimatliche Nahrungsmittel gingen weg wie frisch geschnittene Semmeln. Der Koch nahm dafür auch schon mal gerne US-Dollar in Empfang. Kein Drama, die Umstände waren halt so. Selbst aus Kambodscha gingen Bestellungen für Proviant von den dort tätigen Vertretungen und Monteuren aus unserer Republik ein. Die kamen dann mit Fahrzeugen, um die Bestellungen bei uns abzuholen. Wann und wie die Lebensmittel schließlich bei einer solchen abenteuerlichen Fahrt über die Grenze zu bekommen waren, blieb ein Geheimnis der Abnehmer.



Moderne Perlenhandlung an der Halong Bucht (2024)



Und beim weiteren Kramen in meinen Erinnerungen denke ich auch noch gerne an den unter Seeleuten allseits bekannten Seemannsclub im Hafen von Haiphong zurück, der zu Fuß, mit dem Panzer oder einer Eisenbahnlokomotive zu erreichen war. „Antonio" hatte immer einen guten Lua Moi, so hieß der Reisschnaps, mit russischem Sodawasser, Froschschenkel und Shrimps aus seiner Küche im Angebot. Am Ende des fröhlichen Abends ging es als Selbstfahrer mit den gerade zur Verfügung stehenden Fahrzeugen zurück an Bord.
Diese wenigen Erinnerungen sind nun möglicherweise nicht das, was ein außenstehender Leser an spannenden Abenteuern von einem Aufenthalt in Vietnam nach Ende des Krieges

erwartet, aber ein solcher bescheidener Rückblick ist halt das, was nach fast 40 Jahren noch nicht auf der Festplatte im Oberstübchen gelöscht worden ist. Und es konnte tatsächlich noch ein bisschen abenteuerlicher zugehen, wie auf einer Vietnamreise mit der KARL MARX, die am 24. Oktober 1981 begann und für mich schon am 15. Januar 1982 in der Heimat endete.







Diese Reise wurde für mich nicht allzu lang, lediglich dadurch, dass ich für einen Kollegen einsprang, der Weihnachten zu Hause sein wollte und mir versprochen worden war, zur Hälfte der Reise abgelöst zu werden, was auch geschah. Was machte unsere Arbeitskräftelenkung nicht alles möglich!
Wir steuerten just Saigon an, als etliche Meilen vor dem Hafen plötzlich eine Durchsage durch das Schiff schallte, dass bei rauer See ein vermutlich in Seenot geratenes Wasserfahrzeug entdeckt worden sei. Wie sich kurz darauf herausstellen sollte, handelte es sich um ein vietnamesisches Fischerboot, das manövrierunfähig zu sein schien. Jedenfalls baten die darauf befindlichen Personen uns durch Winkzeichen um Hilfe.

In einem solchen Falle war äußerste Vorsicht geboten, denn es hätte sich ja auch um Piraten handeln können, die einen Seenotfall nur vortäuschten. Also wurde lediglich eine Verbindung zum Havaristen mit Leinen hergestellt, über die dann die Versorgung mit Proviant, Wasser und Zigaretten erfolgen sollte. Keiner der Fischer, oder was auch immer sie waren, wurde an Bord genommen. Ja, und dann geschah es. Ein Jugendlicher, fast noch ein Kind, ging bei diesem Manöver über Bord. In einem unwillkürlichen Reflex zog ich mich kurzentschlossen über die Reling unseres Schiffes, sprang ins Wasser, griff mir diese Person, allem Anschein nach ein Nichtschwimmer, und brachte sie unter Hilfestellung der Crew des Bootes zur Bordwand des Fischerbootes zurück.





Rettung der boat people

Das ging alles recht reibungslos vonstatten. Über eine Jakobsleiter gelangte ich wieder auf unser Schiff zurück.
Normal war das natürlich nicht gewesen, und deshalb war es die normalste Sache der Welt, dass ich anschließend beim Alten zum Rapport antreten musste. Aber egal, alles war gut gegangen.
Was wir zu diesem Zeitpunkt nicht wussten und auch später nie erfahren haben, handelte es sich tatsächlich um Fischer oder trieben die Leute aus einem anderen Grund auf der offenen See?

Aus diesem gegebenen Anlass der Rettung von Bürgern der Stadt oder des Landes aus Seenot wurden wir zu einem Meeting ins Rathaus von Ho-Chi-Minh- Stadt eingeladen. Nach einem Bankett im Konferenzsaal wurden wir zu Ehrenbürgern der Stadt, die den Namen von Onkel Ho trägt, ernannt. Inzwischen hatte sich auch im Süden des Landes die kommunistische Ideologie durchgesetzt, wo mit wenig Blech viel bewirkt werden soll und alle anwesenden Besatzungsmitglieder der KARL MARX bekamen einen Orden an die Brust geheftet. Welche Ehre für uns! Und was könnte wohl aus den „Fischern" geworden sein? Sei wie es sei, wir hatten alles nach dem Internationalen Übereinkommen zur Seenotrettung richtig gemacht.







Rathaus in Saigon mit Ho-Chi-Minh-Denkmal (li.), dortiger Konferenzsaal (o.) und Orden zur Ehrenbürgerschaft der Stadt

Nach „zu viel" Lua Moi und Saigon Röllchen widmeten wir uns wieder unseren eigentlichen Verrichtungen, der Arbeit – der Freizeit und dem Haggle oder auf gut Deutsch dem Tschintschen.

Waldemar Krampff

Schiffsreparaturen in China

Anlässlich des Besuches einer chinesischen Wirtschaftsdelegation mit Vertretern von Machinoimport (Machino) in der ersten Hälfte der 80er-Jahre, unter anderem wohl auch in Rostock, wurden Kapazitäten für Schiffsreparaturen angeboten, was natürlich Schiffscommerz (SC) und auch die DSR sehr erfreut zur Kenntnis nahmen.
Die chinesische Seite wollte dann wissen, wieviel Einheiten pro Jahr für eine Planung so zu erwarten wären und als von unserer Seite etwa drei bis vier Schiffe angegeben wurden, war man etwas enttäuscht, man hatte mit wesentlich mehr gerechnet. Für diesen Umfang gäbe es keine Probleme, rechtzeitig anmelden, über Machino in Shanghai den Vertrag abschließen, basierend auf Schweizer Kronen, und los könne es gehen. Wobei hier ein Missverständnis vorlag, das sich ungünstig auf die weitere Zusammenarbeit mit der Werft auswirkte, aber dazu später.
Auch die vorliegende RGW-Basispreisliste für Schiffsreparaturen wurde entsprechend umgerechnet und von beiden Seiten akzeptiert.
Da sich der Verfasser zu dieser Zeit schon sehr oft in Vietnam aufhielt, wurde entschieden, diesen Aufgabenbereich zusätzlich an ihn zu übergeben, was sehr vorteilhaft war. Erstens konnte von Anfang an mein Arbeitsstil Einfluss nehmen und so auch die Gegenseite von Anbeginn mit dem gleichen Partner zusammenarbeiten, was sich sehr gut auf jegliche Kooperationen auswirkte. Zweitens gab es für Chinareisen 17 US-Dollar Tagegeld, was fürs dortige Lebensniveau genügte und gleichfalls konnte so mein Aufenthalt in Vietnam mit 300 oder 400 Dong Tagessatz gut unterstützt werden. Und nicht zuletzt konnten bei einem einzigen Flug nach Ostasien Schiffe in zwei Werften, nämlich Saigon und Shanghai, besucht, betreut, inspiziert werden.

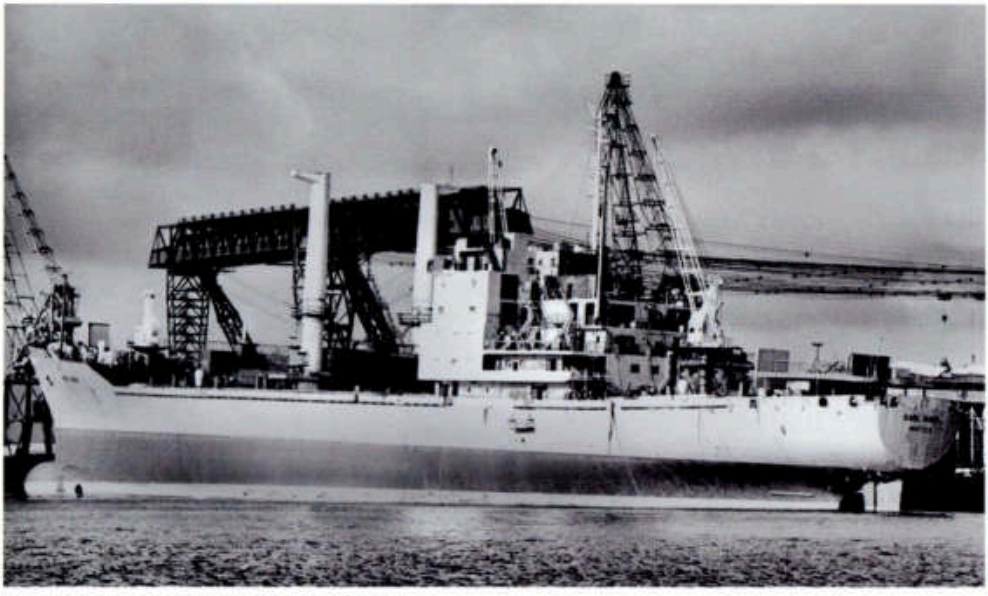
An Schiffen für diese Schiffsreparaturen wurden die Schnellfrachter KARL MARX und FRIEDRICH ENGELS ausgewählt. Ein Grund bestand sicher aus dem Fakt, dass die Werft in Shanghai Lizenznehmer für Wintertour-Hauptmaschinen war und so dieser Service in Anspruch genommen werden konnte. Weiterhin waren diese beiden Schiffe in diese Relation routenmäßig eingebunden und konnten so am Ende einer Reise in Asien ohne Probleme aus der jeweiligen Route für diese Zeit herausgenommen werden. Nicht zuletzt spielten sicher auch politische Gedanken eine Rolle, gerade mit Schiffen dieser Namen eine Zusammenarbeit zu beginnen, da auch gerade Deng Xiaoping begann, China zu öffnen und mit dem Rest der Welt zu kooperieren.
Alle Reparaturen sollten in der Shanghai Werft am Huangpu Fluss (Pudong-Seite) ausgeführt werden, was aus Kapazitätsgründen nicht immer klappte.
Etwas später wurde noch die GEORG HANDKE für eine Werftzeit angedient. Sie lag aber nicht direkt in der Shanghai Werft, sondern in einer Werft am anderen Ufer gegenüber der Shanghai Werft (Hudong-Seite), also mehr in der Stadt, mit nicht so gutem Ergebnis wie zuvor mit den erstgenannten Schiffen.
Daneben wurde mal zwischendurch ein MERCATOR-Schiff gedockt wegen eines Risses in der Propellernabe, festgestellt während einer Taucherbesichtigung. Dieser Propeller sollte hier durch Ausschleifen des Risses für den Rest der Reise von der Klassifikation toleriert werden, was auch erfolgreich erledigt wurde. Des weiteren wurde noch ein Typ XD zur Klassebesichtigung in einer Werft in Shanghai angedient. Wer Shanghai noch von damals kennt, diesmal handelte es sich um eine Werft etwa in der Nähe des Kohlehafens. Dieser Hinweis ist

wichtig, da mit Beginn des 21. Jahrhunderts alle Großbetriebe und somit auch alle Werften ausgelagert wurden, weit flussabwärts, auch auf Inseln im Jangtse.
Als zuständige Klassifikationsgesellschaft war das Chinesische Schiffsregister, CCS, von der Deutschen Schiffs-Revision und -Klassifikation (DSRK) beauftragt.
Diese etwas längere Einleitung soll das entsprechende Verständnis wecken, speziell für Leser, die diese Zeiten nicht mehr kennen, und Erinnerungen wecken bei den Lesern, die damals mehr oder weniger dabei waren und vielleicht schon vieles vergessen haben könnten.

Die erste Reparaturliste für MS KARL MARX war in Englisch erstellt, für den Vertrag vor Schiffsankunft verhandelt und als Arbeitsgrundlage von einem chinesischen Dolmetscher übersetzt worden. Nach Ankunft des Schiffes fand dann die erste Arbeitsabsprache zwischen Werft und unserer Seite an Bord statt. Wir hatten wie gewohnt den Versammlungsraum an Bord dafür vorgesehen und neben unseren fünf bis sechs Teilnehmern etwa zehn bis zwölf von chinesischer Seite erwartet. Es kamen aber mehr als zwanzig, die nicht untergebracht werden konnten. So wurden nur immer spezielle Fachbereiche nacheinander verhandelt und der Rest der Werftangestellten musste draußen auf dem Gang auf Abruf warten.
Als zweites Problem stellte sich die Übersetzung ins Chinesische heraus. Der Dolmetscher war ein studierter junger Mann. Im Allgemeinen konnte man sich mit seiner Hilfe sehr gut verständigen, aber im Technischen besaß er keine Kenntnisse. Er hatte Englisch auf Literaturbasis studiert, deshalb wohl seine sehr blumige Übersetzung. Dadurch begründet traten sofort sehr viele Fragen auf, was mit dieser oder jener Arbeit gemeint sei, da man sich vom Text her nicht vorstellen konnte, um was für spezielle Reparaturen es sich handeln könnte.
Zur sofortigen Lösung wurde praktisch bei jeder Unklarheit entweder eine Zeichnung zu Rate gezogen, was eine sehr gute Verständigung ermöglichte, oder die entsprechende Werftgruppe ging mit dem verantwortlichen Offizier, Ingenieur, Storekeeper zu der entsprechenden Örtlichkeit an Deck oder in den Maschinenraum. So konnten alle Unklarheiten geklärt werden, wenn auch etwas umständlich und zeitaufwändig.
Da offensichtlich für die Werft zum ersten Mal ein DDR-Schiff angedient wurde und auch nach dem Empfinden von unserer Seite kaum oder keine Erfahrungen mit chinesischen Werften vorlagen, gab es überhaupt sehr viele Fragen zum besseren Verständnis. Manchmal schon verwunderlich, da wir annahmen, eine Werft müsste eigentlich allgemeine Erfahrungen besitzen.
Später wurde uns bescheinigt, dass die Werft diese Gelegenheit benutzte, möglichst viele Mitarbeiter auf diese Weise zu schulen. Nun ja, wir haben unser Bestes getan, um alles zu erklären und waren dann insofern geduldig, weil ja damit die erste Werftzeit als Grundlage für folgende Schiffe den Mehraufwand rechtfertigte, soweit zumindest unser naiver Optimismus.
Als das zweite Schiff angedient wurde, waren wieder so viele Werftleute bei der ersten Absprache dabei wie beim ersten Schiff, aber alles andere Gesichter. Wir hätten es beim ersten Mal so gut gemacht, deshalb bestünde Bedarf, diese indirekte Qualifikation zu wiederholen.
Was den Dolmetscher betrifft, hatten wir über Intertext Rostock einen Deutschen bestellt, was sehr gut sei, dachte ich wieder. Er könne sehr gut zuhören, was die Werft so untereinander bespreche, wo es Probleme und welche es geben könnte usw. Was wiederum nicht ging, denn bei den internen Diskussionen wurde fast ausschließlich im Shanghai-Dialekt gesprochen, den unser Dolmetscher nicht verstehen konnte.
Der Dolmetscher Rudolf kam aus Morgenröte-Rautenkranz, also der Geburtsstadt unseres ersten Kosmonauten Sigmund Jähn. Damit schon recht selbstbewusst, besaß er aber auch sehr gut fundierte Kenntnisse Schiffe betreffend. Er hatte schon vor einigen Jahren in der Warnow-Werft Warnemünde als Dolmetscher gearbeitet, als dort für China Schiffe vom Typ

IV gebaut wurden und war danach während der Zeit der Kulturrevolution einige Jahre in der DDR-Botschaft in Beijing beschäftigt gewesen. Er war also auch aus chinesischer Sicht mit allen Wassern gewaschen. Nebenbei war er ein sehr guter Skatspieler, was auch einen guten Kontakt zu unseren Besatzungen garantierte. Als er das erste Mal an Bord kam mit einem gewaltigen Rauschebart, wurde er als erstes mit viel Hallo von den chinesischen Arbeitern begrüßt. Am Ende wollten diese nicht glauben, dass er ein Deutscher wäre. Er hat uns all die Jahre sehr gute Dienste geleistet und ich bedaure sehr, dass ich nie wieder Kontakt zu ihm finden konnte.
Apropos Typ IV, während unserer Anwesenheit bestand die Gelegenheit, im Hafen eines der chinesischen Typ IV-Schiffe zu besichtigen. Im Großen und Ganzen war der Zustand immer noch recht gut, nur im Maschinenraum gab es größere Veränderungen. Man hatte schon recht früh die Hauptmaschinenanlage auf zwei größere Maschinen reduziert, auf jede Propellerwelle eine Maschine ohne aufwändige Kupplungen, und die Besatzung war sehr zufrieden mit dieser Version.

Nach Beendigung der Werftzeit erfolgte wie üblich die Abstimmung der tatsächlich ausgeführten Arbeiten als Grundlage für die endgültige Preisverhandlung. Da all diese Meetings recht zeitraubend waren, kam mir die grandiose Idee, doch gleich den Vertrag für das zweite Schiff, MS FRIEDRICH ENGELS, zu verhandeln und abzuschließen. Die Reparaturliste lag im Wesentlichen vor und war in vielen Positionen sehr ähnlich wie zuvor. Dieser Vorschlag wurde von allen, also Machino, Werft, SC akzeptiert und entsprechend ausgeführt. Damit konnte die nächste Andienung wesentlich vereinfacht werden ohne lange und weitere Verhandlungen bei Schiffsankunft, deren Termin schon im Groben fixiert war.
Als ich dann etwa drei bis vier Monate später nach kurzer Telex-Notiz in die Werft in Shanghai reiste, war die Werft sehr verwundert, was ich denn hier wolle und über was für ein Schiff ich reden möchte. Nachdem ich den schon fertigen Vertrag vorlegte, fiel der Werft und auch Machino wieder ein, was vereinbart, aber eben alles vergessen worden war. Was nicht zuletzt dadurch erklärt wurde, dass jeder Mitarbeiter der Werft, von Machino und auch von der



MS KARL MARX auf der Warnowwerft (06/1970)

Klassifikation, seinen Schreibtisch mindestens mit einem weiteren Mitarbeiter teilen muss, mitunter mit zwei weiteren und dadurch kann schon mal so ein Vertrag in Vergessenheit geraten. Mit etwas organisatorischem Aufwand seitens der Werft konnte aber auch diese Werftzeit planmäßig erfolgen.
Eine weitere Besonderheit fiel uns immer wieder auf. Nach den langen Erklärungen über die einzelnen Reparaturpunkte mit ausdrücklichen Hinweisen, es nur so auszuführen wie von unseren Spezialisten technologisch detailliert beschrieben, mussten wir feststellen, dass die Arbeiten völlig anders abliefen und sehr oft zu Schwierigkeiten führten. Dies basierte auf der Annahme seitens der Chinesen, alles besser, schneller und einfacher ausführen zu können. Ein Beispiel dazu später.
Das war das damalige China, heute sicher nicht mehr vorstellbar.

Die Shanghai Schiffswerft war damals eine sehr renommierte Neubauwerft mit zugehörigem Motorenbau, Wintertour Lizenz, und eben diesem Reparatursektor, welcher von einem Direktor geleitet wurde. Dieser war nicht nur für die komplette Abwicklung der jeweiligen Schiffsreparatur verantwortlich, sondern auch für das Wohl der etwa 400 Angestellten, Arbeiter und Familien, angefangen von der Geburt eines Kindes – es galt noch die gesetzliche Ein-Kind-Politik – über Kindergarten, Schule, Ausbildung, Studium, Arbeitsplatz, Krankenfürsorge bis hin zur Bestattung.
Man kann sich also vorstellen, was dieser Mann so jeden Tag zu bewältigen hatte. Er selbst überwachte auch viele der Arbeiten, um alles ordnungsgemäß am Laufen zu halten. Also quirlte er sehr, sehr oft zwischen den Arbeitern herum.
Da man eben so nicht alle Dinge überwachen konnte, hatten wir ihm vorgeschlagen, einen Platz auf einem turmartigen Gebäude einzunehmen, welches sich am Rande der Reparaturpier befand, um alles besser übersehen zu können. Diesen Vorschlag hat er nach kurzer Erprobung dankend angenommen und auch sofort perfektioniert durch Installation eines Lautsprechers ebenda. So konnte er sehr einfach seine Leute bei Arbeiten auf der Pier und an Deck kontrollieren und auch sofort ansprechen, wenn nach seiner Ansicht etwas inkorrekt ablief bzw. zu lange und zu oft Raucherpausen stattfanden.
Die Schiffsreparatur basierte auf Schweizer Franken, wie zwischen Machino und SC vereinbart. Dies schien auch der Werft bekannt zu sein und so gab es anfänglich keine Probleme mit der Beschaffung von speziellem Material wie Buntmetall, da die Werft offensichtlich mit den Franken hantieren konnte.
Doch als nach etwa zwei Wochen Machino erstmals auf der Werft erschien, wurde dieser erklärt, sie bekämen nur Rimnibi, also die Landeswährung, zum offiziellen Umtauschkurs. Dies brachte die Werft offensichtlich in Schwierigkeiten. Plötzlich waren besondere Wünsche bezüglich spezieller Ersatzteile nicht mehr erfüllbar.
Die Schnellfrachter hatten die extrem lange Luke 4 als Doppelluke mit je zwei Zwischendecks, alle Lukendeckel hydraulisch bedienbar und jeweils nach vorn und achtern zu öffnen. Insgesamt also zwölf hydraulische Bedienventile, alle zugehörigen Hydraulikleitungen an Steuerbord-Seite zusammen- und ablaufend an einen Hydraulik-Fahrstand. Einige wenige dieser Leitungen über Deck waren schon wegen erheblicher Korrosion vom Eisbär gewechselt worden. Es gab folgerichtig einen Reparaturpunkt, die noch verbliebenen Hydraulikleitungen zu erneuern, um diese Arbeiten nicht unterwegs machen zu müssen. Nach der ersten Besichtigung wurden wir informiert, dass diese Arbeit nicht ausgeführt werden könne. Es gäbe keine Hydraulikspezialisten im Reparaturbereich. Da es uns erlaubt war, sich in der Werft frei umzusehen, wovon rege Gebrauch gemacht wurde, fanden wir unter anderem

eine sehr gute Hydraulikwerkstatt, die aber offensichtlich zum Schiffsneubau gehörte. So kam uns die Idee, mit dem Direktor zu reden, um vielleicht diese für unseren Fahrstand zu nutzen. Um es einfacher zu machen, schlugen wir vor, den gesamten Fahrstand an Deck zu lösen und als komplette Einheit in die Werkstatt zu bringen. Dann ein Hydraulikrohr nach dem anderen zu wechseln, um keine Probleme mit den verschiedenen Anschlüssen an Deck entsprechend der Vielzahl der Lukenoperationen zu generieren. Dieser Vorschlag versprach Erfolg und nach einigen Diskussionen mit dem Neubau wurde dieser Auftrag angenommen, sehr zu unserer Freude.
Am nächsten Tag erfolgte der Abbau des gesamten Fahrstandes wie besprochen und der Transport in die Werkstatt. Doch schon einen Tag später gab es ein böses Erwachen. Der gesamte Fahrstand war in der Werkstatt komplett zerlegt worden, einschließlich der Hydraulikventile, und lag auf einem Haufen so vor sich hin. Wer und wie sollte diese doch sehr komplexe Einheit von Grund auf wieder hergestellt werden ohne Zeichnung oder Markierungen für die einzelnen Rohre bzw. Teile überhaupt. Es folgten Tage unter Anspannung, da ja gerade diese Luke beim weiteren Einsatz des Schiffes dringend gebraucht wurde.
Schließlich hatte der besagte Direktor einen Spezialisten ausfindig gemacht, einen sogenannten Systemtechniker, der dieses Problem lösen sollte. Nach eingehendem Studium der Örtlichkeiten und der meterlangen Hydraulikpläne begannen die Arbeiten an der Wiederherstellung des Fahrstandes. Eines Tages kam er wieder als komplette Einheit an Bord, wo noch tagelang experimentiert wurde, bis dann endlich, sozusagen auf den letzten Drücker, alle Luken wieder in gewohnter Manier bedient werden konnten.

Dockarbeiten sind ja das Hauptaugenmerk während einer Werftzeit. Nicht nur die Instandhaltung des Unterwasseranstriches, sondern auch Arbeiten an der Propelleranlage, an den Armaturen im Unterwasserbereich und Stahlarbeiten waren zu erledigen.
Das Sandstrahlen der Außenhaut erfolgte mit einem schwarzen Grit, in sehr guter Qualität für den weiteren Farbaufbau. Nach dem Strahlen wurde der im Dock befindliche Grit von der Dockmannschaft mittels Wasser einfach in den Fluss gespült, was sehr schnell und ohne Staubbelästigung vor sich ging. Dazu sei bemerkt, die Werft und damit das Dock lagen an dem Innenbogen des Huangphu Flusses, was auch vom natürlichen Strömungsverhalten gerade an dieser Seite zu intensiveren Ablagerungen auf dem Grunde führte.
Jedenfalls war das Ausdocken angesagt und vorbereitet, zumindest von unserer Seite, als plötzlich bekannt wurde, das Ausdocken wäre vorläufig nicht möglich wegen des zu geringen Wasserstandes unter dem Dock. Wir dachten zuerst an eine Verzögerung von ein paar Stunden, vielleicht eines Tages, wurden aber bald informiert, es könne länger dauern, was immer eine solch konkrete Zeitangabe bedeuten konnte.
Da nicht nur der Reparaturleitung der Werft, sondern speziell auch uns die Zeit davon lief, gab es wieder viele Diskussionen, was zu tun sei. Es musste so schnell wie möglich ausgedockt werden, um die nachfolgenden Zeitpläne einzuhalten.
So kam schließlich Bewegung in die ganze Sache und der Dockingenieur versprach umgehende Aktion, Ausdocken morgen früh. Auf unsere Frage, wie er es denn machen wolle, da ja nichts rund ums Dock geschehen war, sagte er verschmitzt: „Wir docken im Fluss aus, da ist es tief genug." Für uns ein recht fragwürdiges Unterfangen, das riesige Dock in den Fluss zu bugsieren und dann ausdocken bei dem sehr hohen Schiffsverkehr während dieser Zeit auf dem Fluss, viele größere Schiffe und unzählige kleinere Einheiten. Das wäre alles kein Problem, die Werft würde es schon machen. Da die Maschinenanlage ja ohnehin noch nicht klar sei, solle man sich seitens des Schiffes zurückhalten und zusehen, wie dies abläuft.

Am nächsten Morgen machten zwei riesige Hafenschlepper mit Voith-Schneider-Propellerantrieben am Dock fest. Die Werftleute lösten mit Hilfe der Dock- und Uferkräne die sehr schweren und unhandlichen Klammern an den im Fluss befindlichen über einen Meter dicken Dalben, und die beiden Schlepper bugsierten das Dock samt Schiff mit erheblichem Lärm der Typhone in Richtung Flussmitte, um andere aus- und einlaufende Schiffe wie auch Fähren in Querrichtung und sonstige Boote und Bargen zu warnen und auf das ungewöhnliche Manöver aufmerksam zu machen.
Im Fluss hielten die Schlepper das Dock etwa in feststehender Position. Das Dock wurde geflutet bis endlich unser Schiff aufschwamm, von zwei weiteren Schleppern übernommen und zurück an die Werftpier bugsiert wurde, wie auch das Dock wieder in alter Position festmachte.

Jede Werftzeit geht einmal zu Ende, alle wesentlichen Arbeiten waren erledigt und von der Klasse wie von unserer Besatzung akzeptiert. Durch die umfangreichen Reparaturen an der Hauptmaschine, an der Propellerwellen-Abdichtung und an allen Hilfsanlagen war eine Probefahrt vorgesehen. Da auch das Jahresende näher rückte, waren wir uns schnell einig, diese Probefahrt noch vor Jahresende abzuschließen, auch um die vertraglich vereinbarte Liegezeit einzuhalten.
So fand etwa eine Woche vor Jahresende die Beratung zur Spezifizierung des Probefahrtprogramms statt, um alle Anlagen zu testen und die Forderungen der Klassifikation wie auch unserer Seite zu erfüllen. Der technische Teil war dabei kein Problem. Alle drei Seiten, die Klasse, die Werft und unsere Ingenieure und Offiziere wussten aus Erfahrung über solche Abläufe. Schwieriger wurde es schon mit den allgemeinen Bedingungen. Wir erwarteten etwa zehn bis zwölf Werftleute, drei Klassevertreter als zusätzliches Bordpersonal für diese Probefahrt, was auch so den üblichen Gepflogenheiten entsprach. Aber eben nicht dem normalen Ablauf der Shanghai Werft. Auf unsere Frage hin wurde erklärt, etwa 40 (ja, vierzig) Werftleute würden Teilnehmer der Probefahrt sein.
Der Kapitän brachte natürlich sofort und berechtigt Bedenken vor. Keine ausreichenden Rettungsmittel, keine Kammern als Unterkunft und man könne nicht verlangen, dass irgendein Teilnehmer im Laderaum kampieren solle.
Die Werft war offensichtlich darauf vorbereitet und hatte sofort eine Begründung parat. Dies wären alles keine Schwierigkeiten, man würde ausreichend zusätzliche Rettungsinseln an Bord liefern und entsprechend vorbereitete Container an Bord installieren als Wohn-, Schlaf- und Essensräume, wie auch eine eigene Küche dabei sein werde. Auch die Behörden seien schon informiert, um ein entsprechendes Zeugnis für diesen Sonderfall auszustellen.
Wie wir später erfuhren, war dies in der Werft so üblich, soviel wie möglich Arbeiter auf Probefahrt mitzunehmen. Gewissermaßen als Auszeichnung, mal zwei, drei Tage wenig zu tun, viel schlafen, gutes Essen und extra Bezahlung. Die mitgeführte Küche der Werft wurde übrigens auch sehr von unserer Besatzung geschätzt, echtes chinesisches Essen, dazu Jahresende mit dem Liegen vor Anker.
So war alles bereit, aber es mussten immer noch einige kleinere Schweißarbeiten an den Lukendeckeln ausgeführt werden. Die sollten während des Versegelns zur offenen See passieren. So fuhren wir am 29. Dezember gegen Mittag von der Werft ab, den Huangphu abwärts in Richtung Jangtsekiang-Fluss, wo dann das Kompensieren ausgeführt wurde, ehe wir die Ostchinesische See erreichten und endlich mit den Erprobungen beginnen konnten. Schon kurz nach Ablaufen wurden wir von den Behörden über UKW aufgefordert, die Schweißarbeiten an Deck einzustellen, um nicht den Schiffsverkehr durch unbekannte Signalblitze zu gefährden. Diese Arbeiten mussten dann eben später gemacht werden.

Die Probefahrt selbst lief nach dem abgestimmten Programm ohne weitere besondere Vorkommnisse ab bis hin zu dem einstündigen Testlauf der Hauptmaschine mit 100 Prozent Leistung, um damit nicht nur die HM selbst, sondern auch alle zugehörigen Hilfsanlagen in voller Leistungsfunktion zu testen.
Es war für den Verfasser ein sehr beeindruckendes Erlebnis, mit 21.000 kW in Ballast durch die Ostchinesische See zu kacheln. Er war ständig unterwegs von der Brücke zum Maschinenraum bis hin zur inneren Propellerwellen-Abdichtung, von der Back zum Heck, um dieses einmalige Erlebnis voll auszukosten. Da dies in der Nacht stattfand, störte auch kein Beobachter, da nur die minimal notwendigen Wachgänger ihren Dienst taten, neben den Klassevertretern, den verantwortlichen Werftleuten und natürlich unserem Chiefingenieur.
Am Morgen des 31. Dezember war dann alles soweit und so gut erprobt und akzeptiert, sodass die Werft den Lotsen zum Einlaufen anrufen sollte, um noch vor dem Abend in der Werft festzumachen, um dann ins neue Jahr hinein zu feiern, dachten wir so.
Da bis zum Mittag noch keine Verbindung hergestellt werden konnte, bekamen wir Bedenken bezüglich unseres Zeitplanes und fragten die Werft, unseren Direktor, was ist denn nun, warum kommt kein Lotse. Da gestand die Werft, sie hätten in aller Aufregung zur Probefahrtsvorbereitung vergessen, beim Auslaufen den Lotsen ein würdiges Geschenk zu überreichen mit dem Hinweis, dass wir noch am 31. Dezember hätten einlaufen wollen. So seien wir in der normalen Reihe der geplanten Schiffsanläufe und könnten erst am 1. Januar berücksichtigt werden.
So verbrachten wir den Jahreswechsel gewissermaßen auf hoher See, aber vor Anker und unsere Planung, alle Arbeiten vor Jahresende zu erledigen, war hinfällig. Nach den Jahresend- und Jahresanfangsfeierlichkeiten wurden dann endlich alle Restpunkte abgeschlossen und unser Schiff konnte für weitere Jahre sicher Ladung transportieren.

Das war also China oder besser Shanghai in der zweiten Hälfte der 80er-Jahre. Etwa während dieses Zeitraumes fand auch ein Besuch des Staatsratsvorsitzenden der DDR in Shanghai statt. Bei einem gemeinsamen Empfang hatte dann wohl der Oberbürgermeister von Shanghai den Vergleich angestellt, sie hätten ja beide etwas gemeinsam, nämlich für etwa je 16 Millionen Menschen verantwortlich zu sein. Was Genossen Honecker offensichtlich nicht gefiel, mit einem Bürgermeister verglichen zu werden. Wobei der Verfasser davon ausgeht, es gab sicher in Shanghai wesentlich mehr Probleme mit 16 Millionen Chinesen als mit 16 Millionen mehr oder weniger disziplinierten DDR-Bürger. Man muss dazu beide Seiten etwas kennen, um dies zu verstehen.
Etwa Mitte der Neunziger war der Verfasser nochmals in Shanghai, in der Shanghai Werft neben anderen Werften in Dalian, Wuhan, Guangzhou und Nanjing, und konnte schon weitgehende Veränderungen feststellen was so das normale Leben in China betraf, speziell in Shanghai, wo wir schon des Abends in Bars eingeladen wurden mit sehr vielen weiblichen Jugendlichen, die ständig vorgaben, nur Englisch lernen zu wollen.
Ab 2000 war dann der Verfasser für fünf Jahre als Klassifikationsvertreter des Germanischen Lloyd (GL) in der Nanjing Schiffswerft tätig. Auch hier gab es innerhalb dieser Zeitspanne sehr beeindruckende Entwicklungen und Veränderungen. Zu Beginn wurden Containerschiffe mit etwa 500 TEU gebaut bzw. solche von weiter flussaufwärts liegenden Werften fertiggestellt. Schon kurze Zeit später war diese Werft dann in der Lage Containerschiffe mit 1500 TEU am Fließband auf einer besonderen Helling abzuliefern, Spezialschiffe (50.000 Tonnen Öltanker), wie auch Semicontainerschiffe mit spezieller Ausrüstung für Spezialtransporte mit 300 t Schwergutgeschirr und Bordkränen mit bis zu 40 t Tragkraft entsprechend den Wünschen der Reeder an diese zu übergeben.

Die Stadt Nanjing verwandelte sich ebenfalls in diesen fünf Jahren von einer recht finsteren, unfreundlichen und verbauten Stadt mittlerer Größe (5 Mio. Einwohner) zu einer sehr offenen Stadt mit breiten Straßen, vielen Neubauten, mit einem sagen wir mal internationalen Flair. Sie ist inzwischen ein sehr beliebtes Urlaubsziel in Ostasien geworden.
Um China nur etwas zu verstehen, zu begreifen, was dort in den letzten Jahrzehnten entstanden ist und was sich weiterhin entwickeln wird, da muss man schon mal dort gewesen sein, nicht nur als Tourist.

Pierre Pawlowsky

Der verhinderte Untergang des MS QUEDLINBURG in Saigon

Als Maschinen-Assistent gemustert, befand ich mich 1989 als Mitglied einer der damals üblichen Ablöserbesatzungen mit dem MS QUEDLINBUG unter Kapitän Karl-Heinz Timmel auf einer der sehr beliebten Werftreisen nach Saigon, dem heutigen Ho Chi Minh City (HCMC), unterwegs.
Folgendes ist uns dort widerfahren, und wahrhaftig, es ist kein Seemannsgarn, sondern so hat es sich tatsächlich zugetragen.

Wir liefen im Verlaufe der Reise die üblichen Häfen in Westeuropa, Kambodscha, Malaysia, Singapur, Vietnam und den besagten Hafen HCMC an. Unser Schiff lag dort in einem Schwimmdock der Bason-Werft, einer Militärwerft. Wir durften an Land, mussten allerdings spätestens um 22 Uhr wieder an Bord sein. So begab ich mich an einem der Abende mit Vollmatrosen Andreas „Preußi" Preuß an Land, um uns bei der reedereibekannten „Katja" ein paar leckere Lua Moi mit Ananassaft zu genehmigen.
Mit Katja führten wir gerne angeregte Unterhaltungen oder halfen ihr gelegentlich ein wenig aus. Wenn sich der kleine Hunger zwischendurch bemerkbar machte, besorgten wir uns ein leckeres Baguette beim fliegenden Händler.
An diesem Abend aber wollten wir etwas zeitiger zurück zum Schiff. Es kann nur die Vorsehung einer höheren Macht gewesen sein, die uns dazu veranlasste. So begaben wir uns früher als üblich hin zur Werft. An der Pforte wurden wir etwas erstaunt angeschaut, da man es von uns nicht gewohnt war, dass wir so zeitig an Bord zurückkehrten.
Als wir dann das Trockendock betreten wollten, um an Bord zu kommen, stellten wir eine sich anbahnende Katastrophe fest. Das Dock stand unter Wasser und unser Schiff lag damit nicht mehr auf dem Trockenen. Anhand der herumstehenden Baugerüste von den Entrostungsarbeiten erkannten wir am Wasserstand, dass wir zu Fuß noch durchkommen könnten. Wir entledigten uns unserer Klamotten und begaben uns leicht alkoholisiert und nur in Unterwäsche ins Dock. Durch dieses bahnte sich der fröhlich vor sich hin plätschernde Saigon River seinen Weg. Das Ganze war in Halbdunkel für uns durchaus nicht ungefährlich, es trieben viele Gegenstände im Fluss und somit bestand für uns auch eine gewisse Unfallgefahr. Letztlich kamen wir gut bis zur Gangway, sahen aber niemanden von der Crew. Allerdings wussten wir, dass verschiedene Wachleute durchaus eingeteilt worden waren und sich der Kapitän an Bord befand.
Diesen suchten wir sofort auf. Er wird sich bei unserem Anblick gedacht haben, um Gottes Willen, die Zwei schon wieder! Und warum sehen die eigentlich so erbärmlich aus? Unser Anblick muss tatsächlich etwas sehr eigenartig gewesen sein. Leicht angetrunken, halbnackt



MS QUEDLINGBURG ankert vor Singapore (08/1989)

und mit den Schmutzablagerungen des Flusses am Körper sahen wir bestimmt aus wie zwei begossene Pudel. Wir wiesen den Kapitän darauf hin, dass das Trockendock unter Wasser stehe und es bis zum ersten ausgebauten Seewasserventil im Maschinenraum nur noch etwa anderthalb Meter wären. Er solle doch mal gucken, ob jemand von der Werft zu erreichen sei. Diesem Wunsch nachkommend griff der Kapitän umgehend zum Werfttelefon, um die Havarie schnellstmöglich beheben zu lassen. Dies ist dann auch geschehen und somit konnte eine größere Katastrophe verhindert werden.
Später erfuhren wir, dass es sich bei der Ursache der Havarie um einen Stromausfall gehandelt hat, der in Vietnam nicht ungewöhnlich war. Dadurch lösten sich die Motorbremsen der Dockwinden und somit auch die Stahlketten, die das Dock halten sollten, welche die Dockplattform mit unserer QUEDLINBURG zum Absenken brachten. Der Schaden wurde noch in der Nacht behoben. Somit konnte die Frühschicht trockenen Fußes ihren Arbeitsplatz erreichen. Morgens teilte uns der allgegenwärtige, umtriebige „Music-Man" mit, dass wir nicht das erste Schiff waren, dem ein solches Malheur passiert ist.

Rückblickend sehe ich dieses Erlebnis heute mit einem lachenden und einem weinenden Auge. Hätten wir den Wassereinbruch ins Dock nicht rechtzeitig bemerkt, hätte der Maschinenraum geflutet werden können, was nicht mehr lustig gewesen wäre. Andererseits kann ich, natürlich mit einem kleinen Augenzwinkern, der Geschichte durch unser merkwürdiges Erscheinungsbild immer noch etwas Heiteres abgewinnen.
2018 besuchte ich Ho Chi Minh City als Tourist. Sehr viel hatte sich in der Stadt verändert. So habe ich keine Katja mehr vorgefunden. Die große Straße wurde zu einem Boulevard ausgebaut mit vielen exquisiten Einkaufsläden. In einem Reisebüro erkundigte ich mich bei einer Mitarbeiterin, was aus der Bason-Werft geworden sei. Da zufälligerweise ihr Mann dort früher tätig war, wusste sie, dass die Werft nicht mehr existiert und an deren Stelle ein Wohngebiet entstanden ist.

Lothar Pantermöller

Besuch der DDR-Botschaft in Hanoi

Am 27. Januar 1989 hatte das MS BLANKENBURG unter Führung von Kapitän Gerhard Strübing den Rostocker Überseehafen mit Kurs auf Vietnam verlassen.
Fünf Wochen später, am 2. März, trafen wir um 12 Uhr auf der Außenreede von Haiphong ein. Haiphong liegt an einem Fluss mit dem klingenden Namen Cua Nam Trieu. Er führt gelbliches Wasser wie viele andere Flüsse und ist den Gezeiten unterlegen. Bevor die Fotoapparate von den Wachposten eingeschlossen wurden, konnte ich Dschunken fotografieren. Sie schoben sich durch einen engen Kanal an der Insel Ha Nam vorbei und es war erstaunlich, dass sie gegen den Strom vorwärts kamen, obwohl kein Windzug zu spüren war. Weit im Hintergrund ließen sich die Berge der großen Insel Cat Ba erkennen, um sie herum kleine, wie von einem Riesen in einer Laune ins Wasser geworfene Hügel oder besser gesagt Erdkrümel, die steil aufragten.
Am Folgetag bekamen wir Liegeplatz 6 gegenüber dem Interclub und der Kneipe, die im DSR-Seemannsjargon „Antonio" nach einem früheren Kneiper genannt wurde. Achteraus lag die GEORG HANDKE, voraus ein Russe. Wir hatten nur 154 Meter Platz und es sah alles sehr eng aus. Um 6.15 Uhr waren wir mit der Backbord-Seite fest. Wir hatten unsere letzte Leine auf dem Poller belegt, als sich die HANDKE auf uns zubewegte. Wie wir abends erfuhren, war ein Russe achtern auf die HANDKE gebrummt.
Einige Tage später wurde ein Teil der Besatzung von unserer Botschaft zu einem Besuch nach Hanoi eingeladen. Wir wurden um 6 Uhr geweckt, um 6.30 Uhr sollte der Bus am Hafentor abfahren. Die Seefahrtsbücher wurden in einem Gebäude neben dem Hafentor eingesammelt. Dazu musste erst einer der „Dongies" – unser Chief nannte sie so – geweckt werden. Der Bus kam pünktlich, ein Toyota mit Klimaanlage. Der Verkehr war im Vergleich zu daheim nicht dicht, aber bei uns halten sich auch alle an die Straßenverkehrsordnung, hier nicht! Es befanden sich zwar fast nur Fahrräder unterwegs, aber die so wie es ihnen gerade in den Sinn kam. Nicht verwunderlich, dass wir öfter bei besonderen Verkehrssituationen, die wir hautnah durch die Frontscheibe verfolgen konnten, die Luft anhielten. Unser vietnamesischer Busfahrer – ich sah sein Gesicht öfter im Rückspiegel – freute sich, wenn wir vor Schreck laut aufschrieen. Die Leute müssen mit einem besonderen Phlegma ausgerüstet sein, ganz zu schweigen von dem der LKW-Fahrer, die sich öfter fast Schnauze an Schnauze mit ihren Fahrzeugen begegneten. Wir machten unwillkürlich die Augen zu.
Plötzlich kreuzte eine Prozession die Straße. Viele Menschen, sodass wir gezwungen waren anzuhalten – eine Beerdigung. Frau „Chief Mate" wusste zu berichten, dass man in Vietnam



MS BLANKENBURG - Werftfoto



MS BLANKENBURG auslaufend Warnemünde

die Verwandten im besten Platz des Reisackers beerdigt. Zwar sei die heutige Regierung dagegen, aber man halte sich nicht daran. Wenn nur Knochen nach einiger Zeit noch übrig sind, werden sie ausgegraben und in Schüsseln und Töpfen des Hauses verstaut. So habe es ihr die Frau des Reedereivertreters, Frau Kaufmann, erzählt.

Um 8.30 Uhr trafen wir in Hanoi ein. Der Fahrer musste unterwegs dreimal Halt machen. Sein Kraftstofffilter war verstopft. Er wusch ihn mit Pfützenwasser aus. In der Botschaft wurden wir vom Ersten Botschaftssekretär und mit einem Frühstück begrüßt. Um nicht jedem die Hand schütteln zu müssen, klopfte er mit den Knöcheln leger auf die Tischplatte. Im plötzlichen Erkennen drückte er mir die Hand, wusste aber anscheinend nicht mein Gesicht unterzubringen. Wir waren uns das erste Mal in Haiphong auf der MAGDEBURG im Mai 1986 begegnet, als er auf unser Schiff kam. Irgendjemand hatte Geburtstag und wir feierten in der Mannschaftsmesse. Er gesellte sich mit dem Alten und dem Polit dazu. Durch seine lustige und lockere Erzählweise integrierten wir ihn sehr schnell in unseren Kreis. Man hatte ihn damals im Hospital untergebracht. Er muss wohl den Lichtschalter mit dem Heizungsschalter verwechselt haben. Am nächsten Morgen maß das Thermometer schlappe 40 Grad Celsius in der Bude und er war in Schweiß gebadet.

Mit ihm – wir saßen in einem, mit dunklem Holz getäfelten Speiseraum im Keller der Botschaft –, war ein kleiner Vietnamese gekommen, der Deutsch sprach und Genosse Scho genannt wurde. Er machte mit uns eine Führung durch die Stadt. Angefangen wurde – wie könnte es anders sein – im Ho-Chi-Minh-Mausoleum. Uns wurde zur Einstimmung vorher ein nichtssagender Film über Onkel Ho gezeigt, der im ersten Teil einige Erklärungen über die Geschichte des Landes nach 1945 und den Bau des Mausoleums lieferte und im Rest darum bemüht war, die Gestalt des Genossen Ho mit einem Glorienschein zu umgeben.

Dann durften wir uns in Reihe zu je zwei Personen aufstellen und wurden über den Vorplatz und durch das Mausoleum, vorbei am schlafenden Ho, geführt. Danach führte der Weg vorbei an extra für Ho gepflanzten Bäumen und Buschgruppen zum Gebäude des ehemaligen französischen Oberkommandierenden in Indochina, einem Schinkel nachempfundenen Bau der Jahrhundertwende. Jedenfalls betonte Scho, dass ihn ein Deutscher entworfen hatte.

Erneut wurde auf die Bescheidenheit von Ho aufmerksam gemacht, der dieses Gebäude nicht allein bewohnen wollte. Man hatte ihm nicht weit davon entfernt ein Holzhaus mit nur einem Stockwerk an einem kleinen Teich gebaut. An dem durften wir ein paar fett gefütterten



Die Besatzung vom MS „Blankenburg" stellt sich dem Fotografen.
Foto: Fotozirkel MS „Blankenburg"

aus „Voll Voraus"



Die Besatzung beim gemeinsamen Subbotnik. Erlös und Stunden werden im Haushaltsbuch festgehalten.



Höhepunkte im Bordleben. Die Besatzung beim Grill- und Räucherabend.

aus „Voll Voraus" (06/1982)

Fischen Futter zuwerfen, damit sie noch fetter wurden. Nicht weit hinter dem Mausoleum stand eine Pagode. Weil sie nur auf einer Säule – einem abgesägten Baum steht –, „Baumpagode" genannt. Dahinter ließ sich der Turmdrehkran eines monumentalen Bauwerkes im Rohbau erkennen. Auf Befragen wurde uns erzählt, dass dies ein Ho-Chi-Minh-Museum wird. Dazu eine Meinung zu äußern, ist wohl müßig. Rundherum fielen die Häuser fast zusammen und hier wurde ein Gebäude hochgezogen, in dem nur das Leben eines einzelnen Menschen gewürdigt werden soll. Mit dem Geld hätte man einigen tausend Anderen helfen können.

Schließlich bestiegen wir wieder unseren Bus und besuchten ein Hotel, das an einem See mit dem Namen Ho Tay lag. Es wurde von Kubanern gebaut, und wir wunderten uns, dass die so etwas können. Auf dem Weg dorthin, an einem anderen See, erinnerte ein Denkmal an den Absturz eines amerikanischen Piloten. Er überlebte, soll heute Abgeordneter in den Staaten sein und inzwischen die Republik besucht haben, um sich mit dem Piloten zu treffen, der ihn heruntergeholt hatte. Das Hotel hieß Thong Loi und ist auf Säulen in den See gebaut worden.

In einer Pagode im Inneren der Stadt zeigte uns Genosse Scho einen Buddha aus Bronze mit einem Gesamtgewicht von vier Tonnen. Er soll einst der Schutzheilige der Stadt gewesen sein und ist vor 400 Jahren auf seinen Thron gesetzt worden.
Pünktlich um 12.45 Uhr befanden wir uns wieder in der Botschaft an der Duong Bien Phu Road. Im Speiseraum saßen etwa 20 Kinder und aßen sehr geschickt mit Stäbchen. In ihrer Mitte saß ein kleiner Schwarzhaariger. Er war letztens mit Familie Kaufmann auf unserem Dampfer gewesen. Seine Eltern sollen in Hanoi die Interflug vertreten haben. Er organisierte, damit die Kinder nicht jeden Einzelnen von uns begrüßen mussten, ein gemeinsames „Mahlzeit" im Chor. Wir bekamen vietnamesisches Essen vom deutschen Botschaftskoch namens Kneipp. Es schmeckte hervorragend.
Nach dem Essen fuhren wir noch für zwei Stunden Shopping in die Stadt zu den Markhallen in der Straße Bieh Liet am See Ho Hoan Kein. Die Preise waren erschwinglich. Es gab alles und sicher hätte man hier besser einkaufen können als in manchen Kaufhäusern in Singapur, wenn die Kleidungsstücke meiner europäischen Übergröße entsprochen hätten. Für eine Elfenbeinschnitzerei wollte die Verkäuferin allerdings 600.000 Dong haben oder umgerechnet 120 US-Dollar.
Zum Abschluss unseres Besuchs gab es um 14.30 Uhr noch Kaffee in der Botschaft. Dann traten wir die Heimreise an, natürlich nicht ohne uns vorher herzlich zu verabschieden. Auf dem Hof traf ich einen Mitarbeiter der Botschaft, den ich letztens schon auf unserem Dampfer gesehen hatte und der wohl für den Fuhrpark zuständig war. Während eines kurzen Gesprächs fragte ich ihn, ob er die Dong genau auf die gleiche Art erwerbe wie wir. Er erzählte, dass er 2,5 Millionen Dong ausgezahlt bekomme. „Nach jeder Dong-Abwertung müssen wir in Berlin die Erhöhung beantragen. Das dauert dann zwei Monate bis die durch ist und dann ist die nächste Abwertung nicht mehr weit." Der Benzinpreis lag so bei 3,90 Mark pro Liter in diesem Monat.
Die Rücktour ging schneller als hinzu vonstatten, der Bus brauchte nicht so oft stoppen. Schon am Morgen hatten wir Mädchen an den Feldrainen beobachtet, die mit Tonkrügen Wasser auf die Felder schöpften. Dieselben Mädchen standen auch am Nachmittag noch bei derselben Arbeit dort. Wieviel Ausdauer hat man in diesem Land?
Wir kamen zum Feierabendverkehr in Haiphong an und brauchten 20 Minuten durch die Stadt. Um 17.10 Uhr trafen wir wieder auf unserem Schiff ein.

Kurt-Werner Langer

Solidarität

Mit diesem Wort wird Hilfs- und Opferbereitschaft und gegenseitige Hilfe ausgedrückt, oft im Mund geführt, aber Reden darüber bewirken meist tatsächlich wenig. Ob es bei manchen Aktionen wirklich immer Solidarität gewesen ist oder eher egoistisches Handeln? Hier sei über die Solidarität unter Seeleuten berichtet, wo dieses Wort noch galt.
Im Februar 1976 lag das MS ERNST SCHNELLER der Deutschen Seereederei auf der Reede von Damman (oder Dammam – Saudi-Arabien) und wartete auf einen freien Liegeplatz im Hafen. Das Schiff fuhr während dieser Zeit in der Relation Adria-Persischer Golf. Die Tage auf Reede boten sich an, gewisse Malarbeiten an den Ladeeinrichtungen durchzuführen. Die hohen Temperaturen während der Sommermonate standen erst noch bevor. Das Thermometer steigt dann schnell über die 40 Grad Celsius an und die Luftfeuchtigkeit liegt bei 80 bis 90 Prozent. Auch unter den während dieser Reedezeit herrschenden Bedingungen konnten nur über einen relativ kurzen Zeitraum Malerarbeiten ausgeführt werden. So nutzte

der Bootsmann die knappe Zeit zur Vorbereitung weiterer Arbeiten. Eigentlich noch in der verlängerten Mittagspause, wir hatten Tropenarbeitszeit über sechs Stunden täglich, ließ er es sich nicht nehmen, am Kranausleger entsprechende Arbeiten durchzuführen. Die machte er alleine, ohne eine Hilfsperson bzw. einen Sicherheitsmann. Die Leiter, auf welcher er stand, rutschte weg, und er stürzte auf die Luke.

Kurz vor 15 Uhr kam ich aus meiner Kammer, als plötzlich der Bootsmann an mir vorüberlief und klagte, er brauche dringend Hilfe. Dann sah ich das Malheur. Er hielt seinen linken Arm fest an den Körper gepresst und aus dem Unterarm schaute ein Stück Knochen heraus.



Er lief zum Hospital. Zum Glück befanden sich dort gerade der II. Nautische Offizier und der Chief. Die Brücke wurde sofort verständigt, und der Kapitän begab sich umgehend ins Hospital. Der sah sich die Verletzung an und nun wurde beraten, was wohl zu unternehmen sei. Die erste Wundversorgung wurde eingeleitet und Schmerzmittel verabreicht. Von der Brücke aus wurde versucht, auf dem UKW-Kanal 16 nach einem Arzt zu rufen, aber leider hörte das belanglose Gequatsche auf der Notruffrequenz nicht auf. Bis auf einmal ein Seemann von einem anderen Schiff laut ins UKW dazwischenrief: „Dieses ist ein Notfall und wir brauchen einen Arzt!" Hiernach kehrte sofort Ruhe auf dieser Frequenz ein.

Auf der Reede lagen mehrere Schiffe, darunter auch eines aus der Sowjetunion mit einem Arzt an Bord. Dessen Schiffsführung erklärte sich sofort bereit, ihr Rettungsboot auszusetzen und bei uns längsseits zu kommen. Zu dieser Zeit war das Aussetzen von Booten vor Damman verboten und auf Zuwiderhandlung standen hohe Strafen. Die Saudis hatten



ihre eigenen Gesetze, und besonders für „Kommunisten" war der Landgang oder ähnliches besonderen Bedingungen unterworfen. Trotz der drohenden Sanktionen setzten die sowjetischen Seeleute ihr Boot aus und kamen zur ERNST SCHNELLER. Hier wurde alles Notwendige veranlasst, um sie an Bord zu nehmen. Der Arzt untersuchte den Bootsmann eingehend und meinte, wenn er ein Röntgengerät zur Verfügung hätte, könne er den Bruch operieren. Aber leider befand sich weder bei uns, noch auf einem der anderen Schiffe ein solches Gerät an Bord. Also musste der Bootsmann an Land gebracht werden, um dort ärztliche Hilfe zu bekommen. Wir machten unser Motorrettungsboot klar und schafften den ruhiggestellten Verunfallten ins Boot. Die Fahrt führte in den Hafen von Damman. Was nun? Hier begann das oben beschriebene Dilemma erneut: Kommunisten bringen einen Kranken, aber der Landgang ist nicht angemeldet. Zum Glück lag ein Hansa-Liner, MS STEINFELS, im Hafen. Hier ging unser Rettungsboot längsseits. Ein anderer glücklicher Umstand ergab sich daraus, dass Leute aus dessen Besatzung gerade außenbords vom Floß aus die Bordwand malten. So wurde der Verletzte auf das Floß gelegt und ganz langsam an Deck gehievt. Anschließend bemühte sich die Schiffsleitung des Hansa-Dampfers intensiv über den Vormann der Stauerei, einen Krankenwagen für eine Fahrt ins Krankenhaus zu ordern. Nach langer Zeit und mit vielen Anstrengungen klappte es und unser Bootsmann konnte ärztlich versorgt werden. Nachdem die Wunde versorgt worden war, kehrte er wieder zurück zu uns an Bord. Es gab keinen Weg, dass der Bootsmann auf Grund seiner Verletzung längere Zeit im Krankenhaus hätte bleiben dürfen oder die Heimreise antreten können. Stattdessen bekam er jede Menge Tabletten und Verhaltenshinweise mit auf den Weg. Der Bruch war eingegipst worden und die offene Wunde konnte von außen versorgt werden. Nach Ablaufen Damman ging das Schiff nach Basrah. Von dort trat unser Bootsmann unverzüglich die Heimreise an. Leider musste seine mitreisende Ehefrau ebenfalls mit nach Hause reisen. Dabei hatten sich beide doch so sehr über die gemeinsame Zeit an Bord und an Land gefreut. Die Wunde verheilte gut. Er ist später noch viele Jahre auf der ERNST SCHNELLER gefahren.
An diesem Beispiel soll aufgezeigt werden, dass sich Seeleute über manche eventuelle Meinungsverschiedenheiten und über den damals proklamierten sogenannten „Klassenstandpunkte" hinweg im Ernstfall immer halfen bzw. für einander da waren und noch immer sind. Es wird auch auf dem Hansa-Liner bestimmt Ärger mit den Behörden gegeben haben, da es sich um einen eindeutigen Verstoß gegen die Landesgesetze gehandelt hat. An diesem speziellen Fall lässt sich echte gelebte Solidarität erkennen, die nicht nur ein Lippenbekenntnis ist. Eigentlich sollte sie nicht nur im Notfall unter uns Menschen gelten.



MS STEINFELS passiert Gravesend/Themse (1979)

Eugen Kozik

Todesfracht auf dem Meeresgrund

Dumpf dröhnten die Tritte des Tauchers über das glitschige Eisendeck, Schatten huschten an den Helmfenstern vorbei und blitzten für Sekunden in dem fadem Blau der grenzenlosen Weite auf.
An Luke III streiften seine Hände lappigweiche Gebilde wie hängende Wäsche. Sein Atem keuchte, und kriechend rang er mit der starken Strömung hinter der Kommandobrücke. Deutlich schimmerte vom Achterschiff der Kreuzpoller, aber bis dahin war noch ein weiter Weg. Verflucht, die Luft wurde knapp. „Mehr Luft", würgte seine belegte Stimme nach oben. Weiter schuftete er den Leitstropp zu dem Achterpoller. An der muschelbewachsenen Reling zog er sich mühsam Meter um Meter vorwärts. Er musste sich fest mit Armen und Beinen anklammern und wie eine Katze über den Dachfirst eines Hauses an Steuerbord entlangklettern. Endlich hatte er das Schanzkleid erreicht. Neben der gewaltigen Klüse legte er den Stropp um den Poller.
Erleichtert atmete er auf. Der Schweiß perlte salzig auf seine Lippen. „Ich bin da", rief er in die Muschel, „fiert die Achterleine weg!" Wenig später grummelte er in der Tiefe die Trosse an das Wrack, bedächtig klopfte sie an die Brückennock, schlängelte weiter über das Deck neben den ausgehakten Speigatts und polterte schließlich mit dem Auge gegen den Kreuzpoller. Die Verbindung zwischen dem Wrack und unserem Bergungsschlepper WISMAR war hergestellt. Wie eine Spinne lag er bäuchlings auf dem glasklaren Wasser. Vorn zeigten die Bugketten steif in die See, weiter ab hatten sich beide Anker in den Mergel festgekrallt.
Backbord und steuerbord steiften die Seitentrossen das Spinnnetz, und achtern griff die schwere Trosse wie ein gigantischer Fangarm eines Kraken um das Wrack. Wir lagen in idealer Arbeitsposition direkt über unserem Objekt. Die Ostsee rollte ihre lange Dünung über uns an den Heringsdorfer Strand. Sie war bleigrau und trügerisch. Wir kannten in wochenlanger Arbeit ihre furchtbaren Launen. Aber heute schien mir, lag sie hinterlistig auf Lauer, und wehe, wir machten irgendwo einen Fehler, dann schlug sie gierig zu. „Jungs", sagte ich, „es hängt was in der Luft. Wir müssen mächtig aufpassen." In der Ferne kroch an der Kimm eine Wolkenwand auf, die nichts Gutes verhieß. Vielleicht war sie auch harmlos. Wer wollte das immer genau wissen?
Der zweite Taucher verschwand in der Tiefe, und bald kratzten die Deckslautsprecher die kaum verständlichen Kommandos. Das war damals im Mai 1954. Ich kann mich gut an alle Einzelheiten erinnern.
Unser Spezialkommando hatte die Aufgabe, aus dem ehemaligen faschistischen Torpedobootversorger, der etwa acht Seemeilen vor Heringsdorf, kaum einen Steinwurf vom Hilfskreuzer ORION gesunken war, die Torpedos und einen Teil der Hochdruckverdichter zu bergen.
Wenn ich das heute in chronologischer Folge erzähle, klingt das zwar interessant, ja fast abenteuerlich. Aber uns standen die Sinne nicht danach. Torpedos aus dem Chaos eines gesunkenen Schiffes zu bergen, von denen keiner wusste, ob die Zündungen noch eingebaut waren, das kostet schon Nerven; wenn wir bei bewegter See die Todesfracht nach oben bugsierten oder mit dem Schneidbrenner die Bordwände auftrennten, wo eine lächerliche Bewegung die verstreut liegende Munition zum Detonieren bringen konnte. Ob wir uns immer der entsetzlichen Gefahren bewusst waren, weiß ich heute nicht mehr, aber dass der Krempel raus musste, und dass nur wir, die eigens dazu ausgebildeten Spezialisten, das bewerkstelligen konnten, das wussten wir nur zu gut. Also machten wir uns mit dem Galgenhumor tatendurstiger Männer an die Arbeit.

Der alte Zossen lag fast waagerecht vorn und mittschiffs bis an die Scheuerleisten im Sand. Achtern hatte die Strömung das Ruder und den Propeller freigekolkt. Dort, wo das Heck zum Kimmgang übergeht, klaffte ein mannhohes Leck. Die ursprüngliche Tonnage war schlecht auszumachen, weil die Sicht nur einen Teil des Wracks freigab. Am Vormast deuteten zwei lange schmale Schlitze auf die Torpedoluken hin, dann folgte eine Art Wintergarten, auf dem eine Zwillingsflak total bemoost den Feuerquallen als Raststätte diente. Dazwischen tummelten sich in den Sonnenkringeln neugierige Dorsche. Vor der Brücke lag Luke III. Die Abdeckung musste beim Untergang aufgeschwommen sein; denn verlassen ragte das Lukensüll und begrenzte die nachtschwarze Öffnung. Gleich hinter der Brücke folgten die Maschinenskylights. Hier teilte das wasserdichte Schott den Maschinenraum von Luke IV.
Und schließlich wies der geknickte Achtermast mit den kümmerlichen Heckaufbauten auf das Ende des Wracks. Hannes, der ältere erfahrene Haudegen, ertastete im Laderaum die „Lage", auf dem Süll stand Ede und hielt aufmerksam den Luftschlauch fest. Er war die Rückendeckung für unvorhergesehene Kalamitäten. Bullernd rollten halbrunde Luftblubber durch das Wasser. Ab und zu stoben ganze Muschelkolonien aus dem Raum und fielen dann wie Schneeflocken über das Wrack. Eine willkommende Beute für die lauernden Lippfische und Dorsche. Streng getrennt nach Alter und Rangordnung muffelten sie die Fleischfetzten auf.
In der wasserblauen Ferne hob sich dunstig die Brücke ab, und nur noch schemenhaft lugte der Achtermast gespenstisch als dunkler Schatten herüber. Aber backbord spießten Sonnenstrahlen den flimmernden Makrelenschwarm an, und das sparsame Licht zauberte einzigartige Farben auf die blinkenden Fischleiber.
Noch immer walmten dicke Schlickwolken aus dem Luk. Hannes fingerte unentwegt zwischen dem Gerümpel, das ihn wie ein Dickicht umgab. Er tastete weiter, und plötzlich fühlte er den kalten Stahl, und er rief nach oben: „Ich habe einen Torpedo!" Vorsichtig untersuchte er das Monstrum. Zuerst blockierte er mit einem Rohrende den Doppelpropeller, weil manchmal eine Restenergie die messerscharfen Flunken kurz in Bewegung setzt. Dann fummelte er sich bedächtig zum Kopf. Erschrocken zuckt seine Hand zurück. Auf dem Sprengkopf, der in der Regel 500 kg hochbrisanter Detonationsmasse enthält, thronte die „Abschusspistole". Höhnisch spreizte sie ihre vier geschwungenen Druckbügel, von denen einer die bestialische Detonation auslösen konnte. Das war erst der Anfang. Daneben lagen wie Bücklinge in der Kiste Dutzende Torpedos in Halterungen.
Hannes schluckte den Schreck bitter herunter. Jetzt hieß es aufpassen. Ein verkehrter Fußtritt und das Wrack flog mitsamt unserem Schlepper in die Luft. Durch die geborstenen Spanten fiel mattes Licht auf ein Bündel Lumpen. Umgestürzte Werkbänke, Rohre, Maschinenteile und anderes Stückgut türmte sich zu einer Barrikade. Jetzt, wo sich sein Auge an das Dunkel gewöhnt hatte, sah er zwischen den Lumpen Knochen. Entsetzlich: Niemand sah jetzt sein Gesicht. Aber der Auftrag war noch nicht erfüllt, als weitersuchen, ausharren zwischen Toten und Todesfracht, Angst und Zuversicht.
Auch an der Lukendecke schwebten mehrere Torpedos. Wo sollte man hier beginnen. Aber Hannes war nicht der Mensch, den hier harte Wirklichkeit zum Aufgeben zwang. „Den Renner her", polterte er aufgekratzt in das Mikrophon. Ede bekam am Lukensüll kalte Füße. Erwartungsvoll blinzelte er nach oben, geblendet von der Lichtfülle, und er stampfte die Kälte aus den Füßen und rubbelte sie aus den Händen. Er konnte jedes Kommando mithören, also wusste er Bescheid. Von oben senkte sich die Trosse mit einem Torpedoheisring. Ede dirigierte sie durch das schmale Luk zu Hannes in den Laderaum. Eine Ewigkeit verging, dann kam das Signal: „Langsam hieven!" Im Laderaum knisterte es verdächtig, rumste und krachte es, dass Ede um Hannes bangte, aber statt des Tauchers tauchte der bedrohliche Torpedobug aus der Luke. Und während Ede behutsam diese überdimensionale Zigarre

ohne irgendwo anzuecken, aus der Luke drückte, schwitzte Hannes in seiner angeblichen Deckung Blut und Wasser.
Endlich baumelte die „Zigarre" frei über dem Wrack. Da löste sich Hannes aus der dunklen Öffnung und stand urplötzlich wie ein Geist neben Ede. Das erste, meist schwierigste Manöver hatte prima geklappt. An Deck reckten alle die Hälse, jeder wollte die erste Trophäe sehen. Wir legten das Torpedo in bereitgestellte Halterungen. Und ehe ich das richtig begriff, entfernte unser Sprengmeister Behring mit schlafwandlerischer Sicherheit die Zündeinrichtung.

Aus: AUSGUCK Nr. 1 des Zirkels „Schreibende Seeleute", 1980

Redaktion

Minenexplosion im Roten Meer

Das Motorschiff GEORG SCHUMANN, ein Schiff aus der Typ X-Reihe, 10.400 tdw groß, befand sich im Roten Meer heimreisend von Assab in Äthiopien nach Port Sudan. Am 2. August 1984 wurde bei ruhigem Wetter und etwa 12,6 Knoten Fahrt das Schiff durch zwei Explosionen stark erschüttert.
Um 13.07 Uhr des Tages hatte das Schiff die Seereise angetreten, beladen mit lediglich 170 Tonnen Stückgütern. Das Schiff war in allen seinen Teilen see- und reisetüchtig. Es war ordentlich bemannt, ausgerüstet und verproviantiert, die Besatzung vollzählig und gesund. Um 13.24 Uhr ging der Lotse in Assab von Bord. Um 14.00 Uhr übergab der Kapitän die Schiffsführung an den III. Offizier. Das Schiff steuerte in Richtung der für die Schifffahrt führenden Route, von Perim Island nach dem östlichen Ansteuerungspunkt der Insel Abu Island. Um 15.55 Uhr ereigneten sich zwei völlig unerwartete Explosionen, die das Schiff sehr stark erschütterten. Es wurde ausgehoben und neigte sich nach Steuerbord. Die gesamte Besatzung, ausgenommen die Brückenwache, befand sich zu diesem Zeitpunkt innerhalb der Aufbauten, in beiden Messen zur Coffeetime. Der Kapitän eilte von der Messe auf die Brücke. Vor ihm war dort bereits der I. Nautische Offizier eingetroffen. Der Wachoffizier erhob



Stapellauf des MS GEORG SCHUMANN auf der Warnowwerft (16.04.1966)







sich gerade wieder. Dieser war durch die Explosion auf den Boden geschleudert worden. Er meldete eine Explosion im Bereich Luke II und Luke III. Die Brücke, der Kartenraum und der Funkraum waren völlig verwüstet, die Möbel aus den Befestigungen gerissen, ebenso wie die nautischen Geräte. Genauso sah es im gesamten Schiff aus.

Durch die Erschütterungen der Explosion war die Stromversorgung des Schiffes sofort völlig zusammengebrochen, alle Kommandoelemente und Uhren auf der Brücke waren ausgefallen. Kein einziges Gerät im Brücken- und Funkstellenbereich war mehr einsatzklar. Die Maschine drehte noch voraus. Vom LTO, der sofort in den Maschinenraum geeilt war, wurde die Außerbetriebnahme der Hauptmaschine und der Hilfsdiesel veranlasst. Der wachhabende II. Technische Offizier und der Wachassi hatten in Panik den Maschinenraum verlassen, ohne die Maschinen zu stoppen. Auch der I. Technische Offizier, der sich bereits zur Wachübernahme im Maschinenraum befand, hatte diesen verlassen. Kurz nach 16 Uhr gewann der LTO die Übersicht und meldete keinen Wassereinbruch im Maschinenraum, aber den Bruch einer Brennstoffleitung und den völlig verwüsteten Maschinenraum.

Unmittelbar nach der Explosion war Bootsalarm ausgelöst worden. Um 16.05 Uhr waren beide Boote ausgeschwungen und bis Höhe Hauptdeck gefiert worden, die Besatzung war vollzählig und niemand nennenswert verletzt. Um 16.08 Uhr wurde der Notdiesel in Betrieb genommen, der kurz darauf ausfiel, weil durch die Explosion die Schnellschlüsse gezogen waren. Er ging 16.15 Uhr wieder ans Netz. Zu diesem Zeitpunkt meldete der Funkoffizier

auch den Notsender einsatzbereit. Vorher konnte er nicht in Betrieb genommen werden, weil die Notbatterien aus den Halterungen geschleudert worden waren. Eine Kontrolle der Luken II und III auf Wassereinbruch erfolgte mit negativem Befund. Auch die Peilstände aller Bilgen ergaben, dass das Schiff kein Wasser machte.

Kurz vor 17 Uhr war auch der Hauptsender wieder klar, sodass gegen 17.30 Uhr ein Telefongespräch mit dem Chefinspektor der DSR hergestellt werden konnte.

Eine Hilfestellung durch andere Schiffe in der Nähe war nicht erforderlich, da die Besatzung die Situation stets im Griff hatte. Das Schiff trieb als Havarist. Um 18.24 Uhr wurden 11,5 Seemeilen westlich von Mokha mit dem Bb-Anker fünf Schäkel zu Wasser geankert. Allerdings erfuhr man erst jetzt durch das Abhören des UKW-Kanals 16 über die Verminung des Roten Meeres.



Auf Helling der Warnow Werft

Von der Besatzung wurden weiterhin alle Maßnahmen getroffen, um Schiff, Ladung und Crew aus der Gefahr zu retten. Sie arbeitete höchst diszipliniert an der Behebung der Schäden, denn das Schiff war total verwüstet und glich einem Trümmerhafen: Die Wetterdeckluken II und III waren komplett angehoben und nach vorn und Steuerbord versetzt worden, die Scherstöcke in den Luken I und II aus der Position gerissen und ganze Komparten mit den Lukendeckeln im Unterraum abgestürzt, alle Ladewinden vom Fundament gelöst, die Kraftverteilung in den Windenhäusern abgerissen, die Hauptschalttafel schwer beschädigt, 70 Prozent aller Flurplatten waren aus der Wegerung, die Grätings im Maschinenraumschacht zu 70 Prozent in den Maschinenraum gestürzt, die Peildiopter wurden ins Meer geschleudert, der Kompassstand einschließlich Kompass zerstört, rund 40 Heizkörper wurden von den Wänden gerissen und anderes mehr.

Bis zum 3. August um 2 Uhr arbeitete die Besatzung fortdauernd an der Behebung der Schäden. Dann wurde eine Ruhepause bis 6 Uhr angewiesen. Bis zu diesem Zeitpunkt war die Maschinenraumbilge ausgeschäumt worden, weil der ausströmende heiße Diesel mit Absicht in die Bilge gelaufen lassen worden war. Um 22.30 Uhr war HD IV ans Netz gegangen, kurz vor Mitternacht alle Flurplatten und Grätings im Maschinenraum wieder verlegt.

Im Verlaufe des 3. August erfolgten in Reihenfolge eine Funktionsprobe der Ankerwinde, nachdem die Fundamentschrauben des Motors angezogen worden waren, der Hilfsdiesel III wurde klar zum Anlassen gemacht, allerdings war ein Start nicht möglich, weil kein Luftverdichter klar. Um 9 Uhr wurde der Küchenherd wieder ans Netz genommen, um 10 Uhr war die Versorgung der Unterkünfte mit Frischwasser wieder klar, die Beleuchtung in den Aufbauten konnte nachmittags wieder zugeschaltet werden, ebenso ging die Proviantkühlanlage wieder in Betrieb. Am 4. August um 17 Uhr konnte die Klimaanlage wieder in

Betrieb genommen werden. In den Folgetagen wurden die Laderäume soweit wie möglich aufgeklart, die Scherstöcke mit Stroppen gegen weiteren Absturz gesichert, weitere Aufräumarbeiten zur Begehbarkeit der Lasten und Windenhäuser durchgeführt sowie Schlepptrossen bereitgelegt.
Bereits am 4. August war mit dem Hafendirektor von Hodeidah ein Schleppvertrag vereinbart worden, um das Schiff aus dem Minengebiet zu bringen. Einen Tag später wurde das Schiff mit einem Schlepper unter Lotsenberatung nach Hodeidah-Reede verschleppt. Zwei Tage später wurde die Ansteuerung Hodeidah erreicht und das Schiff ging dort vor Anker. Einen Tag danach wurde MS GEORG SCHUMANN mit zwei Schleppern etwa 4,5 Seemeilen weiter einwärts geschleppt.
Am 9. August wurde vor dem Botschafter der DDR in Sanaa eine Verklarung abgelegt. Drei Tage später machte MS WERNER SEELENBINDER, durch die Reederei von Assab-Reede abgeordnet, längsseits fest. Diverse Ladungsgüter wurden durch beide Schiffsbesatzungen von GEORG SCHUMANN nach WERNER SEELENBINDER umgeschlagen. Am 13. August gegen Mittag legte MS WERNER SEELENBINDER wieder ab.
Am 17. August um 9.50 Uhr machte der Schlepper SMIT LLOYD 50 an Backbordseite der GEORG SCHUMANN fest, um das Schiff nach Rijeka in die Werft zu verschleppen. Einen Tag später lag das „Towage Approval Certificate" vor und am Abend ging das Schiff Anker auf, um im Schlepp entlang der Küste Saudi Arabien via Suezkanal nach Rijeka zu gehen.
Durch die Explosionen in diesem Seegebiet im August 1984 wurden etwa 20 Handelsschiffe beschädigt. Sie wurden mit Sicherheit durch das Aussetzen von Seeminen „unbekannter Herkunft" verursacht, gemäß UN-Seerechtskonvention ein völkerrechtliches Delikt. Daraufhin wurden zur Minenräumung an die zwanzig Kriegsschiffe der USA, Großbritanniens, Frankreichs und andere im Roten Meer zusammengezogen, die dort etwa zwei Monate operierten. Diese Verbände wurden trotz modernster Technik nicht fündig, sodass die Suche am 18. September offiziell abgebrochen werden musste.

Karsten Wieck

Die Havarie des MS HALLE auf der Schelde

Es sollte eine schöne Reise werden mit den Zielhäfen Bermuda, Bahamas, Mexiko, Kuba und zurück. Alle Kammern und Kojen waren belegt mit Passagieren, Ehefrauen, dem Lehrlingstrupp mit Ausbilder und natürlich der umfangreichen Stammbesatzung.
Am Sonnabend, dem 7. Februar 1976, an einem grauen und nasskalten Tag, erreichten wir so gegen 19 Uhr auf der Schelde die Schleusen von Antwerpen. Vor der Schleuse mussten wir noch warten und wegen der kräftigen Strömung mit den zwei schon festgemachten Schleppern das Schiff drehen.
Während der Manöverfahrt befand ich mich als Leitender Technischer Offizier im Maschinenraum. Laut Maschinentelegraph führten wir einige Manöver durch. Kurz nach 19 Uhr erlebten wir unvermittelt einen lauten Knall, einen harten Schlag und ein Wackeln des Schiffes. Was war das? Was passierte da? Plötzlich erschien der Maschinenassistent, der als Stand-by-Mann an den achteren Hauptmotoren zum Eingreifen bereit stand, bei uns am Fahrstand und rief: „Wir haben Backbord-Seite einen Wassereinbruch unter dem Elektro-Store und dem Decksunterzug!" Dieser Bereich war unser Reserve- und Ersatzteillager. Ich informierte umgehend den Kapitän auf der Brücke über den Wassereinbruch und über dessen Stelle im Maschinenraum. Dabei erfuhr ich, dass ein Binnentanker, voll abgeladen, mit voller Wucht uns in die Backbord-Seite gefahren war.

Ein Komplexmanöver wurde ausgelöst. Vom Kapitän kam die Anweisung zu versuchen, das Leck von innen abzudichten. Doch es war für uns unmöglich an die Stelle zu kommen. Der Bootsmann bekam die Order, das Lecksegel auszubringen. Alle Bemühungen an dieser ungünstigen Stelle des Achterschiffes scheiterten. Und das Wasser lief und lief in den Maschinenraum.
In Abstimmung mit der Brücke konnten wir nach und nach die Motoren und Maschinen außer Betrieb nehmen. Die Lenzpumpen liefen – aber das war auch alles.
Etwa zwanzig Minuten nach der Havarie erreichte der Wasserstand die Hilfsdiesel mit den E-Generatoren. Die Diesel wurden gestoppt. Mit einem Schlag herrschte Ruhe im Maschinenraum, im ganzen Schiff. Nur die Notbeleuchtung brannte. Der Notdiesel gab sich mit glühendem Abgasrohr alle Mühe und hielt lange durch.
Nach etwa einer Stunde mussten wir mit allen Papieren den Maschinenleitstand verlassen. Das Wasser stieg und stieg. Nach und nach verschwanden alle Motoren und Maschinen in der schmutzigen Brühe. Das Achterschiff sackte merklich immer weiter ab. Die notwendigen Entscheidungen und Maßnahmen wurden mit allen verfügbaren Kräften ausgeführt.
Inzwischen hatte das Wasser den gesamten Maschinenraum gefüllt. (Experten errechneten später, dass ca. 5000 Tonnen Wasser in den Maschinenraum geflossen sind.) Die Zugänge zum Maschinenraum, zur Werkstatt und den Stores wurden geschlossen und abgedichtet. An der Türschwelle zum Kesselraum im Schacht erreichte das Wasser seinen höchsten Stand.
Inzwischen befanden sich acht Schlepper in Aktion, um uns auf einen vom Havarie-Kommissar festgelegten Platz auf der Schelde auf Grund zu setzen. Danach lief das Wasser durch das Leck bei Ebbe langsam wieder ab. Leider blieb das Schiff mit rund 12 Grad Schlagseite nach Backbord liegen, und der Maschinenraum lief nur zur Hälfte leer.
Ein Havariebergungsschlepper mit seinem Team versuchte nun mit einer Stahlplatte das Leck abzudichten. Mitgebrachte Elektropumpen kamen zum Einsatz und eine Beleuchtung wurde aufgebaut. Schnell wechselte die Ebbe wieder zur Flut und das Wasser stieg wieder. Die Abdichtung mit der Platte war nicht erfolgreich gewesen. Das Wasser stieg wieder auf vorherige Höhe – wir liefen wieder voll.
Mit einem kräftigen Satz während der Nacht kam die HALLE vom Grund wieder frei, schwamm auf, und zog mit der gesamten Schlepperschar ins tiefe Fahrwasser. Nun wurde das Schiff um 180 Grad gedreht, um auf dieser Position die vorherigen 12 Grad Schlagseite an Steuerbord zu erreichen und das Leck über die Wasseroberfläche zu bekommen. Die kräftige Strömung auf der Schelde ließ das aber nicht gelingen. Mit Beginn der Ebbe setzten wir uns wieder auf Grund – das Wasser lief wieder ab.
Die Bergungsspezialisten setzten nun eine größere Stahlplatte vor das Leck. Diese hatte am unteren Ende ein großes Auge an der Innenseite angeschweißt.
Ein Taucher stieg durch den Notausstieg bei Luke 5 runter in den Maschinenraum und erreichte so das Leck im Elektro-Store. Vor dem Store befanden sich alle unsere Hub- und Flaschenzüge. Der Taucher nutzte diesen Umstand, hängte einen Flaschenzug in das angeschweißte Auge an der Platte und zog damit diese an die Schiffsaußenhaut.
Vom Bergungsschlepper aus wurde nun Stück für Stück die Platte vor das Leck geschweißt. Inzwischen war einiges an Wasser zurück in die Schelde geflossen. Die E-Pumpen liefen auf Hochtouren.
Da die HALLE abgeladen war, bekam man das Leck nicht komplett über die Wasserlinie. Mit dichtendem Material wurde das letzte untere Teilstück ausgefüllt. Durch die ständig laufenden E-Pumpen wurde der Maschinenraum ausgepumpt. Der Bergungsschlepper blieb die ganze Zeit an unserer Backbord-Seite, versorgte uns mit Strom und Wärme und pumpte das immer noch einsickernde Wasser ab.



MS HALLE auslaufend Warnemünde

Schließlich war die Schwimmfähigkeit des Schiffes gewährleistet und damit konnte die Schleusung in den Hafen am Montagvormittag, dem 9. Februar, erfolgen. Gegen Mittag lag das Schiff an der Pier bei Hessenatie fest und wurde innerhalb von zwei Tagen entladen.
Am Vormittag des vorangegangenen Sonntag waren die Passagiere, Ehefrauen, Lehrlinge und ein Teil der Besatzung an Land in ein Hotel gebracht worden. Allen saß die letzte ungewisse und kalte Nacht ohne Schlaf noch in den Knochen.
Am Mittwoch, dem 11. Februar, verholte das Schiff in ein Dock der Mercantile Werft. Nun lag es erst einmal trocken und nach Abnahme der Stahlplatten war das gesamte Ausmaß des Lecks zu sehen. Mit einer Größe von rund 3,0 mal 1,5 Meter wurde es vermessen. Durch die Werft wurde das Leck schiffbaumäßig verschlossen. Wir verließen das Dock und bezogen einen Liegeplatz in der Werft.
Auf Grund des Versicherungsfalles durften nur bestimmte Aktionen und Begehungen durchgeführt werden. Eine georderte Firma aus Hamburg begann mit heißem Dampf den gesamten Maschinenraum zu reinigen. Durch Unstimmigkeiten wurde eine Konservierung der Teile verzögert ausgeführt, was zur Rostbildung führte. Mit Turbolenzen bei den Entscheidungen von Versicherer, Reederei, Klassifikation usw. ging es weiter. Nach Besichtigungen durch etwa fünf Werften wurden entsprechende Reparaturangebote gemacht. Zwischen der Klassifikation und den Werften fand ein Austausch zu Problemen des Umfanges der Reparaturen der Maschinenanlage – vier Hauptmotoren, zwei Getriebe plus Elektrokupplungen und besonders der Hauptschalttafel (Gleichstrom) – statt. Es kam zu keiner klaren Entscheidung hinsichtlich von Reparatur- und Instandsetzungsforderungen durch die DSRK.
Die Arbeit des Maschinenpersonals bestand nun täglich in Luke 5 aus der Reinigung und Konservierung von Ersatzteilen, Schaltern, Kleinmaterial und was sonst noch verwendbar aussah. Durch den Landanschluss im Dock und auch am Werftliegeplatz wurde ein fast normaler Tagesablauf an Bord erreicht. Vom Bordpersonal wurden später auch viele Motoren und Aggregate wieder zum Leben erweckt, wie Hilfsdiesel und Generatoren.
Anfang März wurde durch die Reederei die Entscheidung getroffen, das Schiff nach Rostock zu holen. Nun begann die Vorbereitung für die Überführung im Schleppverband nach Rostock. Da das Schiff nach einer Entscheidung der DSR mit minimaler Besatzung überführt werden sollte, mussten bestimmte Kriterien erfüllt werden. Durch die Firma Steffens-Elektro

wurde in der Luke 5 ein kleiner Maschinenraum eingerichtet mit einem Diesel-Generator-Satz und einem Gleichstromumformer, alles seefest gelascht. Über das Schiff wurden unzählige Elektrokabel verlegt. (Auch die Ankerwinde war wieder einsatzbereit. In der Nacht der Havarie hatten wir zum Drehen den Steuerbord-Anker mit Kette geworfen. Da wir dann stromlos waren, wurden eine Sauerstoff- und eine Azetylenflasche auf die Back geschleppt und die Kette durchgebrannt. Alles verschwand in der Schelde.)
Durch die gefüllten beiden Tagestanks besaßen wir reichlich Dieselkraftstoff für die Versorgung des Dieselaggregats in Luke 5. (Dieser Betriebszustand versorgte fast noch ein halbes Jahr das Schiff!) Der E-Motor unserer Brennstoffpumpe wurde gereinigt, getrocknet und lief wieder einwandfrei.
Unser gesamter gebunkerter Dieselkraftstoff für die Reise in die Karibik wurde am Werftplatz komplett an zwei Tankerbargen übergeben. (Ich glaube, MS BERLIN wurde damals umgeleitet. Sie übernahm unsere gesamte Ladung und auch den Brennstoff.) (vgl. BG XXIII, Jürgen Rokosch, Lehrlingsjahre, – Red.)
Überrascht waren der Kapitän und auch ich, als die DSRK und das Seefahrtsamt die von uns aufgestellte Crewstärke von ca. 20 Mann genehmigten. Essen und Trinken waren reichlich vorhanden und so ging es dann an die Überführung.
Ende März, ein genaues Datum ist mir nicht mehr geläufig, nahmen uns vier Schlepper auf den Haken und mit der Schleusenpassage endete unsere Liegezeit in Antwerpen.
Die Schlepper brachten uns in einer Tagesreise auf die Reede von Vlissingen zur Übergabe an den eingetroffenen Bergungsschlepper, unsere STEPHAN JANTZEN. Bei der Herstellung der Schleppverbindung gab es Schwierigkeiten, verbunden mit einer Zeitverzögerung. Doch dann war alles klar und die Heimreise mit einem havarierten Schiff ging los. Nach Ablaufen der Reede Vlissingen steckte STEPHAN die Länge des Schleppdrahtes aus und zog mit uns über Nordsee, Skagen und Belt nach Rostock. Kurioses ereignete sich dabei noch an der dänischen Küste. Trotz der korrekten Signalgebung kreuzte ein dänischer Fischkutter unseren Kurs und überquerte unsere durchhängende Schlepptrosse zwischen beiden Schiffen. Zum Glück hatte er kein Schleppnetz dran, er war wohl auf Heimreise.
Für STEPHAN waren wir ein leichtes Anhängsel. Er dampfte mit ca. zehn Knoten durchs Wasser. Zügig kamen wir voran. Auf Höhe der Fährkreuzung Korsör kam uns ein Heimatschlepper entgegen und machte als Hecksteuer fest. (Ich glaube es war die ELDE, weiß es aber nicht mehr genau.) Wir erreichten Reede Warnemünde und waren offensichtlich zu schnell gewesen. So blieben wir noch eine Nacht im Dreier-Pack vor Anker liegen. Der nächste Tag war ein Sonntag, wie ich glaube. Das Feuerlöschboot kam längsseits und nun wurde die Luke 1 bis gut zur Hälfte geflutet. Dies war erforderlich, um uns auf ebenen Kiel in den Rostocker Hafen zu bugsieren. Vier Hafenschlepper übernahmen uns und brachten uns in den Stadthafen Höhe Basar/Silo. Hier endete unsere verhängnisvolle Reise. Nach rund zwei Monaten waren wir wieder zu Hause. Am 8. April 1976 endete dann meine längere Einsatzzeit auf der HALLE.
Durch Erzählungen und durch die Presse erfuhr ich später vom Verbleib des Schiffes. LTO Charlie Marx schrieb in seinem Buch über die Typ IV-Schiffe: MS HALLE war ab 21. November 1959 für die DSR im Einsatz. Nach 17 Betriebsjahren am 7. Februar 1976 auf der Schelde mit dem niederländischen Binnentanker SCHELPENHOEK kollidiert. Fünfeinhalb Monate später, nach erfolgter Reparatur (in Polen), am 23. Juli 1976 verkauft an SYPHOS Shipping Panama. Nach zweijährigem Betrieb unter griechischer Flagge Ende 1979 zum Abwracken nach Kaohsiung/Taiwan.
Was viele damals nicht wussten – der Binnentanker hatte rund 2000 Tonnen Kerosin an Bord. Ich denke, wir hatten großes Glück gehabt!
(Vgl. zur Havarie auch: BG XI, Marina Schnitzer, Nur einmal die Bermudas sehen)

Klaus Müller

Ein Anker ging verloren

Ich fuhr schon mehrere Jahre als I. Offizier auf dem Containerschiff PENANG SENATOR. Dieses Schiff war in Ulsan (Südkorea) gebaut und als CHOYANG ATLAS in Dienst gestellt worden. Die Firma CHOYANG ging in Konkurs und so wurde daraus PENANG SENATOR der Reederei F. Laeisz mit Heimathafen Rostock. Ich fuhr immer mal wieder auf einem anderen Containerschiff, kam aber immer wieder auf die PENANG SENATOR zurück, die ich auch als I.Offizier in Dienst gestellt hatte. Ich weiß heute nicht mehr um welches Jahr es sich handelte, als folgendes passierte: Wir befanden uns unterwegs von Europa nach Asien. Der erste dortige Hafen sollte Colombo sein, doch jetzt lagen wir vor Port Said und warteten auf die Suezkanal-Passage. Als Kapitän fuhr Herr W. (ein Wessi), der Stammkapitän (auch ein Wessi) hatte sich bereits in den Ruhestand verabschiedet. Als wir die Order zum Anker heben bekamen, begann das Problem. „Hiev Anker zwei Schäkel an Deck", so lautete die Order vom Lotsen, der mit dem Lotsenboot zu uns unterwegs war.

Der Offizier, der auf der Back das Ankerhieven beaufsichtigte, meldete da bereits, irgendetwas stimme nicht mit dem Ankerspill. Schließlich musste ich mit nach vorn auf die Back, als der Anker ganz hoch sollte. Wir bekamen den Anker noch aus dem Grund, doch nicht mehr aus dem Wasser. Den Anker schnell sichern, Pall rein und Bremse dicht. Meldung an die Brücke über den Zustand. Während der Kapitän mit dem Lotsen und der Kanalbehörde den Zustand klärte, bereiteten wir mittels Drahtstroppen und Leine das Hieven über den Spillkopf vor. Für die Kanalpassage bekamen wir einen Schlepper standby. Falls ein Ankern im Bittersee nötig würde, besaßen wir ja noch den Backbordanker, dessen Ankerspill in Ordnung war. Während der Passage gab es keine weiteren Probleme. Doch als wir den zweiten Teil des Kanals in Suez passiert hatten, der Lotse war schon von Bord gegangen, gab der Kapitän die Order das Heben des Steuerbordankers fortzusetzen. Gleichzeitig nahm das Schiff Fahrt auf, wir wollten ja vom Konvoi freikommen. Dazu musste natürlich das Pall geöffnet und die Bremse gelöst werden. Alles ging ganz langsam voran, es musste angehalten werden, die Kette und der Stropp umgesetzt werden. Ja, und dann passierte es, der Stropp brach und die Kette rauschte aus. Keine Möglichkeit mehr den Vorgang zu stoppen. Schnell erfolgte



CS PENANG SENATOR

eine Meldung zur Brücke, nachfolgende Schiffe mussten informiert, Signale gesetzt, die Kanalbehörde informiert werden.
Die Kette war inzwischen ausgerauscht und wurde jetzt nur vom Sliphaken gehalten. Ja, was nun? Alle, die es wissen müssen, wurden informiert. Doch wir mussten weiter. Wir befestigten einen langen Draht an der Kette, daran einen Kanister, auf dem wir unsere Daten geschrieben hatten. Dann öffneten wir den Sliphaken, die Kette rauschte jetzt vollkommen aus. An langer Drahtleine markierte der Kanister die Lage von Kette und Anker. Eine Firma erhielt den Auftrag, sich um Anker und Kette zu kümmern und beides zu bergen. Bei unserer Rückkehr wollten wir den Anker wieder aufnehmen. Wir setzten unsere Reise fort, das Ersatzteil für das Ankerspill war bestellt und sollte in Colombo geliefert werden.
Unsere Reise führte über asiatische Häfen, in den USA Long Beach und Oakland, dann wieder zurück. Als wir kurz vor dem Suezkanal standen, sahen wir auf der Position unseres Ankers einen Schlepper liegen. Man tat so, als würde man an der Bergung unseres Ankers arbeiten. Das Schiff lief wieder durch den Suezkanal, diesmal nordwärts, weiterhin ohne unseren Anker. So verlief die Reise bis nach Rotterdam. Ein neuer Anker plus Kette war inzwischen geordert worden. Eine Schute kam längsseits, ich sollte für den Empfang unterschreiben. Doch das musste ich mir erst einmal ansehen. In der Schute lagen mehrere kleine Hümpel. Jeder eine Kettenlänge, dazu der Anker und die notwendigen Kenterschäkel. Ich informierte den Kapitän und erklärte zugleich, dass die Besatzung für die auszuführenden Arbeiten nicht in der Lage sei. Eine Firma müsse ran, mehrere Leute müssten in der Schute die einzelnen Kettenlängen zusammenschäkeln und den Sicherungsbolzen vergießen.
Inzwischen gaben wir einen dicken Draht durch die Ankerklüse, um die erste Kettenlänge über das Spill hochzuholen. Liegt die Kette erst mal auf der Kettennuss, diese natürlich eingeschiftet zum Hieven bereit, ist es kein Problem mehr die Kette einzuholen. Den Kettenkasten hatten wir während der Reise gereinigt und den Sliphaken überholt. Nachdem die Kette befestigt war, brauchten wir nur zu stoppen, damit die nächste Kettenlänge angeschäkelt werden konnte. Stunden vergingen, bis diese Arbeiten beendet werden konnten.Schließlich war der Anker bis an die Klüse gehievt worden, doch das Pall ließ sich nicht schließen. Erst als ein Stück weggebrannt wurde, passte es.
Was aus unserem Anker vor Suez geworden ist, darüber lassen sich nur Vermutungen anstellen.

Reinhard Oertel

... und dann war der Anker weg

1968 fuhr ich als Vollmatrose auf MS HALLE und gehörte beim Festmachen zur Besetzung der vorderen Manöverstation. Nun lag das Typ IV-Schiff über Weihnachten im Hafen von Kalkutta, nachdem über Bombay, Cochin und Madras hier die letzte Ladung für Indien gelöscht worden war. Das Schiff war auslaufbereit, um dann über Kakinada und Bedipunder voll Schiff Expeller zu laden.
Am zweiten Weihnachtstag, einem Donnerstag, legte das Schiff am Nachmittag ab, um auf Revierfahrt über den Hoogly River die offene See zu erreichen. Um den Gezeiten entsprechend voranzukommen, musste ein Zwischenstopp vor Anker mit eingeplant werden.
Just da passierte es: Kapitän W. rief mit kräftiger, sonorer Stimme von der Brücke zur Back „Wenn das Kommando ‚Fall Anker' kommt, dann Steuerbord drei Längen zu Wasser".
Der III. Offizier F., noch neu und unsicher auf seiner ersten Reise in dieser Funktion, verstand nur „Fall Anker" und wies den Zimmermann an, dies auch zu tun. Alle Matrosen, die den Ruf

des Kapitäns verstanden hatten, redeten auf den Third ein, dies nicht zu tun, da das Schiff noch gehörige Fahrt machte.
Mit den Worten: „Ich bin hier der Offizier und meinen Anweisungen ist zu folgen", wies er den Zimmermann an, die Ankerbremse zu lösen. Dieser tat das auch. Mit ohrenbetäubendem Lärm rauschten alle Kettenlängen aus und mit einem kräftigen Ruck, der auch achtern in der Mannschaftsmesse zur Coffeetime zu spüren war, brach der Kettenhaken. Anker samt Kette lagen in ganzer Länge im Schlamm des Hoogly River.
Umgehend wurden Schlepper geordert, welche MS HALLE wieder zurück an den Liegeplatz bringen sollten, denn ohne Anker konnte die Reise nicht fortgesetzt werden. Zu allem Unglück brach beim Schleppmanöver auch noch die Schleppleine zum Bugschlepper. Nach all den Turbulenzen lag das Schiff am Abend wieder an seinem vorherigen Liegeplatz. Die Suche und Bergung des Ankers samt Kette dauerte bis nach Neujahr 1969 an.
Wollte man diesem Drama etwas Positives abgewinnen, dann war es die Tatsache, dass die Besatzung den Jahreswechsel im Seemannsclub von Calcutta feiern konnte.

Wolfgang Wendrich

Ein schlimmer Unfall auf See

Aus meinem Tagebuch entnehme ich folgenden Bericht:
Persischer Golf,
Position 8.00 Uhr: 26° 48' N, 52° 46,5' E
See: 0 / 1, Wind: 1, Kurs: 109 °
Lufttemperatur: + 37° C, Seewasser: + 32° C
Wir befinden uns, von Fao (Irak) kommend, mit ca. 28.000 t Erdöl auf Heimreise nach Rostock. Wir sind alle ein wenig schwach, das Fehlen einer Klimaanlage steckt uns noch in den Knochen. Durch das unablässige Schwitzen sind wir ziemlich ausgelaugt und uns fehlt wieder einmal richtiger erholsamer Schlaf.
Gestern wurde bekannt, dass wir heute den Tanker BITTERFELD treffen, und dass wir mit diesem Schiff Spielfilme tauschen wollen. Über UKW-Funk wurde ein Treffpunkt vereinbart. Gegen 9.00 Uhr Bordzeit (7.00 Uhr MEZ) sichteten wir den Tanker und alle Vorbereitungen zum Übersetzen wurden bei uns getroffen. Das Motorrettungsboot auf der Steuerbordseite wurde klar gemacht und, nachdem der Tanker keine Fahrt mehr machte, zu Wasser gebracht. Der I. Offizier, der I. Ing., der Bootsmann, der Storekeeper, ein Matrose und ich gingen ins Boot und fuhren mit sechs Spielfilmen, die zum Tauschen vorgesehen waren, zur BITTERFELD. Nach ca. 20 Minuten Fahrtzeit erreichten wir das Schiff.
Ich bekam sieben Filme, und nach einer kurzen Unterhaltung mit dem Elektriker der BITTERFELD und dem Chefsteward fuhren wir zurück zum Tanker EISENHÜTTENSTADT. Der Motor unseres Rettungsbootes begann unterwegs ab und zu mal zu stottern und wir hatten schon Angst, dass er uns gänzlich im Stich lassen würde. Letztendlich erreichten wir doch wohlbehalten unser Schiff und bis auf den I. Offizier, den Bootsmann und den Matrosen stiegen wir aufs Tankdeck wieder an Bord. Auf Grund der gefüllten Ladetanks hatte die HÜTTE einen geringen Freibord und das Erklimmen des Tankdecks war keine Schwierigkeit. Gutgelaunt und allgemein erfreut über neue Filme, begab ich mich in meine Kammer, legte die Schwimmweste und Mütze ab und ging auf das Stb-Bootsdeck. Inzwischen hatte man das Rettungsboot an den Sliphaken und hievte es an den Davits nach oben. An der Reling des Bootsdecks stehend schaute ich zu, wie das Boot langsam nach oben kam. Beinahe hier angekommen, die Bootsinsassen konnten schon über die Kante aufs Deck blicken, gab

es plötzlich einen gewaltigen Ruck und das Boot stürzte samt Besatzung in die Tiefe. Der vordere Davit neigte sich schlagartig zur Seeseite und brach mit einem scharfen Knall ab. Gott sei Dank blieb er wie ein Waagebalken genau auf der Deckskante hängen. Wie in Stein gehauen, unfähig einen Schritt zu tun, völlig erstarrt, nahmen wir das Geschehen erst einmal wahr. Nach dem Überwinden der Schrecksekunde, erfassten wir die Lage und begriffen, dass jetzt ein furchtbares Unglück geschehen war. Unsere Leute waren im Rettungsboot, nachdem der Bootsläufer gebrochen war, in die Tiefe hinabgestürzt. Unser Pumpenmann und ein Decksmann sprangen sofort hinterher und als ich über das Schanzkleid blickte, bot sich mir ein fürchterliches Bild. Der mit im Boot befindliche Matrose trieb laut stöhnend im Meerwasser und aus einer klaffenden Wunde am rechten Oberschenkel strömte Blut hervor. Der Bootsmann hing apathisch im Wasser und hielt sich am vollgelaufenen Rettungsboot fest. Hinter seinem Kopf bildete sich eine Blutlache im Wasser. Er hatte eine tiefe Platzwunde irgendwo am Kopf. Der Erste Offizier hing ebenfalls am Bootsrand und wimmerte leise. Zwei Schwimmwesten trieben neben den geworfenen Rettungsringen im Wasser. Wenn bloß jetzt keine Haie hier auftauchen, schoss es mir blitzartig durch den Kopf. Im schlimmsten Falle, unvorstellbar, müssten wir vielleicht untätig zuschauen, wie unsere Kameraden von diesen Bestien in die Tiefe gerissen würden. Genau in dieser Minute wurde mir klar, dass ich als letzter Mann, auf Anordnung des Chief Mates, aus dem Boot gestiegen bin und mich noch darüber geärgert hatte. Bei anderen Einsätzen mit dem Rettungsboot war ich immer sitzengeblieben und hatte mich mit nach oben hieven lassen. Hier hatte die Vorsehung oder das Schicksal die Hand im Spiel gehabt und mich vor einem Unheil bewahrt. Ich werde es nie in meinem Leben vergessen.

An Bord war natürlich alles in Aufregung und Bewegung. Tauwerk und Tragen wurden an Deck geschleppt und mit Hilfe der beiden Leute, die ins Wasser gesprungen waren, holten wir unsere schwer verletzten Männer an Bord. Das Hospital war zurecht gemacht und ein Ladebaum wurde zum Aufhieven des Rettungsbootes vorbereitet. Ich half so gut ich konnte überall mit, wo eine Hand gebraucht wurde. Als das Boot geborgen und an Deck stand, waren von den sieben Filmen nur noch einer vorhanden, völlig zerweicht und unbrauchbar geworden. Zwei unserer Verletzten lagen im Schatten auf dem Gang des Poopdecks und der Matrose wurde im Hospital vom II. Offizier behandelt. Es hatte sich herausgestellt,



MS EISENHÜTTENSTADT im Hafen von Rostock (05/1972)

dass der Block des Bootsläufers beim Bruch desselben ausgerauscht und den Oberschenkel des Matrosen getroffen hatte. Die Wucht ist so groß gewesen, dass der Oberschenkel durchschlagen wurde, aber glücklicherweise die Schlagader unversehrt blieb. Die starken Schmerzen wurden erst einmal mit Injektionen gelindert, während auf der Brücke und im Funkraum angestrengt um Hilfe gerufen wurde.
Der Funker hatte bei Radio Ras Tanurah unseren Unfall angezeigt und man wartete sehnsüchtig auf eine schnelle Antwort. Unsere Maschine lief auf Hochtouren um Ras Tanurah als Nothafen schnellstens zu erreichen. Es war gegen 15.00 Uhr Bordzeit, als Antwort von dort eintraf. Wir sollten Kurs beibehalten und es wäre ein Hubschrauber unterwegs von einem „Helikopter Service", der helfen könne. Es verging nur kurze Zeit und der rot-weiß gestrichene Hubschrauber tauchte am strahlend blauen Himmel auf. Zweimal umkreiste er unser Schiff, flog einmal über die Luken und schwebte weiter neben uns. Der Pilot deutete an, dass er auf den Lukenabdeckungen zu landen gedachte. In einer präzisen Kurve flog der Helikopter über das vordere Lukendeck und setzte leicht wie eine Feder zwischen Luke 2 und 3 auf. Eine Meisterleistung des Piloten, die Maschine so zu landen, dass die vorderen Räder auf dem Lukendeckel 2 und das hintere Rad, auf dem Lukendeckel 3 zu stehen kamen. Der Rotor wurde langsamer, jedoch nicht abgestellt. Man fürchtete eventuelle Explosionsgefahr beim Wiederanlassen. Für uns ein einmaliges Ereignis: Ein Hubschrauber landet auf einem Erz/Öl-Schiff, das voll beladen mit Erdöl ist und das überhaupt keine Helikopter-Landeplattform besitzt.
Wir trugen unsere drei Verletzten nach vorn, verfrachteten sie in den Helikopter und kurze Zeit später hob dieser mit lautem Motorengebrüll ab. Am Himmel tauchte während dieser Aktion ein Düsenflugzeug auf und warf zwei Rettungsinseln ab. Gott sei Dank, wir benötigten sie nicht. Wir klarten das Deck auf und setzten unsere Heimreise erst einmal fort. Am Abend erfuhr ich, dass unsere drei Besatzungsmitglieder, nach etwa einer Stunde Flugzeit, wohlbehalten in Bahrain gelandet waren.

Am 10. August 1972 fand eine Schiffsratssitzung statt. Dort wurde berichtet, dass die tiefe Wunde am Kopf unseres Bootsmanns genäht wurde und dass sein Zustand zufriedenstellend sei. Seiner Abreise von Bahrain läge nichts mehr im Wege. Der I. Offizier hatte Quetschungen am Oberkörper (Brust und Rücken), sowie eine Prellung am Kiefer der linken Gesichtshälfte erlitten. Außerdem wurde der Bruch des Brustbeins diagnostiziert. Der Matrose (Kabelgeist) hatte neben einer tiefen Fleischwunde einen Oberschenkel gebrochen und mehrere Abschürfungen und Prellungen davongetragen. Alle drei Kameraden waren von einem australischen Arzt behandelt worden und sie befanden sich auf dem Wege der Genesung.

An Bord gab es daraufhin einige Umbesetzungen. Der II. Nautische Offizier wurde kommissarisch Chief Mate und einer der Matrosen wurde Bootsmann. Rostock war informiert worden und musste die Genehmigung erteilen, dass wir unterbesetzt weiterfahren durften. Fotos und ein Schadensbericht für die Reederei mussten von der Schiffsleitung bzw. vom Kapitän angefertigt werden. Über die Ursache dieses Unfalls haben wir tagelang gerätselt und sind dabei zu keinem Resultat gekommen. Es hieß, dass die Rettungsboote etwa ein halbes Jahr vorher von der DSRK abgenommen worden seien. Wodurch bricht plötzlich ein Bootsläufer, der vor ca. sechs Monaten ein Attest oder Zertifikat bekommen hat? Wie ist es möglich, dass ein Schwergut-Davit abbricht, auch wenn der Schlag des abstürzenden Bootes sicherlich sehr heftig gewesen ist? Ich habe nie wieder irgendwo etwas über diesen tragischen Vorfall hören oder lesen können.

Redaktion

Verschollen

Das Motorschiff PINGUIN der Deutschen Seereederei befand sich mit Schüttgutladung auf einer Reise im Ostseeraum. Das Schiff war zuvor für den Containertransport hergerichtet worden. Dazu wurde das Schanzkleid entfernt und eine Reling gezogen. Als das Schiff noch etwa 30 Seemeilen von seinem Löschhafen entfernt war, bei guter Sicht und Wind aus NNW in Stärke 6 bis 7 und einer groben See, bemerkte der I. Nautische Offizier um 7 Uhr, dass sich an Deck gelaschtes Stauholz gelöst hatte. Der Bootsmann erhielt die Order, das Stauholz mit weiteren Besatzungsmitgliedern zu bergen. Um 7.24 Uhr wurde die Fahrt auf VGL (Voraus Ganz Langsam) reduziert und das Schiff auf Wind gelegt. Nachdem die Arbeiten um 7.53 Uhr beendet waren, stellte der Kapitän, der inzwischen die Wache übernommen hatte, fest, dass sich eine an Deck befindliche Persenning und ein Fass aus der Verzurrung gelöst hatten. Es bestand die Gefahr, dass die Persenning durch überkommendes Wasser in die Schraube kommen könnte. Um das Material zu bergen, wurde gegen 8.03 Uhr der Kurs geändert und unter gleichzeitiger Reduzierung der Geschwindigkeit das Schiff gegen den Wind gelegt. Vier Besatzungsmitglieder wurden mit der Bergung an Steuerbord-Seite beauftragt. Während dieser wurden durch zwei plötzliche und nicht erwartete, kurz hintereinander folgende Schwellseen der Bootsmann und ein Decksmann vom Sog des ablaufenden Wasser außenbords gespült.



Bei der Materialbergung waren die veränderten Bedingungen an Deck durch das entfernte Schanzkleid und den Ersatz durch eine Reling nicht berücksichtigt worden. Bei Schiffen mit einer Reling wird an Deck mehr Wasser aufgenommen, es kann schneller von Deck abfließen und das mit großer Sogwirkung. Kapitän und I. Nautischer Offizier versäumten es, die eingesetzten Besatzungsmitglieder mittels Sicherheitsgurt und Verbindung mit einer Sicherheitsleine zu schützen. Obwohl in der Handelsschifffahrt im Allgemeinen unüblich, wäre auch das Anlegen einer Schwimmweste hilfreich gewesen
Die außenbords gerissenen Seeleute konnten trotz intensiver Suchaktion unter Hilfeleistung von Flugzeugen und Schiffen nicht gefunden werden und blieben verschollen.

(Nach einer Unfallauswertung, VOLL VORAUS, März 1974)

Knut Freiwald

Unfälle auf See

Ein Unfall im rechtlichen Sinne ist ein plötzlich eintretendes Ereignis, bei dem es meist zu Sachschäden und/oder im schlimmsten Fall zu Personenschäden kommt. Besonders tragisch ist es, wenn sich solch ein Unfall an Bord eines Schiffes auf hoher See ereignet. Weitab von Land und somit ohne Möglichkeit der Hilfe und Unterstützung ist die Besatzung auf sich gestellt. In diesem Falle sind Kapitän und Besatzung gefordert, das Richtige zu tun und die entsprechenden Maßnahmen einzuleiten. Kommen Personen dabei zu Schaden ist es besonders unheilvoll. Deshalb gehörte im Rahmen seiner Ausbildung zum Kapitän auf Großer Fahrt an der Seefahrtschule Wustrow für jeden Nautiker der Erwerb des Gesundheitsschutz-Befähigungszeugnisses zum Studium dazu. Dieses Befähigungszeugnis besaß eine Gültigkeit von fünf Jahren und musste danach beim Hafenarzt, wobei eine Prüfung seiner Kenntnisse an einem Fallbeispiel überprüft wurde, erneuert werden. Der Nautiker erhielt damit die Berechtigung, entsprechend seiner Ausbildung Maßnahmen des Gesundheitsschutzes durchzuführen und Verletzte und Kranke einschließlich Infektionskranker zu untersuchen und zu behandeln. Er unterstand der ärztlichen Schweigepflicht. In der Regel wurde auf Schiffen der II. Offizier mit der medizinischen Betreuung der Besatzung betraut.
Während meiner langen Seefahrtszeit erlebte ich auf hoher See zwei schwere Unfälle mit Personenschaden. Beim ersten Unfall fuhr ich als III. Offizier auf dem MS ZWICKAU der DSR. Der zweite Unfall ereignete sich auf dem MS CSAV RIO RAPEL (Ahrenkiel Group), das unter meinem Kommando stand.
Die ZWICKAU fuhr seinerzeit unter unserem Stammkapitän Joachim Finster. Unvergessen, wie er mir einmal in der Brückennock während meiner Wache erklärte: „Freibi, wenn du einmal Kapitän werden willst, musst du aber noch etwas zulegen", und schubste mich auf Grund seines Bauchumfanges, was er gar nicht bemerkte, beim Näherkommen vor sich her. Nun, Kapitän bin ich geworden, bezüglich des Bauchumfanges habe ich nicht ganz die Maße erreicht.
Wie so oft während der Sommermonate befand sich die ZWICKAU auf der Reise von Rostock nach Murmansk. Zum Zeitpunkt des Unfalls stand das Schiff etwa sieben bis acht Stunden südwestlich von Stavanger. Das Wetter war gut. Deshalb hatte der Bootsmann begonnen, die Backbord-Seite des Hauptdecks entrosten und konservieren zu lassen. Fleißig wurde mit Rosthammer und Rostmaschine dem Rost zu Leibe gerückt. Nach dem Entrosten wurden die Flächen für den Farbanstrich vorbereitet. Diese sollten dazu möglichst metallisch blank sein. Um diesen Zustand zu erreichen wurden Rostbürsten verwendet. Zur Beschleunigung wurde ein Mann von der Decksgang mit einer Flex (Flex – eine Handschleifmaschine mit flexibler Welle und entsprechender Scheibe) eingesetzt. Dieser hatte sich im Verlauf der Arbeit, wohl in einem Moment der Unaufmerksamkeit, mit der rotierenden Flexscheibe unterhalb des Knies schwer verletzt.
Zu diesem Zeitpunkt lag ich in der Koje, um den bei den III. Offizieren wohl geliebten und verdienten Mittagschlaf zu nehmen, als gegen 13.30 Uhr das Telefon klingelte und mein etwas aufgeregter Kapitän erklärte: „Freibi, komm schnell auf die Brücke, wir haben einen Unfall." Also schnell angezogen und dann vor zur Brücke. Dort erhielt ich erste Informationen über das Unglück. Der II. Offizier und der Chief Mate hatten bereits die medizinische Versorgung eingeleitet und übernommen. Klar war, der Verletzte musste so schnell wie möglich an Land gebracht werden. Mit der ZWICKAU hätten wir bis Stavanger als nächsten Hafen dafür Stunden gebraucht. Deshalb hatte der Kapitän bei der Küstenfunkstelle Stavanger Radio um Hilfe angefragt. Von dort erhielt der Kapitän den Vorschlag, den Verletzten mit einem

Hubschrauber abholen und nach Stavanger ins Krankenhaus bringen zu lassen. Diese Informationen teilte er mir mit und übergab mir gleichzeitig die Schiffsführung mit der Bemerkung, ich möge den Hubschrauber wahrschauen, Kontakt aufnehmen, die entsprechenden Vorbereitungen veranlassen und vom Hubschrauber eventuell geforderte Manöver fahren. Er müsse jetzt die Brücke verlassen, um die entsprechenden Dokumente des Verletzten für das Ausschiffen vorzubereiten. Nun war guter Rat teuer. Die Bergung eines Verletzten per Hubschrauber war noch nie Aufgabe einer Übung gewesen. Zumindest wusste ich, wir mussten einen Landeplatz suchen, vorbereiten und kennzeichnen. Also ließ ich erst einmal alle damals noch üblichen Funkantennen einholen, um Landefreiheit zu schaffen. Geplant wurde, den Hubschrauber auf einer der achteren Luken landen zu lassen.
So waren wohl zehn bis fünfzehn Minuten vergangen, als sich der Hubschrauber über UKW meldete. Als erstes fragte ich, ob der Kurs und die Geschwindigkeit geändert werden sollten und informierte über den von unserer Seite geplanten Landeplatz. Vom Hubschrauber kam die Information, dass das Schiff Kurs und Geschwindigkeit beibehalten solle. Man werde einige Probeanflüge machen, um den besten Landeplatz zu finden. Nach mehreren Versuchen wurde ich informiert, dass die Crew des Helikopters als Landeplatz Luke 2 ausgewählt habe und nun zur Landung ansetzen würde. Gesagt, getan. Der Hubschrauber landete ohne Probleme sicher auf Luke 2. Die beiden Piloten waren wahrscheinlich derart stolz über die geglückte Landung, dass sie ausstiegen und zur Back gingen, um die Situation im Foto festzuhalten.
Inzwischen war der Verletzte auf einer Trage zum Hubschrauber gebracht worden. Dort wurde er an die Besatzung des Hubschraubers übergeben. Nach kurzem Informationsaustausch und Aushändigen der Dokumente und dem Notgepäck flog der Hubschrauber ab, und wir konnten unsere Reise fortsetzen. Etwa eine halbe Stunde später kam die Meldung, dass sich der Verletzte im Krankenhaus befinde und dort sofort operiert wurde. Alle atmeten auf. Die OP verlief so gut, dass wir unser Besatzungsmitglied auf der Rückreise wieder in Stavanger an Bord nehmen konnten. Unsere Rostocker Ärzte zeigten sich im Nachhinein sehr angetan von der ausgezeichneten Arbeit der norwegischen Kollegen.

Den zweiten schweren Unfall sollte ich als Kapitän auf dem MS CSAV RIO RAPEL während einer Reise von Singapore nach Durban erleben. Das Schiff hatte ich in Brisbane, Australien, übernommen und mit ihm, bevor es von Singapore ablief, während einer Rundreise in Asien mit drei schweren Taifunen zu kämpfen gehabt.

Wir befanden uns also auf den Weg nach Durban, von der Malakka-Straße kommend etwa 200 Seemeilen von Mauritius entfernt. Es war früher Nachmittag, als bei mir das Telefon klingelte. Der I. Offizier informierte mich darüber, dass der III. Offizier soeben einen schweren Unfall erlitten habe. Was war passiert? Der III. Offizier hatte die Aufgabe gehabt, die Sprinkleranlage der Gefahrgutluke zu kontrollieren. Dazu musste eine Verbindung von der Luke zur Feuerlöschleitung, wo sich der Zylinder zum Verdichten des Wasserdruckes befand, hergestellt werden. Um dies zu tun, musste die Blindkupplung vom Flansch abgenommen werden. Im Nachhinein konnte nicht geklärt werden, warum der Flansch inklusive Verdichter noch oder schon unter Druck standen. Hier passierte der fatale Fehler, weil sich der III. Offizier direkt vor den Flansch stellte und sich hinunter beugte, um die Blindkupplung abzunehmen anstatt dies von der Seite her zu tun. Da Leitung und Flansch voll unter Druck standen, bekam er den Blindflansch nach dem Lösen ins Gesicht. Das Resultat bestand darin, dass er einen Kieferbruch mit dem Verlust fast aller seiner Zähne auf der rechten Seite erlitt. Die Bergung und Versorgung des Schwerverletzten übernahmen der Chief Mate und der II. Offizier, nachdem ich mich auf die Brücke begeben hatte.

Der Verletzte stand unter Schock. Als erstes stellte ich eine Verbindung zu Medico Cuxhaven her, um mich von ärztlicher Seite beraten zu lassen. Als ich der diensttuenden Ärztin die Verletzung und meinen jetzigen Standort geschildert hatte, war klar, dass der Verletzte so schnell wie möglich in das nächste Hospital geschafft werden musste.
Bezüglich der Behandlung der Verletzung konnte von unserer Seite nicht viel unternommen werden. Dem Verunfallten sollten die in der Bordapotheke befindlichen Schmerzmittel verabreicht werden. Die Ärztin erklärte, die größte Gefahr bestehe darin, dass sein Gesicht oder Hals anschwellen könnten, sodass er keine Luft mehr bekomme. In diesem Falle wäre ein Luftröhrenschnitt notwendig. Um diese Gefahr zu senken, sollte ihm eine Krause aus zerhacktem Eis um Hals und verletzte Gesichtsseite gelegt werden. Die Ratschläge gab ich unverzüglich zum I. und II. Offizier weiter, die den Verletzten im Hospital behandelten. Weiterhin wurde eine regelmäßige Berichterstattung über den Zustand des Verletzten vereinbart.
Für solche Notfälle hatte ich mir, als ich Kapitän wurde, die Nummer von Medico Cuxhaven und die Notrufnummer und Telex-Nummer von Rescue Center Stavanger vorsorglich notiert. Nun könnte mancher sagen, Stavanger liegt ja am anderen Ende der Welt. Gleichwohl schickte ich meine Notmeldung dorthin und wurde sofort an das Rescue Center Mauritius weitergeleitet. So hatte ich mir das mühselige Suchen nach deren Nummer erspart und konnte schnell Kontakt mit dem nächstgelegenen Rescue Center in Mauritius aufnehmen. Dort fragte ich auf Grund meiner gemachten Erfahrungen auf der ZWICKAU an, ob die Möglichkeit bestehe, den Verletzten per Hubschrauber zu bergen. Leider verfügte das Center nur über einen Hubschrauber mit einer maximalen Einsatzweite von 180 Seemeilen. Ein Schiff mit Arzt an Bord befand sich auch nicht in unserer Nähe. Dazu kam die Erschwernis, dass es zu dämmern begann und ein Hubschraubereinsatz bei Dunkelheit nicht durchführbar war. Das Schiff solle mit maximaler Geschwindigkeit zum Hafen Port Louis laufen, um dort den Verletzen abzugeben. Als letzten Versuch bemühte ich mich, eventuell einen Hubschrauber von der Insel Reunion zu engagieren, da ich annahm, dass dort französisches Militär



MS RONNEBURG passiert MS ZWICKAU im Südatlantik (1972)

stationiert ist. Aber dieser Versuch scheiterte, da keine Verbindung zustande kam. Also informierte ich den Leitenden Ingenieur, dass wir mit höchstmöglicher Geschwindigkeit nach Port Louis zu fahren hätten. Dafür würden wir wohl acht bis neun Stunden benötigen, wenn wir mit 21 bis 22 Knoten fuhren.
Jetzt mussten noch die Reederei und die bulgarische Agentur des Verunfallten benachrichtigt werden, des Weiteren der Agent in Port Louis, nachdem mir die Reederei Name und Anschrift mitgeteilt hatte. Danach besuchte ich den Verletzten im Hospital. Er stand noch immer unter Schock und machte sich schwere Vorwürfe bezüglich seiner Fehlhandlung. Es handelte sich um einen jungen III. Offizier von 25 Jahren. Ich kannte ihn schon von einem Einsatz auf dem MS CIMBRIA und war bisher mit seinen Leistungen sehr zufrieden gewesen. Vor allem machte er sich Sorgen, ob wohl sein Gesicht wieder richtig hergestellt werden könne. Da alle Besatzungsmitglieder während ihres Einsatzes beim P&I-Club versichert waren, würden auch alle Kosten bezüglich seiner Behandlung vom Versicherer getragen werden. Wichtig für mich war, ihn lebend bis Port Lois zu bringen. Da dieser Hafen außerhalb unseres Fahrplanes lag, besaßen wir auch keine entsprechenden Seekarten an Bord. Dies bereitete mir die wenigsten Sorgen. Ich wollte mich unter Anleitung von Port Louis Port Control beraten lassen, um die vorgegebene Position auf Reede anzusteuern. Es war nun schon später Abend geworden, als bei dem Verletzten langsam der Schockzustand nachließ und die Schmerzen sich bemerkbar machten. Da wir in ständigem Kontakt mit Medico Cuxhaven standen, wurden ihm auf Anweisung alle dafür geeigneten Medikamente der Apotheke verabreicht.
Das Schiff hatte inzwischen die Reede von Port Louis erreicht und ein Boot mit Arzt befand sich unterwegs. Deshalb übergab ich die Brückenwache an den II. Offizier, um Arzt und Behörden in Empfang zu nehmen. Gleichzeitig instruierte ich den Chief Mate, dass der Verletzte sofort nach dem Längsseitsgehen des Bootes dort an Bord gebracht wird. Irgendwie beschlich mich diesbezüglich eine gewisse Ahnung oder Eingebung.
Der Arzt wurde zum Hospital geleitet, von wo er dann mit dem Chief Mate den Transport zum Boot begleitete. Die Behörden landeten in meinem Office. Zu meiner Verwunderung begannen sie nach der Begrüßung mit einer normalen Klarierung. Zoll und Immigration hatten die Ruhe weg. Sie verlangten wie üblich ihre entsprechenden Papiere. Mein Chief Mate informierte mich über UKW, dass der Verletzte beginne, das Bewusstsein zu verlieren. Nun platzte mir der Kragen. Ich machte die Behörden darauf aufmerksam, dass unser Erscheinen vor ihrem Hafen ein absoluter Notfall wäre und wir keine Zeit zu verlieren hätten, da der Verletzte unverzüglich ins Hospital gebracht werden müsse. Wie sich herausstellte, ging es ihnen letztlich nur um ihre Provision an Zigaretten und Whisky. Deshalb übergab ich schnell die geforderten Papiere und Dokumente sowie die geforderten Präsente. Der Agent erhielt die Dokumente und das Notgepäck des Verletzten. Danach forderte ich die Herrschaften auf, sich zum Boot zu begeben, da der Verletzte sich schon an Bord befinde, um ihn unverzüglich zum Hospital zu bringen. Nachdem die Ausnahmegenehmigung vorlag, dass das Schiff ohne Dritten Offizier weiterfahren dürfe, meldeten wir uns bei Port Louis Port Control ab und setzten unsere Reise, nun ohne III. Offizier, nach Durban fort.
Noch während der Nacht erhielt ich die Information, dass die Operation gerade noch rechtzeitig vorgenommen werden konnte. Der Patient wäre sehr geschwächt, aber auf dem Weg der Besserung. Uns allen und besonders mir fiel ein Stein vom Herzen, und ich bedankte mich bei meiner Besatzung für ihre gezeigten Leistungen und ihren Einsatz.
Zu bemerken wäre noch, dass immer wieder die Frage seitens der Agentur auf Mauritius gestellt wurde, wer das alles bezahle. Erst nachdem wir einen Agenten vom P&I-Club vor Ort benannt hatten, konnten alle Probleme geklärt werden. Auf Grund der zuvor ungeklärten Finanzfragen wurde der Verletzte anfangs in ein normales Hospital gebracht. Nachdem

es ihm besser ging, wurde er auf seinem Wunsch in ein anderes Hospital verlegt. Sobald von den Ärzten attestiert werden konnte, dass er transportfähig sei, wurde er zur Weiterbehandlung in seine Heimat verlegt. Von seiner Agentur erfuhr ich später, dass er alles gut überstanden hat. Diese Ereignisse bestärkten mich wieder in meiner Meinung, dass das Sammeln von Erfahrungen aus solchen Ereignissen, insbesondere während der Fahrzeit als Nautischer Offizier, von unschätzbarem Wert sein kann. So kann sich der zukünftige Master im Fall der Fälle immer verinnerlichen, was sein damaliger Kapitän in einer ähnlichen Situation unternommen hat.

Redaktion

Rettungsaktion in der Biskaya

In der Ausgabe des VOLL VORAUS vom 28. Juli 1989 erschien ein Beitrag des Besatzungsmitglieds Johannes Gsella vom Vollcontainerschiff ERNST THÄLMANN/Y5ET, an die DSR abgeliefert am 27. Mai 1987, über die Rettung der Besatzung der deutschen Hochseeyacht DOROTHEA. In Politik und Medien wird das Thema Seenotrettung durch NGOs nach wie vor kontrovers behandelt. Diese Organisationen, mit Millionenbeträgen durch die sogenannte wertegeleitete Außenpolitik gefördert, agieren nach eigenem Eingeständnis (LVZ vom 2. Februar 2024) weniger aus humanitären, als vielmehr aus politischen Gründen. Begleitet von solcherart Protektion machen Menschenhändlerorganisationen jährlich einen Gewinn zwischen 5,5 und 7 Milliarden US-Dollar. (LVZ vom 15. November 2024) Flüchtlinge werden als Mittel zum Zweck genutzt, um die gegenwärtige gesellschaftliche Ordnung zu transformieren, ohne Rücksicht auf Konsequenzen für das Individuum. Eine Mission, die sich in ihrem Fortbestand von der Hoffnung nährt, dass Menschen in Seenot geraten, ist ein zu hinterfragendes, diskussionswürdiges Geschäftsmodell. Als unqualifizierte „Helfer" am Arbeitsmarkt mehren die Geborgenen zumeist den Wohlstand Weniger, die nie malochen mussten. Die Länder des Südens wurden bereits von deren Vorfahren ausgebeutet. Wenn

Rettung aus Seenot durch DSR-Schiffe

16.2.1977 MS „Werner Seelenbinder"
entdeckt auf Reede Port Sudan 2 Äthiopier von einem Havaristen und nimmt sie an Bord.

25.3.1979 MS „Fläming"
rettet die 19 Besatzungsmitglieder des griechischen Schiffes „Nahostpilot" im Mittelmeer und bringt sie nach Augusta auf Sizilien.

9.10.1980 MS „Falke"
sichtet bei Bornholm ein Rettungsboot des dänischen Kutters „Poseidon" und übergibt 2 Fischer dem Lotsenboot.

7.2.1981 MS „Sigmund Jähn"
nimmt auf der Höhe von Kreta 19 Mann der in Brand geratenen „Eugenia V" von einem Rettungsboot auf.

25.3.1982 MS „Bernhard Bästlein"
löst Manöver aus zur Rettung von 9 Schiffbrüchigen des indonesischen Segelschoners „PLM Macam Tutul" und bringt sie nach Surabaja.

15.7.1985 MS „Sonneberg"
sichtet auf Westafrika-Kurs nach Einbruch der Dunkelheit 60 sm südlich Gran Canaria rote Leuchtraketen. Bei Windstärke 8 können nach 2 1/2 stündigem Einsatz 16 Fischer von einem marokkanischen Trawler geborgen werden, der danach in Flammen aufgeht.

8.1.1987 MS „Fürstenwalde"
empfängt 400 sm östlich Sizilien den SOS-Ruf des zyprischen Frachters „Reefertrader", der in Brand geraten war und rettet 11 Seeleute aus den Booten.

20.4.1987 MS „Kölpinsee"
hat östlich Gibraltar 2 Personen von einer brennenden spanischen Segeljacht geborgen und nach Ceuta gebracht.

20.11.1987 MS „Prignitz"
leistet zwei Frauen und 2 Kindern schnelle Hilfe, als ein morsches Boot auf dem Hugli River/Indien kentert.

25.1.1989 MS „Ronneburg"
entdeckt nach einem SOS im Panamakanal in den Morgenstunden die leckgeschlagene Segeljacht „Drummer" mit 4 Erwachsenen und einem Kind und hilft beim Auspumpen des Fahrzeuges.

16.4.1989 MS „Ernst Thälmann"
nimmt in der Biskaya 3 Überlebende und einen Toten von der Rettungsinsel der Hamburger Segeljacht „Dorothea II" an Bord.

14.9.1989 MS „Premnitz"
schleppt aus der Biskaya die havarierte französische Jacht „Cama", auf der sich eine Person befindet, nach Quessant.

27.11.1989 MS „Schwarzburg"
holt im Roten Meer 21 Schiffbrüchige eines leckgeschlagenen Lastenseglers an Bord und übergibt sie einem jemenitischen Schlepper.

5.1.1990 MS „Themar"
reagiert auf einen Notruf der in Brand geratenen panamesischen „Pioneer Sea" und rettet 20 Seeleute in der Biskaya.



Zur Rettungsaktion für die 6 schiffbrüchigen Burmesen dieses Bambusfloßes während des tropischen Wirbelsturms am 30.11.1988 im Golf von Bengalen gibt es in der Bordchronik der „Neubrandenburg" einen ausführlichen Bericht.

aus „DSR-JOURNAL" (06/1991)

die Urenkel der einst Ausgebeuteten erneut um Sklavenarbeit nachsuchen müssen oder qualifizierte Arbeitskräfte aus der 3. Welt gezielt abgeworben werden, wo sie dringend gebraucht würden, ist Neokolonialismus das passende Wort dafür. Wer hätte das den angeblich dem gesellschaftlichen Fortschritt verpflichteten Parteien je zugetraut.

Das Beispiel einer Seenotrettung aus menschlichen Gründen und als Pflicht jeden Seemannes steht hierzu im Gegensatz:
Nach Abfertigung in Antwerpen als letztem Kontinenthafen, Auslaufen am 14. April 1989 gegen 16.00 Uhr, lag hinter unserer Besatzung eine anstrengende Woche (Übernahme des Schiffes in Rostock, Nord-Ostsee-Kanalpassage, die Hafendurchläufe in Hamburg, Bremerhaven und Antwerpen). Jetzt galt es die Revierfahrt auf der Schelde und die Passage des Kanals erfolgreich zu absolvieren. Dann konnten wir uns wieder auf normalen Bordalltag einstellen. Doch daraus sollte vorerst noch nichts werden!
Die Biskaya wurde am 15. April erreicht. In den frühen Morgenstunden des 16. April, exakt um 2.15 Uhr, übermittelte Brest Radio auf 2182 kHz die Seeunfallmeldung der Yacht DOROTHEA. Zu diesem Zeitpunkt befand sich unser Schiff rund 72 Seemeilen von der Unfallposition entfernt. Nachdem wir unsere Schiffsdaten durchgegeben hatten, nahmen wir Kurs auf die Unfallstelle. Der Ausguck wurde verstärkt und die ständige Radarbeobachtung gesichert. Das Wetter war in der Nacht umgesprungen. Es briste auf und Orkanböen verursachten eine wild durcheinander laufende Kreuzsee mit außergewöhnlichen Seegangserscheinungen. Das erschwerte die Suche nach einem so kleinen Objekt, das eine Yacht nun einmal darstellt, erheblich. Außerdem war die Sicht durch starke Regenschauer, Gischt, überkommendes Spritzwasser und teilweise Brecher behindert.
Über Funk erfuhren wir, dass noch andere Schiffe in der Biskaya in Seenot geraten waren. An der Suche nach der Yacht beteiligten sich weitere Schiffe und Suchflugzeuge. Gegen Mittag hatte ein Flugzeug die Yacht in der Position 48 Grad 07,03' N/008 Grat 47,58'W gesichtet und wies uns die zu steuernde Richtung. Obwohl nur etwa 4 Seemeilen entfernt, konnten wir sie weder im Radar noch visuell erkennen. Gegen 13.00 Uhr erreichten wir sie, nahmen sie in Lee und manövrierten uns heran. Die havarierte Yacht machte einen verwüsteten Eindruck, der Mast war gebrochen, die Aufbauten voller Wasser, sie schlingerte stark, aber schwamm noch aufrecht. Umso enttäuschter waren wir, niemanden mehr an Bord zu sehen. Unwillkürlich stellten wir uns vor, bei diesem Wetter und den niedrigen Temperaturen im Wasser zu treiben! Die optimistische Stimmung, die bei der Annäherung an die Yacht aufgekommen war, sank sehr schnell wieder. Wenn es schon so schwierig gewesen war, die Yacht zu entdecken, um wieviel komplizierter musste es sein, einzelne, im Wasser treibende Personen zu sichten.
Unsere Beobachtungen über die leere Yacht übermittelten wir Brest Radio. Der Kapitän berechnete auf der Grundlage der realen Wetterverhältnisse die mögliche Driftrichtung und wir nahmen die Suche nach Überlebenden wieder auf. Uns war klar, dass wir die größten Chancen nur noch bei Tageslicht haben würden. Von Brest Radio, das wahrscheinlich Angaben über die Yacht eingeholt hatte, kam später die Information, dass sich 4 Personen möglicherweise in einem Rettungsfloß befinden könnten. Das ließ unsere Hoffnungen wieder steigen. Während der weiteren Suche sichteten wir auch andere Schiffe, die ebenfalls im Unfallgebiet kreuzten, beispielsweise ein größeres englisches Passagierschiff, ein niederländisches Marinehilfsschiff mit Hubschrauberplattform und ein dänisches Kühlschiff sowie mehrmals die Suchflugzeuge.
Unsere beharrliche Suche war von Erfolg gekrönt! Hardi Wolter machte gegen 17.30 Uhr das treibende Rettungsfloß als erster aus. Die Geretteten berichteten später, dass im Laufe des Tages ein Suchflugzeug über sie hinweg geflogen wäre, sie aber nicht bemerkte. Um

18.00 Uhr war die Leinenverbindung hergestellt, die drei Überlebenden wurden zügig geborgen und sofort an Bord versorgt. Die Bergung der vierten Person, nach Angaben der Überlebenden der Skipper und bereits im Floß verstorben, dessen Tod ärztlicherseits bestätigt wurde, war aus Sicherheitsgründen bei weitem schwieriger. Gegen 19.30 Uhr brachte ein Hubschrauber der britischen Royal Navy in Absprache mit der Seenotleitstelle Falmouth einen Arzt zur Untersuchung der Schiffbrüchigen an Bord. Dieser billigte die schiffsseitig durchgeführten Maßnahmen hinsichtlich Versorgung und weiterer Behandlung. Gegen 20.00 Uhr war die gesamte Rettungsaktion beendet und wir nahmen in Abstimmung mit unserem Chefinspektor in Rostock Kurs auf den spanischen Hafen Vigo, wo wir am nächsten Nachmittag eintrafen und die Geretteten sowie den Toten übergaben. Die gesamte Besatzung zeigte bei der Suche der Schiffbrüchigen eine hohe Einsatzbereitschaft und ausgezeichnete seemännische Leistungen. Bei ihrer nachfolgenden Betreuung machten sich u.a. auch die drei mitreisenden Ehefrauen verdient. Und wir machten die Erfahrung, dass selbst unter solchen Witterungsbedingungen und Seegangsverhältnissen unser Schiff über sehr gute See-Eigenschaften verfügt.



CS ERNST THÄLMANN

Aus Sicht der Geretteten wurde diese Rettungsaktion in der bundesdeutschen Fachzeitschrift „Am Wind" wie folgt wiedergegeben:
„Gegen halb vier kam dann ein großer Frachter auf uns zu, die ERNST THÄLMANN aus der DDR. Bei unvermindertem Seegang ging das Schiff in Lee der Rettungsinsel, warf Leinen und eine Lotsenleiter über die Kante. Jemand von der Besatzung kam uns entgegen, warf Gurte herunter, in die wir uns einpickten, und zog uns an Bord. Ein Wunder war geschehen. Sofort kamen wir in den Sanitätsraum und wurden vorbildlich versorgt. Wir wurden nach unserem Allgemeinzustand gefragt, kamen in die heiße Badewanne, dann ins Bett mit Heizkissen und vielen Decken. Die Körpertemperatur war bei Torsten mit 36,5 Grad noch normal, aber Anke mit 35,8 und Holger gar mit 35,2 Grad waren doch schon erheblich unterkühlt. Holger, der gleich zu Anfang über Bord gegangen war, hatte sich am längsten im Wasser aufgehalten.
17 Stunden nach der Rettung setzte die ERNST THÄLMANN, die auf dem Wege nach Japan war, die Überlebenden im nordspanischen Vigo an Land."

Edmund Schmidt

Kollision des MS MAGDEBURG am 27. 10. 1964 aus Sicht der Maschine

Originalbericht des LTO

Als das Schiff in Dagenham ablegte, war die Maschinenanlage in einem seeklaren Zustand. Nach dem Ablegen und weiteren Manövern im Revier wurde von der Brücke 2 x VV – also 4 Maschinen VV – gefordert. Bis dahin liefen die Maschinen in Manöverschaltung: 2 Maschinen „Voraus" – 2 Maschinen „Zurück". Nach dem Kommando 2 x VV wurden beide Wellen auf n 85 – 87 U/min hochgefahren. Nach einiger Zeit mit dieser Umdrehung werden kurz mehrere Manöver von der Brücke hintereinander gefordert. Während der Ausführung des ersten „Zurück"-Manövers erfolgte ein Stoß im Schiff. Die Bb.-Welle drehte zu dieser Zeit ca. 30 U/min „Zurück", während die Stb.-Welle noch ein- und ausgekuppelt wurde, um die Maschine nicht zum Stillstand zu bringen.

Durch den Stoß im Schiff werden alle Genossen vor dem Fahrstand gegen diesen geschleudert. Ein Versagen irgendeiner Anlage oder eines Aggregates durch den Stoß wurde nicht festgestellt. Alle nach dem Stoß noch geforderten Manöver konnten einwandfrei ausgeführt werden. Sofort nach dem Stoß neigte sich das Schiff nach Stb.-Seite. Bei größerer Krängung – nach Schätzung über 45°, ein Stehen ohne festen Halt war schon unmöglich – bliesen bei HD II, Zyl. 3 und 4 die Sicherheitsventile ab und sprühten Funken; bei Hauptmotor Stb. I Zylinder 1 war die Brennstoffdruckleitung gerissen und Tank 8 (Brennstoffüberlauftank) lief durch die Schwimmerpeiler über. Durch das Funkensprühen von HD II entstand Brandgefahr – der Schwimmpeiler von TK 8 liegt bei HD II – und HD II sowie Stb. I wurden mit Handfeuerlöschern bespritzt. Gleichzeitig wurde die Feuerlöschpumpe angestellt und die Schaum-Anlage klar gemacht. Ich versuchte über Kommandotelefon mit der Brücke Verbindung zu erhalten. Das Telefon war betriebsklar, aber von der Brücke meldete sich niemand. Es kamen auch über die Telegraphen keine Kommandos mehr von der Brücke. Die Assistenten erhielten darauf den Auftrag von mir, sich mit Schwimmwesten zu versorgen und die der im Maschinenraum anwesenden Ingenieure herbeizubringen. Danach mussten die Assistenten der Wache auf meine Anweisung den Maschinenraum verlassen.

Die Stb.-Schlagseite war inzwischen noch größer geworden und jetzt fiel HD II aus. Als der E-Ingenieur sofort die Schalttafel kontrollierte, gab HD II keine Spannung mehr ab – er stand. Der HD I übernahm für einen Moment die Last, fiel aber auch kurz darauf aus. Alle Hauptmotoren laufen noch, jedoch waren die Empfänger an den Motoren nicht mehr zugängig durch die starke Schräglage und die absolute Finsternis. Bei Ausfall der Bordspannung war das 24 V-Notlicht nur kurz aufgeflammt. Daraufhin und auf Grund der zunehmenden Schräglage des Schiffes verlassen auf meine Anweisung auch die Ingenieure den Maschinenraum. Dabei wurden das Maschinentagebuch und das Manöverbuch sichergesellt. Der Maschinenraum mußte durch den Maschinenschacht verlassen werden. Dabei konnten wir uns nur noch kletternd nach oben bewegen. Zur Verfügung standen uns hierbei zwei Taschenlampen. Während des Verlassens des Maschinenraumes konnte ich als Zuletzt-Gehender das Aussetzen des Hauptmotors Stb. I bemerken.

An Deck erhielt der III. Ingenieur von mir den Auftrag, dem Kapitän zu melden: „Maschine unkar, alle Hilfsanlagen ausgefallen, Maschinenbesatzung vollzählig an Deck." Der III. Ing brachte den Auftrag zurück, daß ich sofort zum Kapitän kommen solle. Der Kapitän gab mir die Order, einen Trupp zusammenzustellen, der nach womöglich zurückgebliebenen Genossen suchen sollte. Der Trupp, bestehend aus Funkoffizier, Storekeeper, IV. Offizier und Verwalter konnte keine Genossen mehr auffinden. Zur gleichen Zeit konnten der I. Offizier und ich den II. Steward (aus O-Pantry) durch ein Fenster der Bb.-Passagierkammer an Deck ziehen.



Während der ganzen Zeit lagen Schlepper nahe des Schiffes, die mit ihren Scheinwerfern Licht gaben. Die gesamte Besatzung saß auf Bb.-Seite der achteren Aufbauten auf der Strickleiter, die auf dem Bootsdeck befestigt ist. Die Genossen sollten auf Anweisung des Kapitäns übersteigen zum Schlepper. Dabei fiel gleich zu Anfang ein Genosse ins Wasser, der aber sofort von der Schlepperbesatzung an Bord gezogen wurde. Weil ein Übersteigen an dieser Stelle durch die Rundung des Unterwasserschiffes und der damit verbundenen schlechten Annäherungsmöglichkeit für die Schlepper ungünstig war, hatte der I. Offizier ein Preventerseil in Höhe der Bb.-Kühlluke ausgelegt. Die Besatzung erhielt jetzt von mir die Order, an diesem Seil auf den Schlepper zu gehen. Der Aufforderung wurde Folge geleistet und es kam zu keinem weiteren Unfall. Nach dem Absteigen der Besatzung halfen der I. Offizier und ich dem Lotsen und dem Kapitän, die Bb.-Nock zu verlassen.

Bald danach erteilte der Kapitän dem Schlepper den Auftrag, unsere Genossen an Land zu bringen. Der II. Offizier und der Verwalter hatten die Besatzung zu betreuen. An Bord verblieben der Lotse, der Kapitän, der I. Offizier und ich. Das Schiff schien jetzt auch fest auf der Stb.-Seite zu liegen.

Kapitän und Lotse verließen morgens nach Eintreffen des Maklers zur Erledigung der Formalitäten das Schiff. Der I. Offizier und ich verblieben bis ca. 20.00 Uhr auf dem Schiff. Zu dieser Zeit wurden wir von zwei anderen Genossen abgelöst. Die gesamte Besatzung hat sich während des Sinkens des Schiffes vorbildlich benommen. Der Verkehr wurde durch Läufer und Sprachrohre (Megaphon) zwischen Kapitän auf der Brücke und übriger Besatzung auf dem Achterschiff aufrechterhalten.

Diese Schilderung läßt die Ablaufzeit offen, da viele Aktionen sehr schnell abliefen und ebenfalls gleichzeitig fielen.

Die Maschinenwache war wie folgt besetzt:

Maschinenhelfer und -assistenten: Bielka, Neef, Klein, Mittmann, Barnowski

Ingenieure: III. Ing. Klaus Lüdecke, II. Ing. Erler, E.-Ing. Hans-Otto Fichtner, Ltd. Ing. Edmund Schmidt. Nach dem Zusammenstoß kam auch der I. Ing. Burkhard Strauch in den Maschinenraum

Rostock, den 11. 11. 1964

gez. Edmund Schmidt, Ltd. Ing. MS MAGDEBURG

Werner Molle

Die Havarie des MS HEINRICH HEINE mit MS MATARAM

Am Ostersonnabend, dem 2. April 1988, kollidierten um 15.55 Uhr bei unsichtigem Wetter das indonesische Semicontainerschiff MS MATARAM und das DSR-Kühlschiff HEINRICH HEINE (im Folgetext: H.H.). Die H.H. hatte die Schleuse Brunsbüttel in Richtung Nordsee verlassen, während die MATARAM elbaufwärts nach Hamburg lief. Beide Schiffe standen unter Lotsenberatung.

Auszug aus dem Havariebericht unmittelbar im Augenblick der Kollision:
„Bei Eintritt der markanten Sichtverschlechterung um 15.52 Uhr besetzen Kapitän und Lotse das Radargerät AC 1229. Bis dahin wurde das Radargerät durch den Kapitän nicht kontinuierlich beobachtet. Mit Passage der Tn 58 erkannte Kapitän M. erstmals das Radarecho des späteren Kollisionsgegners (MS MATARAM). Hierbei soll sich MS MATARAM eben an Bb., im ungefähren Abstand von ca. 2 sm, befunden haben. Der Abstand wurde nicht eingemessen. Für eine Geschwindigkeit von 15 kn hatte Kapitän M. den Nahbereich mit 1,2 sm und den Bereich der bedrohlichen Annäherung mit 0,3 sm festgelegt.
MS MATARAM (...) befand sich unter Lotsenberatung auf der Fahrt nach Hamburg. Der Lotse nahm an der Radarberatung von Radar Brunsbüttel teil. MS MATARAM befuhr das Elbrevier mit ca. 15 kn und war über die Verkehrssituation sowie über das südlich der Radarlinie entgegenlaufende MS HEINRICH HEINE ständig informiert. (...) Um 15.53 Uhr wurde die MATARAM im Abstand von 1 sm im Radar durch Kapitän M geortet (lt. Tagebucheintragung), und so wurde auf MS HEINRICH HEINE mit dem Typhon ein langer Ton gegeben. Kapitän M. verließ im Verlauf der weiteren Annäherung das Radar und versuchte, den Entgegenkommer (MS MATARAM) optisch auszumachen. Im Abstand von ca. 0,6 sm erkannte Kapitän M. MS MATARAM erstmals optisch. Hierbei sah er die Stb.-Seite und offene Masten des Entgegenkommers eben an Stb. voraus. (...) Kapitän M. und Seelotse Krampf unterstellten, dass MS MATARAM den Kurs ebenfalls beibehalten würde und es zu einer Stb.-/Stb.-Passage beider Fahrzeuge im Abstand von ca. 120 m kommen würde. Kapitän M. ließ erneut einen



MS HEINRICH HEINE



langen Ton mit dem Typhon geben. Um 15.54 Uhr wurde der HM auf MS HEINRICH HEINE gestoppt. Kapitän, E.O. und II. NO erkannten im Abstand von weniger als 0,3 sm ein leichtes Andrehen der MATARAM nach Stb. Dieses wurde von der Schiffsführung als Gieren interpretiert. Der Lotse Krampf empfahl daraufhin sofort: ‚Ruder hart BB. und 2 kurze Typhontöne!' Diese Empfehlungen wurden vom Kapitän akzeptiert, kritiklos befolgt und sofort ausgeführt. Während MS HEINRICH HEINE mit hart Bb.-Ruderlage sofort nach Bb. drehte, erkannte Kapitän M. den nun offensichtlich zügiger gewordenen Dreh der MATARAM. Er beorderte von der Stb.-Nock aus das Ruder auf hart Stb. und den HM auf VV. Um 15.55 Uhr wurde der Fahrhebel noch auf VV gelegt, ohne dass jedoch dieses Maschinenmanöver zur Ausführung gelangte. Um 15.55 Uhr kollidierte das Vorschiff des MS MATARAM mit der Stb.-Seite des MS HEINRICH HEINE."

Der Steven der MATARAM hatte sich in die Steuerbord-Aufbauten einschließlich des Maschinenraums und des Laderaumes II gebohrt. Beide Schiffe konnten erst nach eineinhalb Stunden durch massiven Schleppereinsatz getrennt werden. Das stundenglasförmige Leck, verursacht durch Vorsteven und Wulstbug der MATARAM, reichte vom Brückendeck bis zum Doppelboden und hatte sofort zum Black Out und damit zur Manövrierunfähigkeit der HEINRICH HEINE geführt. Durch auslaufenden Treibstoff kam es auch zu Umweltverschmutzungen.

Auf der H.H. wurden durch die Kollision drei Besatzungsmitglieder leicht verletzt. Zwei von ihnen brachte das Lotsenboot zur Versorgung nach Brunsbüttel. Der Funkoffizier blieb nach ambulanter Behandlung auf eigenen Wunsch an Bord und hielt die Nachrichtenverbindungen aufrecht.

Nach Eintreffen der Sofortmeldung des Kapitäns beim Dispatcher der DSR wurde umgehend der Seeunfallstab des Generaldirektors zusammengerufen.

In einem ersten Telefongespräch empfahl ich als Chefinspektor dem Kapitän nach dessen Lage- und Schadensschilderung, das Schiff nach dem Freikommen vom Havaristen mit Schlepperhilfe auf der Westseite der Elbe gegenüber Brunsbüttel auf Grund zu setzen, um

ein eventuelles Sinken der H.H. im Fahrwasser zu vermeiden, den Schiffsverkehr nicht über Gebühr zu behindern und Leben und Gesundheit der Besatzung nicht zu gefährden.

In der Dienstordnung für das seefahrende Personal der DSR stand unter Punkt 4.3. Stellung und Hauptaufgaben des Chefinspektors:
„Der Chefinspektor ist der Leiter der Hauptabteilung Flottenkoordinierung und Sicherheit. Er ist dem Generaldirektor direkt unterstellt."
Weiter hieß es: „...von ihm werden Aufgaben zur Erhöhung der Sicherheit in der Seeschifffahrt auf der Basis der neusten wissenschaftlichen Erkenntnisse, den Erfordernissen der seemännischen Praxis und der richtigen Anwendung der gültigen Rechtsnormen wahrgenommen. Zur Lösung der dem Chefinspektor gestellten Aufgaben stehen ihm die Abteilungen Schiffssicherheit, Havarieinspektion und die Abteilung Dispatcher zur Verfügung."



Der Generaldirektor entschied daher, dass ich mit den Leitern der Versicherungsabteilung und der Hauptabteilung Technik/Reparatur als Vorort-Havariestab sofort nach Brunsbüttel zu fahren habe, um der Schiffsleitung alle erdenkliche Unterstützung zu geben und alle erforderlichen Absprachen mit Behörden, Fremdfirmen und unseren Vertretungen in Hamburg zu koordinieren und notwendige Entscheidungen zu treffen.
Gegen 2.30 Uhr am 3. April trafen wir in Brunsbüttel per PKW ein und fuhren sofort mit einem Lotsenboot zur H.H.. Umgehend koordinierte und veranlasste ich mit der Agentur in Brunsbüttel und der Vertretung der DSR in Hamburg die Hilfeleistung mit Schleppern einer Hamburger Bergungsfirma und das Auffangen von Öl/Treibstoff.
Gefahr für die Besatzung bestand nicht mehr. Das Schiff war bereits bei steigender Flut zweieinhalb Stunden nach der Kollision durch zwei Schlepper am Westufer auf Grund gesetzt worden. Der Untergrund war Schlick, sodass keine weiteren Strukturschäden am Schiffsrumpf zu erwarten waren.
Das Wetter war an diesem Ostersonnabend und Ostersonntag kalt und neblig. Die Lufttemperatur betrug nur 10°C. Durch den kompletten Stromausfall war es im Schiff kalt und feucht. Die Besatzung stand unter Schock und war bis auf wenige Ausnahmen kaum ansprechbar. Kapitän, Erster Offizier (EO) und Leitender Technischer Offiziere (LTO) waren jedoch

beherrscht und „Herr der Lage".Die Wasserschutzpolizei kam im Verlaufe des 3. April mehrmals an Bord und verlangte die Herausgabe aller Dokumente, was von mir abgelehnt wurde. Daraufhin wurde ein diensttuender Richter aus Cuxhaven per Hubschrauber mit der Absicht eingeflogen, Kapitän, EO, II. Offizier und Rudergänger zu vernehmen.

Diese Vernehmung vorgenannter Personen als Beteiligte wurde von mir ebenfalls abgelehnt, da sie noch unter Schock standen. Der Richter hatte Einsicht in unsere Situation und versprach, sie als Zeugen zu vernehmen und sie auf ihr Aussage-Verweigerungsrecht hinzuweisen.





Hintergrund meiner Weigerung war, dass unsere Offiziere mit ihren Aussagen leicht vom Zeugenstatus zu Beteiligten hätten werden können, was später auch in der am 21./22. Juni 1988 durchgeführten Verhandlung des Seeamtes Hamburg auf den Kapitän und die Seelotsen beider Schiffe zutraf.

Weitere Rücksprachen mit dem Beamten der Wasserschutzpolizei führten dazu, dass der Staatsanwalt in Cuxhaven auf die Vernehmungen in dieser Situation verzichtete. Er bat um eine Anhörung des Rudergängers, die in meinem Beisein erfolgte.

Vielfach parallel wurden Absprachen mit unserem Kasko- und Haftpflichtversicherer, der Bergungsfirma zum Verbringen des Schiffes nach Hamburg, der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, den Umweltbehörden der Länder Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Hamburg sowie der Wasserschutzpolizei zur Erteilung der erforderlichen Genehmigungen geführt und Vorbereitungen zum Auffangen austretenden Treibstoffes und dem Ablauf der Bergung begonnen.

In der DSR-Dienstordnung Anlage 5 Beweissicherung Havarien/Schäden war aufgeführt: „Wenn in schwierigen Fällen die Einschaltung eines Rechtsanwaltes empfohlen wird, ist vor der Auftragserteilung der Chefinspektor zu konsultieren."

Durch mich wurde sofort, in Absprache mit dem Generaldirektor, dem Versicherer und unserem Reedereivertreter, ein Hamburger Rechtsanwalt mit der Wahrnehmung unserer Interessen beauftragt. Alle bereits vorhandenen Unterlagen und Dokumente wurden ihm in Kopie übergeben, da nach diesem Seeunfall unweigerlich auch eine behördliche Seeunfalluntersuchung durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord zu erwarten war.

Der Kapitän, die wachhabenden Offiziere und Besatzungsmitglieder fertigten jeder einen schriftlichen Bericht an – der Kapitän mit den Fakten zum Ereigniseintritt und den nachfolgend veranlassten Maßnahmen, die Anderen mit ihrer Sicht des Ereignisses. Solche

Berichte waren unabhängig vom Unfallort grundsätzlicher Bestandteil der üblichen internen Seeunfalluntersuchung der DSR, für die ich ebenfalls verantwortlich war.
Nach den Osterfeiertagen überschlugen sich die Horror-Meldungen, besonders in der MORGENPOST und der BILD-Zeitung. Schlagzeilen wie: „An der Elbe stirbt die Vogel-Welt", (MORGENPOST am 5. April) oder „...Wenn wir Pech haben, sind bald 10.000 Vögel tot." usw. waren dem Image der DSR abträglich. Dabei kam völlig zu kurz, dass die MATARAM auf die H.H. zugedreht hatte.
Es wurde von unterschiedlichen Treibstoff/Ölmengen geschrieben – alle übertrieben. Etwa 25 Tonnen waren aber doch ausgeflossen, die soweit möglich aufgefangen und entsorgt werden mussten.
Während das Schiff an der Elbuferböschung auf Grund lag und von den Schleppern in sicherer Position gehalten wurde, wurde restlicher Treibstoff an Bargen übergeben, damit kein weiteres Öl austreten konnte.
Unsere technische Abteilung verhandelte erfolgreich mit Blohm & Voss einen Dockplatz für eine Notreparatur aus. Die Vorbereitung zum Verschleppen nach Hamburg wurde mit der Bergungsfirma detailliert besprochen und durch die Besatzung vorbereitet. Gleichzeitig wurde die Verholgenehmigung bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion beantragt. Nach schriftlicher Erteilung stand einer Verholung nichts mehr im Wege.

Am 4. April gegen 1.35 Uhr waren dafür auch alle technischen Voraussetzungen gegeben. Es war besprochen worden, dass ein Schwimmkran das Vorschiff der H.H. mit Stahltrossen unterfängt und anhebt, um das Schiff schwimmfähig zu bekommen. Zwei Schlepper vorn und einer achtern unterstützten bei auflaufendem Wasser das Manöver. Mehrere Ölauffangschiffe befanden sich in unmittelbarer Nähe. Der Schwimmkran wurde durch zwei weitere Schlepper in Position gehalten. Die Wasserschutzpolizei sicherte diese Revierfahrt nach Hamburg. Die HEINRICH HEINE wurde über den Achtersteven elbaufwärts bis nach Hamburg geschleppt und bei der Werft Blohm & Voss in das Trockendock 17 bugsiert.
Nachdem gegen 20 Uhr alle Schlepper, der Schwimmkran und das letzte Ölauffangschiff entlassen worden waren und das Schiff im Dock sicher auf den Pallungen und trocken lag, atmeten alle auf und die Anspannung legte sich. Jetzt kamen die Entbehrungen der letzten Tage offen durch. Schüttelfrost, Zittern und ähnliche Symptome waren dafür sichere Anzeichen. Zur gleichen Zeit lag die ARKONA im Dock und unterstützte die Besatzung hervorragend. Alle konnten sich aufwärmen, duschen und bekamen nach Tagen erstmals etwas Warmes zu essen.

Durch uns (Chefinspektor/DSR-Versicherungsabt./Reparaturabt.) wurde mit den technischen Sachverständigen des Kaskoversicherers und der Werft der Schadenumfang aufgenommen und ermittelt, ob das Schiff reparaturwürdig oder dem Versicherer ein Totalverlust anzumelden war. Es wurde für eine Reparatur und weiteren Einsatz in der Kühlschifffahrt entschieden. Die Ausschreibung erfolgte für deutsche Werften. Die Entscheidung fiel zu Gunsten der Mützelfeld-Werft in Cuxhaven. In Hamburg erfolgte damit nur eine Notreparatur, damit das Schiff mit Schleppern nach Cuxhaven verholt werden konnte.
(Claus Biernoth, technischer Inspektor der Mützelfeld-Werft, erinnerte sich noch genau an diesen 14-Millionen-DM-Auftrag, der die Werft vor dem Konkurs rettete, als er in den CUXHAVENER NACHRICHTEN vom 30. Dezember 2011 berichtete: „Wir haben damals wie die Löwen gearbeitet. So ist es der Belegschaft gelungen, das nach einer Havarie stark beschädigte DDR-Kühlfrachtschiff HEINRICH HEINE in nur 45 Tagen wieder seeklar zu machen. Nach diesem tollen Erfolg bekamen wir viele weitere Aufträge von der staatlichen Deutschen Seereederei der DDR." – Redaktion)



Die Zeitungsmeldungen über diesen auch optisch spektakulären Seeunfall beunruhigte natürlich das Verkehrsministerium in Berlin. Da ich bereits mit einem Rapport beim Stellvertretenden Verkehrsminister gerechnet hatte, bereitete ich vorsorglich alle Unterlagen, einschließlich der Einzeichnung des Verschmutzungsgrades des Wattgebietes, der angrenzenden Wiesen des Elbufers und der Oste in einer Seekarte vor. Es kam, wie es kommen musste, ich wurde nach Berlin beordert. Die Berichterstattung im Verkehrsministerium fand am 8. April statt. Danach wurde der Verkehrsminister informiert und ich fuhr wieder zum Schiff nach Hamburg.

Für die Seeunfalluntersuchung von DSR-Schiffen war das Seefahrtsamt der DDR zuständig. Da die Kollision auf dem Territorium der BRD stattgefunden hatte, wurden auch hier Untersuchungen geführt. Die mündliche Verhandlung vor dem Seeamt Hamburg fand unter Teilnahme unseres Kapitäns am 21./22. Juni 1988 öffentlich statt.
Der Spruch des Seeamtes Hamburg vom 28. Juni 1988 enthielt u.a. folgende Feststellungen: „Der Unfall ist auf mehrere Ursachen zurückzuführen, wobei einem Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot auf beiden Schiffen eine überwiegende Bedeutung zukommt. Insoweit haben sich die beiden Seelotsen auf den beteiligten Schiffen ... und ... bei dem MS ‚Heinrich Heine' auch der Kapitän ... fehlerhaft verhalten."
Dieses Fehlverhalten traf letztlich auch auf den zur Verhandlung nicht anwesenden Kapitän der MATARAM zu.
Im Spruch hieß es weiter: „Der Seelotse ... auf dem MS ‚Mataram' hat sich weiterhin fehlerhaft verhalten, indem er
a) es versäumte, bei schlechten Sichtverhältnissen, schwieriger und teilweise sogar unklarer Verkehrslage und auf einem möglichen Kollisionskurs, die Geschwindigkeit wirksam herabzusetzen,
b) im Nahbereich eine Kursänderung einleitete ohne den Kollisionsgegner optisch in Sicht zu haben, ..."
Eine spätere Seekammerverhandlung in Rostock kam zu einem ähnlichen Spruch.

Der Leiter der Untersuchung durch die Wasserschutzpolizei in Hamburg wurde von mir persönlich zur Seeamtsverhandlung nach Rostock eingeladen, die er aber nicht annahm.
Wie in der Seefahrt nicht unüblich, sieht und trifft man sich immer einmal wieder. So auch in diesem Fall. Als ich eine peruanische Reederei in Lima leitete und einen Schaden an einem unserer Schiffe hatte, der in Hamburg repariert werden musste, traf ich einen der Beamten der Wasserschutzpolizei wieder. Wir erinnerten uns gleich an viele Einzelheiten dieses Unfalls.

Funker, Maler, Bürgermeister



All diese Professionen treffen auf Hans Götze zu, geboren in Dippoldiswalde in Sachsen und seit langem ansässig im idyllischen Ahrenshoop auf dem Fischland. Nach seinem Abitur in Dresden erlernte er den Beruf eines Funkmechanikers und begann danach ein Studium an der Technischen Universität Dresden mit dem Abschluss als Dipl.-Ingenieur für Informationstechnik. Während der Tätigkeit in einem Forschungszentrum der EDV-Industrie entschloss er sich, an der Seefahrtschule Wustrow das Seefunkzeugnis 2. Klasse zu erwerben. 1976 war dieses Ziel erreicht und er fuhr danach bis 1993 als Funkstellenleiter bei der Deutschen Seereederei, Rostock, zur See. Nach seiner Entlassung, so wie es vielen nach 1990 nicht nur aus der Flotte erging, begann er eine Umschulung zum völlig berufsfremden Altlastenbeauftragten, typisch für die damalige Zeit, als viele in anderen Wirtschaftszweigen von vorn anfangen mussten. 1993 arbeiteten 75 Prozent der Berufstätigen im Osten nicht mehr in ihren gelernten oder langzeitig ausübten Tätigkeiten oder waren arbeitslos. Bereits 1994 und bis 2019 engagierte er sich als ehrenamtlicher Bürgermeister der Künstlergemeinde Ahrenshoop und arbeitete zugleich von 1998 bis 2013 im Tourismusverband Fischland-Darß-Zingst e.V. mit.


URKUNDE

Hans Götze
VEB DSR FE 2 1
3. Preis

Kulturwettbewerb

Bildnerisches Volksschaffen

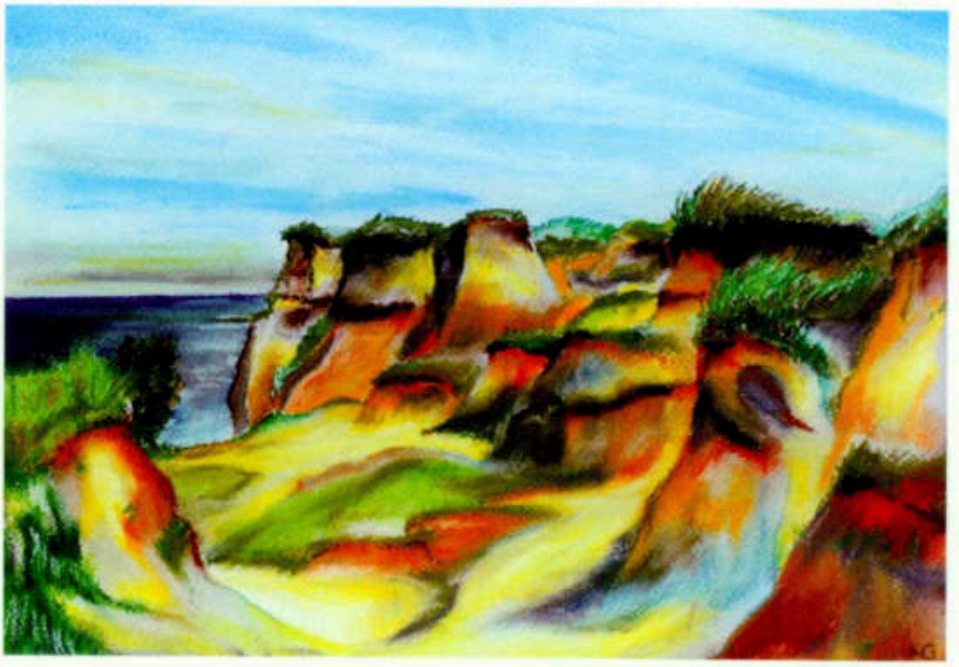
Neben der Bewältigung seiner Aufgaben als Bürgermeister betätigte sich Hans Götze freiberuflich als Maler und Grafiker. Die Grundlagen für dieses Talent bekam er bereits in seinem Elternhaus vermittelt. Er nahm während seiner Schulzeit in Dresden kontinuierlich an Mal- und Zeichenkursen teil und setzte dieses Hobby an der Seefahrtschule Wustrow und am Wohnort Ahrenshoop fort, hier unter Anleitung von Hans-Ulrich Gravenhorst, der zwischen 1971 und 1991 als Dozent an der IHS Warnemünde/Wustrow angestellt war, konkret als „künstlerisch-wissenschaftlicher Mitarbeiter".

Als Maler und Grafiker fühlt sich Hans Götze noch immer den Traditionen der Ahrenshooper Künstlerkolonie verpflichtet. Er sieht den Schwerpunkt seiner Arbeit in der künstlerischen Umsetzung der Landschaft seiner Heimatregion, dem Fischland und dem Darss.

Belege seiner Arbeit ließen sich in zahlreichen Ausstellungen des In- und Auslandes finden, sowohl als Beteiligter als auch in eigenen Ausstellungen.

Heute betreibt Hans Götze ein kleines Atelier in Ahrenshoop, in dem Besucher jederzeit willkommen sind.

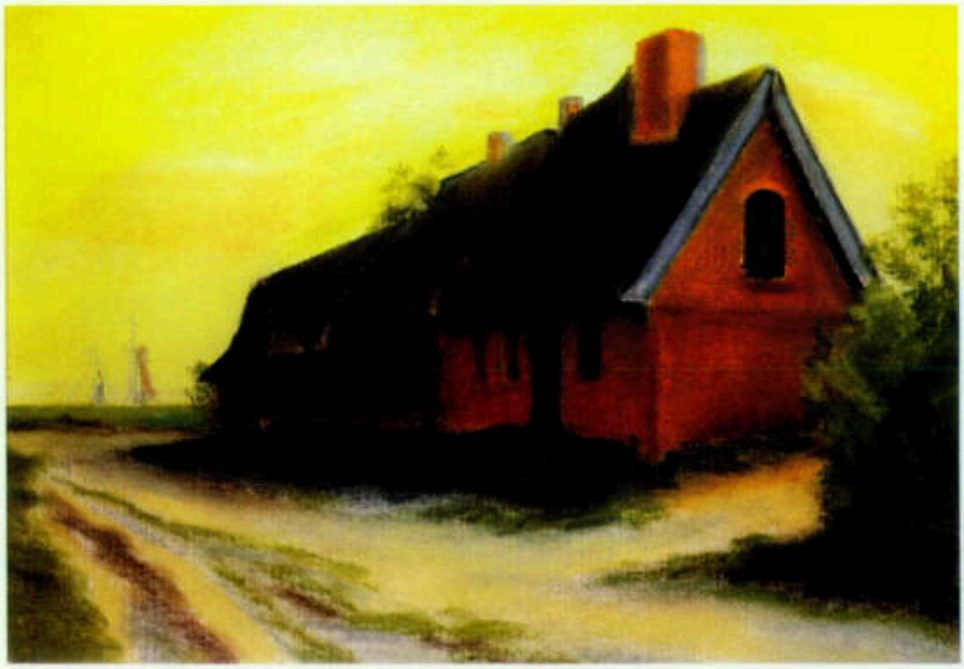




Niehagen, Hohes Ufer (Pastell)



Grimmelei (Acryl)



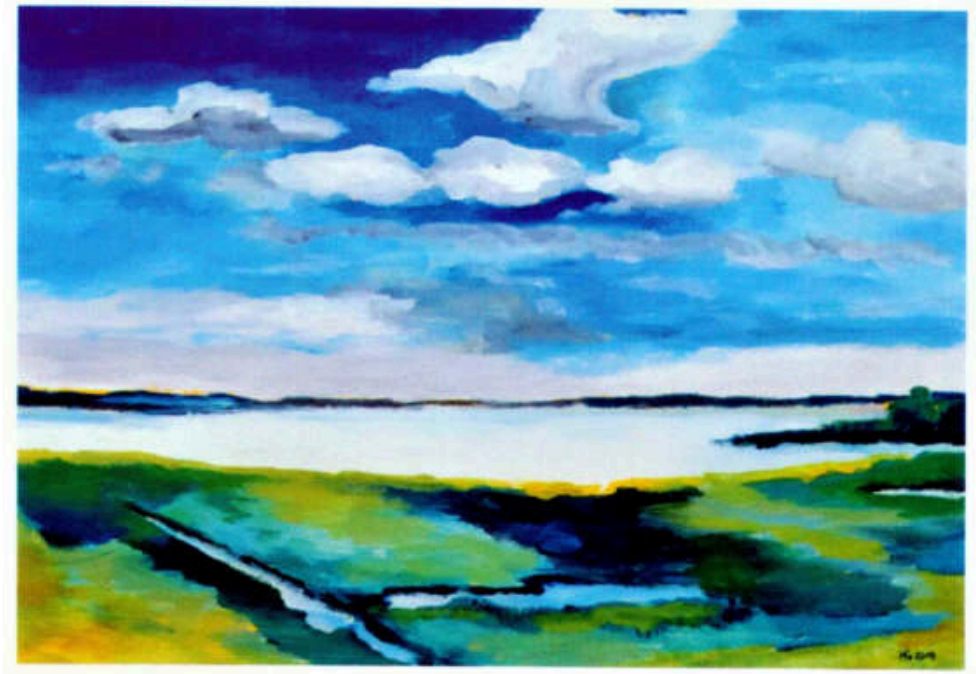
Alter Katen am Bodden (Pastell)



Boddenblick (Acryl)



Aprilsturm (Pastell)



Boddenlandschaft (Acryl)



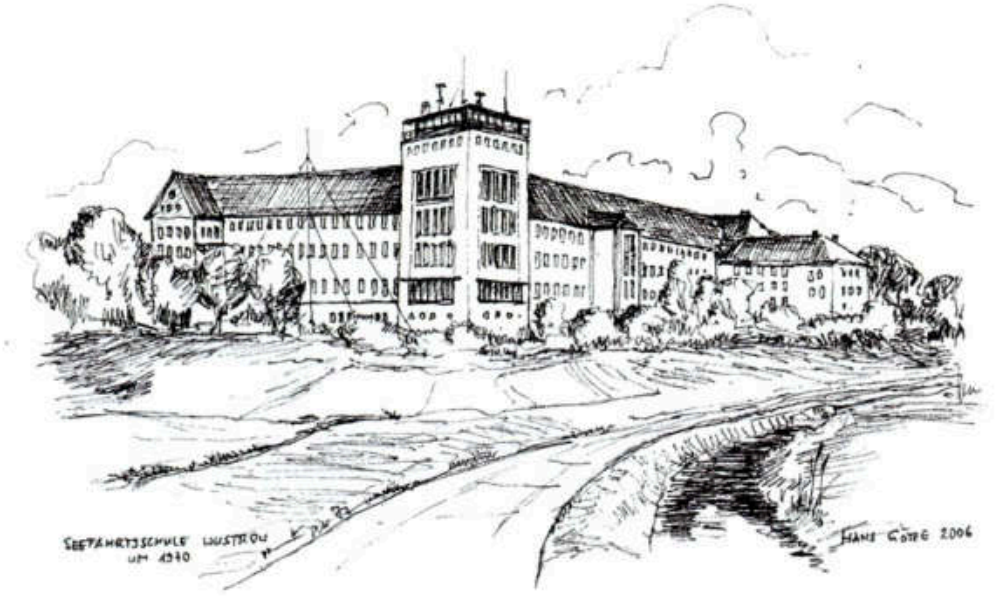
Hafen Althagen



Peter-Paul-Festung, Leningrad



Middelburg, Provinz Seeland, Niederlande



Seefahrtschule Wustrow



Weiden am Landweg



Haus Guttenberg, Ahrenshoop

Reinhard Lachs

Seefahrer-Anekdoten

Seemannslogis in luftiger Höhe

Das Seemannsleben ist hart, aber schön. Wie hart es manchmal auch in der Nacht sein kann musste ein gestandener Seemann bei seinem Besuch in Rostock erleben. Hart im Nehmen sind Seeleute ja schon immer gewesen. Denken wir nur an die finsteren Unterkünfte, die schon B. Traven in seinem Buch „Das Totenschiff" beschrieben hat. Auch Ringelnatz hat seinen Kuttel Daddeldu in der Eisenbahn unter den harten Sitzbänken einschlafen lassen, nachdem er die letzten zwei Flaschen Eau de Cologne ausgetrunken hatte. Von den Fischersleuten hörte man, dass sie in engen Kabuffs, ohne Bulleye und Lüftung, mit mehreren Leuten in voller Montur, mit Fischkütt an den Plünnen, während der Fangzeit gehaust haben. Von der dicken Luft und der Schaukelei war dabei noch nicht einmal die Rede. Die alten Segelschiffer hatten es in ihren Hängematten auch nicht einfach. Wer einmal im Vorschiff nächtigen musste, kann von Höllenfahrten berichten. Auch im Achterschiff, über einer Rudermaschine oder Wellenanlage schlief es sich nicht besonders gut. Die älteren Typ IV-Schiffer können von heißen Tropennächten erzählen, weil die Dampfer keine Klimaanlage besaßen. Hinzu kamen die kleinen Tierchen, die manchmal als ungebetene Gäste mitfuhren. Eine Seemannskoje kann hart oder weich, breit oder eng sein. Wenn Hein Seemann nach getaner Arbeitszeit sein müdes Haupt senken konnte, war viel Ungemach vergessen. Gut ruhen konnte er, wenn ein kleiner Schlaftrunk vorher gereicht wurde. Der fiel ab und zu auch mal reichlicher aus. Am schönsten war es natürlich, wenn man die Koje mit einem weiblichen Wesen teilen konnte. Auch darüber gibt es viele Lieder und Geschichten. Oft ist so ein Seemann auch in einer Koje oder einem Bett aufgewacht und wusste nicht gleich, wie er dort hingekommen ist. Manches Lehrgeld wurde da gezahlt.

Nun aber in diesem Zusammenhang zu jener Begebenheit, die anfangs schon angedeutet wurde. Die DSR feierte ihr 50-jähriges Bestehen in Rostock und viele ehemalige und aktive Seeleute waren angereist. Auch aus den südlich gelegenen Thüringen und Sachsen kamen die „Ehemaligen". So hatte Franzel seinen Freund Wolfgang eingeladen, gemeinsam die Feierlichkeiten zu begehen. Selbstverständlich würde der langjährige Freund im Gästezimmer übernachten. Franzel wohnte im Hochhaus, im 11. Stockwerk, und besaß dort eine gute Sicht über ganz Rostock.

Zum Jubiläum tagsüber gab es viel zu sehen und alte Freundschaften wurden gefeiert. Da Franzel auf vielen Schiffen tätig gewesen war, wurde es ein anstrengender Tag, weil viele Erinnerungen ausgetauscht werden mussten. Irgendwann verspürten beide den Wunsch sich heimwärts zu begeben. Auf dem Balkon wollte man gemeinsam, wie üblich, noch einen kleinen Schlaftrunk nehmen. Ein Bierchen, leider kein Hafenbräu, sollte den Abend beschließen. Bei bestem Juni-Wetter und wunderbarer Aussicht wurde also der Tag ausgewertet. Franzels Liebste hatte die Gästekoje gerichtet und kam zu einem kurzen Klönsnack auf den Balkon, um sich dann in Richtung Schlafzimmer zu verabschieden. Gemäß täglicher Gewohnheit schloss sie die Balkontür wie immer, leider auch den Riegel von innen und zusätzlich auch noch die Wohnraumtür, um die Herren Seemänner nicht zu stören. Es kam der Zeitpunkt, wo auch unsere Helden die Kojen aufsuchen wollten. Ja, die Tür war verschlossen und die Handys lagen auf der Fensterbank – aber innen. Guter Rat war teuer, denn die Balkonnachbarn waren verreist. Auf Rufe und Armbewegungen antworteten die wenigen Leute auf dem Gehweg nur mit Winken und freundlichen Hinweisen. Die Nacht wurde kühler und länger. Das getrunkene Bier wollte wieder raus und auch andere innere Stoffe besaßen den Drang nach draußen. Es wurde eine harte, lange Nacht ohne Hängematte oder weicher Couch.

Morgens, aus Rücksicht auf den Gast hatte Franzels Ehefrau extra lange mit dem Aufstehen gewartet, hüpften zwei durchgefrorene Gestalten im obersten Stockwerk auf dem Balkon herum. Als dann die Gastgeberin, verwundert wo die Kerle seien, die Tür zum Balkon mit der Frage öffnete: „Trinkt ihr etwa noch immer Bier?", sauste der Gast wie ein geölter Blitz vorbei zur Toilette. In den vergangenen Jahren hatte er schon öfter in der Hansestadt geweilt, es war immer wieder schön gewesen, aber diese Nacht haute dann doch dem Fass den Boden aus.



Vor dem Traditionsschiff: ehemalige Besatzungsmitglieder des MS „Dresden"

aus „Voll Voraus" (05.10.1981)

DSR-Seeleutetreffen besitzen eine lange Tradition. Vermutlich das erste seiner Art fand am 25. September 1981 statt, als ehemalige Fahrensleute des MS DRESDEN dort ein Wiedersehen feierten. Zu den Teilnehmern gehörte auch Kapitän Herbert Schickedanz, der während seiner jahrelangen Fahrenszeit vielen jungen Menschen das „ABC" der Seefahrt lehrte. Auf die Frage, welche Ratschläge er jungen Menschen, die am Anfang ihrer Seemannslaufbahn stehen, mit auf den Weg geben kann, sagte er: „Wer zur See fahren will, darf sich vor körperlicher Arbeit nicht drücken, er muss fleißig und arbeitsfreudig sein. Körperliche Belastungen muss er verkraften können. Er muss die Seefahrt lieben, muss gerne zur See fahren und die Notwendigkeit sehen, diesem Beruf die Treue zu halten." Allerdings beschränkten sich diese Zusammenkünfte bis 1989 im Wesentlichen auf Parteikonferenzen und kraftvolle Kundgebungen zum 1. Mai. Anderes wäre vermutlich als „staatsgefährdende Zusammenrottung" in die Zuständigkeit des Ministeriums für Staatssicherheit gefallen. Erst nach dem Untergang des Unternehmens entstand der allgemeine Wunsch, mit den alten Bordkameraden erneut ein Pils zu trinken. Seither finden diese Treffen in der vielfältigsten Zusammensetzung statt, bei Seminargruppentreffen der nautischen, maschinen- und funktechnischen Absolventen, bei den Vollmatrosenjahrgangstreffen der Betriebsschule, bei den vom DSR-Seeleute e.V. initiierten Treffen und nicht zuletzt bei den speziellen Geburtstagen des ehemaligen Betriebes, auch hier wieder auf MS DRESDEN.

Der mitreisende Ehemann

Über mitreisende Ehefrauen könnte man Geschichten erzählen und Bücher schreiben. Die Voraussetzungen, um die liebe Ehefrau für eine Reise mit an Bord nehmen zu können, sind ebenfalls bekannt. Jeder, der seine bessere Hälfte einmal mitnehmen durfte, kennt den Dienstweg und die erforderlichen Beurteilungen, die notwendig waren.

1972 hatte dann aber eine Landratte den Wunsch, mit seiner Seefrau eine Reise als mitreisender Ehemann anzutreten. Konrad S. aus Lambrechtshagen war seit drei Jahren mit seiner Frau verheiratet, die als Funkoffizier bei der Deutschen Seereederei beschäftigt war. Vom Schiff wurde der Antrag der Funkerin befürwortet. Der Buschfunk war da aber besser informiert. In den betrieblichen Regelungen wurde nur von mitreisenden Ehefrauen gesprochen, die Mitreise von Ehemännern war nicht vorgesehen, konnte also nicht genehmigt werden. Sich im Betrieb beschweren konnte das Ehepaar nicht. Es blieb also nur der damals gängige

Weg einer Eingabe beim Staatsrat der Republik. Frau S. beklagte sich darin, dass sie in ihrem Betrieb nicht gleichberechtigt behandelt würde, weil man ihr zwar alle Pflichten und Nachteile ihres Berufes abverlange, ihr aber gleichzeitig die Vergünstigungen, die männlichen Kollegen gewährt würden, vorenthielte.
Die Reaktion auf diese Eingabe bestand in einer mündlichen Information seitens der DSR, dass Frau S. im kommenden Jahr erneut eine Mitreise ihres Mannes beantragen solle. Dieser erneute Antrag wurde dann 1973 genehmigt. Der mitreisende Ehemann war davon so begeistert, dass er in den nächsten Jahren seine Ehefrau noch bei zwei weiteren Reise nach Westafrika begleiten konnte.

Harald Mertin

Somalia-Piraten

2008 habe ich bei der Reederei HAMBURG-SÜD als Chief Engineer angeheuert. Diese Reederei gehörte zum Oetker Konzern in Bielefeld. Haupteinsatzgebiet der Schiffe war traditionell Südamerika. 2012 wurde auch ein Liniendienst zwischen Europa und Indien eingerichtet.
In jenem Jahr schickte die Reederei drei Schiffe der RIO-Klasse in die Indienfahrt, während der Hochzeit der Piratenangriffe vor Somalia. Der Fall HANSA STAVANGER lag gerade einmal drei Jahre zurück. Am 4. April 2009 wurde dieses Schiff von somalischen Piraten gekapert. Die gesamte Besatzung befand sich vier Monate in der Hand der Piraten, auch deswegen, weil die Reederei Leonhardt & Blumberg ständig um das Lösegeld mit den Piraten gefeilscht hatte. Peinlich, dass ausgerechnet der Miteigentümer der Reederei Frank Leonhardt, damals Chef des Verbandes Deutscher Reeder (VDR), gewesen war.
Fast alle Kapitäne und Chiefs hatten sich seinerzeit geweigert dieses Seegebiet zu befahren. Als ich mich freiwillig meldete, erzeugte das nur ein müdes Lächeln meiner Kollegen. Ich wollte mal sehen, wie Indien 30 Jahre nach meinen ersten Erfahrungen mit dem Subkontinent aussieht. Mit dem Motorschiff SUHL der DSR war ich in den 80er-Jahren vier Jahre im Golf/Indien-Dienst unterwegs gewesen.

Diese drei Schiffe der HAMBURG-SÜD mussten für die Fahrt durch das Krisengebiet vorbereitet werden. Dazu wurden sie nacheinander aus der Linie genommen und in Hamburg fix gemacht. Es kam tonnenweise Stahl an Bord, der durch die Besatzung und auch durch externe Fremdfirmen zur Absicherung und Abwehr von Piratenangriffen verbaut wurde.
Die Außenschotten wurden mit Doppel-T-Trägern verrammelt. Im Passageway auf der



CS RIO BRAVO (25.04.2010)





Backbordseite wurde eine sogenannte Zitadelle eingerichtet, ausgerüstet mit Notproviant für 32 Stunden, batteriebetriebenem Sat-Telefon, Notbeleuchtung und Trockenklos. Das Problem bestand in der dort vorherrschenden Innentemperatur. Bei mehr als 45 Grad kann kein Mensch lange überleben. Das Schott von den Aufbauten zum Maschinenraum bekam ein Stahlblatt, welches im Notfall eingehängt werden konnte und durch Doppel-T-Träger gesichert wurde. Den Piraten sollte das Entern des Maschinenraums so schwer wie möglich gemacht werden. Zusätzlich zu den üblichen Alarmen, die auf jedem Seeschiff gelten, wurde an Bord ein Piratenalarm eingeführt.

Jedes Besatzungsmitglied hatte dann seine spezielle Aufgabe zu erfüllen. Bei Auslösung des Alarms mussten sich alle Besatzungsmitglieder im Maschinenkontrollraum einfinden. Von dort ging es direkt in die Zitadelle. Bei den letzten, welche den Kontrollraum erreichen sollten, handelte es sich um den Kapitän und den wachhabenden Nautiker.

Meine Aufgabe bestand darin, dann einen Blackout herbeizuführen. Nichts leichter als das. So wäre es für die Piraten quasi unmöglich geworden, in diesem Zustand das Schiff wieder zum Laufen zu bringen. Das Ziel bestand darin, so viel Zeit wie möglich in der Zitadelle zu gewinnen, um Hilfe zu holen. Wie oben schon beschrieben war dort auch ein Sat-Telefon

verfügbar mit einer Notfalltelefonliste. Das Einsatzzentrum für die Bekämpfung der Piraterie befand sich in Dubai. Von dort gingen die Notrufe an die in der Nähe des überfallenen Schiffes stationierten Kriegsschiffe der Atalanta-Mission.

Da sich fast alle Kapitäne und Chiefs der SÜD geweigert hatten dort zu fahren, sind oft ungeeignete Kräfte eingesetzt worden. Der Kapitän aus Polen machte von Anfang an einen überforderten Eindruck. Er wollte schon in Hamburg immer mehr Stahl einbauen lassen. So wollte er die Brückenfenster mit Stahlplatten dichtmachen und nur Sehschlitze für die Nautiker belassen. Dieses Ansinnen ist natürlich von der Reederei abgelehnt worden, aus gutem Grund. Auch sonst machte er einen total nervösen Eindruck. Auf der Rundreise hat er dreizehnmal Piratenalarm ausgelöst und jedes Mal handelte es sich um einen Fehlalarm. Sah er ein Fischerboot am Horizont, ging das Desaster los. Der Chief Mate hat mehrfach versucht ihn zu beruhigen: „That´s fishing boats only."
Der letzte Hafen vor dem Kanal hieß Cagliari auf Sardinien. Dort wurde das Schiff ladungsmäßig fit gemacht für den Suezkanal. Zur Berechnung der Kanalgebühren ist wichtig, dass die Containerlagen an Deck so gering an der Zahl wie möglich sind. Auf Containerschiffen werden von den Focalpoints, das sind die Ladungsbüros, welche die Beladung der Schiffe planen, gerne Türme gebaut.

Im Suezkanal kamen dann quasi mit dem Verlassen der Lotsen in Suez die Sicherheitsleute mit ihrer ganzen Ausrüstung an Bord. Anfangs war eine britische Firma verpflichtet worden. Nach der ersten Reise kamen dann vier Deutsche von der Münchner Result Gruppe. (Die Result Group ist eines der international führenden Beratungsunternehmen für globales Risiko- und Krisenmanagement.) Die Waffen wurden im F-Deck in einen leeren Store deponiert, verschlossen und versiegelt. Dieses Vorgehen ist so von allen anzulaufenden Ländern wie Saudi Arabien, Emirate, Pakistan und Indien akzeptiert worden.



Erster Hafen war das verhasste Jeddah in Saudi Arabien. Kein Landgang, jede Menge Restriktionen und Hitze ohne Ende. Danach wurde das Schiff in Stacheldraht eingepackt, Feuerlöschschläuche fest an der Reling montiert und Dummies gebaut.
2012 sind wir dann mit der RIO BRAVO ausgangs Bab el Mandeb auch angegriffen worden. Dort gibt es viele vorgelagerte kleine Inseln. Von einer dieser Inseln bewegte sich ein Skaff mit hoher Geschwindigkeit auf die RIO BRAVO zu.

Die Sicherheitskräfte hatten der Crew vorher ihr Konzept erklärt. Es musste unbedingt verhindert werden, dass sich die Skaffs näher als 300 Meter dem Schiff nähern, weil die Piraten russische Panzerfäuste (RPG 9) in ihrem Besitz hatten. Als sich das Speedboot immer mehr näherte, schossen die Sicherheitsleute auf den Bug des Fahrzeugs. Diese Ballerei ist wohl bemerkt worden. Das Boot drehte ab und von da an sind Hamburg-Süd-Schiffe nie mehr behelligt worden. Es hatte sich wohl in



Speedboat der Piraten (12.04.2012)

Piratenkreisen herum gesprochen, dass sich an Bord der roten Schiffe armed guns (Sicherheitskräfte) befinden. Die Sicherheitsleute sind die ganze Rundreise von Suez bis Suez an Bord geblieben. Ein Einsatz kostete die Reederei 100.000 Euro.
Angelaufen wurden nach Jeddah die Häfen Jebel Ali, Karachi, Nava Sheva und Mundra. Indiens Häfen haben ein gewaltiges Tiefgangsproblem. Die Container ganz Indiens werden in zwei Häfen gefeedert. Größter Containerumschlagplatz Indiens ist Nava Sheva in der Mumbay Bucht. Bei Hochwasser ist ein maximaler Tiefgang von 12 Meter möglich. Die Zeiten der Alexandradocks in Bombay, wie ich diese noch kennengelernt habe, sind vorbei. 2015 gab es nur einen Tiefwasserhafen in Indien, Mundra im Golf von Kutch. Mundra ist der größte Kohleimporthafen Asiens mit 16 Meter Tiefgang. Als ich 2014 mit der RIO DE LA PLATA dort war, brannte die ganze gelagerte Kohle im Hafen durch Selbstentzündung. Man hatte versucht sie zu löschen, aber es aufgegeben. Nun sollten die Monsunregenfälle helfen. Das ganze Schiff wurde von dem Kohleruß schwarz eingepudert. Die Deckswachen sahen aus wie Bergleute nach einer Untertageschicht. Die HAMBURG-SÜD hatte zwar protestiert, aber das schien dort niemanden zu interessieren.

Indien ist nach wie vor ein bescheidenes Land. Dreckig, staubig und die Infrastruktur liegt am Boden. Gleichgültige Menschen überall. Regelmäßig gibt es stundenlange blackouts. Dann kann bei DP World und APM Terminals auch nicht mehr gearbeitet werden. Ich kann mir beim besten Willen nicht vorstellen, dass Indien als Tigerstaat China einmal ablösen könnte.



Piratenparty

Nordgehend ging es noch mal nach Jeddah und dann durch den Kanal zurück nach Europa. Unser Kapitän musste wohl gewusst haben, dass er auf dieser Reise das von ihm Erwartete nicht geleistet hat. Er setzte nach Auslaufen Jeddah zur Beschwichtigung der Crew eine Piratenparty an, die von vielen Besatzungsmitgliedern boykottiert worden ist.

Ulrich Decker

Unter Arrest in Buenos Aires

Als Motorschiff ALTENBURG von einer Fernostreise zurück in den Rostocker Heimathafen kehrte, wurde es danach im Südamerika-Dienst eingesetzt. In unserer neuen Relation liefen wir die üblichen westeuropäischen Häfen an, um die Ladung zu komplettieren. Dem folgte eine ruhige Atlantiküberfahrt. Die ersten Löschhäfen in Südamerika hießen Rio de Janeiro und Santos. Am 27. Juni 1969 liefen wir in Buenos Aires ein. An diesem Tag feierte unser Kapitän Beyer Geburtstag. Nach dem Festmachen gab der „Alte", der sonst strikt auf den Alkoholkonsum seiner Besatzung achtete, einen zur Feier des Tages aus. Das war schon bemerkenswert.

Buenos Aires beeindruckte uns schon beim ersten Landgang. Es ist eine großzügig angelegte, saubere Stadt mit regem Leben in der City, begünstigt von einem angenehmen Klima. Deshalb ist der Name der Stadt nicht unverdient. Mit meinem Kammerbewohner Hermann ging ich öfter an Land. Dabei machten wir Bekanntschaft mit jungen Leuten, die uns ihre Stadt zeigten und uns über die Lebensbedingungen und die politische Lage im Lande aufklärten. In der Bevölkerung herrschte allgemeine Unzufriedenheit mit der wirtschaftlichen Situation. Die sozialen Spannungen verstärkten sich und die Staatsführung geriet unter Druck. Es gab Proteste der Studenten und die Arbeiter riefen wiederholt zu Streikaktionen auf. Die massive Präsenz von Polizei und Militär im Stadtbild war uns schon in den ersten Tagen bei Landgängen aufgefallen.

An den Hafenzufahrten waren Güterwagen vorgefahren worden, die den schnellen Zugang über die Straßen zum Hafen verhindern sollten. Die Hafentore selbst wurden schwer bewacht und bewaffnete Polizeistreifen patrouillierten im Hafen. Am Gate wurden die von den Behörden mit Passbild und Fingerabdrücken ausgefertigten Landgangsausweise sorgfältig kontrolliert.



Als wir von einem der Landgänge abends zurückkehrten, trafen wir im Hafengelände auf einen Seemann, der sehr gut Deutsch sprach. Es stellte sich heraus, dass er in den 50er-Jahren, aus Stralsund kommend, in den Westen gegangen war. Jetzt lag er mit einem amerikanischen Forschungsschiff im Hafen, nicht weit von unserem Liegeplatz entfernt. Wir folgten gern seiner Einladung zu ihm an Bord zu kommen, zumal er mit Begeisterung über seine Arbeit berichtete. Zunächst waren wir sehr enttäuscht von seinem Antarctic Research Ship HERO. Es handelte sich um ein kleines dieselgetriebenes, aber auch mit Segeln ausgestattetes Schiffchen, ähnlich einem Fischkutter, mit Holzbeplankung von ca. 300 BRT. Er berichtete, dass sie in einem Forschungsauftrag in der Antarktis unterwegs gewesen waren und mit der Palmer Station und der Amundsen-Scott-Südpolarstation kooperierten. Das Schiff wäre ein wichtiger Bestandteil des US Antarctic Research Programm der National Science Foundation. Namenspate war eine amerikanische Segel-Sloop, geführt von Nathaniel Palmer, welcher 1830 als einer der ersten das antarktische Festland zu sehen bekam. Zehn Wissenschaftler und zehn Crew-Mitglieder fuhren an Bord. Das



Operationsgebiet zwischen Frühling und Herbst lag in den oft stürmischen Gewässern rund um die antarktische Halbinsel und die Scotia Sea. Auf der Rückreise ins „Winterquartier" liefen sie über Chile und um Kap Hoorn herum nach Buenos Aires, um danach den Hafen Miami anzusteuern. Überraschenderweise waren die Räumlichkeiten an Bord sehr komfortabel und gemütlich eingerichtet. Eine Klimaanlage lief und unser Stralsunder Seemann bewirtete uns mit chilenischem Kognak aus Literflaschen gemischt mit Orangensaft, und wir erzählten uns Geschichten. Er berichtete von den Forschungsfahrten in der Antarktis und war neugierig, was wir aus seiner alten Heimat zu erzählen hatten.


AGENCIA FLUVIMAR S. en C.

FICHA INDIVIDUAL

Argentinischer Landgangsausweis

Kumpel Hermann strich beizeiten die Segel und verabschiedete sich. Ich fand unser Zusammentreffen und die Gespräche weiter spannend, auch war die Wirkung des Alkohols dank der Klimaanlage noch nicht so recht zu spüren. Also blieb ich noch eine Weile, bis es dann doch Zeit für die Verabschiedung wurde.

An der sommerlich frischen Luft setzte die Wirkung des Alkohols ein, und ich versuchte meinen Dampfer zu finden. Wahrscheinlich befand ich mich auf U-Boot-Kurs unterwegs und wurde dadurch auffällig, sodass mich, die ALTENBURG schon in Sichtweite, ein Jeep mit einer Polizeistreife anhielt, in den Wagen lud und aufs Hafenrevier mitnahm. Dort wurde das Landgangsticket kontrolliert, danach meine Personenbeschreibung in einem Formular festgehalten. Ich wurde vermessen, die Fingerabdrücke wurden genommen, Verbrecherfotos gemacht, Face to Face und im Profil mit einer kleinen Tafel in der Hand, auf der



MS ALTENBURG passiert Panamakanal (07/1985)

die Aktenzeichennummer verewigt war. Also die perfekten Vorbereitungen für einen Steckbrief. Und dann ab hinter Gitter. Die Polizeistation besaß mehrere Zellen mit je zwei Pritschen. Die Zellen waren nach vorne vergittert, aber offen mit freiem Blick auf den Bürobereich. Die Nachbarboxen waren schon belegt. Dort herrschte Ruhe, die Delinquenten hatten es sich auf den Pritschen bequem gemacht. Zum Glück befand ich mich allein in der Zelle und konnte ungestört das Treiben im Büroraum verfolgen. Dort saßen Mädchen, augenscheinlich vom horizontalen Gewerbe, auf den Schreibtischen, flirteten bei südamerikanischen Rhythmen mit den wichtig tuenden goldbetressten Beamten und hatten viel Spaß miteinander. So bekam ich wenigstens etwas Zeitvertreib, denn obwohl mittlerweile sehr ermüdet, besaß ich keinen Mut mich auf die verkeimte Pritsche zu legen.
Am nächsten Morgen eilte mein Kapitän Beyer ganz in Weiß herbei, also in voller Tropenuniform, mit Whisky und Pall Mall im Gepäck, verhandelte mit dem verantwortlichen Offizier der Wache und erlöste mich aus der Gefangenschaft. Zum Glück hatte unsere Gangwaywache das „Kidnapping" in der Nacht mitbekommen und entsprechend Meldung gemacht. An Bord war man also informiert und alarmiert gewesen.
Natürlich gab es eine zünftige Strafpredigt, aber nach Rostock wurde weder vom Kapitän noch vom erstmalig mitfahrenden Politoffizier Meldung gemacht. Jedenfalls bemerkte ich später keine Sanktionen wegen dieser Geschichte. Für die nachfolgenden Südamerikareisen habe ich mir vorsichtshalber einen neuen Landgangsausweis ausstellen lassen, weil ich mir nicht sicher sein konnte, ob der alte Landgangsausweis, der ja registriert war, bei der kommenden Reise nicht auffallen würde. Außerdem kam das darin enthaltene Passbild wahrscheinlich dem Steckbrieffoto der dortigen Behörden sehr nahe.
Zehn Tage Liegezeit verbrachten wir noch in Buenos Aires, ohne weitere Vorkommnisse. Dann versegelten wir nach Montevideo.

Lutz H. Wernecke

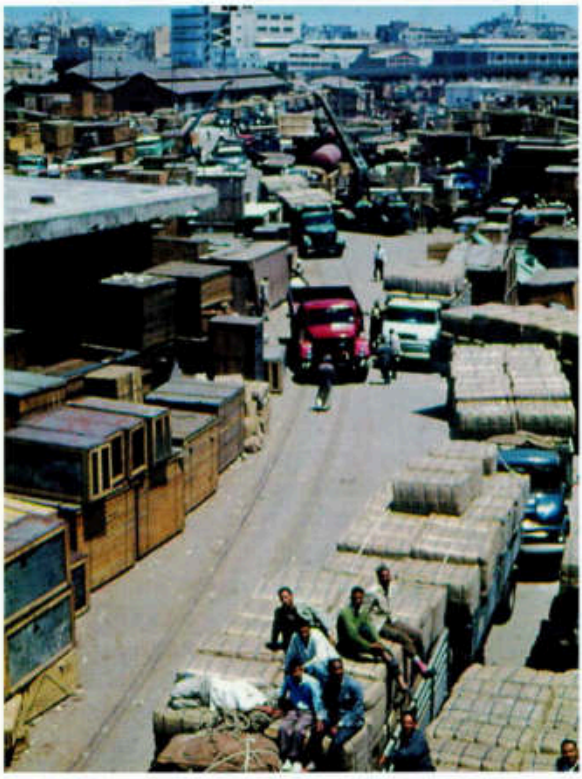
Alex

„Einmal in jedem Jahr schickt uns die Reederei nach Alexandria..." So oder ähnlich reimte unser Bert, seines Zeichens Koch, in dem von ihm gedichteten und vertonten „Lied der Alex-Fahrer", das oft und gern auf MS TOLLENSE zu fortgeschrittener Stunde intoniert wurde.
Alexandria – ganz gewiss einer der Häfen mit dem orientalischsten Flair, die unser Schiff besuchte. Damals, zu Beginn der 70er-Jahre auch durch die Auswirkungen des Sechs-Tage-Krieges ein problematischer Hafen.



Kaum war die Gangway ausgebracht, belagerte stets ein knappes Dutzend fliegender Händler das Schiff. Es war ihnen verboten, das Deck zu betreten, weshalb sie ihre Waren auf Decken oder Tischchen vor dem Schiff ausbreiteten und lauthals versuchten, Hein Seemann auf ihre exotischen Souvenirs aufmerksam zu machen. Lederne Kissen lagen neben verzierten Dolchen und Tellern, Wasserpfeifen aus Messing neben geschnitzten Hockern, bunte Ansichtskarten neben „Alex-Taschen" aus Kamelleder. Fast alle Andenken mit

Hieroglyphen und Bildern altägyptischer Motive versehen. Tutenchamun oder Ramses ließen grüßen. Besonders in Erinnerung ist mir ein verhutzelter kleiner Mann geblieben, der mit seinem schütteren grauen Haar und seinen unrasierten Wangen nur zu sehr den Kakteen ähnelte, die er uns verkaufen wollte.
Nun konnte das Handeln und Feilschen losgehen. So mancher Preis, der am Morgen von den Händlern hinauf zum Schiff gerufen wurde, hatte sich zum Abend hin marktgerecht mindestens halbiert und erst dann wechselten die exotischen Gegenstände den Besitzer.



Alex – dazu gehörte in jenen Tagen aber auch das Boot, welches allabendlich seine Fahrt durch den Hafen aufnahm, um in regelmäßigen Abständen Sprengkörper im trüben Wasser zu versenken. Die Explosionen sollten Froschmänner davon abhalten, Haftminen an Schiffen zu befestigen oder andere Sabotageakte im Hafen zu verüben. Dumpf und um ein Vielfaches durch den leeren stählernen Schiffskörper verstärkt, hallten die Detonationen durch Kammern und Gänge der Aufbauten. Bald hatte man sich an die Knallerei gewöhnt und schlief in der Freiwache wie gewohnt. Belustigend für uns anzusehen und bezeichnend für den Ausbildungsstand der ägyptischen Sicherheitsdienste zeigten sich die bewaffneten Patrouillen, die tagsüber im Gelände des Hafens gelangweilt ihre Runden drehten. Der im Dienstrang höher Gestellte durfte die Maschinenpistole über der Schulter tragen, der zweite Mann schleppte die Magazine. Jeder harmlose Feuerwerkskörper hätte bewirkt, dass beide in unterschiedliche Richtung davongerannt wären, so schien es. Und „... tausend Paar Stiefel stehen in der Wüste..." so hieß es weiter in unserem „Lied der Alex-Fahrer", zurückgelassen von den im Sechs-Tage-Krieg geflohenen ägyptischen Soldaten.
Frühmorgens, wenn gegen 6 Uhr die ersten wärmenden Sonnenstrahlen sich rot über den Dächern, Minaretts und Kuppeln der Stadt ergossen und die Kälte der Nacht langsam verdrängten, fand sich unweit unseres Liegeplatzes ein Teeverkäufer ein. Jeden Morgen zelebrierte er das gleiche Ritual. Zunächst nässte er den von ihm erkorenen Standplatz mit Wasser ein, um den roten Staub, der die Pier weithin bedeckte, zu binden. Dann fegte er mit einem Reisigbesen eine Fläche von etwa drei mal fünf Metern akkurat sauber. Nachdem er sein Werk begutachtet und für gut befunden hatte, schob er seine mobile bunt bemalte Teeküche auf diesen gereinigten Platz und begann das Feuer unter dem Wasserkessel zu schüren. Schon bald darauf konnte man einen obdachlosen, etwa zehn bis zwölf Jahre alten Jungen aus einem der halb verfallenen Lagerschuppen kriechen sehen. Schmutzig, in abgerissenen, viel zu großen Kleidungsstücken schlenderte er hinüber zur Teeküche, um den Morgen mit einem heißen und gut gesüßten Tee zu beginnen.

Schon oft hatte die Besatzung bettelnde Kinder mit Kleidung aus dem Putzlappenschapp ausgestattet. Am nächsten Tag waren diese Sachen schon auf dem Markt gegen ägyptische Pfund eingetauscht und die Kinder erschienen wieder in ihren Fetzen, denn nur so konnten sie bettelnd etwas zum Unterhalt der Familie beisteuern.



Schon bald darauf kamen die Schauerleute. Die älteren mit ihren zerfurchten, vom Leben gezeichneten Gesichtern unter den einfachen Turbanen, exotisch gezwirbelte Bärte unter der Nase, fast immer lachend und lärmend zogen sie die Gangway herauf und der Hafenalltag nahm seinen Lauf.
Die kehligen, arabischen Kommandos für die Winschenfahrer hallten dann über Deck und die Luft war erfüllt von „Fira", „Meina", „Laschka" oder dem „Barta" für Vorsicht, hier alle dem Gehör nach wiedergegeben. Mit den Wachmatrosen entbrannte dann der stete Kampf um das in Alex so begehrte Stauholz. Stets suchten die Stauer nach unbewachten Momenten, in denen es gelingen sollte, eine Hiev mit Holz anzuschlagen, auf eine bereitliegende Schute zu laden und wegzubringen. Oft langten aber schon Brettstücke, die gelegentlich von Deck ins Wasser rutschten, um dort aufgefischt zu werden. Hier reichten sich Holzarmut und sozialer Notstand des Landes die Hand.

Krimineller ging es zu, wenn in der Morgendämmerung Diebe gezielt das Schiff enterten, um Holz zu stehlen, der Wachmatrose mit Holzscheiten werfend den Teufel mit dem Beelzebub auszutreiben versuchte und „underfire" durch leere Glasflaschen attackiert wurde.
So verliefen die Tage in Alex abwechslungsreich und immer wieder aufregend. Am Abend versammelte sich regelmäßig allerhand Volk vor dem Schiff. Darunter ein Schwarzafrikaner, der gewiss allen Alex-Fahrern von damals ein Begriff gewesen ist: Sambo.



Sambo war schmal gebaut, von mittlerer Größe, mit einem Augenfehler. Er bot sich an, auf dem Schiff allerlei Arbeiten und Gefälligkeiten zu übernehmen. In seinen Taschen trug er diverse zerknitterte Papiere bei sich, die er zur Unterstützung seiner Vorhaben im entscheidenden Moment herbeikramte. „Sambo haben gute Zeugnisse. Hier, Hans, schauen!" Auf den Zetteln, die meistens in deutscher, aber auch in englischer Sprache geschrieben waren, standen solche arg voneinander abweichende Hinweise wie: „Sambo ist zuverlässig.", „Sambo kann gut Wäsche waschen.", „Nehmt euch vor Sambo in acht, der stiehlt.", „Achtung, Sambo ist ein Ganove." usw.
Eines Abends war das Treiben besonders schlimm. Lautstark versuchten sich vor dem Schiff mehrere Gelegenheitsarbeiter, Händler und Schauerleute verbal zu übertönen. Dazwischen Sambo mit hoher Stimme



seine Vorzüge preisend. „Sambo macht alles für dich! Sambo wäscht Wäsche! Sambo fickt dich in Arsch!" Nach einiger Zeit verschwand der Wachmatrose genervt in Richtung Kombüse. Vom Koch ließ er sich ein Stück Margarine geben und wickelte es fest in ein Stück derbes Packpapier ein. Wenn Geschenke solcherart über die Reling gingen, sollte keiner der neiderfüllten Umstehenden sehen, was der Beschenkte erhielt.
Anschließend nahm er das Stück Margarine wieder heraus und brachte das leere Papier wieder in die Form des vorher darin eingewickelten Margarinewürfels. Sambos Augen leuchteten, als er das scheinbare Päckchen über die Reling gereicht bekam. Gierig reckte er seinen Arm aus und griff mit der Hand fest zu. So wie sich das leere Papier unter seinen Fingern zerknüllte, so faltete sich sein Gesicht enttäuscht zusammen. Wutentbrannt schimpfend verließ er enttäuscht an diesem Abend den Platz, um am anderen Morgen erneut aufzutauchen und sich als Allerweltskerl anzupreisen.
Leider lassen sich keine Vergleiche zu dem Alex von heute durch die damals Dabeigewesenen mehr ziehen.

Joachim Timm

Kartoffelumschlag im Überseehafen Rostock

In den 70er- und 80er-Jahren war Joachim Timm als Abteilungsleiter Produktionslenkung im VEB Schiffsmaklerei u.a. mit der Organisation des Kartoffelumschlags in den Häfen der DDR für die Sowjetunion befasst.

Die erste Kartoffelaktion begann in den 70er-Jahren, als es in der Sowjetunion schlechte Kartoffelernten gab und so die Versorgung der Bevölkerung nicht gewährleistet war. Aus diesem Grunde wandte sich die sowjetische Regierung an die Regierung der DDR. Es waren 200.000 bis 300.000 t im Gespräch. Als günstigste Transportvariante kam nur der Seetransport in Frage. Der Zeitraum der Verladung wurde stark begrenzt durch die Ernte einerseits und den Wintereinbruch in den sowjetischen Häfen andererseits. Bei Frost musste die Aktion sofort abgebrochen und auf das kommende Frühjahr verschoben werden.

Im Jahre 1987 erlebte ich die nächste Kartoffelaktion als Mitarbeiter des VEB Seehafen. Der Betriebsteilleiter hatte mich zum Leiter des Kartoffelstabes bestimmt. Zusammen mit dem Leiter der sowjetischen Transportagentur, zu dem ich einen sehr guten persönlichen Kontakt hatte, nahmen wir die Soldaten in Empfang, die im Hafen arbeiten sollten. Auf dem Bahnhof mussten sie Aufstellung nehmen. Der Leiter der Transportagentur bat mich, das Kommando zu übernehmen und die Einheit zur offiziellen Begrüßung in das Seehafenrestaurant zu führen, was ich dann auch tat. Er ging neben mir und raunte mir leise zu: „Was würde nur dein Bruder in Hamburg dazu sagen, dass du eine Einheit sowjetischer Soldaten befehligst?"
Nach der offiziellen Begrüßung fuhr ich mit den leitenden Offizieren in mein Büro, um mit ihnen die weiteren Arbeitsabläufe zu besprechen.

Jeden Morgen um 8.00 Uhr trafen wir uns in meinem Büro. Ich legte fest, in welcher Schicht wir wie viele Soldaten benötigten. Die Gespräche verliefen in einer freundschaftlichen Atmosphäre. Bald waren wir mit Oberstleutnant Georgi und seinem Stellvertreter per „Du". Je mehr Soldaten im Einsatz waren, desto zufriedener waren die Offiziere. „Faulenzende" Soldaten waren in der 4. Flottille in Markgrafenheide, wo die Einheit untergebracht war, nicht erwünscht. Dieser Umstand war mir bekannt.

Eines Tages hatten wir nicht genügend Kartoffeln im Hafen bzw. im Zulauf, sodass wir weniger Soldaten benötigten. Da kam einer auf die Idee, die Soldaten im Südfruchtumschlag einzusetzen. Diese Variante trug ich Oberstleutnant Georgi vor und versprach ihm, nach Rücksprache mit dem Vertreter von Fruchtimpex, dem DDR-Außenhandelsunternehmen, dass der Einheit kostenlos Südfrüchte zur Verfügung gestellt würden. Er gab uns sein Okay und des Öfteren waren nun Soldaten beim Löschen von Südfrüchten im Einsatz. Es gab sogar Offiziere, die zu mir ins Büro kamen und mich fragten, ob ihre Soldaten nicht beim Entladen von Bananen und Apfelsinen eingesetzt werden könnten. Diese Einsätze waren nur möglich, da wir eine sehr enge und freundschaftliche Beziehung zu Georgi und zu seinen Offizieren hatten. Eines Tages sagte der Betriebsteilleiter zu mir: „Ich habe erfahren, dass ein Tankwagen der Sowjetarmee für das Betanken der eingesetzten Fahrzeuge im Einsatz ist. Frage Georgi, ob wir Benzin für unsere Privat-PKW bekommen können?" Am nächsten Morgen stellte ich Georgi die „peinliche" Frage wegen des Benzins. Er zögerte überhaupt nicht: „Selbstverständlich gebe ich euch Benzin. Bitte besorgt ein 200-l-Fass, denn Kanister haben wir nicht in der Armee." Der Betriebsteilleiter wollte im Ölhafen ein Fass besorgen. Am übernächsten Tag sagte Georgi nach dem morgendlichen Treffen, dass in seinem Jeep ein 200-l-Fass sei. Er bat um schnelle Entladung. Ein Mitarbeiter fuhr mit dem Jeep zur Garage unseres Chefs nach Dierkow. Dort lagerten wir das Fass ein. Am nächsten Tag wurde das Benzin mit Hilfe eines Schlauchs mit dem Mund angesaugt und in die mitgebrachten Kanister gefüllt.

Unser Betriebsteilleiter und ich haben die Offiziere öfter in ihrem Quartier in Markgrafenheide besucht. Wir wurden dort typisch russisch bewirtet mit Fischkonserven, Wurst, Käse und Brot sowie einem „Wässerchen". Unter den Soldaten und Offizieren gab es einen Wettbewerb, wer die besten Leistungen im Umschlag erreicht. Die Auszeichnungen wurden in Markgrafenheide durch den Betriebsteilleiter vorgenommen. Ich kann mich daran erinnern, dass es sich um Präsente, wie Bügeleisen, Kaffeemaschinen, Rasierapparate handelte. Völlig gerührt nahmen die jungen Soldaten die Sachen entgegen. Die Offiziere gelobten im Namen der Soldaten weitere gute Leistungen im Umschlag, um die gesteckten hohen Ziele zu erreichen.

Bei der nächsten Kartoffelaktion im Jahre 1988 wurden zu unserem Bedauern andere Offiziere eingesetzt. Der Kontakt zu ihnen war nicht so eng und freundschaftlich. Eines Tages erschienen Georgi und sein Stellvertreter überraschend in meinem Büro. Wir tranken Kaffee und ein „Wässerchen". Georgi sagte mir: „Wir sind in diesem Jahr in Wismar. Unsere Heeresleitung in Wünsdorf wünscht nicht, dass persönliche Kontakte und Freundschaften mit DDR-Bürgern entstehen." Normalerweise hätten sie mich gar nicht besuchen dürfen. Sie hatten noch eine andere Überraschung für mich. In ihrem Jeep waren fünf 20-l-Kanister mit Benzin für mich. Wir fuhren gemeinsam zu einer Wohnung in Evershagen. Auf der Straße, vor dem Wohnhaus, betankten wir unter dem großen Staunen meiner Mitbewohner meinen PKW Lada. Das restliche Benzin wurde in den Jeep meines Nachbarn gefüllt. Leider habe ich Georgi oder einen seiner Offiziere nie wieder getroffen.

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

Klaus Ammersdörfer

Kartoffelfahrten „rechts rum"

Ausgerechnet ein schwedischer Lotse für den Hafen Malmö zitierte mir den denkwürdigen Ausspruch eines sowjetischen Kapitäns ins Gesicht, dessen Schiff er vor dem unseren an den Kai gebracht hatte: „Wenn wir die kleine DDR nicht hätten, wäre die Sowjetunion schon längst kein sozialistisches Land mehr." Der Kapitän meinte, dass unsere Republik sechzig Prozent ihrer Kartoffelernte in die UdSSR exportiere, da deren Ressourcen nicht ausreichten. Ähnliches geschah mit weiteren Produkten wie Kosmetika, pharmazeutischen Erzeugnissen und medizinischen Ausrüstungen.
Offiziell lief der Handel zwischen den Staaten des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW oder Comecon) auf Rubel-Basis. Leider funktionierte das nicht so recht und es galt in der Regel Ware gegen Ware. Die UdSSR lieferte der DDR zum Beispiel Stahlbleche und erhielt dafür Schiffe aus der Warnowwerft.
Immer, wenn unser Schiff wieder im Heimathafen einlief, sah ich, hörte ich von „Solidaritätsgütern" für Chile, Kuba, Mocambique, Vietnam und andere sogenannte Brudervölker. PKW der Marke WARTBURG, Fahrräder von MIFA oder DIAMANT, Luftroller für die Karibikstaaten Costa Rica und Nikaragua wurden außer Landes gebracht, damit die Bürger im AuB-Staat zu Weihnachten Bananen, Apfelsinen oder gelb-grüne Kuba-Orangen kaufen konnten. Noch im Nachhinein finde ich es sehr erstaunlich, in welchem Umfang unsere kleine Republik für andere Länder Solidaritätsleistungen erbrachte.
Auf dieser Reise wurde das Schiff gleich nach dem Verlassen von Malmö umgehend nach Rostock Überseehafen beordert. Von der Befrachtung erfuhr ich dort, dass wir für vier Reisen in die Kartoffelfahrt eingeplant worden seien.
Unser Küstenmotorschiff INSEL RIEMS konnte etwa 760 Tonnen Kartoffeln laden. Dieser Schiffstyp verfügte über ein Zwischendeck. Deshalb war er besonders für die Stückgutfahrt gut geeignet. Kartoffelsäcke dürfen nur bis zu zehn Stück übereinander liegen, sonst gibt es Kartoffelbrei.
Da die Reisen Richtung Osten zum Löschhafen Klaipeda (deutsch: Memel) gingen, waren Ein- und Ausklarierung in der Regel nur eine Formsache.
Bei Fahrten in die Sowjetunion hieß es bei uns Seeleuten: „Wir fahren rechts rum". Dieser harmlose Spruch wurde einem Kollegen auf einem unserer Kümos zum Verhängnis. Beim Ausklarieren durchsuchten mehrere Zöllner das gesamte Schiff übergründlich. Es ging vor allem darum, dass sich keine Personen an Bord versteckt hielten, die die DDR verlassen, „abhauen", wollten. Der Bootsmann begleitete die Beamten. Er besaß alle Schlüssel für die Türen und Luken. Als er die Einstiegsluke zum Laderaum öffnete, konnte er sich nicht beherrschen und brüllte von oben in den Laderaum: „Rauskommen Jungs, wir fahren rechts rum!" Für die Behörden bedeutete dieser Ruf eine schwere Provokation und die Beamten nahmen den Bootsmann sofort mit von Bord. Er war seinen Sichtvermerk zum Überschreiten der Seegrenze los und arbeitete noch ein Jahr als Springer im Hafen, bevor er die Reederei verließ.
Die Schiffe in der Kartoffelfahrt wurden von russischen Soldaten beladen. Sie kamen kaum zur Ruhe. War ein Schiff abgefertigt, mussten sie schon auf ein anderes. Klaipeda, Ventspils, Riga, Leningrad, Tallin – überallhin gingen die Kartoffeln.
Großschiffe taten sich besonders schwer mit der Kartoffelladung. Die Höhe von zehn Säcken wurde oft nicht eingehalten. Von anderen Schiffen hörten wir dann, dass unten im Laderaum knietiefes Kartoffelmus lag. Das wollten die Entlader aber nicht löschen bzw. saubermachen.

Also mussten die Matrosen an Bord Überstunden schuften, um den Laderaum bis Rostock oder Wismar wieder sauber zu bekommen. Manches ging über Bord, einiges wurde von Bauern abgeholt. Drei Monate solch ein Einsatz – das wurde uns ganz schön lang.
Als ich auf der ersten Fahrt mit der INSEL RIEMS den Klaipeda-Pilot rief, wurde mir mitgeteilt, dass wir erst auf Innenreede gehen sollten, da der Liegeplatz besetzt sei. Uns auch recht, denn an Deck war einiges zu malen und zu reparieren. Am zweiten Tag kam ein Boot längsseits. Das brachte die Frau Doktor, welche die Kartoffeln kontrollieren wollte. Wir weigerten uns, die Luken zu öffnen, nur um sie einen Blick auf die Kartoffeln werfen zu lassen. Die Luken hatten damals als Abdeckung schwere Pontondeckel. Diese waren noch mit drei Persennings seefest verzurrt. Eine Stunde meiner Lebenszeit kostete mich die Diskussion mit der Kontrollärztin. Wir wollten den Aufwand zum Öffnen der Luken nicht betreiben und sie wollte nicht in die Einstiegsluke klettern, weil dabei ihr weißer Kittel und ihr weißes Kopftuch hätten dreckig werden können.
Plötzlich kam der II. Offizier von der Brücke geprescht, sprach mit der Frau Doktor russisch, bestieg die Einstiegsluke und kam mit einer Pütz wieder zum Vorschein. Frau Doktor kontrollierte die Kartoffeln im Eimer, nickte, stieg wieder in das Boot und verschwand. Bis dahin wussten wir nicht, dass der II. Offizier so gut die russische Sprache beherrschte. Seine Mutter war Dolmetscherin in einer russischen Kaserne bei Magdeburg. Er konnte auch gut schwindeln, weil er die Sowjetseele kannte. Der Frau Doktor machte er weis, dass INFLOT, die Maklerfirma, diesen Vorschlag gemacht habe. Wir waren froh, dass wir stur geblieben waren und die Luke nicht geöffnet hatten.



MS INSEL RIEMS, aus „SEEWIRTSCHAFT" (07/1984)

Am nächsten Tag kamen wir an die Pier. Gelöscht wurde in Eisenbahnwaggons oder auf LKW. Waren beide nicht greifbar, wurden die Hieven mit den Kartoffeln auf einem großen Steinkohlehaufen abgesetzt. Normalerweise wurde in der Sowjetunion alles talliert. Hier machte sich niemand diese Arbeit. Wer weiß, wo manches von der Kartoffelladung abgeblieben ist.
Die nächste Reise verlief genauso wie die erste – Innenreede und Kontrolle. Aber dieses Mal versteckte ich mich auf der Brücke, um die „Matka" nicht zu verärgern. Vor meinem Mittagsschlaf hatte ich noch die Einladung von zwei Damen in den Interclub abschlagen müssen,

da an Bord jede Hand gebraucht wurde. Kaum war ich am Einnicken, klopfte der Gangwayposten an meine Tür. Frau Doktor stand an der Gangway und wollte den Kapitän sprechen. Irgendjemand musste gepetzt haben, dass ich noch an Bord war.
„Guten Tag, Kapitän, ich möchte gerne ihre Krankenstation kontrollieren." Unsere Apotheke war vor drei Monaten in Stralsund kontrolliert worden, so war ich mir sicher, nichts befürchten zu müssen. Eigentlich gehörte es nicht zur Aufgabe des Kapitäns, bei der Kontrolle anwesend zu sein. Aber der II. Offizier war an der Luke beschäftigt. So nahm ich die Gelegenheit wahr, den Stand meiner vorhandenen Russischkenntnisse zu testen und fühlte mich ganz zufrieden, noch einen ausreichenden Wortschatz anwendungsbereit zu haben.
Frau Doktor zog ein Schubfach raus und kontrollierte die Fingerlinge. Sie krempelte einen Fingerling um und kontrollierte, ob dieser getalkt war. „Ah, Kondome", witzelte ich. Sie guckte mich ungläubig an und verzog keine Miene. „Nicht mal Spaß versteht die Matka", sprach meine innere Stimme. Dann erklärte sie mir, dass es keine Kondome wären. „Oh, dann hat uns die Löwen-Apotheke die falsche Ware geschickt."
Ich ging erst einmal in die Messe und holte für uns zwei Tassen Kaffee. Aber die hatten nun bei meiner Rückkehr keinen Platz auf dem Tisch. Der war belegt mit zwei großen Schachteln Präservativen der Marke MONDOS. Sie nahm die beiden Schachteln vom Tisch, hielt sie mir unter die Nase und fragte streng: „Wieviele Leute an Bord?" „Zwölf." Nun huschte ein spärliches Lächeln über ihr Gesicht und ich verstand sinngemäß: „Mit diesen zwei Kartons können sie lange arbeiten." Vielleicht waren mir auch Feinheiten der russischen Sprache verloren gegangen und ich habe „rabota" übersetzt als „arbeiten" ungenau verstanden.
Als die vier Reisen Rostock – Klaipeda endlich vorüber waren, freuten wir uns auf die nächste Reise von Stettin nach Great Yarmouth.

Nach vielen Jahren bekamen wir wieder einmal eine Kartoffelreise, diesmal von Delfzijl in Holland nach Klaipeda. Die UdSSR existierte nicht mehr und ich fuhr auch nicht mehr auf einem Schiff der Deutschen Seereederei. Meine Besatzung bestand aus zwei Deutschen und fünf Philippinos. Das Schiff war sehr modern, die Luken ließen sich auf Knopfdruck öffnen. Keine schweren Pontons, keine nassen Persennings mehr. Während der Überreise erzählte ich den Crewmitgliedern, was ich früher in Klaipeda erlebt hatte.
Es war Dezember und nachts hatten wir schon Frost. Im NOK wurden schöne Sachen eingekauft, denn ich verspürte wieder mal Lust, den Interclub zu besuchen. Litauen mit seiner Hafenstadt Klaipeda war inzwischen eine eigenständige Republik geworden. Große Hoffnungen machte ich mir allerdings nicht, Bekannte in Klaipeda wiederzufinden.
Wir brauchten nicht mehr auf Reede zu warten, es lagen nur drei Schiffe im Hafen. Die brachten Baumstämme nach Schweden für die dortigen Zellulosefabriken. Früher wurde Holz aus Schweden nach Klaipeda transportiert.
Kaum angekommen in Klaipeda, kam auch schon die Klarierung. Keine großen Kontrollen wie zu Zeiten der Gesichtserkennung mehr. Aber dann – Frau Doktor, die ich absolut nicht erwartet hatte.
Der Makler – jetzt ein ehemaliger Seemann, der auch bei meiner neuen Reederei gefahren war. Er hatte sich selbständig gemacht und sein Geschäft florierte. Er sprach neben der Landessprache Russisch, Deutsch, Englisch und wohl auch Spanisch. Ich fragte Matka: „Frau Doktor, erinnern Sie sich noch an mich? ALDEBARAN, DENEBOLA, DENEB, WEGA?" MS INSEL RIEMS kannte sie nicht mehr, nur den Schiffstyp mit den Sternennamen.
Ich wollte sie gerade zum Umtrunk einladen, als ich ihr plötzlich die Kartoffelladung zeigen sollte. Meinen Einwand, dies seien holländische Spezialkartoffeln für die Herstellung von Pommes Frites, ließ sie nicht gelten. Nein, sie wollte unbedingt die Kartoffeln sehen. Der I. Offizier sollte die Luke aufziehen. Aber der verwies darauf, dass wir schon Minusgrade

hätten. Das spielte für Frau Doktor keine Rolle. Die Kartoffeln sollten nach Moskau. „Okay", sagte ich, „ich öffne die Luke nur, wenn Sie und der Makler unterschreiben, dass wir auf Ihre Anweisung die Luke geöffnet haben und Sie für die Schäden haften." Wir besaßen ja nun schon Mobiltelefone. Der Makler kam wieder vorgefahren, um zu vermitteln. Aber ein Papier unterschreiben wollte er nicht. „Kapitän, öffnen Sie doch nur einen Spalt, damit Frau Doktor ein Foto machen kann und uns die Freigabe zum Löschen gibt." Wir zogen die Luke zwei Meter auf. Nun waren wir alle selbst erstaunt. Was wir sahen, waren frisch gewaschene Kartoffeln, die als Pellkartoffeln gleich so in den Topf hätten gesteckt werden können. Sie lagen nicht in Säcken, sondern wurden in Netzen transportiert. Durch den Temperaturunterschied hatten die Laderäume geschwitzt und das Schwitzwasser tropfte von den Unterseiten auf die Kartoffeln herab und machte sie so schön sauber.
Nun fing Frau Doktor wieder an zu keifen: „Wo ist Erde an Kartoffeln, das nicht gut!" Zum Glück war der Makler Seemann gewesen und hatte wohl auch schon solche Ladung gefahren. Mir schoss in den Kopf, wie ich die Situation entschärfen könnte: „Oleksandr, bitte übersetze der Dame, dass wir im Frachtbrief den Vermerk haben ‚Gesamte Ladung in Netto', also mit Erde brutto, ohne Erde netto." Er übersetzte ohne zu überlegen. Matka stutzte, dann nahm sie den Zettel und unterschrieb, dass die Ladung gelöscht werden konnte.
Die Entladung erfolgte bei minus acht Grad. Uns war es egal. Beim Ausklarieren unterschrieb ich die Lösch-Papiere ohne Beanstandungen. Ich hatte angenommen, der Makler hätte meinen Witz verstanden, aber dem war nicht so. Oleksandr hat die ganze Nacht in den Frachtpapieren geblättert und nichts über Brutto und Netto gefunden.

Wolf A. Kaiser

Solidaritätsfracht für Nicaragua

Im späten Frühjahr 1988, im Mai, musterte unser Stamm auf der ERNST MORITZ ARNDT (2) wieder für eine neue Reise an. Das Schiff lag in Rostock, Krummfrüchte gelöscht, Luken gereinigt. Wir hatten schon zum Liegeplatz 44 verholt, um dort Ladung zu nehmen. Laden? In Rostock? Wat wier dat denn?
Wir luden Solidaritätsgüter – Speisekartoffeln für Nicaragua. Die gesamte Republik wollte die Sandinistas und ihre junge Revolution unterstützen. Deshalb Speisekartoffeln. Ein volles Schiff. Das zu laden dauerte lange. Tag und Nacht wurde geladen, tröpfelnder Ladungszugang sozusagen.
Trecker standen an der Pier, alle mit zwei vollbeladenen Hängern, sie standen vor dem Hafen und sie bildeten lange Schlangen sogar auf der Autobahn. Überall diese Trecker. Ihre Kennzeichen verrieten, aus welchen Ecken des Landes sie die „frischen" Solidaritätsgüter anschleppten: Aus den Bezirken Neubrandenburg, Schwerin, Potsdam und selbstredend auch aus dem Rostocker Bezirk. Wieviel Energie, Zeit und Personal wurde auf die Weise gebunden? Ganz zu schweigen von dem Sprit, der für diese Aktion nötig wurde. Die Trecker warteten mit ihrer Ladung bis zu zwei Tage vor dem Hafentor auf dem Standstreifen, bevor sie in den Hafen hinein durften, um dort weiter zu warten, ehe sie ihre Ladung vor dem Schiff abladen konnten. Nichts war uns zu teuer.
Die Verantwortlichen dachten sich wohl nicht viel dabei. Es gab keine Unterkünfte oder die Möglichkeit zur Körperhygiene für die Traktoristen, sah man von öffentlichen Toiletten und Duschräumen der Hafenbelegschaft ab. Ich hoffe mal, dass sie wenigstens verpflegt worden sind. Während ihrer Wartezeit saßen sie mehr oder weniger gefesselt auf ihrem Bock, dem harten Hafenschicksal ausgeliefert. Das Beste für einige von ihnen kam aber erst nach dieser

Wartezeit, sie durften nämlich mit ihren vollbeladenen Anhängern unverrichteter Dinge wieder zurückfahren. Sie wurden nicht entladen, ein Politikum mit einer innewohnenden Brisanz nicht unerheblichen Ausmaßes.
Und das kam so. Der Chief Mate hatte uns Nautikern wie allgemein üblich und keine Besonderheit darstellend eine Beladungsorder geschrieben, die wir einzuhalten hatten. Schließlich zeichnete er für Beladung und Schiffsstabilität verantwortlich. Dabei ließ er sich vom standardisierten Regelwerk der Ladungsfürsorge und einschlägigen Erfahrungen leiten. Ersteres riet ausdrücklich davon ab, jegliche organische Ladung über längere Zeiträume zu transportieren, die eine Folienverpackung (vulgo: Plaste) besaß. Diese Ladung war nämlich ziemlich lebendig und damit atmungsaktiv, beispielsweise „frische" Speisekartoffeln aus der Erdmiete. In der kuschligen Plastefolie atmete nichts und wenn, dann nicht lange. Die Tüte wurde zum Würgesack, der seinen Inhalt verrotten ließ. In jedem einzelnen Sack bildete sich ein gefährliches Mikroklima für die betagten Erdäpfel. Der übergroße Anteil der angekarrten Kartoffeln sah genau so aus, als wenn sie aus der vorjährigen Ernte mit viel Erde dran daherkamen. Im April gibt's aus diesen Bezirken bekanntlich recht geringe Kartoffelerträge. Außerdem sind vergammelte Kartoffeln auch für Sandinistas nicht unerhört gesund. Wie gesagt, es handelte sich nicht um Saat-, sondern um Speisekartoffeln.

Sei's drum, wir Offiziere waren angehalten, die Ladung zu checken und durchzuwinken, wenn sie in Jute- oder Baumwollsäcke verpackt war und zurückzuweisen, falls sie modisch in Plastik bekleidet ankamen. Für die Treckerfahrer ein Schlag ins Gesicht. Wenn sie schon viele Stunden, gar Tage vor dem Tor gelauert hatten, und verdammt übernächtigt endlich im Schneckentempo vor dem Dampfer angelangt waren, stand da plötzlich einer mit zwei Streifen auf der Schulter und winkte sie durch: „April, April, dich nehmen wir nicht!" Das zog Kreise, richtig große. Schnell wurden nun Kräfte mobilisiert, die sonst fern unserer Realität nur anordneten und beobachteten. Die Fahrer hatten sich – zurecht – massiv beschwert und das sehr schnell und mit Nachdruck. Das Schiff weise ihre Ladung zurück, obendrein Solidaritätsgüter für die nicaraguanische Nationalfront, unsere Brüder im Geiste! Wer also wollte was sabotieren? Wer streute Sand ins Getriebe? Wem waren Hilfsgüter ein Dorn im Auge? Alle Finger zeigten sehr schnell auf uns, das Schiff, auf uns Offiziere, auf mich, den Wachoffizier. Das Hafentelefon kam nicht zur Ruhe. Die SED-Industriekreisleitung schaltete sich ein. Sie wies telefonisch an, dass das Schiff sämtliche Ladung zu akzeptieren hätte. Ich erwiderte, dass ich das nicht könne, denn darüber habe einzig der Erste Offizier das Sagen. Er hatte uns entsprechende Orders und Richtlinien gegeben, die galten – bis er sie widerrief. Punkt. Der Kapitän wurde holterdiepolter aus Schwerin herangeholt, der Chief Mate aus Ribnitz. Schon sehr bald standen beide auf der Matte und ich legte erleichtert Rechenschaft ab. Keinem von uns war wirklich wohl, es stand jedoch fest, der Chief Mate lag mit seiner Weisung richtig. Und der Alte unterstützte das, was natürlich gut war. Gott sei Dank gab es allgemeingültige Richtlinien zur Ladungspflege – ohne einen Hauch ideologischen Anstrichs. Das konnten wir sicher vertreten. Nun wurden Leute der Nautischen Inspektion an Bord beordert, auch von der Kreisleitung sah man einen Genossen. Die von „Horch-Guck-Greif" konnte man nicht als solche identifizieren, denn so mancher der bereits anwesenden Genossen besaß ja selbst vielleicht zwei und nicht nur einen Vorgesetzten, ein Diener zweier Herren sozusagen. Dass diese Truppenteile auch irgendwo im Gefolge auftraten, war höchstsicher anzunehmen. Wo denn sonst, als genau dort, wo's gegen den allgemeinen Strich lief?
Nach fruchtlosen Diskussionen, in denen der Chief Mate und der Alte gemeinsam beharrlich ihren Standpunkt verteidigten, wurde hinter verschlossener Tür von den Herren der versammelten Runde beschlossen und verkündet: Die gesamte Ladung, egal, wie verpackt, wäre zu laden. Und basta! Wir wurden entlastet, denn diese Entscheidung trug allein die



MS ERNST MORITZ ARNDT (II)

Landseite. Möglicherweise hatten sogar die meisten von ihnen mal selbst als Studienfach Ladungspflege gehabt und wussten schon, gegen welche Prinzipien sie gerade verstießen. Mehr aber hatten sie wohl dem Marxismus-Leninismus gelauscht und dabei die Weisheiten eines gewissen Engels bezüglich Ökonomie nicht ganz geschnallt, denn ökonomisch war's gerade nicht, einen Haufen vergammelten Dreck zur Entsorgung ein paar tausende Meilen weit zu karren, unter dem Deckmantel internationaler Solidarität, was ganz zweifelslos ein ehrendes Anliegen war und ist.

Nun, so ließen wir befehlsgemäß alle viere gerade sein und luden, was denn da kam. Ohne Rücksicht auf Verluste. Denn die waren vorprogrammiert, und, wer wusste es schon, waren vielleicht sogar als Teil des Plans einkalkuliert? Ganz klarer Fall, dass von unserer Ladung bei noch so viel Liebe zum Detail und der schiffsseitigen Aufopferung, ein beträchtlicher Teil als Schaden in Nikaragua angelandet werden würde.

Es brauchte nicht sehr lange, bis von den Jungs, die täglich ihre Kontrollrunden durch die Decks machten, berichtet wurde, dass sich die Säcke Pelze angezogen hatten. Grau-grünlich mit Stich ins Bläuliche zuweilen, Schimmelpilze allerfeinster Sahne, allerdings ungenießbar. Täglich wurden neue Wachstumserfolge berichtet. Dokumentationen angelegt und ausgefertigt, um etwas in der Hand zu haben, wenn's uns ob unserer schlechten Ladungspflege dann an den Kragen gehen sollte. Mann, was waren wir sauer! Und konnten nichts dagegen unternehmen.

Drei Wochen später lagen wir endlich festgebunden im Hafen von Corinto. Alle Luken geöffnet und das Löschen begann. Es sah nicht alles gut aus, was den Luken entnommen wurde. Besonders die obersten Lagen, wo die Sporen sich durch die Lüftung ungehindert ausbreiten und die Säcke besiedeln konnten. Die Sporen kamen scheinbar aus offenen Säcken, wo durch beschädigte Knollen das Bakterium fröhliche Urstände feierte. Begünstigt durch ein schön warmes Klima im Beutelchen. Das hätte vermieden werden können, schon vor der Beladung, aber Parolen waren in diesem Fall stärker als der Verstand gewesen. Übel riechende Haufen aussortierter Säcke mit matschigen Kartoffeln und Resten solcher suppten im Hafen vor sich hin. Das Wort wurde damals noch nicht gebraucht, aber „Fremdschämen" war hier schon sehr zutreffend. Solidaritätsgüter als Geschenk und dann aus der untersten Schublade, weil man sonst dafür vielleicht keine Verwendung gehabt hätte. Unsere Ladung war partiell ja kaum als Viehfutter zu gebrauchen. Nee, das war nicht gut. Die Schiffsleitung hat danach offiziell zwar nichts abgekriegt, dieser Fall wurde auf kleiner Flamme gehalten, aber als Ereignis hatte es sich gut in unserer Erinnerung verankert.

Für uns an Bord blieb nur ein Umstand wirklich relevant und wuchs in seiner Bedeutung mit jedem Tag. Es handelte sich um die Dreckarbeit, die in den fünfzehn Decks zurückblieb, nachdem die Ladung raus war. Die matschigen Überreste der Kartoffeln, Staub und die nicht zu übersehenden Erdreste mussten auch raus, nicht nur die Knollen! Die wertvolle mit Pestiziden und Kunstdünger vollgepumpte Ackerkrume als Hinterlassenschaft unserer weiten genossenschaftlichen Felder des Nordens – oder sollte ich besser Mieten sagen? – wollten die Sandinistas selbstverständlich nicht haben. Die überließ man gerne uns. Weil sie unserem Volke gehörte, wurde sie feierlich im Atlantik bestattet.

Werner Fischer

Kartoffelreise mit MS ALTMARK nach Wyborg/Sowjetunion

In der Sowjetunion hatte es mal wieder eine schlechte Kartoffelernte gegeben und so war die DDR dran mit liefern. In Wismar an der Militärpier wurde voll Schiff Sackgut Erdäpfel übernommen.
Die Stadt Wyborg liegt in der (damals) Leningrader Bucht, in unmittelbarer Nähe zur Grenze zu Finnland. Die dortigen Verhältnisse waren eher bescheiden, besser gesagt katastrophal. Den Löschbetrieb übernahmen Soldaten. Lose Kartoffeln wurden entweder mit der Hand oder einer Art Schaufel, welche eher der Form eines Schneeschiebers entsprach, in die Säcke befördert. Jeder kann sich vorstellen, wieviel Kartoffeln dabei auf dem Schieber liegen blieben. Die Ladung landete in offenen Waggons und war für Sibirien bestimmt. Und das im Spätherbst. Die Kartoffeln waren bei Ankunft in Sibirien sicherlich nur noch zum Schnapsbrennen geeignet.
An einem der Tage kam eine Delegation vom „Interclub Wyborg" mit Wimpeln, Literatur und der Einladung zu einem Stadtrundgang. Nun, großartige Sehenswürdigkeiten ließen sich nicht entdecken.
Doch an einer Stelle staunten wir. Gemäß dem philosophischen Prinzip von „Kritik und Selbstkritik" im Marxismus-Leninismus standen dort zwei Tafeln mit Porträts. Die eine zeigte Bürger, die gerade einsitzen und die zweite welche, die sich gerade in Freiheit befinden. Bei ihren Vergehen handelte es sich meistens um Alkoholmissbrauch. Aus diesem Grunde



MS KASSIAN GLORY ex MS ALTMARK

wurden die Gehälter in den Betrieben an verschiedenen Tagen ausgezahlt, um so leichter Straftätern wegen Alkoholmissbrauchs auf die Schliche zu kommen.
Es folgte eine Einladung zum Besuch des Interclubs unter Begleitung von Komsomolzinnen. Wir nahmen die Einladung an mit dem Wunsch, dort den Geburtstag unseres Kabelgeistes feiern zu dürfen. Wir brächten auch alles für die Feier, natürlich auch die Getränke, mit. Die sowjetischen Freunde waren mächtig gewaltig begeistert.
An Bord wurde die Elefantenbowle, wie wir sie nannten, zusammengebraut. Sie bestand aus Früchten, Weinblattsiegel, Wodka, Rotwein und anderen schmackhaften Zutaten. Alles musste 24 Stunden ziehen. Dann wurde das Gesöff in eine große Milchkanne vom Typ LPG gefüllt. Wir wurden abgeholt. Mit einer Sackkarre, darauf fünf Kisten Rostocker Hafenbräu und der Milchkanne kamen wir am Hafentor an. Stopp zur Kontrolle. Neugierig fragte die Wache, was in der Milchkanne sei. „Früchte und Sprit, minimal verdünnt." Die sowjetischen Soldaten nannten den Inhalt der Kanne Kompott und verlangten zwei große Büchsen zur Probe. Mit einer großen Schöpfkelle, gefüllt mit Kompott und Sprit, wurde ihrem Wunsche nachgekommen. Da leuchteten die Augen der Soldaten.
Sodann startete im Interclub die Fete. Auch ein Tonbandgerät war vorhanden, leider nur mit einer Spule. So stand immer eine Person davor, um das lose Band zu ordnen und um es am Ende wieder aufzuspulen.
Die Komsomolzinnen waren schwer begeistert von unserer Elefantenbowle oder dem Kompott am Grund der Kanne. Man konnte förmlich zusehen, wie sich ihr Verhalten änderte und ihre Koordination der Gliedmaßen außer Kontrolle geriet. Am Ende der Fete konnten einige von ihnen nicht einmal mehr ihren Namen aussprechen.
Und dann die Soldaten am Hafentor, als wir zurückkamen. Sie lagen flach. Nix war mehr mit Stopp und Kontrolle.

Walter Jangel

Die Geister, die ich (nicht) rief

Ach, da kommt der Meister! Herr, die Not ist groß! Die ich rief, die Geister, werd ich nun nicht los.
Johann Wolfgang von Goethe

Immer wieder stellt sich so mancher ehemalige Seemann und hier besonders ein Autor der BORDGESCHICHTEN die Frage: Lohnt es, über Ereignisse, die vierzig und mehr Jahre zurückliegen, zu berichten? Die Bereitschaft dafür ist stark mit dem Gefühl verbunden, mit sich im Reinen zu sein. Und auch, weil solche Schilderungen an Seefahrer gerichtet sind, die damals dabei gewesen sind und noch immer wissen wie der Hase lief. Für Außenstehende könnten sie lediglich amüsant bis befremdlich klingen, geeignet sein für eine weitere „wissenschaftliche" Aufarbeitung, die die Welt nicht braucht oder für das Ausschlachten zur eigenen Profilierung bzw. zum Aufhübschen des heimischen Klingelschildes. Das Genre ist dafür politisch bestens geeignet und wird durch den Steuerzahler mit jährlich 100 Mio. Euro für die Aufarbeitung der DDR-Geschichte und SED-Diktatur am Leben erhalten. Diese Summe wäre besser angelegt in die Renovierung sämtlicher Schultoiletten im Lande. Die DDR ist Vergangenheit, die Gegenwart und Zukunft unserer Enkel nicht.

Für mich nahmen die Dinge ihren Lauf, als ich anno 1972 einen Freizeitanspruch von 430 Tagen erreichte und davon 230 Tage abfeiern konnte. Was macht ein Mensch während einer solchen langen Zeit auf einem kleinen Dorf? In Urlaub fahren? Unsinn, ich befand

mich ja sozusagen in Urlaub von meiner Arbeit. Mit dem beruflichen Hintergrund als „Tastenklopper" fing ich an am Weltempfänger zu drehen und verfolgte so manche Sendung von Rügen Radio. Aber auch das Hören von Rundfunkstationen auf Kurzwelle entwickelte sich zu einer interessanten Freizeitbeschäftigung. Ein Empfangsbericht an Radio Tashkent wurde von dort umgehend mit einer QSL-Karte (Empfangsbestätigungskarte) beantwortet. Radio Buenos Aires bestätigte meinen Bericht über seine deutschsprachige Sendung ebenfalls mit einer Karte. Es begann, Spaß zu machen, fast so, als wenn ein Seemann auf seine ins Ungewisse geworfene Flaschenpost bald darauf eine Antwort bekäme. Ein Bericht nach Honduras ging problemlos raus, die Bestätigungsnachricht kam problemlos im Dorf an.





Einmal Blut geleckt, betrieb ich später diesen Spaß auch auf See ohne meine Dienstobliegenheiten zu vernachlässigen. Da aber die Rücklaufzeiten dieser Karten unterschiedlich lang waren, manche kamen prompt, auf andere erfolgte nie eine Antwort, wurde das neue Hobby zur Zeitbombe und rief ungebetene Geister auf den Plan, die ich nicht mehr los wurde.



Plötzlich interessierte sich der III. Nautische Offizier neben mir auf dem Postamt in Nassau/Bahamas, wohin meine Postsendung gehe. Vom Zollamt Leipzig erhielt ich die Mitteilung, dass eine Briefsendung von Radio Australia an mich konfisziert worden sei. Von Radio Berlin International, der Stimme der DDR auf Kurzwelle, mit der ich bisher berufliche Kontakte gepflegt hatte, wie viele andere Funkoffiziere der DSR auch, kamen keine Sendepläne und Aufmerksamkeiten mehr bei mir an. Helle Aufregung herrschte im Apparat, als Post von der „Stimme der Türkei" für mich in der Poststelle der DSR ankam, nachgesandt von einer DSR-Auslandsagentur.

Mit einer populärwissenschaftlichen Niederschrift über das Wie und Warum dieses Hobbys an den „wissenschaftlichen Mitarbeiter" des Flottenbereichsdirektors konnte ich die Wogen äußerlich etwas glätten. Aber die Geister hatte ich geweckt. Um die nicht weiter im Zustand der Dauererregung zu halten, versuchte ich eine andere Lösung für den Postweg. Ich ließ mir die an mich gerichtete Post über eine mir angebotene Zwischenadresse zusenden. Der gute Mann in Königstein/Taunus verschickte eingegangene Auslandspost auch noch an andere sogenannte Rundfunk-DXer (Fernempfangshörer) in die DDR. Dieser DXer hat mir Postsendungen an ausländische Poststellen in Tilbury, Rotterdam, Singapore oder anderswo postlagernd geschickt. Ein Schiff ist groß genug, um unerwünschte Post von außerhalb später durch den Rostocker Zoll sicher nach Hause zu bringen.

Wenn die Chance bestand, habe ich den Erhalt der Post telefonisch oder postalisch bestätigt. Nach der sogenannten Wende konnte ich das persönlich tun. Danach war seine Hilfe ja nicht mehr notwendig. Telefonische Kontakte blieben bis zu seinem Ableben erhalten.







Meinem Bruder fiel es ein, seine Brötchen im Westen essen zu wollen. Die gebratenen Tauben sollte es dort noch gratis geben, Bananen aber auf alle Fälle. Meine Schwester hatte Bekannte aus einem Urlaub in Ungarn aus dem gleichen deutschen Landstrich zu sich nach Hause eingeladen. Das war „sehr clever" oder besser gesagt saublöd von ihr gewesen. Sie arbeitete als Zivilangestellte in der Nachrichtenzentrale einer Grenztruppeneinheit. Ihr wurde postwendend gekündigt und die Beurteilung, obwohl vorher gelobt, fiel entsprechend aus. Ich für meinen Teil durfte bei Einlaufen Rostock in der Kaderabteilung antreten. Tat sich für mich da eine zweite Front auf? Kurz darauf erfolgte ein „Interview" mit zwei unauffällig gekleideten Herren im Gebäude der Hafenpolizei. Die Zusammenfassung des Gesprächs habe ich denen sogar noch in die Schreibmaschine gehämmert. Nach einem solchen Interview reagieren Betroffene zumeist spontan bzw. unüberlegt. So auch ich, nachdem ich wieder daheim anschließend zur Post marschierte, um das Ergebnis anderenorts telegrafisch kundzutun. Mir folgte „ganz unauffällig" ein junger Mann, der vorher auf einer Bank Zeitung gelesen hatte. Nach mir in der Warteschlange stehend, musste er ganz dringend eine einzige Briefmarke kaufen.

In der Kaderabteilung wurde mir im Anschluss vermeldet, dass ich vorerst keinen Einsatz bekäme. Ich wurde zur Werft nach Warnemünde beordert. In ähnlich gelagerten Fällen wurde sehr oft das Seefahrtsbuch des Betroffenen eingezogen. Ich durfte meins behalten. So konnte ich für mich noch eine vage Hoffnung hegen. Viele Seefahrtskollegen bekamen vor Werfteinsätzen, außer solchen im Ausland, regelrechte Horrorgefühle. Machte ja auch keinen Spaß, im Werftgedröhn schlafen zu müssen. Der Zweck heiligt die Mittel, wie es so schön heißt. Nach einer gewissen Zeit in der Werft haute mancher leichter „in den Sack", was das angestrebte Ziel der Versetzung gewesen sein könnte. Ich aber konnte als Bewohner einer Einraumwohnung im Rostocker Stadtteil Lütten Klein jeden Abend nach Hause fahren. Mit der Zeit gefiel mir diese Beschäftigung, auch wenn bis zu vier Schiffe gleichzeitig zu betreuen waren, und ich den Kollegen der Werft sagen konnte und auch musste, wo es lang zu gehen hat.

Während der Kaffeerunden unterhielten sich die Stamm-Werftspringer der Reederei auch mit den „abdelegierten" DSR-Fahrern. Jeder Werfteinsatz hatte unterschiedliche Ursachen. Manche wollten aus familiären Gründen nicht mehr auf Reise gehen. Denen genügten Probefahrten und bestenfalls Vertretungen bis Westeuropa und dann marsch retour zu Mutti. Auch ich gab meine Meinung zu den unterschiedlichen Fällen und Themen unverblümt kund, vergaß aber nicht, sie in diesem oder jenem Falle deutlich zu begründen. Alles in der Hoffnung, dass meine Äußerungen beim zuständigen „Schriftführer" landen. So nach dem Motto: „Was kann ich für die Lebensansichten meiner Geschwister? Ich war und bin nicht deren

Erziehungsberechtigter. Der Staat möge sich in anderer Weise um seine Bürger kümmern". Eines Tages stieg mein Bruder in Leipzig in den Zug westwärts. Für mich ging der Werftalltag gewohnt weiter, bis zu einem späteren Zeitpunkt tatsächlich ein Einsatztelegramm für mich vorlag. Ich vergewisserte mich der Richtigkeit beim Funkinspektor, der die letzte Entscheidung zu meiner „Einsatzeignung" zu fällen hatte. Ich lehnte ab. Die Seetauglichkeit war ausgelaufen und zudem wartete ich auf die Werftzeit meines „Stamm"-Schiffes, habe es danach mit meinen inzwischen gesammelten Werfterfahrungen – wo bekommt man mit wem was gut geregelt – betreut und bin mit ihm nach siebzehn Monaten Landaufenthalt wieder auf Reise gegangen. Gleichwohl war ich mir sicher, nicht aus dem „Schussfeld" der Firma Horch & Guck gekommen zu sein.

Und deren „Betreuung" war ihrem Ruf entsprechend professionell. So meine weiteren Erfahrungen. Wenn sich „Zufälle" zu einer Angelegenheit häufen, steckt bekanntlich System dahinter. Manches wurde mir von Nachbarn zugetragen. Der Schwiegersohn der Nachbarin, die meine Wohnungsschlüssel während der Reisen in Obhut nahm, wollte den Fernseher aus seiner Laube ausgerechnet im Abstellraum, in dem sich ein gutes Kurzwellen-Empfangsgerät aus meinem Besitz befand, abstellen, obwohl der Wohnzimmertisch reichlich Platz bot. Zufälligerweise war der gute Mann auch noch GST-Chef von Rostock.

Eine andere Nachbarin warnte mich: „Herr Jangel, Sie werden beobachtet!" Von ihrem Küchenfenster ließ sich unser Hauseingang gut einsehen. H&G hatte sich mit einer Schachtel Pralinen und der Begründung, abgestellte Kfz zu beobachten, bei ihr eingemietet. Der Wächter geriet in Aufregung, murmelte etwas in sein Funksprechgerät und verabschiedete sich schnell, als ich das Haus verließ. Die nächsten Male habe ich das Haus über den Innenhof und den Ausgang des Nachbarhauses zur Helsinkier Straße verlassen.

Die „Betreuung" durch H&G an Bord konnte mit weniger Aufwand betrieben werden. Der Bewegungsradius des „Zielobjektes" und dessen Gesprächspartner ließen sich überschauen. Was ich nicht erwartet hätte, trat ein. Einige Besatzungsmitglieder hielten bewusst Abstand zu mir. „Was, nach siebzehn Monaten darfst du wieder fahren?" Das war einigen sehr verdächtig und ihnen nicht zu verdenken. Hatte man den „umgedreht?" Nun, sie kannten meine Motive, länger als notwendig an Land zu bleiben, nicht. Eine Stewardess, wir kannten uns von einer anderen gemeinsamen Musterung, verabschiedete sich deutlich aus meinem Nahbereich, nachdem ich ihr meine Geschichte erzählt hatte. Ungeachtet dieser Reaktionen konnte ich und kann noch immer allen DSR-Seeleuten in die Augen schauen. Ich gehöre nicht zu jenen von ihnen, die sich später angesichts einer möglichen Enttarnung im wahrsten Sinne des Wortes zu Tode geschämt haben. Mir sind einige von denen bekannt und manche andere vermeiden aus ähnlichen Gründen kollegiale Kontakte.

Die „Betreuung" durch die Geister entwickelte sich zu einer Selbstverständlichkeit. Die beste Lösung dieser Aufgabe bestand darin, einen zweiten Mann in Form eines Praktikanten oder Assistenten mit in den Funkraum zu stecken, quasi ganz legal unter Aufsicht. Wenn ein solcher Funk-Assi sofort nach seiner ersten Reise bei der DSR die Mitreise seiner Ehefrau genehmigt bekam, dann war was faul im Staate Dänemark. Diese gezielten Zuordnungen wurden mir eines Tages durch eine Mitarbeiterin der Arbeitskräftelenkung bestätigt. „Sie bekommen einen Praktikanten mit. Aber den habe i c h Ihnen ausgesucht!"

War so ein beauftragter Praktikant/Assistent nicht verfügbar, konnte immer noch auf eine Mithörmöglichkeit im Funkraum zurückgegriffen werden. Schiffe hatten zwei Arten von Bordtelefonen; das Verkehrstelefon mit dem sich Meyer mit Schulze zum Schwatz kurzschließen konnte sowie das Betriebstelefon. Es verband die wichtigsten Schiffspunkte wie Kapitän, LTO, Maschinenraum, Brücke, Funkraum, Notruderraum usw. Technisch bestand die Möglichkeit, einen Ruhestand des Telefons vorzutäuschen, indem das Kontrolllämpchen durch

Verändern des Kontaktstiftes nicht ansprach, obwohl das Telefon durch den Stift in den Betriebszustand geschaltet wurde! Jede der angeschlossenen Stellen konnte hören, welche Geräusche aus dem Funkraum kamen, wenn die entsprechende Nummer per Rastschalter angewählt wurde. Wer war die Mithörstelle? Der Maschinenkontrollraum gehörte nicht dazu, denn von dort kam die Meldung „Funker, schalte das Telefon aus, man kann dein Gepiepse hören!"

Mit der Zeit fiel auf, dass Besatzungsmitglieder, die sich vorher im FT-Raum fast nur in Sachen Telegramm oder Funkgespräch aufhielten, nun länger dort zu einem Schwatz verweilten. Dem war ich nicht abgeneigt. Aber – Holzauge blieb wachsam. War´s nur deren Interesse an meinem langen Landaufenthalt oder war´s ein weitergehendes?

Auf einer Vertretungsreise traf ich den oben genannten ehemaligen III. Offizier, nun in der Position des I. NO, wieder. Zu zweit auf der Brücke begann er in geradezu „berufsschädigender" Weise und entsprechendem Thema mich in einen Disput zu verwickeln. Da ich ihn, seinen Werdegang und einige seiner Seefahrtsepisoden kannte, hieß es für mich: „Adieu, Monsieur agent provocateur."

Ich wurde nicht nur in Rostock und an Bord observiert. Auch in Hamburg, so schien es, unterhielt H&G eine Filiale. Oder sah ich inzwischen schon Gespenster? Ich ging in einen Buchladen und suchte nach einer Broschüre zum Rundfunkfernempfang. Nach mir betrat ein junger Mann den Laden. Als ich von der Broschüre genug gesehen hatte, stellte ich sie ins Regal zurück. Wie zufällig manövrierte sich der Mann neben mich und nahm danach dasselbe Buch in die Hand. Das konnte ich aus dem Augenwinkel heraus beobachten. Hatten sich hier ganz zufällig zwei Kurzwellenfans getroffen?

In einem anderen Falle begab ich mich mal wieder mit meinen Empfangsberichten zu einer Hamburger Poststelle, betrat sie und stellte mich brav in der Reihe an. Ein Mann stellte sich hinter mir in die Reihe. An sich keine Besonderheit. Nachdem ich meine Post erledigt hatte, wollte ich mit meiner „Relaisstelle" in Königstein/Taunus telefonieren. Wie zufällig betrat der Mann aus der Schlange die Telefonzelle nebenan. Wieder aus dem Augenwinkel konnte ich beobachten, dass er keine Anstalten machte, eine Gesprächsverbindung zu bewerkstelligen. Ob er sich nur meine gewählte Nummer einprägen wollte?

Wenn sich die Gelegenheit ergab, nach dem Abendbrot einen Spaziergang längs der Pier zu machen, habe ich das ab und zu getan, um Schiffe zu mustern oder auch mal schnell einen ausländischen Kollegen zum Erfahrungsaustausch zu besuchen. Auch in Hamburg wurden solche Spaziergänge unternommen. Mein „Bewegungsprofil" muss wohl irgendwo vermerkt gewesen sein. Bei solch einem Spaziergang, der auch in die Richtung einer Telefonzelle führte, tauchte ein junger Mann auf und stand dann wartend vor der Telefonzelle. Zufall? Bei der gemächlichen Schnelligkeit der Wählscheibe konnte der sich gut eine Nummer einprägen, gelernt ist gelernt. Schalldicht waren die Zellen ohnehin nicht. Einmal in das Getriebe der „Organe" geraten, reagiert der Mensch sensibel auf solche „Zufälligkeiten".

Als es sich abzeichnete, dass ich mit zu den letzten fahrenden Funkoffizieren bei der DSR gehören würde, fragte mich ein ehemaliger Kollege, welche Beziehungen ich denn habe, weil nicht auch schon gekündigt worden zu sein. Ich konnte ihm nur antworten: „Keine!" Es wäre in Verbindung mit dem siebzehnmonatigen Landaufenthalt durchaus logisch gewesen, meinen Verbleib durch „Vitamin B" zu vermuten.

Ich kenne einige Personen der DSR, die mir ans Bein pinkelten - Jangel? Unruhestifter am sozialistischen Gang! Deshalb keine Delegierung zur Seefahrtschule zum Erhalt eines Diplomabschlusses, Bewerbung zum Einsatz Antarktis abgelehnt, oder die mich anderweitig anpinkeln wollten. Letztlich bin ich sogar der letzte fahrende Funkoffizier unter den vor 1996 üblichen Bedingungen im Seefunkdienst gewesen.

Viele der „Postboten" sind vor ihrer Zeit verstorben oder haben dem nachgeholfen. Sie wollten sich nicht der nach 1990 einsetzenden politischen Hetzjagd ausliefern. Eigentlich eine weitere Tragödie in der deutschen Geschichte.
Meine Akte ließ sich später nicht mehr auffinden, als die Hinterlassenschaften/Sammlungen der „Firma" für jedermann zugänglich gemacht wurden. Mag sein, dass sie im 5. Stock zu den ständig im Gebrauch befindlichen gehörte und schon zerlesen war. Mich hätte schon interessiert, wer zu den ehrlichen Bekannten gehörte und wer nicht. Gleichwohl hätte ich bei mehr oder weniger unliebsamen Klarnamen niemanden von den Zuträgern „angezählt". Wer weiß schon, durch welche Anlässe sie in die Gilde der Postboten gelangt sind. Vor der Gewissensfrage, sich dem Werben wie am Loreleyfelsen hinzugeben, halb zog sie ihn, halb sank er hin, standen wohl einige Fahrensleute. Und bei der Auswahl solcher Boten besaß die Firma keine Skrupel. Moral zählt bei keinem Nachrichtendienst dieser Welt zu den Hürden einer Verpflichtung. Da wird mit Erpressung, Drohung und anderen Mitteln der Beeinflussung gearbeitet. Meine Akte könnte, wie manch andere auch, ihre letzte Reise in einem Container angetreten haben und auf See feierlich bestattet worden sein. So wird´s kolportiert.
Möglichkeiten, einer Sache die Krone aufzusetzen, gibt es immer wieder. Zu einem späteren Zeitpunkt erfuhr ich, dass ein solcher Postbote, alias Franz, mit mir auf der Seefahrtschule Wustrow die Bank drückte. Er dürfte dort nicht der Einzige gewesen sein. Und ausgerechnet mit diesem „Franz" verstand ich mich recht gut und habe ihm mehr als üblich aus meinem Innenleben erzählt. Er hielt es ebenso. War das nur eine „vertrauensbildende Maßnahme" mir gegenüber? Sicherte diese mir nicht bewusste „Beziehung" mein Überleben bei der DSR bis zum 31. Dezember 1996?
Hinkt die Seele, hinkt auch bald der Körper. Der Kollege „Franz" ging bald nach der Wende den Weg allen Fleisches. Friede seiner Asche.
Und was wurde aus den Steinen des Anstoßes? Nach dem „Kalten Krieg" und dem Ende des Propagierens der eigenen, einzig wahren Weltanschauung, aus Ost wie aus West in subversiver Art und Weise, verschwanden peu à peu die Auslandssender bis auf wenige Ausnahmen von den Kurzwellenbändern, ähnlich einem abgefischten Teich, in dem Fischfutter zur überflüssigen Investition wurde. Die Technik (Radioempfang über das Internet) tat dann den Rest.



Was blieb von diesem Hobby übrig? Diverse Diplome über den bestätigten Empfang aus 200 Radioländern, eine QSL-Karte aus der Antarktis nach dreimaligem Anschreiben und zehn Jahren Wartezeit. Trotz aller widrigen Umstände – es hat Spaß bereitet. Und zu guter Letzt: Dieser Bericht ist kein Produkt der Phantasie, in dem Erinnerungslücken durch freie Erfindungen gefüllt werden.

Ute Grunewald

Als mitreisende Ehefrau in der Containerfahrt

Es sollte wahr werden, worauf wir uns schon so lange gefreut hatten, auf eine gemeinsame Reise von etwa zwei Monaten von Hamburg bis in den Fernen Osten nach Shanghai und retour. Je näher der Termin rückte, umso aufgeregter wurde ich, und den II. Ingenieur an Bord der VILLE D`AQUARIUS (ein Containerschiff der Niederelbe Schiffahrtsgesellschaft mbH&Co. KG) ließ das bevorstehende Erlebnis auch nicht kalt.



VILLE D´AQUARIUS (26.04.2004)

Hamburg. Am 29. September 1999 würde das Schiff nach seiner zweiten Reise in Hamburg-Waltershof am Burchard Kai zum Löschen und Laden festmachen. Nach letzten Informationen sollte das Schiff dann erst am 2. Oktober gegen ein Uhr einlaufen.
Ein wenig flau war mir schon als ich vor der Abreise ein letztes Mal durchs Haus ging. Es handelte sich nur um kurze Momente der Wehmut. Insgesamt war ich unheimlich neugierig und gespannt, was auf mich zukommen würde. Über allem stand die Freude auf meinen Eckhardt.
Mit dem Taxi fuhr ich vom Hamburger Hauptbahnhof nach Waltershof. Als ich beim Pförtner nach dem Schiff fragte, erhielt ich zur Antwort, dass es erst für 6 Uhr gemeldet sei. Was für eine Sch..., aber nur still zwischen den Zähnen gezischt, konnte ich mir nicht verkneifen. Zwölf Stunden Wartezeit lagen vor mir. Also machte ich es mir in einem Warteraum gemütlich und aß die letzten Schnitten. Schließlich richtete ich mich für die Nacht ein. Der Einlassdienst wolle mir Bescheid geben, wenn das Schiff anlege. Aus sechs Stühlen baute ich eine Liegemöglichkeit, den Rucksack als Kopfkissen und zum Zudecken der Anorak. Harte, unkomplizierte Zeltler halten das aus, schließlich lagen zwei Monate Faulenzen vor mir. Mit einem Topf heißen Kaffee weckten mich die Mitarbeiter der HHLA und fast putzmunter brachte mich das Shuttle zum Schiff.
Schon wurde die Kammer mit weiblichen Utensilien gefüllt und am 3. Oktober, dem Tag der deutschen Einheit, gegen 8 Uhr liefen wir aus. Ein Lotse dirigierte das Schiff aus dem Hafen, der zweite begleitete es bis Brunsbüttel und der dritte Lotse brachte es in die Nordsee. Die gesamte Revierfahrt auf der Elbe dauerte sechs Stunden. Auf der offenen See machten sich 6 bis 7 Windstärken selbst auf diesem großen Schiff bemerkbar. Mit der Zeit gewöhnte ich mich auch an die Geräusche des Schiffsbetriebes. Das Rauschen der Lüfter, das Stampfen

der Maschine, das Ächzen der Wände, das Klappern und Quietschen, wenn etwas verrutschte oder aneinander stieß. Besonders die Container gaben die eigenartigsten Geräusche von sich.

Zeebrügge. In Zeebrügge, unserem ersten Hafen, erster Landgang. Eckhardt schwärmte schon vom Muschelessen, und auch ich bin keinerlei Delikatesse abgeneigt. Mit einer sauberen, sich freundlich zeigenden Imbissstube hatten wir einen guten Griff getan. Jeder von uns saß vor einer Riesenschüssel Muscheln, Eckhardt in Wein gegart, die meine auf provenzialisch zubereitet. Abgefüllt bis zur Halskrause kamen wir wieder auf dem Schiff an. Auch dort sind die Mahlzeiten sehr lecker, und ich habe arge Bedenken, dass sichtbare Zeichen der Völlerei zurückbleiben könnten. Um 7.30 Uhr das Frühstück, 10 Uhr Kaffeepause, 12 Uhr Mittagessen, 15 Uhr Nachmittagskaffee und um 17.30 Uhr speisten wir zu Abend. Der Tisch immer schön eingedeckt, mit einem freundlichen Steward zum Servieren, der alle Wünsche von den Augen ablas. Morgens die Wahl zwischen Toast in den verschiedensten Kreationen, Würstchen, Eiern oder traditionellem Frühstück. Mittags ein dreigängiges Menü mit Suppe und Nachtisch, dazu sonntags Wein zur Feier des Tages und nachmittags Torte oder Kuchen. Zum Abendbrot immer etwas Warmes, nur am Sonntag die althergebrachte „kahle" Platte. Am Donnerstag, dem traditionellen Seemannssonntag, wurde der Gaumen noch extra mit Eis als Nachtisch und Kuchen zum Nachmittag gekitzelt. Ja, harte Seemannsarbeit verlangt deftige Speisen und mitreisende Nichtstuer müssen sich einfach beherrschen.

Southhampton. Am 5. Oktober um 9 Uhr machte das Schiff in Southhampton fest. Da wir erst gegen 23 Uhr wieder auslaufen sollten, am Ende wurde es 6 Uhr morgens, konnten wir einen Landgang in Angriff nehmen. Vorher musste mein Mann noch verschiedene Messungen in der Maschine vornehmen. Als er gegen 15.30 Uhr in die Kammer kam, musste ich sein Aussehen mit dem Fotoapparat festhalten. Als wenn er in Schweröl gebadet hätte, so sah er aus, keine Stelle, die nicht schwarz gewesen wäre. Mittels Putzlappen „schabte" ich das Öl von der Haut, denn die Kombi hielt nur die gröbsten Verschmutzungen ab. Endlich kam wieder ein zivilisierter Mensch zum Vorschein.
Wir machten uns landfein und mit Shuttle und Taxi ging es nach Southhampton, eine lebhafte, keinesfalls kleine Hafenstadt. Viele junge Menschen bevölkerten Straßen und Plätze oder saßen in den Cafes und Pubs. Das bunte Völkergemisch ist auffällig. Mich als passionierte Gärtnerin begeisterten die Sträucher und Pflanzen. Bei typischem Meeresklima ohne starke Fröste gedeihen üppig grünende und blühende Gewächse.
Natürlich hielt mein Bierfan Ausschau nach einem Pub. Wir wählten das „Hogshead", einen recht bekannten Pub. Auch ich war neugierig und von der drinnen herrschenden Atmosphäre begeistert. Das Ambiente ist mit Worten nicht zu schildern, einmalig und absolut zum Wohlfühlen. Gleichwohl entsprach das bekannte Guiness nicht ganz unserem Geschmack, ein dunkles, leicht schal und süßlich schmeckendes Bier. Vor allem die großen Gläser von 1 pint (0,568 l) lassen das Herz jedes Biertrinkers höher schlagen.

Ins Mittelmeer. Bei herrlichem Sonnenschein trieb kalter Wind das Schiff einen Tag später durch den Englischen Kanal in die Biskaya. Am nächsten Morgen bekam ich das Gefühl, auf einem Karussell zu stehen. Das Schiff schaukelte nicht nur auf und ab, sondern auch von links nach rechts. Nach Hellwerden gegen 8.30 Uhr zeigte sich der Himmel mit dunklen Wolken verhangen und Schaumkronen zierten die Wellenkämme. Windstärke 6 – einen richtigen Sturm in der Biskaya möchte ich nicht miterleben. Bei 18 Grad konnte ich mich das erste Mal an Deck setzen und die herrliche Luft genießen. Ich habe den Himmel auf Erden und konnte es nicht fassen, was ich erleben darf.

Am Morgen des 8. Oktober wurde das Schiff von einem beeindruckenden Wetterleuchten begleitet und wenige Wolken verdeckten die Sterne. Noch immer blies ein starker Wind. Da er von rechts voraus kam, schaukelte das Schiff nicht allzu stark. Im Verlauf des Vormittags passierten wir Capo Vincente und hielten Kurs auf Gibraltar. Der Sturm erreichte Windstärke 8, da die Straße von Gibraltar wie eine Düse wirkt. Die Windgeräusche waren enorm, und das Schiffsfenster konnte ich nicht öffnen, weil alles Inventar durch die Kammer gewedelt worden wäre. Bei keiner guten Sicht konnten wir den berühmten Affenfelsen nicht sehen. Vielleicht würden wir auf der Heimreise mehr Glück haben. Nun befanden wir uns im Mittelmeer.
Das Wetter zeigte sich nicht von der sonnigen Seite, immer wieder jagten Regenschauer heran. Im Radar auf der Brücke ließ sich der nach meinem Ermessen magere Schiffsverkehr beobachten. An Steuerbord, leider im Dunst, lagen die Höhenzüge Algeriens. Auch mit dem Fernglas hoben sich keine Einzelheiten hervor. Bei warmen 22°C erzeugten der Wind über See und der zusätzliche Fahrtwind bei 20 bis 22 Knoten, also etwa 30 km/h, ein Frösteln auf der Haut. Die maximale Geschwindigkeit des Schiffes lag bei 24 Knoten, und wenn Strömung und Wind günstig waren, wurden noch höhere Geschwindigkeiten erreicht.
Am zweiten Sonntag, den ich auf See verbrachte, bot sich uns ein herrlicher Anblick, als wir am Morgen aus dem Fenster schauten. Die italienische Insel Pantellaria erhob sich aus dem Meer. Die Sonne spiegelte sich in den Fenster der Gebäude, der Leuchtturm schickte sein Blinklicht über das Meer, Seefahrerromantik pur.
Um 10 Uhr ging es zum Kirchgang. Immer auf See traf sich die Schiffsleitung im Officer-Recreation Room. Dort befand sich die Bordbar. Kaum zu glauben, wie gläubig die Schiffsbesatzung war. Wir stachen ein Fässchen Bier an, manchmal auch zwei, und die Gebete dauerten solange, bis es keinen Tropfen mehr zu verteilen gab. Weibliche Kirchgänger konnten auch zum Wein greifen. Mein Eckhardt war so erschöpft von der inbrünstigen Andacht, dass er erst gegen 15.45 Uhr vom Mittagsschlaf erwachte.

Malta. Ich hatte mich bereits vorher auf die Brücke begeben, weil wir uns Malta und seiner vorgelagerten Insel Filfa näherten. Wieder ein beeindruckender Anblick und überall Sonne, Sonne, nichts als Sonne. Nach einer kurzen Reedezeit stieg der Lotse auf und die Insel kam näher. Wir liefen in den Hafen mit dem unaussprechlichen Namen Birzebugga ein. Wunderbare 24 Grad um 17 Uhr ließen mich das erste Mal das Sommerkleid hervorkramen. Eckhardt hatte keine größeren Reparaturen zu erledigen, und wir fuhren mit dem Bus in die Hauptstadt Valletta. Für 15 maltesische Cent eine günstige Fahrt über 35 Minuten. Ich genoss den Blick auf die Flora – wunderbare blutrote Hibisken, Opuntienhecken und anderes Gewächs wechselten sich mit mühsam errichteten Trockenmauern ab. Oleander in den schönsten Farben an jeder Ecke.
In Valletta angekommen, liefen wir durch ein Stadttor die Magistrale entlang ins Zentrum. Der Anblick von hunderten, ja vielleicht gar tausenden Balkonen ist einmalig. Die ganze Stadt wirkt wie eine Festung. Der Malteser Ritterorden hat der Insel seinen Stempel aufgedrückt und unzählige Gebäude zeugen von seinem Wirken.
Gegen Mittag des Folgetages lief das Schiff wieder aus. Unser nächstes Ziel hieß Damietta.

Damietta. Eine Reise von einem Tag und 18 Stunden lag vor uns, bevor wir dort eintreffen sollten. Wir pflügten ruhig durch das Mittelmeer, das Schiff lag fast wie ein Brett auf dem Wasser. Gegen 7 Uhr trafen wir pünktlich am Lotsen ein. Nur ein flacher Streifen Land ragte über das Meer, Ägypten. Wir waren in Afrika angekommen. Langsam wurde das Schiff in den Hafen bugsiert. Zwei Stunden später lagen wir in Damietta fest. Viel Sand, in der Ferne reichlich Palmen und die Häuser der Stadt, eine Moschee mit fünf Kuppeln und einem Minarett, das einzige sehenswerte Gebäude im Hafengelände. Damietta selbst soll eine vollkommen

uninteressante Stadt sein. Wie auch in vielen anderen Häfen musste alles zu- und weggeschlossen werden, weil alles geklaut wird, was nur weggeschleppt werden kann. Jede Tür in die Aufbauten wurde doppelt verriegelt.
Schon morgens herrschte eine sengende Hitze, gleichwohl schlenderte ich am späten Nachmittag ein wenig durchs Hafengelände, zusammen mit Joke, einer holländischen Globetrotterin, die uns als Passagier begleitete. Das war es hier auch schon mit dem Landgang gewesen.

Im Suezkanal. In der darauffolgenden Nacht wurden wir gegen 2.30 Uhr munter. Die sonst im Schiff üblichen Geräusche waren ungewohnt gering. Wir befanden uns bereits im Suezkanal, obwohl wir erst gegen 3 Uhr beim Lotsen Port Said sein sollten. So erreichten wir noch den ersten südgehenden Konvoi des Tages und lagen an dessen neunter Stelle. Nun wurde es wirklich interessant beim Blick aus dem Fenster oder über die Reling. Leider durfte ich während der Kanalfahrt nicht auf die Brücke, da sich gemäß Besatzungsliste keine Passagiere an Bord befanden. Der Grund deren Unterschlagung war rein pekuniärer Art. Für Passagiere werden für die Kanalpassage zusätzliche Gebühren erhoben und die wollte sich die Reederei ersparen.



Siedlung am Suezkanal

Also hieß es, ständig zwischen Back- und Steuerbord hin- und herzueilen. Die Unterschiede zwischen den beiden Kanalufern sind frappierend. An Backbord die Halbinsel Sinai als reine Wüste, an der Steuerbordseite ein fast durchgängiger grüner Streifen an Vegetation. Palmen, Bananenstauden, Zypressen, die verschiedensten Bäume und Sträucher, gepflegte bewässerte Felder und jämmerliche Behausungen. Am gesamten Kanal lag Militär in Bereitschaft, das in kaum zu beschreibenden Camps untergebracht war, dahinvegetierte, wäre wohl der bessere Ausdruck dafür.
Die sehr schöne Stadt Ismailia erreichten wir gegen 9 Uhr. Gepflegte Häuser ohne einen derart ärmlichen Eindruck, eine blühende Vegetation, besonders mit Bougainvillia in leuchtenden Farben. Auf der gesamten Durchfahrt der erfreulichste Anblick. Im Großen Bittersee musste das Schiff nicht ankern, sondern konnte an die dritte Stelle des Konvois vorrücken. Andere Schiffe ankerten, um den Gegenkonvoi passieren zu lassen, so auch das große deutsche Segelschiff LILLY MARLEEN.



Kleine Moschee am Kanalufer

Im nordgehenden Konvoi ein bunter Querschnitt an Wasserfahrzeugen, angefangen vom Kriegsschiff über die Tanker, Autotransporter, Containerfrachter bis hin zur Luxusjacht. Gegen 15 Uhr hatten wir den Kleinen Bittersee und den restlichen Kanal passiert und Suez, eine große, durch viel Industrie, noch mehr Sand und wenig Grün geprägte

Stadt kam in Sicht. Dort stiegen die uns während der Passage begleitenden Bumbootsmänner zum eventuellen Festmachen im Kanal wieder ab, die während der Passage ihre Chingerware an Deck ausgebreitet hatten. Als wir kurz vorbeischauten, lag nur billiger Touristenramsch herum, vielleicht waren wir zu spät gekommen.

Jeddah. Längs durch den Golf von Suez erreichten wir das Rote Meer. Das Wasser hatte eine tiefblaue Farbe angenommen in dieser heißesten Region unserer gesamten Reise. In der Sonne ließ es sich kaum aushalten und die hohe Luftfeuchtigkeit war wirklich unangenehm. Beim Gang an Deck fiel das Atmen schwer und die Brille beschlug. In der Kammer herrschten angenehme 21 Grad, die Fenster beschlugen von außen. Gegen 13 Uhr wurde der nördliche Wendekreis überfahren, wir befanden uns jetzt in den Tropen. Um 19 Uhr lagen wir vor Jeddah auf Reede. Das Einlaufen sollte gegen 2 Uhr erfolgen. Im Halbschlaf merkten wir, wie das Schiff in den Hafen einlief. Der erste Blick am Morgen im langen Rock – die Pilgerstätte aller Moslems, Mekka, liegt von Jeddah nicht weit entfernt – fiel auf einen Wachposten, der sich vor der Gangway in einem rot-weiß-gestreiften Unterstand, der ihn vor der sengenden Sonne schützen sollte, platziert hatte. Bewaffnet mit Wasserflaschen und Maschinenpistole warf er immer wieder einmal einen Blick nach oben. Niemand durfte von Bord, und das Fotografieren oder den Blick durchs Fernglas vermieden wir tunlichst. Von der Stadt sahen wir aus der Ferne nur unzählige Neubauten und keinerlei Vegetation. Erschien ich an Deck, wurde ich wie ein exotisches Tier betrachtet. Wohl mehr noch bei unserem zweiten Anlauf von Jeddah, als ich mich nicht mehr bis zur Nasenspitze verhüllte. Sollten sie sich doch ruhig mal an den Anblick einer europäischen Frau gewöhnen.

Auf jedem Kran stand in großen unübersehbaren Lettern – JEDDAH ISLAMIC PORT. Hier muss Tag und Nacht die Flagge Saudi-Arabiens über dem Schiff wehen, anderenorts wird die Flagge des Gastlandes nach dem Festmachen eingeholt.
Bevor das Schiff einlief, musste sämtlicher Alkohol in einen Locker gebracht werden, und der Zoll versiegelte diesen Raum umgehend. Erst nach dem Verlassen der saudischen Hoheitsgewässer durfte wieder ein Bierchen getrunken werden. Das Löschen und Laden zog sich hin. Ich bekam nicht den Eindruck im Vergleich zu anderen Häfen, dass in Jeddah sehr effektiv und organisiert gearbeitet würde. Arbeiten ist bei dieser Hitze allerdings auch eine Qual, schon vom Nichtstun lief der Schweiß in Strömen. Die Temperatur im Maschinenraum betrug inzwischen 43°C.
Rückreisend sahen wir in Jeddah einen australischen Schaf-Transporter, der diese lebenden Tiere nach Saudi-Arabien brachte. 30.000 bis 40.000 Tiere sollen sich auf solch einem Schiff befinden. Nach einer Treibstoffübernahme verließen wir am Sonntag um 13 Uhr dieses ungastliche Land und nahmen Kurs auf Khor Fakkan, einen Containerhafen im Golf von Oman, zugehörig dem Emirat Sharjah, einem von fünf in den Vereinigten Arabischen Emiraten.

Khor Fakkan. Knapp vier Tage später befanden wir uns um 8 Uhr noch 52 Seemeilen vom Lotsen Khor Fakkan entfernt. Zuvor sah ich gegen 3 Uhr ein helles Lichtermeer am Horizont, als wir an Maskat, der Hauptstadt Omans, vorüberfuhren. Der obligatorische Blick zum Thermometer offenbarte 31°C. Im Dunst ließ sich das Land erst sehr spät erkennen und vermittelte dann einen beeindruckendes Bild. Hinter Khor Fakkan erhebt sich eine Gebirgskette in grau-brauner Farbe aus dem Meer, was die Ödnis noch unterstreicht. Die Stadt zieht sich mit hellen Gebäuden am Ufer entlang, von Felsen unterbrochen. Der Hafen machte einen sehr aufgeräumten Eindruck. Sobald wir fest waren, begannen fünf Brücken gleichzeitig zu arbeiten. In Viererreihen standen die Tieflader zum Abtransport der Container bereit, ein Unterschied zu Jeddah, hier stimmte die Logistik.

Mittags teilte der Kapitän mit, dass wir von 16 bis 21 Uhr ein Visum bekommen könnten. Um diese Tageszeit lässt es sich mit den Temperaturen aushalten. Mit weitem Ausschnitt möchte ich hier nicht herumlaufen. Die meisten Frauen trugen ein Kopftuch, wenige waren verschleiert. Sie saßen am breiten Strand unter Bäumen und beobachten ihre Kinder beim Baden. Ich stellte fest, dass jedes noch so kleine Bäumchen einen Bewässerungsschlauch um seinen Stamm liegen hatte, sonst wären die Chancen zu wachsen gering. Die wenigsten Häuser hinterließen einen gepflegten Eindruck, die anderen besaßen keinerlei Charme. Unterwegs vernahmen wir russische und deutsche Sprachfetzen. Unsere einhellige Meinung zum Ende des Landganges lief darauf hinaus, sich hier vielleicht einmal für ein oder zwei Tage verwöhnen zu lassen, aber niemals einen Urlaub zu verbringen. Am nächsten frühen Morgen lief das Schiff wieder aus, und ich sah mich am entschwindenden Panorama noch einmal so richtig satt.

Über den Indischen Ozean. Nun ging es zügig über den Indischen Ozean mit Kurs auf Singapore. Eine Reise von etwa sechs Tagen und 12 Stunden lag vor der Crew. Kaum ein Schiff begegnete uns. Mittags am Bug stehend, fühlte ich mich fast wie auf der TITANIC und beobachtete die fliegenden Fische, die zuhauf dem Wulstbug auswichen. Ein Kuriosum, wie diese über das Wasser schwirren und welche Strecken sie dabei zurücklegen. Am Abend fand ein großes Spanferkel-Essen statt. Bereits seit Mittag drehten die Philippinos den Spieß an Oberdeck, wo dann die ganze Crew vereint beisammen saß. Wenn es nur bei diesem Schwein geblieben wäre, hätte ich mir um die Bundweite meiner Hosen keine Sorgen machen müssen, aber hinzu kamen Hähnchen, Bratwurst, diverse Salate aus Reis und Nudeln, Gemüse und Obst, alles was das Herz begehrt. Der Koch hatte sich große Mühe gegeben, und wir haben geschlemmt.
Der Indische Ozean lag ruhig unter uns, und das Schiff kam zügig voran. Ich saß an Deck, las und schaute auf's Wasser. Ich hätte mir niemals vorstellen können, ewig auf's Meer zu schauen und dabei immer wieder etwas zu entdecken. Eines Morgens ereignete sich ein Blackout. Ich bügelte gerade im Waschraum und plötzlich stand ich im Dunkeln. Die Sirene heulte, ich lief durch den dunklen Gang, um wie bei Alarm vorgeschrieben in der Kammer die Rettungsweste zu holen und feste Kleidung anzulegen. Der Alarm brach ab, und ich harrte der Dinge, die da noch kommen sollten. Die Notbeleuchtung kam und schließlich die volle Beleuchtung wieder, aber das Schiff lag still, nichts brummte, stampfte und drehte sich. Aber es dauerte nur Minuten bis unser Schiff wieder volle Fahrt aufnahm. Ein Spannungsregler vom Generator war durchgebrannt. Offensichtlich ein Fabrikationsfehler. Schließlich lockerte noch ein regelrechter Wolkenbruch den Alltagstrott der letzten Tage auf, als dunkle Wolken aufzogen und der Wind das Wasser aufwühlte. Unser Schiff erhielt eine kräftige Wäsche. Nach einer Stunde war alles vorbei und wir genossen wieder strahlenden Sonnenschein.

Singapore. Die Darstellung aller von Singapore erhaltenen Eindrücke würde, wie auch jener in den Folgehäfen Shanghai und Hongkong, den Umfang dieses Berichts sprengen. Deshalb an dieser Stelle lediglich einige Impressionen.
Eine Vorahnung auf einen der größten Häfen der Welt erhielten wir bereits bei der Annäherung. Bei dem regen Schiffsverkehr konnte ich nur die Luft anhalten und mein Vertrauen in die Manöver der Verantwortlichen setzen, die ihren Job mit Erfahrung und Routine erledigten. Und wieder einmal bewunderte ich, wie das 260 Meter lange Schiff in die zugewiesene Lücke an der Pier manövriert werden konnte.
Landgang wurde uns bis 20 Uhr gewährt. Es herrschte die ungeschriebene Gepflogenheit, dass diesen vorrangig Besatzungsmitglieder nutzen können, die von ihren Ehefrauen begleitet werden. Unsere schnelle Gangart, mein flotter Eckhardt immer einige Meter vor-

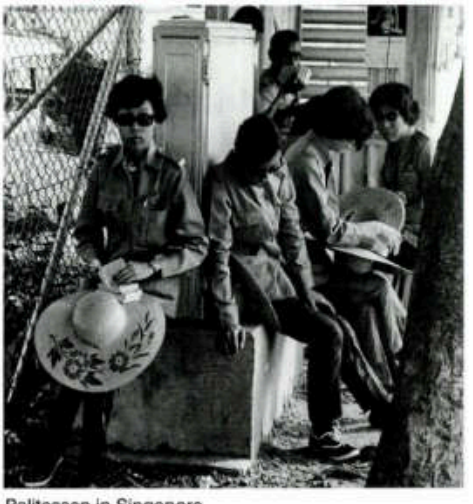
aus, obwohl ich auch nicht gerade langsam lief, ließ uns die tropischen Temperaturen spüren. Mit Bus und Taxi erreichten wir schließlich die Orchard Road, die beliebteste Einkaufsstraße von Singapore. An jeder Stelle grünte und blühte es und Wasser plätscherte. Leider öffneten sich für den Rest des Tages auch die Schleusen des Himmels mit tropischen Wolkenbrüchen, wie hier üblich. Auch der Regen tat dem Trubel auf den Straßen keinen Abbruch. Immer wieder hallte der Donner von den Hochhäusern zurück und es sah nicht danach aus, als dass es jemals wieder trocken werden würde. So pilgerten wir durch Chinatown, sahen in die kleinen Werkstätten und Läden, betrachteten die restaurierten Häuser, vor denen die Abrissbirne noch Halt gemacht hatte. Die spiegelverglasten Wolkenkratzer erschienen uns noch viel wuchtiger neben den kleinen, meist zweistöckigen Häusern des Chinesenviertels. Dass diese den Charme der Stadt ausmachen, wurde leider etwas zu spät begriffen, aber nicht zu spät. Das bedeutete die Rettung der Altstadt, bzw. für das was davon noch übrig geblieben war.



Singapore River



Chinamarkt in Singapore



Politessen in Singapore

Shanghai. Nach dem Verlassen von Singapore ging es mit voller Kraft voraus zügig durch das Südchinesische und Ostchinesische Meer nach Shanghai. Wegen der zwei Tage Verspätung in unserem Fahrplan fiel Hongkong auf der Hinreise aus. Der Wind nahm zu, je mehr wir uns der Taiwanstraße näherten. Am letzten Oktobertag wehte der Wind mit Stärke 8, die Dünung war sehr lang geworden, der Regen peitschte gegen die Schiffsfenster. Ab und zu ging durch das Schiff ein Ruck, wenn eine Welle auf das Schiff schlug. Kaum vorstellbar, was da für Kräfte wirken.

Am 2. November um 8 Uhr machte das Schiff in Shanghai fest. 13°C, der Temperatursturz von 20 Grad ließ uns erzittern. Erst am nächsten Tag gegen 6 Uhr sollte das Schiff wieder auslaufen. Ein langer Landgang stand bevor. Eine Dreiviertelstunde fuhren wir bis ins Zentrum von Shanghai. Zuvor hatte ich mir nicht vorstellen können, dass diese Stadt so viele Wolkenkratzer und das Fluidum einer Weltmetropole besitzt. Es ist kaum vorstellbar, all die Eindrücke in kurzer Zeit aufzunehmen. Schon die Kinder zu beobachten war ein Augenschmaus. Die

kleineren von ihnen trugen Hosen, die keine Zwickel haben. Entweder ist es praktisch, wenn die Kleinen für ihr „Geschäft" nicht erst ausgezogen werden müssen oder man lässt den Dingen ihren Lauf. Immer wieder bewunderten wir für deutsche Verhältnisse preiswerte Truhen und Kommoden, die Jade-Schnitzereien, Fächer, Porzellan, Schnitzarbeiten aus Holz und Stein, Lackarbeiten, Stickereien, Korbwaren, Seide in allen Variationen und weiteres, ohne alles überschauen zu können.
Schließlich erreichten wir den Bund, die Uferpromenade am Flusse Huangpu, der durch die Stadt fließt. Eine imponierende Silhouette aus Gebäuden der Kolonialzeit säumt das Ufer.



Wegweiser zum Seemannsclub Shanghai

Am gegenüberliegenden Ufer lassen sich der 468 Meter hohe Fernsehturm, das 88 Stockwerke hohe Jinmao-Gebäude und weitere hypermoderne Bauten bestaunen. Es fehlen die Worte, um diese Atmosphäre zu schildern.
Von einem Mitarbeiter des Charterers der VILLE D'AQUARIUS, CMA, wurden wir zum Essen eingeladen. Vor dem Mahl erhielten wir kleine Korbschalen mit heiß-feuchten, schlohweißen Tüchern, um Gesicht und Hände zu reinigen. Gertenschlanke, zierliche Mädchen sprangen unaufhaltsam redend um uns herum. Für die Bewältigung der fünfzehngängigen Speisenfolge lagen nur Stäbchen und Porzellanlöffel bereit; eine Herausforderung, damit frittierte Tintenfischstücke oder Garnelen in verschiedenen Soßen zu verzehren. Und dann wurde eine frisch gekaufte, noch zappelnde Schildkröte zur Begutachtung vorgeführt und anschließend gegart in kleine Stücke zerlegt als echte Delikatesse serviert. Das war schon etwas extraordinär (und bestätigte, dass die Chinesen alles essen was Beine hat, außer Tische). So ein opulentes Mahl würden wir nicht gleich wieder kredenzt bekommen. Ein wunderbarer Abschluss unseres Shanghai-Besuches.

Ningbo. An einem kühlen Morgen liefen wir um 6 Uhr aus Shanghai aus. Die Sonne quälte sich aus dem Dunst und braunes Wasser wie Milchkaffee schwappte um das Schiff. Am Abend des Tages sollte das Schiff in Ningbo eintreffen. Vier Stunden fuhren wir bis ins offene Meer, vier Stunden mit südlichem Kurs im Ostchinesischen Meer und dann westlich in eine Bucht mit drei Stunden herrlicher Revierfahrt. Inseln und Buchten wechselten einander ab, die Berge oft so, wie wir sie von chinesischen Malereien kennen. Dazu herrschte ein reger Schiffsverkehr mit vielen Fischerbooten und Lastkähnen, die unter ihrer Fracht unterzugehen drohten. Über allem strahlte die Sonne und machte alles noch stimmungsvoller.
Je näher wir der Hafenstadt Ningbo kamen, umso mehr zerfloss das romantische Bild. Der triste Hafen mit verrosteten Gates und Schiffen, den wenigen Gebäuden und Industriedunst, ließ uns nicht traurig sein, dass wir keinen Landgang nehmen konnten.

Chiwan. Im Morgengrauen verließ das Schiff diesen unwirtlichen Ort und die VILLE D'AQUARIUS ging auf südlichen Kurs durch die Taiwan Straße entlang der chinesischen Küste. Der Schiffsverkehr verstärkte sich und besonders die Zahl der kleinen Fischerboote nahm stark zu. Am frühen Abend des 5. November tauchten wir in die Inselwelt Hongkongs ein. Es war bereits dunkel, und uns bot sich ein unvorstellbares Lichtermeer. Wir ließen Hongkong an Steuerbord liegen, glitten stundenlang an beleuchteten Gebäuden vorüber, an den vielen Inseln, bewohnt und unbewohnt. Ein beeindruckendes Bild, obwohl die Dunkelheit noch

vieles verbarg. Weiße, rote, grüne und gelbe Lichter blinkten von Bojen und Schiffen, und dazwischen ertönten dumpfe und helle Sirenen. Alle bahnten sich einen Weg zwischen den vielen Inseln, um an ihr Ziel zu kommen. Für den Laien einfach verwirrend wie unser 260 Meter langes Schiff in diesem Durcheinander sicher ans Ziel gelangte und in Chiwan Port festmachte, einem Hafenkomplex von Hongkongs riesiger Nachbarstadt Shenzhen. Morgens 8 Uhr liefen wir wieder aus, um drei Stunden später im Hafen von Hongkong festzumachen.

Hongkong. Auch die PUSAN SENATOR von DSR-SENATOR lag im Hafen, die Eckehardt mit in Dienst gestellt hatte. Und wieder war Landgang angesagt. Wir wollten den Peak Victoria auf der Insel Hongkong besteigen. Der Agent manövrierte uns durch den beängstigenden Straßenverkehr gleich an die Talstation der Peak Tramway. Zwei Wagen schluckten die Fahrgäste und es ging zügig nach oben bei einer Steigung von teilweise 40 Prozent. Eine beeindruckende Fahrt – die Enge der Bebauung, die Höhe der Gebäude, dazwischen tropische Pflanzen, die kreuz und quer wachsen wie bei uns das Unkraut. Dann lag die Stadt vor uns ausgebreitet. Besucher aus aller Herren Länder trafen sich auf der Aussichtsplattform und wohl jeder von ihnen war von diesem An- und Ausblick fasziniert. Ich saugte mich mit den Eindrücken voll. Ein Stück des Rundweges entlang konnten wir unsere AQUARIUS zwischen dem Gewirr an Containern, Gates und Schiffen sichten.



Straßenbild in Hongkong

Wieder unten angelangt, beförderte uns ein Bus von der Talstation der Peak Tramway zum Fährhafen, und wir bestiegen die Fähre, die uns nach Kowloon brachte. Mit hunderten anderer Fahrgäste, darunter reichlich „Langnasen" von den Kreuzfahrtschiffen, die in Hongkong ankerten, wurden wir an Land gespuckt. Die Canton Road entlang gab es zu sehen, zu staunen, zu riechen und zu hören – Hongkong wie es leibt und lebt und in seiner Vielfalt nicht zu beschreiben ist. Der Sonderverkauf in einem großen Kaufhaus lockte uns an. Es übertraf meine kühnsten Erwartungen, was auf den verschiedenen Etagen angeboten wurde, unvorstellbar und faszinierend. Wir bummelten durch die Nebenstraßen und beobachteten das bunte Treiben. Hochelegante Boutiquen wechselten mit kleinen Kramläden. Dazwischen Garküchen, Elektronikläden und Juweliere. Noch interessanter waren die Menschen. Niemand fällt auf in diesem typisch asiatischen Völkergemisch. In den



Blick vom Peak Victoria auf den Hafen Hongkong



Nathan Road, Kowloon



Südküste der Insel Hongkong

Nebenstraßen wurde schon alles gerüstet für das abendliche Treiben zum Samstag. Dort muss unter den vieltausendfachen Lichtern und der farbenfreudigen Reklame ein Rummel ohnegleichen herrschen. In der Temple Street zum Beispiel wird der Verkehr umgeleitet und in Windeseile bauen die Händler ihre Buden und Stände auf. Doch leider mussten wir bereits um 19 Uhr wieder an Bord sein. Dort ließen wir alle bewusst in uns aufgenommenen Geschehnisse noch einmal an uns vorüberziehen. Dieser Hongkong-Besuch war ein beeindruckendes Erlebnis. Keine deutsche Stadt erreicht eine derartige Faszination durch das dortige Fehlen an Leichtigkeit und Lockerheit. Um 21 Uhr lief das Schiff aus.

Port Kelang. Nach dem Verlassen von Hongkong lief das Schiff nochmals Singapore an, und nach einem knappen Tag Liegezeit erreichte es zehn Stunden später den Hafen Port Kelang (Port Klang, früher Port Swettenham) in Malaysia. Zum Glück war unsere VILLE D'AQUARIUS nicht leicht zu entern und lief mit einer Geschwindigkeit, die es vor eventuellen Piratenangriffen in der Straße von Malakka bewahrte. In der Vergangenheit ereigneten sich genügend Fälle, in denen Schiffe aufgebracht wurden. Nach dem Festmachen konnten wir mit einem Minibus nach Kelang fahren. Viel zu sehen würde es nicht geben, wurde ich gewarnt. Auf neu gebauten Straßen führte der Weg kilometerweit an Ölpalmen-Plantagen vorbei. Abgestorbene Mangrovenwälder zeugten von der Trockenlegung, um Flächen zu bebauen. Vorüber an Garküchen zweifelhaften Aussehens am Straßenrand, die nicht zum Verweilen wie in Singapore einluden. Im Stadtzentrum wollten wir das Fluidum von Kelang genießen, doch alles machte einen ungepflegten Eindruck, nur die Geschäftigkeit glich dem bisher Erlebten. Drei Stunden Aufenthalt genügten vollkommen, um sich ein Bild über diesen Flecken zu verschaffen. Es gibt bestimmt sehenswertere Gegenden in Malaysia als Kelang.

Am 11. November 1999 befand sich das Schiff wieder in der Straße von Malakka und ging durch den Indischen Ozean, das Rote Meer mit Stopp in Jeddah, den Suezkanal, das Mittelmeer mit Zwischenhalt in Malta, das französische Le Havre im Englischen Kanal und Rotterdam in der südlichen Nordsee auf Heimatkurs. Am 1. Dezember lief das Schiff nach 23.585 Seemeilen wohlbehalten in Hamburg ein.

(Eckhardt Grunewald, ehelicher Begleiter der Autorin während dieser Reise, fuhr zwischen den Jahren 1967 und 2011 als E.-Anlagenwärter, Elektriker, E.-Ingenieur, Funkoffizier, Schiffselektrotechniker, 2. Ingenieur und Chief Engineer zur See.)

Jürgen Rokosch

Immer Gedser und zurück

Nach meiner Lehre auf der GEORG BÜCHNER, den Reisen auf MS BERLIN und MS SPREE beendete ich im Dezember 1976 meine vorläufige Zeit auf See. Der Grund dafür lag in meiner jugendlichen Naivität, verbunden mit der Beziehung zu einem Mädchen. Ich wollte sie nicht monatelang alleine lassen und beendete somit meine Seefahrt. Ab Januar 1977 arbeitete ich als Maschinist für Wärmetechnik bei der Gebäudewirtschaft Cottbus, mitverantwortlich, dass die Wohnungen in Cottbus immer warmes Wasser und eine funktionierende Heizung hatten. Ich arbeitete im Drei-Schichtsystem und die Bezahlung war auch nicht gerade üppig. Eigentlich ein Job, den ich zu Beginn meiner beruflichen Karriere nicht wollte. Im Mai 1977 setzte ich dem Ganzen noch einen obendrauf und heiratete. Dieser Leichtsinn sollte sich später als der Grundstein für das besiegelte Ende meiner Seefahrt herausstellen, wie es vielleicht manch anderem auch so widerfahren sein könnte.

Im August 1977 bekam ich plötzlich Post nach Hause. Der Absender: Die DEUTSCHE REICHSBAHN, Fährschiffamt Saßnitz. Von dort wurde bei mir angefragt, ob ich Interesse besäße, auf einem von deren Fährschiffen weiter zur See zu fahren. Die Arbeitszeiten, eine Woche arbeiten, eine Woche frei, klangen mir sehr verlockend. Mit diesem Rhythmus glaubte ich Familie und Seefahrt unter einem Hut zu bekommen und sagte zu. Damit begann im Oktober 1977 der zweite Teil meiner Fahrtzeit als „seefahrender Eisenbahner" auf dem Fährschiff WARNEMÜNDE zwischen den Häfen Warnemünde und Gedser.



Bugklappe FS WARNEMÜNDE in der Werft ohne Leinen

Das Fährschiff WARNEMÜNDE, auch genannt „Der weiße Schwan der Ostsee", wurde von 1961 bis 1963 auf der Neptunwerft in Rostock gebaut. Von Lotte Ulbricht getauft, wurde sie am 23. Mai 1963 in Dienst gestellt. Zwischen 1963 bis 1973 verkehrte die WARNEMÜNDE im Sommerfahrplan anfangs zwischen Warnemünde und Gedser in Dänemark und im Winterfahrplan zwischen Saßnitz und Trelleborg in Schweden. Erst ab 1973 fuhr sie ganzjährig nach Gedser. Im Wagendeck lagen drei Gleise mit insgesamt 317 Meter Länge. Damit befand sich das Fährschiff in der Lage. 31 Güterwagen oder 11 D-Zug Wagen oder 150 PKW zu befördern. Meistens sah die Ladung so aus, dass sich zwischen 10 und 20 Güterwagen an Bord befanden, dazu kamen 10 bis 15 LKW und der Rest PKW. Nur bei der Mittagsreise standen drei Waggons des „Neptun Express" an Bord und bei der Reise um Mitternacht drei Waggons des „Ostsee Express". Während der Ferienzeiten in der BRD und in Dänemark nahm jedoch die Anzahl der beförderten PKW enorm zu. So wurden bei den Tagesfahrten überwiegend nur PKW geladen, während in den Nachtfahrten wieder Güterwagen und LKW auf das Schiff kamen. Das war jetzt also mein neuer Arbeitsplatz.

Zu meiner Zeit hatte die WARNEMÜNDE nur eine Bugklappe, sodass in Gedser und Warnemünde immer von vorn an der Fährbrücke angelegt werden musste. Das spürten auch die LKW-Fahrer deutlich, die mit ihren Trucks oder Gespannen (mit Anhänger) immer rückwärts auf die Fähre rollen mussten. Natürlich wurden sie von uns eingewiesen und sie machten

es alle ausgezeichnet. Probleme stellten sich nur in der Ferienzeit ein, wenn viele PKWs unterwegs waren, welche auch rückwärts auf das Schiff zu fahren hatten. Bei einigen Lenkern funktionierte das überhaupt nicht, sodass wir in ihre PKW stiegen und diese rückwärts auf das Schiff chauffierten.

Als Besonderheit besaß die WARNEMÜNDE eine achtere Brücke. Diese wurde benutzt, um das Schiff wieder aus dem Hafen zu bugsieren. Nach dem Verlassen des Hafens und der Drehung marschierte dann die gesamte Brückenbesatzung im Gänsemarsch von achtern nach vorn und besetzte die dortige Brücke.

Wie gestaltete sich eine Arbeitswoche auf dem Fährschiff? Es existierten zwei Besatzungen, die sogenannte „A-Schicht" und die „B-Schicht". Ich gehörte der „B-Schicht" unter Kapitän Breitsprecher an. Der Wechsel der Besatzungen fand immer am Mittwochmittag statt. Zu dieser Zeit lag FS WARNEMÜNDE planmäßig am Fähranlieger in Warnemünde. So fuhr ich also jeden zweiten Mittwoch in aller Frühe mit dem Bus von meiner Wohnung in Cottbus zum Bahnhof. Dort in einen Regionalzug eingestiegen, ging es bis Königswusterhausen. Danach weiter mit der S-Bahn bis zum Ostbahnhof. Hier warteten wir auf den „Neptun-Express", welcher vom Bahnhof Zoo kommend gegen 8 Uhr den Ostbahnhof erreichte. Schon hier trafen sich alle Besatzungsmitglieder, welche aus dem südlichen Teil der Republik kamen. Da wir als seefahrende Eisenbahner über einen Freifahrtschein der 1. Klasse verfügten, war die Reise nach Rostock immer angenehm. In Rostock stiegen wir aus und fuhren mit der S-Bahn weiter nach Warnemünde. Der „Neptun-Express" stand auf Grund der Grenzkontrollen noch einige Zeit auf dem Rostocker Bahnhof und kam erst nach uns in Warnemünde an. Vom S-Bahnhof Warnemünde eilten wir sofort auf die Fähre. Ab in die Kammer, Arbeitskleidung angezogen und die Arbeitswoche konnte beginnen. Das Ende dieser Arbeitswoche gestaltete sich für uns noch bequemer. Der „Neptun-Express", aus Kopenhagen kommend, stand ja bereits auf der Fähre. Also während der letzten Überfahrt die Reisetasche gepackt und in einem Abteil der 1. Klasse des „Neptun-Express" deponiert. Die Arbeitskleidung wurde schon vorher gewechselt. Nach dem Anlegen in Warnemünde marschierten wir in das Zugabteil, und die Besatzung der „A-Schicht" wurde winkend aus dem Abteilfenster begrüßt. So ging es vom Fährschiff direkt nach Rostock. Während dieser Minuten fand auch die Grenzkontrolle in den Abteilen statt, aber soweit ich mich erinnern kann, gab es nie irgendwelche Probleme. In Rostock wurden dann noch mehrere Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn an den „Neptun-Express" angekoppelt. Viele Reisende aus unserer Republik nutzten diesen Zug auch, um nach Berlin zu fahren. Deren Bemühen darum war insbesondere in den Sommermonaten sehr anstrengend. Da die Reisewagen des „Neptun-Express" aus dem Fuhrpark der Bundesbahn stammten, wollten alle Reisende diese vorrangig nutzen. Wir als seefahrende Eisenbahner verfügten über die entsprechende Grundausstattung (sprich Vierkant) und schlossen natürlich unser Abteil immer ab. So führte dann meine Heimreise über Berlin-Ostbahnhof, Königswusterhausen, Cottbus wieder zurück nach Hause, wo ich immer am frühen Abend eintraf.



Kaffeepause in der Mannschaftsmesse (li. der Autor)

Unsere Arbeit auf dem Fährschiff lief in diesem Rhythmus ab. Wir gingen eine 6/6 Wache, also sechs Stunden arbeiten, sechs Stunden frei. Da wir dadurch 12 Stunden am Tag arbeiteten, hatten wir somit die Stunden für die nächste Frei-Woche bereits geleistet. Auf der

Fähre mussten zum einen die typischen seemännischen Arbeiten, wie An-und Ablegen, Brückenwache und natürlich das beliebte Entrosten und Malen, sowie auch das Reinigen verrichtet werden. Für den Passagierbereich fuhren separate Reinigungskräfte mit, aber das Wagendeck gehörte uns. So wurden zum Beispiel beim Eintreffen der Reisezugwagen sofort die dortigen Toiletten mittels Vierkants verschlossen. Wenn das einmal vergessen wurde und mit etwas „Glück" benutzte ein Fahrgast noch die Toiletten der Reisezugwagen, trat der Fall ein, dass sein „Geschäft" mit sanftem Klatschen auf dem Wagendeck landete. Das musste anschließend von uns wieder gereinigt werden. Schlimmer ging es bei etwas Seegang zu, speziell in der Ferienzeit, wenn sich viele Fahrgäste an Bord befanden. Nicht wenigen von ihnen fiel die soeben im Restaurant eingenommene Mahlzeit wieder aus dem Gesicht. Und das passierte an allen möglichen und unmöglichen Stellen im Schiff, auf dem Wagendeck, in die Papierkörbe, die Niedergänge runter, an der Reling, am Wassergraben und an vielen anderen Stellen. Auch die Reinigung dieser Hinterlassenschaften gehörte in unseren Zuständigkeitsbereich. Bei diesen Arbeiten habe ich das erste Mal die Maschinengang beneidet, die damit nichts zu tun hatte. Neben diesen Tätigkeiten gehörte aber auch eine für den Eisenbahner typische Arbeit zum Tagesablauf. Waggons an- und abkoppeln, Bremsschläuche befestigen, der Lokführer musste mittels Signalpfeife eingewiesen werden und bei Seegang wurden auch die Waggons mittels großer Spannschrauben am Wagendeck befestigt. LKWs wurden rückwärtsfahrend eingewiesen, wobei so wenig wie möglich Platz verschenkt werden durfte. Für die Verrichtung dieser eisenbahntypischen Arbeitsleistung wurde von uns vorher ein Lehrgang besucht.

Ein kurzes Wort zu den Kammern auf dem Fährschiff. Diese waren nur etwas größer als auf der GEORG BÜCHNER und ebenfalls mit vier Mann belegt, vier Kojen, vier Schränkchen, vier Stühle und ein Tisch, das war's auch schon. Das „Beste" daran: Die Kammern lagen unterhalb des Wagendecks in Nähe der Rudermaschine und besaßen noch nicht einmal ein Bullauge. Aber sie wurden sowieso nur zum Schlafen benutzt. Dagegen ließ sich meine Kammer auf dem Typ IV-Schiff BERLIN als der reinste Luxus bezeichnen.

Alles im allen empfand ich das Arbeitsleben auf der WARNEMÜNDE als eine angenehme Zeit, die mir gefallen hat. Dann kam der Winter 1978/79, der wie bei vielen anderen auch mir in Erinnerung geblieben ist. Während der Weihnachtstage hatten wir als B-Crew Schicht und die A-Besatzung konnte zu Hause Weihnachten feiern. Am Mittwoch, dem 27. Dezember 1978, war wie immer Schichtwechsel, wir fuhren bei angenehmer winterlicher Witterung nach Hause und freuten uns auf die Woche Erholung. Die Wetterlage in den nächsten Stunden wurde aus leichter sichtlichen Gründen aufmerksam verfolgt. Am nächsten Tag, dem 28. Dezember 1978, begann in den Nachmittagsstunden ein Schneesturm und die Temperaturen fielen im Norden bereits um ungefähr 30 Grad. Einen Tag später, am 29. Dezember 1978, hörte ich in den Nachrichten der „Aktuellen Kamera", dass Rügen komplett vom restlichen Teil der DDR abgeschnitten sei. Am 30. Dezember 1978 wurde durch eine kurze Notiz in der Nachrichtensendung auch mitgeteilt, dass große Teile Dänemarks von der Außenwelt abgeschnitten wären. Das Eisenbahnfährschiff WARNEMÜNDE lag im Hafen von Gedser fest. Worüber nicht in den Nachrichten informiert wurde, war die Tatsache, dass in diesen Tagen viele Einwohner von Gedser auf dem Fährschiff ausharrten, da



Der Autor (li.) mit seinem Kollegen K.-H. Schumann

in ihren Häusern weder Strom noch Heizung funktionierten. Diese Solidarität wurde aber in der heimischen Presse mit keinem Wort erwähnt.
Der Winter nahm danach so richtig an Fahrt auf. Am Neujahrstag, dem 1. Januar 1979, brach in vielen Teilen Deutschlands die Stromversorgung komplett zusammen. Langsam machte ich mir auch Sorgen, was aus der normalen Ablösung der Besatzung in zwei Tagen werden sollte. So ging ich zu einer Telefonzelle und telefonierte mit dem Fährschiffamt in Saßnitz. Die Mitarbeiter teilten mir allerdings mit, dass alles normal laufen werde und die Fähre am Mittwoch gegen Mittag wieder am Fährbecken in Warnemünde festmachen würde. Tatsächlich schaffte es die WARNEMÜNDE mit der Eisklasse 1A sich freizubrechen und ihren normalen Dienst wieder aufzunehmen. Am Mittwoch, dem 3. Januar 1979, stieg ich wieder auf und die normale Arbeitswoche begann. Während dieser Tage gab es keine besonderen Vorkommnisse, an die ich mich erinnere. Nur über eine für uns lustige Begebenheit wäre zu berichten: Der Eisbrecher STEPHAN JANTZEN hatte sich in der Ostsee im Eis festgefahren. Wir eilten mit der Fähre zu Hilfe, fuhren einen Vollkreis um den Eisbrecher und dieser war wieder frei. Die Arbeitswoche verging und am nächsten Mittwoch fuhr ich wieder nach Hause.
Hier begann die nächste Story, die ich nie wieder vergessen werde. Mittlerweile hatten sich auch beim Bahnverkehr erhebliche Probleme durch Schneeverwehungen eingestellt. So brauchte der Neptun-Express durch stundenlangen Halt auf freier Strecke diesmal ungefähr acht Stunden von Rostock nach Berlin. Eine kaum funktionierende Heizung kam dazu. Aber das konnte einen Seemann nicht erschüttern. Jemand opferte eine Flasche Klaren und so wurde uns wieder warm. Mitten in der Nacht in Berlin angekommen, versuchte ich mit der S-Bahn nach Königswusterhausen zu gelangen. Aber auch hier stellten sich Schwierigkeiten ein, sodass ich dafür zwei Stunden benötigte. Irgendwann früh am Morgen traf ich dort ein und wartete auf einen Zug nach Cottbus, wobei niemand genau sagen konnte, wann ein solcher je fahren werde. Während der Wartezeit traf ich auf meinen ehemaligen Schulfreund „Hansi". Er diente zu jener Zeit als Fallschirmjäger bei der Volksarmee, war beim Luftsturmregiment 40 in Prora stationiert. „Hansi", natürlich in voller Uniform, erzählte, dass die Truppe die letzte Woche täglich mit Ski von morgens bis abends die Einwohner von Rügen versorgt hatte. Diese konnten auf Grund der Verwehungen ihr Haus nicht mehr verlassen.
Irgendwann wurde dann der Zug nach Cottbus bereitgestellt. „Hansi" als Soldat besaß natürlich nur einen Fahrschein 2. Klasse und diese war mehr als überbelegt. Ich sagte zu ihm: „Komm mit in die 1. Klasse, ich werde das später mit dem Schaffner regeln." Da es auch hier saukalt war, holte ich meine Flasche „Norddeutschen Löwen" heraus und wir begannen uns aufzuwärmen. Kurze Zeit später kam auch der Schaffner in unser Abteil. Ich fragte ihn, ob das klargehe, dass „Hansi" hier in der 1. Klasse bis Cottbus sitzen bleiben dürfe, da in der 2. Klasse alles voll sei. Der Schaffner schaute uns an, sah die Flasche „Norddeutschen Löwen" und antwortete, wenn er einen Schluck abbekomme, könne „Hansi" hier sitzen bleiben. Das Ergebnis sah so aus, dass der Schaffner bis Cottbus unser Abteil nicht mehr verlassen hat. Die Flasche war leer und in Cottbus mussten wir dem Schaffner aus dem Zug helfen, da er es allein nicht mehr geschafft hätte. Die Zugfahrt von Warnemünde nach Cottbus dauerte ungefähr 20 Stunden und ich kam erst am Donnerstag, vormittags wieder zu Hause an. Dieser strenge Winter dauerte dann noch weitere sechs Wochen an, bevor sich die Lage wieder normalisierte.
Zum Thema Alkohol sei gesagt, dass auch wir als „seefahrende Eisenbahner" Devisen in Form von „Basarscheinen" bekommen haben, aber nicht so viel wie die Seeleute bei der DSR. Während zu dieser Zeit die Mannschaften bei der DSR 3,50 Valutamark erhielten, bekamen wir lediglich 2,50 Valutamark zugestanden. Bei nur 14 Arbeitstagen im Monat kamen 35 Valuta Mark in diesen vier Wochen zusammen. Okay, das war nicht viel, aber der Mensch freute sich, denn damit konnten Zigaretten, Alkohol und einige andere Artikel im Basar gekauft

werden. Das Thema Alkohol stellte an Bord kein größeres Problem dar. Durch die Arbeitszeit sechs Stunden arbeiten, sechs Stunden frei ergaben sich keine Gelegenheiten für größere Partys. Auch das beliebte „Einreiten" bei Geburtstagen fiel aus. Nach Feierabend setzte man sich eventuell bei zwei bis drei Flaschen Bier zusammen und das war es auch schon. Mehr konnte nicht getrunken werden. Diese Abstinenz änderte sich aber schlagartig, sobald wir in Warnemünde für die notwendigen Reparaturen in der Warnow-Werft lagen. Meistens passierte der Werftaufenthalt in den Sommermonaten, während Warnemünde von hunderten Urlaubern belagert wurde. Für uns bedeutete das, nur den normalen Tagestörn zu gehen und danach ließ sich die Freizeit genießen. Also was macht Hein Seemann in dieser freien Zeit? Ab nach Warnemünde und Sachsen-Mädels aufreißen. Allerdings rückte am späteren Abend die Idee mit den Mädels immer weiter nach hinten und der Alkohol nahm den vorderen Platz ein. Unsere bevorzugten Begegnungsstätten hießen die „Fischerklause", der „Teepott" und die Bar im „Hotel Neptun". So verlief die Zeit auf dieser Fähre in der gewohnten Routine bis Oktober 1980. Im September bekam ich den Einberufungsbescheid zur Armee und im November musste ich meinen Wehrdienst antreten.



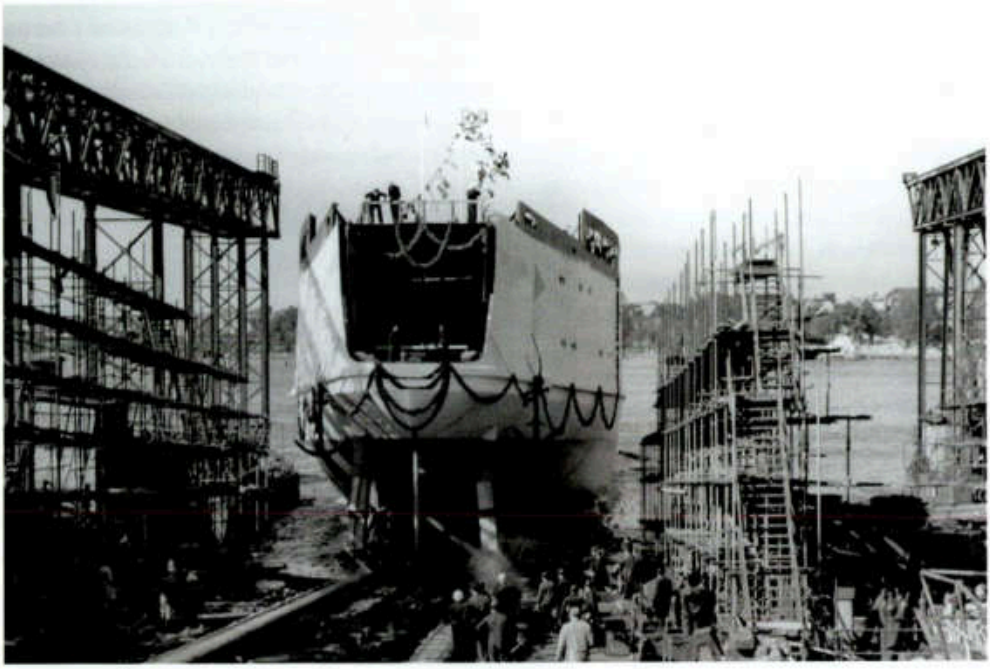
Promenadendeck des FS WARNEMÜNDE



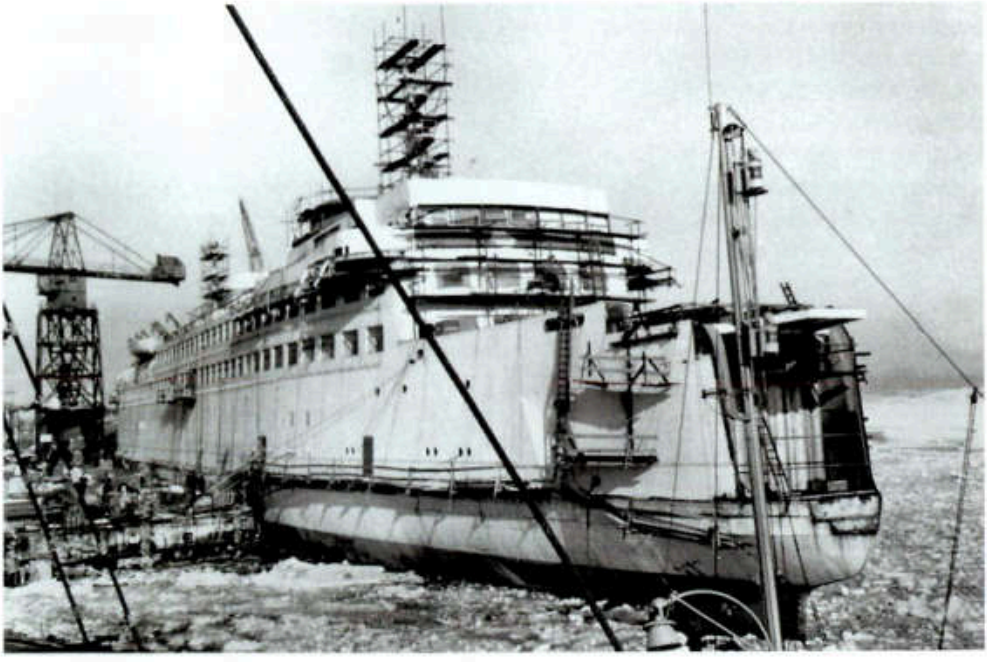
Bootsdeck FS WARNEMÜNDE

Kurz davor kam es noch zu einem Ereignis, welchem ich zur damaligen Zeit keine Bedeutung beimaß. Erst nach der sogenannten „Wende" erinnerte ich mich daran und muss heute darüber schmunzeln. Eines Abends saß ich beim Feierabendbier mit einem anderen Matrosen in dessen Kammer. Dort hockten wir also beisammen, tranken ein Bier und quatschten. Auf einmal fing mein Kollege an zu erzählen, dass er Probleme mit seiner Familie hätte und bei mir sähe es ja auch nicht so rosig aus, da ich in einem Monat zur Armee müsste. Schließlich fragte er, ob wir nicht gemeinsam abhauen sollten. Theoretisch wäre das kein Problem gewesen. Wir trafen in Gedser auf dem Bahnhof oft die dortigen Eisenbahner, um Absprachen zu treffen. Wir hätten einfach nicht zurück auf die Fähre gehen müssen. Aber wollte ich das? Nach kurzer Überlegung verneinte ich diese Frage. Ich besaß hier in diesem Lande meine Familie, meine Wohnung, meine Freunde, meinen Job und ein verhältnismäßig gutes Einkommen. Warum sollte ich in der Bundesrepublik noch einmal neu anfangen? Und die Zeit bei der Armee würde ich auch überstehen. Damit war die Sache für mich erledigt und ich dachte nicht weiter darüber nach. Erst nach der „Wende" fiel mir dieses Ereignis wieder ein und ich betrachtete es mit anderen Augen. Eventuell könnte das ein Test gewesen sein, um meine Loyalität zum Arbeiter- und Bauernstaat zu überprüfen? Ich gehörte damals noch nicht der SED als Mitglied an, das kam erst später bei der Polizei. Aber die Verhältnisse waren damals halt so und ich nehme es meinem ehemaligen Arbeitskollegen auch nicht übel, mir diese Frage gestellt zu haben. Die Entscheidung, Deutschland für immer zu verlassen, traf ich erst 35 Jahre später.

Bilder aus der Geschichte des Fährschiffes WARNEMÜNDE



FS WARNEMÜNDE – Stapellauf in der Neptunwerft (08/1962)



FS WARNEMÜNDE am Ausrüstungskai (01/1963)



FS WARNEMÜNDE am Ausrüstungskai (04/1963)



Vor Warnemünde



FS WARNEMÜNDE einlaufend Warnemünde bei der Lotsenübernahme (09/1995)



FS ADMIRAL ex WARNEMÜNDE verlässt Warnemünde (02/1996)



FS ADMIRAL im Fährdienst Genova - Palau/Sardinien, ab 1997 Genova - Palau - Porto Vecchio/Korsika



FS ADMIRAL, ex WARNEMÜNDE, Abbruch in Aliaga/Türkei (03/2003)

Stefan Thiem

Ab in die Kombüse! Vom Funkassi zum Koch umgemustert

Inmitten der „Wendezeit" beendete ich das Studium zum Erwerb des Seefunkzeugnisses an der Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow erfolgreich. Nun konnte die Seefahrt im erträumten Beruf als Funkoffizier endlich starten. Am 12. März 1990 musterte ich als Funkassistent des Funkstellenleiters auf MS FAHRLAND an. Auf diesem Schiff durchlief ich während zweier Reisen eine gewisse Anlernzeit, um danach als alleiniger FO fahren zu dürfen. Beide Reisen führten von Rostock über Westeuropa und den Suezkanal nach Sri Lanka und retour.



Der Autor

Die erste Reise fuhr ich unter Kapitän Barthel. Nach dem Besatzungswechsel in Rostock schloss sich nahtlos die zweite Reise an, diesmal unter Kapitän Martin Bach. Neben der Stammbesatzung in einer Stärke von 24 Mann befanden sich auch drei Assistenzoffiziere (Nautik, Maschine, Funk) und drei mitreisende Ehefrauen an Bord. Das Schiff lief also mit 30 Leuten aus Rostock aus. Bereits auf der Überfahrt nach Hamburg fiel die Bäckerin durch eine schmerzhafte Angina aus und lag mit streng verordneter Bettruhe in der Koje. Mit dem Auslaufen Hamburg ging allerdings auch noch unser Koch mit Herz-Kreislaufbeschwerden in die Knie und durfte ebenfalls seine Koje vorerst nicht mehr verlassen. Ein neuer Koch musste aus Rostock geordert werden, der in Antwerpen an Bord kommen sollte. Nun war guter Rat teuer. Laut Musterrolle stand niemand mehr mit einer Qualifikation zur Verfügung, der das Überleben der Besatzung mit Nahrung hätte sichern können.

In dieser Zwangslage wurde ich zum Kapitän Bach beordert und der fragte mich rundheraus, ob ich kochen könne. Ich hatte meiner Mutter früher schon immer mal beim Kochen über die Schulter geschaut und erwiderte, dass ich es für die zwei Tage bis nach Antwerpen mit etwas Unterstützung schon irgendwie schaffen könnte. Da der Kapitän nicht mit seiner Ansicht hinter dem Berg hielt, dass unser kleiner Funkraum ohnehin zu eng für zwei Personen sei, übernahm ich ab sofort die Kombüse als meinen neuen Arbeitsplatz. Zum Glück lag unser Koch ja nicht im Koma und so konnte ich den Bettlägerigen befragen, was ich denn nun für die Crew auf den Tisch bringen könnte. Jeder Seemann weiß, die Stimmung an Bord hängt ganz stark davon ab, was ihm zu den Mahlzeiten vorgesetzt wird. Und der DSR-Seemann war, was das Essen angeht, ziemlich anspruchsvoll. Drei warme Mahlzeiten am Tag gehörten zur Pflicht, ausgenommen am Seemanns- und am regulären Sonntag. Neben der warmen Beilage zum Frühstück musste auch zu Mittag und zum Abendbrot ordentlich was geboten werden. Wir beide einigten uns auf „Eier nach Wahl" zum Frühstück, da konnte nicht viel schief gehen, und Schnitzel mit Kartoffeln und Blumenkohl zum Mittag des kommenden



MS „Rhinsee"

Übergabeort/-tag: Antwerpen 1.6.1991. Neuer Eigner: Montana Niki Ltd. Cyprus. Neuer Name: Montana Niki. Flagge: Zypern. Heimathafen: Limassol.

MS „Inselsee"

Übergabeort/-tag: Limassol 7.6.1991. Neuer Eigner: Montana Lido Ltd. Cyprus. Neuer Name: Montana Lido. Flagge: St. Vincent and the Grenadines. Heimathafen: Kingstown.

MS „Hagenow"

Am 18.6.91 in Amsterdam an neuen Eigner, Mr. Y.A. Kabbani, Beirut, Libanon,

Außerdienststellungen

übergeben. Neuer Name: Gano. Neue Flagge: Libanon.

MS „Fahrland"

Am 20.6.91 in Hamburg an den neuen Eigner, Dietrich Tamke KG, Brinweg 2, 2155 Jork, FRG, übergeben. Neuer Name: MS „WIDAR". Neue Flagge: Antigua and Barbuda. Heimathafen: Hamburg. Rufzeichen: V2HZ.

DSR-JOURNAL" (07/1991)

Tages. Da vom vorhergehenden Mittagessen noch Leber übrig war, schlug ich vor, daraus mit Bauchfleisch und einigen anderen Zutaten samt Gewürzen frische Leberwurst herzustellen. Das hatte ich schon mal gemeinsam mit meinem Onkel gemacht, der sich als Tierarzt mit der Zubereitung aller möglichen Fleischspeisen auskannte. Dank seiner Profession wusste er zwischen Rinderbug, Gänseklein und Schweinshaxe wohl zu unterscheiden.
Diese Idee gefiel unserem Koch ausnehmend gut und ich machte mich ans Werk. Zunächst musste ich mich in der Kühllast zurechtfinden. Die notwendigen Zwiebeln entdeckte ich sofort und sie waren reichlich vorhanden. Die Suche nach dem richtigen Fleisch gestaltete sich für einen Laien schon schwieriger. Nachdem ich die Kartons mit dem Tiefkühlfleisch von links nach rechts umgestapelt hatte, fand ich schließlich das gesuchte Bauchfleisch und auch mehrere Seiten Schweinekamm, aus dem sich beste Schnitzel bzw. Koteletts schneiden ließen.

Die Leberwurst gelang mir ziemlich gut, das muss ich schon mal vorausschicken. Das Bauchfleisch wurde gekocht und dann zusammen mit Zwiebeln und der Leber durch den Fleischwolf gedreht, anschließend mit Salz, Pfeffer, Majoran gewürzt und gut durchgeknetet. Beste Zutaten also, von denen man bei einer kommerziell hergestellten Leberwurst nicht immer ausgehen kann. Die so zubereitete Leberwurst kam zum Abendbrot mit der üblichen Wurstplatte auf den Tisch und für die Nachtwache in den Kühlschrank der Schwarzmesse.
Beim Aufklaren der Kombüse fiel mir ein großer, vor sich hin köchelnder Topf mit Brühe auf. Im Glauben, der Koch hätte vergessen, den Herd auszumachen und diese Brühe zu entsorgen, übernahm ich diese Aufgabe und schüttete alles achtern in den Bach. Das stellte sich im Nachhinein als Fehler heraus. Wie auch immer, dieses Malheur hätte auch jedem Anderen passieren können, der übermorgen den dritten Tag zur See fuhr.
Die „Eier nach Wahl" am nächsten Morgen konnte ich gemeinsam mit einer der mitreisenden Ehefrauen auch noch gut stemmen und die Besatzung bekam pünktlich ihr Frühstück. Brötchen und Brot waren reichlich vorhanden. Auch die Stewardessen halfen bei der



MS FAHRLAND in Rostock (06/1987)

Zubereitung von Kaffee und gingen uns zur Hand. Abgesehen von den Gekraulten konnten wir alle Varianten von Eiern anbieten, von den Gekochten über die Gerührten bis zu den Gespiegelten.

Als nächstes stand das Vorbereiten des Mittagessens an. Hier stellten sich mir als Laiendarsteller dann doch so einige Unklarheiten in den Weg. Wie viele Eier brauchen wir, um die Schnitzel zu panieren und wann braten wir die, damit sie mittags auch frisch auf den Tisch kommen? Die Ehefrau wollte die Schnitzel schon um 10 Uhr fertig haben, mir war das zu zeitig. Schließlich sollten sie ja noch frisch sein, wenn sich die hungrige Besatzung ab 11.30 Uhr in der Messe einfand. Wie viele Kartoffeln brauchen wir, mit wieviel Salz sind sie zu würzen? Hier nutzte ich meine Erfahrungen mit der üblichen Portion eines Vier-Personen-Haushaltes und nahm einfach alles mal acht. Das würde schon für 30 Leute reichen, zumal Koch und Bäckerin ohnehin krank darnieder lagen.

Als große Fehleinschätzung erwies sich allerdings die Zubereitungszeit der Kartoffeln. Wir hatten dafür etwa eine Stunde Zeit eingeplant. Allerdings verfehlten wir das Ziel um mehr als eine halbe Stunde. Als die hungrige Meute die Messe stürmte, stachen sich die Kartoffeln noch ziemlich hart an, Schnitzel und Gemüse standen allerdings schon fertig bereit. Unsere lieben Stewardessen versuchten, die murrende Mannschaft zu beruhigen, und gegen 11.50 Uhr hatten wir dann die ersten Portionen auf der Back. Nachmittags kam dann der Koch in die Kombüse, um nach dem Rechten zu sehen und zeigte sich fassungslos – der Topf mit der Brühe war nicht mehr da. Nachdem ich ihm erklärte, dass die Brühe samt Knochen und Gemüse im großen Teich gelandet sei, erklärte er mir aufgebracht, dass der Topf mit der Brühe immer köcheln müsse und nie entsorgt werden dürfe, da diese Brühe zum Herstellen der Soßen benötigt würde. Da hatte ich wieder was gelernt.

Unser Tip für den Schiffskoch

Roquefort-Snack

240 g Edelpilzkäse (Roquefort) wird mit der Gabel zerdrückt, dann mit 4 mittelgroßen geriebenen Äpfeln und 8 Eßl. ungesüßter Kondensmilch cremig gerührt. Man kann auch Butter und 1 Glas Weinbrand mit verrühren. Roquefort-Snack wird auf Schwarz- oder Mischbrot gegessen, kann mit Tomate und Schnittlauch garniert werden.

Pikanter Aufstrich

1/2 Tasse gehackte Jagdwurst, 2 hartgekochte Eier, 1 gehacktes Salzheringsfilet, 2 gehackte Gewürzgurken, 1 Teel. Kapern und Anchovis mit Mayonnaise verrühren.

aus „Voll Voraus" (31.07.1987)



aus einem Prospekt der Schiffsversorgung Rostock

In Antwerpen kam der neue Koch an Bord, der uns den Rest der Reise aufs Feinste verpflegt hat. Die Bäckerin wurde auch wieder gesund und so nahm mein kurzer Ausflug in die Kombüse noch ein gutes Ende. Ich konnte meine Arbeit und Ausbildung im Funkraum wieder aufnehmen. Die Kollegen haben es uns letztlich auch nicht übel genommen, dass wir das Mittagessen so verspätet fertig gestellt hatten.

Von der FAHRLAND musterte am 2. Juni 1990 ich wieder ab. Ein Jahr später wurde das Schiff verkauft wie andere auch in dieser Zeit. Ich aber konnte bis zum 10. August 1993 noch weitere sieben Reisen als Funkoffizier rund um die Welt unternehmen, bevor ich mit vielen weiteren Seeleuten der DSR in diesen Tagen meinen Traumberuf an den Nagel hängen musste. Als Koch durfte ich bis dahin nie wieder einspringen.

Ein Postskriptum der Redaktion: Natürlich hätte unser Chefkoch ehrenhalber auch schlicht und einfach auf ein anderes der bewährten und beliebten gängigen Frühstücksrezepte von DSR-Köchen wie Warmes Eckchen, Bulette, Jägerschnitzel, Eierkuchen mit Apfelmus oder das folgende zurückgreifen können:

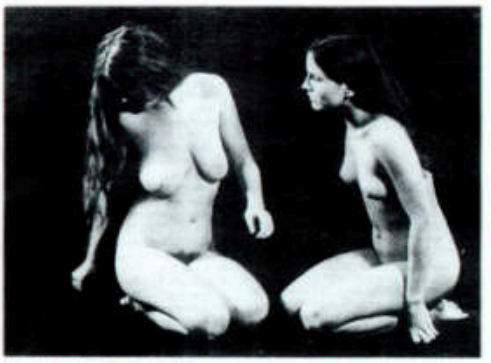
Bockwurst mit Himbeereis

Mehrere Büchsen Halberstädter Würstchen, je nach Besatzungsgröße, werden geöffnet, die Würstchen der Lake entnehmen, leicht alkoholisch anhauchen und sie in frisch gebunkertem Mekong- oder Jangtse-Wasser lau anwärmen.

Der Steward stimmt beim Servieren der Bockwürste die deutsche Version des Songs „Crossfire" von den Bellamy Brother an: „Himbeereis zum Frühstück, Rock'n Roll im Fahrstand ...". Dazu wird Bautzner Senf gereicht. Die Lake kann zum Verlängern der Gulaschsuppe verwendet werden.

Der Erfinder dieses Rezeptes ist unbekannt, doch verbreitete es sich rasend schnell in der Flotte.

Aber es hätte auch gediegener zugehen können, wenn er die passenden Ausgaben der VOLL VORAUS zur Hand gehabt hätte, doch leider, leider ... Dort wurden auf der letzten Seite des 30. und 31. Jahrganges (1988/89) der Betriebszeitung den Köchen der DSR einige heiße Rezepte offeriert, gleich unter den Bildern mit den bedauernswerten jungen weiblichen Geschöpfen, die im KONSUMENT-Kaufhaus nicht ein einziges Kleidungsstück fanden, das ihnen passte. Die Redaktion des Flotten-Bummi übernahm ausdrücklich keinerlei Haftung, falls sich manche Zutaten nicht binnen eines Jahres im sozialistischen Einzelhandel finden ließen, ausgenommen Salz.



Weißt du noch mal wieder nicht, was du bei diesem Wetter anziehen sollst?"
Foto: H. Schmidt
aus „Voll Voraus" (02.03.1987)

Fischfilet mit Käse überbacken

Zutaten für 10 Personen: etwa 2500 g Fischfilet, Zitronensaft, 200 g Butter, 150 g Haselnüsse, 200 g geriebenen Käse, 1 Tasse Milch, 1/2 Tasse Sherry oder Rotwein, Salz, Pfeffer, Muskat. Zubereitung: Fischfilet waschen, trockentupfen und mit Zitrone beträufeln. Salzen, pfeffern. Etwa eine Stunde ziehen lassen. Große Pfanne mit Butter ausstreichen, Fischstücke hineinlegen. Nüsse zermahlen, mit dem Käse, Milch und Sherry vermengen, zerlassene Butter unterrühren, mit Pfeffer und Muskat abschmecken und über die Fischstücke gießen. Pfanne zudecken und etwa 20 bis 30 Minuten bei mittlerer Hitze garen. Falls kein Reibekäse in der Mischung war, jetzt dünne Käsescheiben auflegen und so lange im Ofen lassen, bis der Käse schmilzt. Schmeckt zum Beispiel gut mit Kartoffelpürree und Erbsen.

Voll Voraus 31. Jahrgang/Nr. 9

Eierhappen

4 Eier werden hart gekocht, geschält und fein gehackt. 50 g Salami und 1 Zwiebel werden in kleine Würfel geschnitten, zu den Eierstücken gegeben und mit 2 Esslöffel Mayonnaise oder energiereduzierter Salatsauce vermischt, die man vorher nach Belieben mit Senf, Salz, Pfeffer, Tomatenketchup, Worcestersauce, Paprika, Apfelstücken, Kapern u. a. abgeschmeckt hat. Die Eimasse wird auf kleine Schwarzbrotstücke gestrichen und mit Schnittlauch bestreut.

VV 31/5

Ungarische Schweinepfanne mit Paprikagemüse

600 g mageres Schweinefleisch, 2 Zwiebeln, 3 Knoblauchzehen, 4 große Kartoffeln, 2 Tomaten, 3 Paprikaschoten, 4 scharfe Peperoni (aus dem Glas), Salz, Pfeffer, eine Prise scharfen Paprika, etwas Brühe, 2 Schuss Essig, Öl für die Pfanne.

Kartoffeln in Salzwasser halbgar kochen, in Scheiben schneiden, Schweinefleisch würfeln, Zwiebeln und Knoblauch schälen und fein hacken; Paprika waschen, entkernen und in Streifen schneiden, Peperoni sehr fein hacken. Zwiebeln in Öl glasig werden lassen, mit ein wenig scharfem Paprika würzen, mit einem Schuss Essig ablöschen. Fleisch und Zwiebeln zugeben, durchrösten und wenn nötig etwas Brühe auffüllen. In einem anderen Gefäß werden die Kartoffeln kurz angeröstet, das restliche Gemüse dazugeben, die Peperoni und den Knoblauch beigeben und alles kurz geröstet. Danach gibt man das Gemüse zum Fleisch, dünstet alles zugedeckt so lange, bis das Fleisch gar ist. Wenn nötig gibt man noch etwas Brühe zu. Mit Salz und Pfeffer abschmecken.

VV 31/13

Gefüllte Tomaten

Zutaten: 8 Tomaten, 90 g Margarine, 2 Eier, 100 g Reibekäse, 1 kleine Zwiebel, Salz, Muskat.

Zubereitung: Von den gewaschenen Tomaten oben ein Deckelchen abschneiden. Das Unterteil mit einem Teelöffel aushöhlen. 50 g schaumig gerührte Margarine, die Eier, den Käse, die geriebene Zwiebel und die Gewürze vermischen. Diese Masse in die Tomaten füllen, die Deckelchen auflegen und das Gemüse mit der restlichen Margarine beträufelt in der heißen Herdröhre überbacken.

VV 31/12

Radieschensalat

2 bis 4 Bund Radieschen, 2 Esslöffel Weinessig, 2 bis 3 Esslöffel Öl, 1 feingehackte Zwiebel, je 1 Prise Salz und Zucker, einige Salatblätter, Schnittlauch.

Marinade: Weinessig und Öl mit der Gabel verschlagen, dabei Salz, Zucker und Zwiebel zugeben.

Salat: Die geputzten, gewaschenen Radieschen feinblättrig schneiden, mit der Marinade vermischen, auf vorbereiteten Salatblättern anrichten und mit gehacktem Schnittlauch oder gewiegter Petersilie bestreuen.

VV 31/11

Schnelle Pizza

Zutaten für 6 Personen: 1 Paket gefrorener Blätterteig, 300 g Schinken oder Jagdwurst oder Römerbraten, 2 Zwiebeln, 200 g Schnittkäse (Emmentaler) 400 g Äpfel, Majoran.

Den Blätterteig dünn ausrollen und damit eine ungefettete Springform oder flache feuerfeste Form auslegen. Wurst in dünne Streifen schneiden. Zwiebeln fein würfeln, Käse und vorbereitete Äpfel grob raspeln. Die Zutaten mischen, mit Majoran würzen und auf dem Teig verteilen. In der vorgeheizten Röhre bei starker Hitze etwa 20 Minuten backen. Sofort auftragen – Die Pizza ist sehr gut zur Gästebewirtung geeignet. Sie kann noch mit einem frischen Salat – je nach Jahreszeit oder Vorhandensein - ergänzt werden.

VV 31/11

Makrelencocktail

Den Fisch aus einer Dose Makrelenfilet in Öl nehmen, abtropfen lassen und würfeln. 1 Zwiebel, 1 Gewürzgurke ebenfalls würfeln und abwechselnd mit den Makrelenstücken in Wein- oder Sektgläser geben.

Eine Cocktailsoße wird aus 89 g Mayonnaise, 1/8 l Joghurt oder der gleichen Menge saurer Sahne, 1 Esslöffel Tomatenketchup oder Tomatenmark, 1 Esslöffel Dessertwein (auch Fruchtdessertwein), 1 Prise Zucker, einigen Tropfen Worcester- oder Worcestershiresauce, 1 Esslöffel Orangensaft, 1 Teelöffel Zitronensaft bereitet.

Alles muss gut gemischt werden und wird dann über den Fisch, die Zwiebel- und Gurkenstücke gegossen und mit gehacktem Dill und/oder Petersilie garniert. Man kann ähnliche Cocktails auch aus anderen Fischkonserven bereiten, doch wird stets zu Makrele geraten, da das Fischfleisch fester als beispielsweise bei Hering ist. Auch Würzvarianten sind denkbar. So könnte man dem Makrelencocktail auch kleine Apfelstücke zusetzen und die Marinade zusätzlich mit Currypulver würzen.
VV 31/2

Kartoffel-Fleisch-Salat

250 bis 500 g Pellkartoffeln werden in Würfel geschnitten und mit 250 g garem Rind- und/oder Schweinefleisch, ebenfalls würfelig geschnitten, 2 hartgekochten grobgehackten Eiern, den Stücken von 1 Apfel und 2 sauren Gurken und den gewürfelten Filets 1 Salzherings vermischt. Man kann auch 250 g gekochte und gewürfelte rote Beete zugeben. Aus 1/8 l saurer Sahne, 1 Esslöffel geriebenem Meerrettich, 2 Esslöffel Essig, 1 Teelöffel Senf, gehackter Petersilie und Dill wird eine Marinade bereitet, die man unter den Salat zieht. Angerichtet wird auf Salatblättern, garniert mit Ei- und Gurkenscheiben und Petersilie.
VV 31/3

Bücklinge mit Kräutersoße

4 große oder 8 kleine Bücklinge köpfen, mit einem spitzen Messer den Rücken aufschneiden und die Fische aufklappen. Von beiden Hälften jeweils die Gräten sorgfältig entfernen und wieder zusammenklappen.
Dazu wird eine Kräutersauce gereicht, die aus 2 Esslöffel Essig, 3 Esslöffel Öl, 1 gewürfelten Zwiebel, Salz, 1 Prise Zucker, gemahlenem Pfeffer, 1/2 gekochtem, gewürfelten Ei, Petersilie, Dill und Schnittlauch zubereitet wird. Dazu werden kleine angebratene Pellkartoffeln gereicht.
VV 31/1

Backhähnchen nach Wiener Art

Zutaten: 1 Broiler, 1 Ei, reichlich Semmelmehl, etwas Mehl, 150 g Schweineschmalz, Salz, Pfeffer, 1 Zitrone.
Zubereitung: Broiler jeweils in etwa 6 Teile zerlegen, mit Salz bestreuen, mit Mehl panieren, dann ein Ei wälzen und dick mit geriebener Semmel bestreuen. Nun das Schmalz in einer großen Pfanne erhitzen und die Broilerteile darin von beiden Seiten goldbraun braten. Herausnehmen und noch etwa 10 Minuten im Backofen knusprig werden lassen. Mit Zitronenscheiben garnieren. Mit Kartoffelbrei oder Pommes frites servieren. Grüner Salat passt gut als Beilage dazu.
VV 31/8

Anti-Kater-Happen

Einem Neujahrskater kann vorgebeugt werden, z.B. durch würzige Happen zum kräftigen „Schluck". Wir schneiden 400 g Zervelat- oder andere harte Wurst in 5 mm dicke Scheiben und richten sie auf einer Platte an. Sie werden mit einem Salat bedeckt, der aus 125 g Schnittkäse, 125 g Senfgurken (oder Gewürzgurken), 2-4 marinierten Paprikaschoten, 2 geschälten Äpfeln ohne Kerngehäuse – alles kleingeschnitten – 1 kleinen Flasche Tomatenketchup, 2 Esslöffel Öl, etwas Salz, Pfeffer, Zucker und einigen Spritzern Worchestersauce besteht.
VV 30/26

Japanischer Salat

150 g Reis in heißem Öl glasig gedünstet. Dann wird die doppelte Menge Salzwasser aufgegossen und in der Backröhre 20 Minuten gegart. 250 g kalten Rinderbraten und 2 Apfelsinen (ohne Kerne) werden in Stücke geschnitten und mit 1/8 l energiereduzierter Salatsauce gemischt. Ist der Reis erkaltet, wird er mit einer Gabel untergehoben. Vor dem Anrichten ist

der Salat mit etwas Zucker, Apfelsinen- und Zitronensaft sowie Currypulver abzuschmecken. Man kann auch etwas Sahne oder ungesüßte Kaffesahne zugeben. Das Gericht darf aber nicht flüssig werden.
VV 30/23

Schweizer Nudelsalat

200 g Spaghetti werden kurz gebrochen, in Salzwasser gekocht und abgeschmeckt. Anschließend werden 150 g Schnittkäse (Emmentaler, Gouda), 200 g gekochter Schinken und 2 kleine Gewürzgurken würfelig geschnitten und zu den Spaghetti gegeben.
Aus 1/2 Tasse saurer Sahne, 3 Esslöffel Salat- oder Tafelöl, etwas Schnittlauch, Salz, Pfeffer und Essig wird eine Soße bereitet, die über den Salat gegossen wird.
VV 30/23

Rindfleischsalat würzig

500 g Rindfleisch (möglichst Schulter) mit geputztem Suppengrün, einer geviertelten Zwiebel, 1 Lorbeerblatt, 1 Teelöffel ganzem schwarzen Pfeffer in Salzwasser zum Kochen bringen und 1 1/2 Stunden bei mittlerer Hitze garen lassen. Indessen 600 g Kartoffeln 20 Min. kochen lassen, abschrecken und pellen, dann in dünne Scheiben schneiden (dazu eignet sich übrigens ein Eischneider). 1 grüne und 1 rote Paprikaschote von den Kernen befreien, waschen und in feine Streifen schneiden. 1/2 Glas Senfgurken in dünne Scheiben schneiden, 30 g Kapern abtropfen lassen. Das aus der Brühe genommene Fleisch wird nach dem Erkalten in dünne Streifen oder Würfel geschnitten und mit den übrigen Zutaten vermischt. 2 mittelgroße Zwiebeln werden geschält und fein gewürfelt in 1/4 l Brühe getan, die mit Essig, Salz und Pfeffer abgeschmeckt wird. 3 Esslöffel Öl werden zugetan, dann lässt man die Brühe noch einmal aufkochen und gießt sie heiß über den Salat, der mindestens 2 Stunde durchziehen und erkalten muss.
VV 30/24

Käsesalat

Je 125 g Schnittkäse, Kochschinken (Pökelfleisch) und 1 bis 2 Äpfel werden in Streifen oder Würfel geschnitten. Darüber wird eine Zwiebel gerieben. Aus 2 Esslöffel Mayonnaise (besser: energiereduzierte Salatsauce oder -creme), 2 Esslöffel Quark, 2 bis 3 Esslöffel Milch, 1 Esslöffel Zitronensaft, 1 Prise Zucker wird eine Marinade bereitet, die cremig geschlagen und unter den Salat gehoben wird.
VV 30/22

Polnischer Porreesalat

400 g Porree gut waschen, mit gezuckertem Salzwasser übergießen, in Scheiben oder Stücke von 2 bis 3 cm schneiden und auf einer Platte anrichten. Mit Salz bestreuen, pfeffern. 100 g Salzgurken und 100 g Äpfel fein hobeln und überstreuen und mit 125 g Mayonnaise oder energiereduzierter Salatsauce begießen. Abschließend mit 2 Esslöffel gehacktem Dill bestreuen.
VV 30/22

Winterlicher Salat

50 g kleingeschnittener Weißkohl wird mit etwas Salz zerdrückt. 1 kleine Mohrrübe und 50 g Rosenkohl werden geraspelt und 1 kleine saure Gurke gewürfelt und zu dem Kohl gegeben. Der Salat wird mit 2 Esslöffel Joghurt, 1/2 Teelöffel Öl und Paprikapulver vermischt. Es kann nicht schaden, kleingehackte Petersilie überzustreuen.
VV 30/22

Ob eines dieser Gerichte jemals auf die Back eines DSR-Schiffes gekommen ist, wurde nicht überliefert.

Peter Duwe

Mit uns zieht die neue Zeit

Es handelte sich um eine der üblichen Reisen von Rostock nach Tubarão und zurück. Dieser Rundtörn dauerte im Schnitt sechs Wochen, und mit etwas Glück blieb das Schiff danach zwei Wochen zum Löschen im Heimathafen, wodurch ein Kurzurlaub und ein Wiedersehen mit der Familie immer möglich war. Tubarão ist ein Eisenerzhafen, der zu Vitória, der Hauptstadt des brasilianischen Bundesstaates Espírito Santo, gehört.
Die GÖRLITZ, mit 38.000 Tonnen beladen, befand sich auf Heimreise im Ärmelkanal. Das Schiff machte Meilen, denn die mitlaufende Strömung drückte das Schiff gen Osten in Richtung Nordsee. Fast die gesamte wachfreie Mannschaft hatte sich auf der Backbordseite des Bootsdecks eingefunden. Wir saßen, eingehüllt in warme Wolldecken oder mit Wattejacken bekleidet, auf Klapphockern und starrten auf einen kleinen roten tragbaren Schwarz-Weiß-Fernseher vom Typ Combi-Vision 310 des DDR-Herstellers VEB Robotron-Elektronik Radeberg.
Ich hatte mir im letzten Heimaturlaub den langgehegten Wunsch eines kleinen Farbfernsehers der Marke Grundig erfüllt und deshalb dieses Gerät, das Fernseher und Radio in sich vereinte und somit zuhause nicht mehr benötigt wurde, mit an Bord gebracht.

Dieses Meeting fand am 10. Juni 1990 statt. Es lief das Spiel der Fußballweltmeisterschaft Gruppe D, Deutschland gegen Jugoslawien. Trotz des kühlen Fahrtwindes verharrte die Crew vor meinem kleinen Fernseher, der es möglich machte, mit der eingebauten Stabantenne das englische Fernsehprogramm in Bild und Ton zu empfangen, was mit Geräten, made in GDR, normalerweise nicht funktionierte. Bei diesem speziellen Fabrikat konnte man, wenn das Lautstärkepotentiometer maximal aufgedreht wurde, zumindest noch in



MS GÖRLITZ passiert Holtenau (24.03.1990)

Zimmerlautstärke hören. Der Farbfernseher im Salon hingegen empfing weder Bild noch Ton, was nicht zuletzt auch am schlechten Zustand der dazugehörigen Antenne lag.
Die Jugoslawen hatten gerade den Anschlusstreffer zum 2:1 geschossen, als Kalle mit zwei gefüllten Pützen Bier an Deck erschien. „Mist!", fluchte er, „da geht man mal Bier holen und schon schießen die Jugos ein Tor." Er verteilte das Bier, und es zischte als die Kronkorken mit den selbstgebauten Öffnern vom Flaschenkopf gehebelt wurden. „Erst mal einen Schluck auf den Schreck!", sagte der Chief. Die Deutschen spielten gut, aber die Jugoslawen hielten dagegen. Dann kam die 63. Minute. Augenthaler legte auf Matthäus ab und der verwandelte zum 3:1.
Ein erleichterter „Toooor!"-Ruf erschallte an Deck. Der Chief Mate, der zur 8-12 Wache auf der Brücke stand, erschien in der Backbord-Nock und sah nach unten, wo circa fünfzehn Mann der Besatzung jubelten. Er lachte, hob den rechten Arm mit geballter Faust und gestrecktem Daumen nach oben. Dann ging er zurück in den Innenraum der Brücke.
Die Erleichterung über den erneuten Zwei-Tore-Vorsprung war sichtbar. Als Völler dann sieben Minuten später das 4:1 erzielte, war das Spiel entschieden. Wir verharrten die letzten zwanzig Minuten vor dem kleinen Bildschirm und gingen danach gut gelaunt in die warmen Aufbauten, um den Sieg im Auftaktspiel der deutschen Mannschaft zu feiern.
Obwohl im Juni 1990 politisch immer noch zwei deutsche Staaten existierten, fühlten wir uns bereits im Hinblick auf eine zu erwartende Wiedervereinigung mit dem DFB-Team verbunden und jeder hoffte, dass die deutsche Mannschaft bei dieser Weltmeisterschaft den dritten Titel holen würde.

Das nächste Spiel fand am 15. Juni gegen die Vereinigten Arabischen Emirate statt und wurde 5:1 gewonnen. Die GÖRLITZ lag inzwischen an der Eisenerz-Pier im B-Becken des Rostocker Überseehafens.
An ein kollektives Fernsehen ließ sich nicht denken. Ein Teil der Besatzung befand sich zuhause bei den Familien, der andere Teil verblieb an Bord und war in den Hafen- und Wachbetrieb eingeteilt. Es wurde Ballast genommen, während die einzelnen Laderäume nach und nach gelöscht wurden. Außerdem mussten Proviant, Ausrüstung und Ersatzteile übernommen und verstaut werden, die von der Schiffsversorgung gebracht wurden.
Im dritten Vorrundenspiel der Gruppe D, welches am 19. Juni stattfand, trennte sich die Bundesrepublik von Kolumbien in einem hart umkämpften Spiel mit 1:1, womit sich die Deutschen Platz 1 in der Gruppe D sicherten und für die K.O.-Runde qualifizierten. Ich konnte dieses Spiel auf meinem neuen Farbfernseher zuhause verfolgen.

Als ich am 20. Juni von meinem kurzen Heimaturlaub zurück an Bord kam, begrüßte mich der Wachmatrose Michael an der Gangway mit einer Geste. Dabei zog er mit dem Zeigefinger der rechten Hand von links nach rechts an seinem Hals vorbei, verdrehte die Augen und steckte die Zunge heraus.
„Moin", sagte ich, „was ist los, wer wird hier gehengt?" „Die Arbeitskräftelenkung war an Bord", sagte er, „du steigst ab und sollst dich unverzüglich dort melden." „Was ist los?", fragte ich erschrocken. „Die reduzieren jetzt die Besatzungen auf allen Schiffen", sagte Michael, „es werden keine III. Ingenieure mehr gefahren. Ich, Sven, Ronny und einige andere Matrosen und Assis steigen auch ab. Wir müssen zur Fahne."
„Ach du Scheiße!", kam es aus meinem Mund. „Ach, übrigens, der II. Ing. war gerade hier, du sollst mal zu ihm hoch in die Kammer kommen", sagte Michael, als ich an ihm vorbei aufs Hauptdeck ging. Ich spürte meinen Herzschlag und Nervosität in mir aufsteigen. Was würde das bedeuten?

Der Chief hatte schon während der letzten Reise unsere Euphorie in Bezug auf die zu erwartende Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten gebremst und immer wieder gesagt, dass es für jeden von uns auch Konsequenzen geben werde. Er war überzeugter Kommunist und sah die Entwicklung in der DDR seit dem Mauerfall mit gemischten Gefühlen, oder eher noch mit Pessimismus.
Jeder von uns wusste, dass bei westdeutschen Reedereien kaum noch Deutsche auf den Schiffen fuhren. Es gab bereits das Zweitregister unter der deutschen Flagge, wo nur die Offiziere ein deutsches Seefahrtsbuch besaßen. Im besten Fall stand noch ein deutscher Schiffsmechaniker in der Crewliste, als Mannschaftsdienstgrad gemustert. Sollte mir jetzt schon die Entlassung drohen?
Ich klopfte an die offene Tür des II. Ingenieurs und trat ein. Er saß auf einem voluminösen Sessel, der den freien Platz vor dem Tisch vollkommen ausfüllte. Auf einem ebenso voluminösen Sofa, welches die alte Backskiste während der letzten Werftzeit abgelöst hatte, saß der Chief. „Kommen sie rein, Herr Kollege!", sagte er. Jürgen, der Zweite, sah etwas müde aus. Kein Wunder, er hatte wohl die ganze letzte Nacht Ballast gepumpt. Andererseits wirkte er auch traurig.
Wir begrüßten uns und ich setzte mich zu den beiden. „Ich höre auf", sagte Jürgen und fuhr fort: „Ich habe es meiner Frau schon so lange versprochen und jetzt wäre der richtige Zeitpunkt gekommen." Unter dem richtigen Zeitpunkt war zu verstehen, dass man ihm eine Abfindung von vierzigtausend D-Mark angeboten hatte, wenn mittels Aufhebungsvertrages nichts im Wege stünde, das bestehende Arbeitsverhältnis zu beenden. Diese Summe bedeutete zur damaligen Zeit ein kleines Vermögen und für Jürgen sicherlich den Jackpott.
Darauf erklärte der Chief, dass er mit der Technischen Inspektion bereits über das Ausscheiden des Zweiten gesprochen und man sich geeinigt habe, mich zum II. Ingenieur zu befördern. Plötzlich spürte ich einen Kloß in meinem Hals, der mich hinderte, darauf irgendetwas zu erwidern. Der Chief und Jürgen sahen mich erwartungsvoll an. Ich konnte mein Glück kaum fassen. Mit einer Beförderung hatte ich so schnell noch nicht gerechnet.
„Ich soll zur Arbeitskräftelenkung kommen", brachte ich nach einigen langen Sekunden heraus. „Das hat sich schon erledigt", sagte der Chief, „die Inspektion hat der Ummusterung zugestimmt und die Arbeitskräftelenkung entsprechend informiert".
Jürgen sollte noch bis zum Auslaufen an Bord bleiben und für mich einen Übergabebericht schreiben. Nach dem Auslaufen würde ich dann von meiner Kammer auf der Steuerbordseite des Poopdecks nach oben, in seine Kammer auf die Backbordseite des Bootsdecks umziehen.
Wir saßen noch eine Weile zusammen und ich konnte sehen, wie Jürgen unter seiner Entscheidung litt. Es war offensichtlich, dass die Seefahrt für ihn nicht nur ein Beruf, sondern eine Berufung bedeutete, deren plötzliches Ende für ihn völlig unerwartet kam.

Auch den Storekeeper und die Hilfsanlagenwärter hatte es erwischt. Ihre Positionen wurden ersatzlos gestrichen. Die Anzahl der Maschinen-Assistenten wurde um die Hälfte reduziert. Motorenwärter oder Motorenhelfer existierten in der Musterrolle nicht mehr. Es blieben drei Maschinen-Assistenten und drei Lehrlinge übrig. Glücklich konnten wir über den Verbleib zweier Assistenzoffiziere sein. Ove als Ingenieur und der Maschinencrew zugeteilt, und Matze als Nautiker ging zusammen mit dem Chief Mate die 4-8 Wache.
Das Löschende nahte und die GÖRLITZ verließ am Sonntag, dem 24. Juni 1990, den Heimathafen Rostock mit dem Ziel Åheim in Norwegen. Dort sollte Olivinsand für die Königlichen Stahlwerke IJmuiden in den Niederlanden geladen werden. Waren es ursprünglich einmal vierzig Mann Besatzung gewesen, segelten wir nun mit achtundzwanzig Seeleuten.

Wir passierten gerade den Großen Belt zwischen den dänischen Inseln Fünen und Seeland, als das Achtelfinalspiel der Fußballweltmeisterschaft zwischen Westdeutschland und den Niederlanden begann. „Gifft dat hüt´n Lütten?", wollte der Chief wissen. Ich sah ihn fragend an. „Na, auf die Beförderung", fügte er ergänzend auf hochdeutsch hinzu. „Alles schon erledigt, Chief!", antwortete ich, „eine Kiste Hafenbräu liegt bereits im Kühlschrank hinterm Tresen und bei Bedarf wird nachgebunkert."
Der Empfang des dänischen Fernsehens war noch sehr gut und wir trafen uns im Offiziers-salon, um das Spiel in Farbe auf der großen Bildröhre des Colortron 4000 in warmer und windgeschützter Atmosphäre zu sehen. Durch die Reduzierung der Besatzung hatten sich die Reihen merklich gelichtet. Es fanden sich nur noch wenige Fußballbegeisterte ein, um das Derby zweier Dauerkontrahenten gemeinsam mitzuerleben.

Obwohl nur acht Kollegen das Spiel sahen, hatten wir die Kiste schnell geschafft, sodass ich in der Halbzeitpause für Nachschub sorgen musste. Zum Glück hatte die Oberstewardess die üblicherweise in der Flotte liebevoll Chef-Mietze genannt wurde, gut gekühltes Bier in der Gemüselast stationiert, von dem sie bereit war, es für mich, beziehungsweise meinen Anlass, zu opfern. In der zweiten Halbzeit fielen dann die Tore – zwei für Westdeutschland und – zum Glück – nur eins für die Niederlande, womit sich die Deutschen für das Viertel-finale qualifizierten und wir einen Grund zum Weiterfeiern besaßen. Gegen Mitternacht ver-abschiedete ich mich aus dem Salon und ging in meine neue Kammer, die sich auf demsel-ben Deck befand.
Stolz auf meinen neuen Wohnbereich, bestehend aus Wohn- und Schlafraum, ließ ich mich in einen der robusten Sessel fallen und sinnierte ein paar Minuten vor mich hin. Die Ereignis-se der letzten Tage liefen noch einmal wie ein Film vor meinem geistigen Auge ab.
Der neue Zeitgeist in der Flotte, wie auch an Bord, ließ sich nicht übersehen. Die Aufbauten, besonders im Hauptdeck, wo früher ein Großteil der Besatzung untergebracht war, erschie-nen in einer gewissen Tristesse. Einige Kammern, aus denen früher lebensfrohe Partygeräu-sche während der abendlichen Stunden kamen, standen jetzt leer und verwaist da.
Was würden die kommenden Reisen an Neuigkeiten bringen? Werde ich meinen Job an Bord der GÖRLITZ behalten können? Und wenn ja, für wie lange noch? Erstmals verspürte ich ein Gefühl, was mir bis dato fremd war, die Angst um den Arbeitsplatz.

Die nächsten Fußballspiele mussten wir dann wieder auf meinem kleinen roten Combi-Vision in kühler Nordseeatmosphäre auf dem Bootsdeck der GÖRLITZ mitverfolgen. Es verblieb ein überschaubarer harter Kern von acht bis maximal zehn Kollegen, die mit Wolldecken und Wattejacken auf ihren Klapphockern verharrten, um die Spiele der deutschen Mannschaft zu sehen.
Die Erfolgsserie riss nicht ab. Im Viertelfinale gewann die DFB-Elf mit 1:0 gegen die Tschechoslowakei. Im Halbfinale wurde England mit 4:3 nach Elfmeterschießen bezwungen und am 8. Juli standen die Deutschen im Finale gegen Argentinien. Es sollte die Revanche für das verlorene Finale von 1986 werden, in dem die Argentinier die Deutschen mit 3:2 ge-schlagen hatten. Der DFB-Elf reichte ein knappes 1:0, welches per Foul-Elfmeter von Andi Brehme fünf Minuten vor Ende der offiziellen Spielzeit erzielt wurde und den Deutschen den dritten WM-Titel bescherte.
Mit der DSR hingegen ging es zukünftig weiter bergab.

Karl-Heinz Flegel

Der Blutsbruder eines Tuareg

Spätsommer 1965. MS JOHN BRINCKMAN geht auslaufend durch den Kiel-Kanal. Bei unserer dortigen Maklerei ZERSSEN interessiert sich ein Passagier für eine Mitreise. Der zahlt in wertvollen Valuta. Im DDR-Finanzministerium höchste Alarmstufe! Ein ganz merkwürdiger Reisewilliger ist spontan mit schwerem Tropengepäck und dem Wunsch an den Makler herangetreten, er möchte per Schiff nach Guayana reisen. Durch das seltsame Outfit des Abenteurers ermutigt, lässt sich der Agent zu der spöttelnden Bemerkung herab, nach Guayana wäre so schnell ein Schiff nicht umzubeordern, aber in Richtung Guinea, da hätte er eins im Ärmel. Uns nämlich, Fruchtschiff JOHN BRINCKMAN.
In der Schleuse Holtenau setzt uns der Makler nun diesen Paradiesvogel ins Nest. Er keucht und schwitzt in seiner Korpulenz, als er mühsam das obere Gangway-Podest erklommen hat. Seinen gewaltigen Koffer ziert ein daran außen angebrachter Tropenhelm mit Gebrauchsspuren. Die Bagage trägt ihm unser Wachmatrose in seine Kemenate.
Herr K., Hans August K. aus Karlsruhe, dortiger Oberkommandierender der Gerichtsschreiber, geruht mit uns ersatzweise nach Guinea zu reisen. Herr K. ist um die 50, alleinstehend und betucht. Da seine Kiesgrube unerwartet dicht an eine neu zu bauende Autobahn herangerückt wurde, ist daraus eine Goldgrube geworden. Daraus macht er keinen Hehl und zeigt jedem, der sich gerne Westgeld anschaut, die zahlreichen Geldbündel, die er am Mann führt. Aus umfangreichen Reiseerfahrungen schöpfend, führt er generell nur Zehn-DM-Scheine mit sich, aber davon ganz viele.
Seinem Äußeren sieht man das nicht an, er hüllt seinen fülligen Körper in Flatterjeans, die von altmodischen Hosenträgern mit den V-förmigen Lederlaschen auf konstanter Höhe gehalten werden. Auch ist er ansonsten ziemlich schlampert und transpiriert genüsslich. Die Chefmieze betritt nur ungern die Kammer dieses Passagiers.
Herr K. hat ein ziemlich kostenintensives Hobby. Dem zu frönen bereiste er schon 120 Prozent der Erdkugel. Auf jenen Prozent der Erdoberfläche kennt er sich in der jeweils heimischen



MS JOHN BRINCKMAN (l) mit MS QUEDLINGBURG in Kuba (1973)

Fauna bis ins Detail aus. Aus diesen Ressourcen schöpft er auf seinen Ausflügen so viel ab, wie nur möglich. Die persönlich oder käuflich aufgebrachten seltenen Exemplare der Tierwelt schenkt er dann seinem Heimatzoo in Karlsruhe. Nicht so ganz selbstlos, ein Messingschild an der Tierbehausung im Zoologischen Garten weist Herrn Hans August K. dann als Gönner und edlen Spender aus. Das stimmt ihn fröhlich und erfüllt ihn mit Stolz.
Für die weitere Vergrößerung der Artenvielfalt seines Zoos hat er sich nun auch auf dieser Reise so großzügig finanziell aufmunitioniert. Das gilt auch für seine Bewaffnung. Extra für die zu erwartende Großwildsafari hat er sich einen neuen Revolver und einen halben Zentner Munni zugelegt. Er lädt ein paar Besatzungsmitglieder zum Einschießen ein.
Wir hängen an die Gösch einen Hempels-Farbdroms und ballern wechselweise los. Nur Fiete, NVA-Panzerkommandant und jetziger Storekeeper, trifft auch aus der Entfernung und löchert das Behältnis. Herr K. trifft nicht, weil er gar nicht schießt. Er hat ganz einfach Angst vor seiner Wumme. Als Fiete sie ihm wiedergibt, fuchtelt er damit so lebensgefährlich herum, dass wir alle mit erhobenen Händen davonrennen.
Aus dem überreichen Fundus seiner Weltumrundungen schöpfend, weiß Herr K. viel zu berichten. Zum Glück speist er an der viersitzigen Kapitänsback und alle Offiziere niederen Ranges in der O-Messe freuen sich, ganz gegen ihre sonstige Gewohnheit, dass sie noch keine drei Ärmelstreifen tragen.
Eine seiner Weltumseglungen führte Herrn K. quer durch die Sahara. Obwohl er vor der Abenteuertour (ich weiß nicht mehr wie viel) englische Pfunde in Tobruk für ein Suchflugzeug hinterlegen musste, erwachte er aus tagelangem Koma im Iglu des obersten Tuareg-Scheichs in der Zentralsahara. Nach seiner Rückkehr aus der Unterwelt musste er zur Behebung der totalen Dehydrierung einen ganzen Eimer Wasser austrinken, d.h. auslöffeln. Die schöne Fatima, die älteste Tochter des Tuareg-Würdenträgers, überwachte konsequent die Therapie. Nur dadurch wurde dem längst Aufgegebenen das Leben wieder geschenkt.
Seither ist Herr K. mit dem Tuareg-Scheich durch eine innige Blutsbruderschaft auf Lebenszeit verbunden. Materiell anerkannt hat er seine Lebensrettung sehr großzügig. Die Kinderlein des Scheichs bekamen auf Wunsch ihres Papis vom Blutsonkel eine Märklin-Eisenbahn überwiesen.
Allen Zuhörern steht vor Ergriffenheit der Mund offen. Nur Funker Felix kommentiert pietätlos: „Da muss Fathme aber mit einem Fahrraddynamo an der Kaffeemühle heftig kurbeln, wenn ihr Bruder Achmed im Wigwam eisenbahnern möchte."
Im warmen Seegebiet der Rossbreiten hat Herr K. die Flatterjeans am Hosenträger abgelascht und gegen Kolonial-Khaki getauscht. Sein abgelegtes Lieblingshemd vertreibt jetzt die Motten und zunehmend die Chefmieze aus der Kammer. An Deck erscheint er fortan mit Tropenhelm und schwitzt unter dem Topf. Dem Wachoffizier auf der Steuerbord-Brückennock will er gerade wieder eine spannende Reisebeschreibung angedeihen lassen, da muss dieser, zu dumm, auf die Backbord-Nock wechseln, um dort das 200 Seemeilen entfernte Feuer von Agadir terrestrisch zu peilen.
Wir bändseln in Conakry unseren weißen Schwan an der Bananenpier und dem leeren Fruchtschuppen fest. Herr K. ist ganz juckig und hofft viele Tiere einzukaufen. Möglichst noch von bisher unentdeckter Art. Ich glaube mal, er geht mit diesem Anliegen seiner bundesdeutschen Botschaft maßlos auf die Ketten. Am dritten Tag wird ein Zwischenergebnis seiner Bemühungen angeliefert. Eine Königspython im Schuhkarton. Vor der Passagierkammer bestaunen wir das Reptil. Der Chief Mate meint, das wäre ja schon eine „Kaiserpython". Nur Funker Felix lästert: „Dieses Frühchen wurde wohl per Kaiserschnitt geboren. Die muss doch noch vom Muttertier gesäugt werden." Der stolze Herr K. meint, dass sein „Schlängle" schon gut auf eigenen Beinen stehen könne. Um das zu beurteilen, beugt er sich waghalsig

aus der zweiten Reihe der Betrachter etwas näher zu dem Pappkarton. Meint dann aber, dass das „Schlängle" wegen der Klimaanlage bei nur 24°C keinesfalls in seiner Kammer einquartiert werden könne. Zimmermann Wolfermann beherbergt sie im Judentempel achtern in seiner warmen Werkstatt. Dort soll sie verbleiben, bis die weiteren zu erwartenden Tieranlieferungen zu K.s Sammeltransport zusammengestellt werden. Das „Schlängle" bleibt Single. Als es für den postalischen Versand eingepackt werden soll, ist es ausgebüchst. Der Timming findet es nach langem Suchen unter Hobelspänen versteckt.
Herr K. gibt von außerhalb wertvolle Hinweise zum Aufgreifen des Ausreißers. Die Decksgang verpackt die „Kaiserpython". Ganz kuschelig in feuchter Holzwolle und Luftlöchern im Schächtelchen. Eine Zigarrenkiste hätte noch genügend Auslauf geboten. Herr K. versendet die Ausbeute seiner Guinea-Reise an seinen Heimattierpark nach Karlsruhe. „Wenn die nicht schon hier auf dem Postamt zum Brunch verzehrt wird, kommt die nach sechs Wochen in Karlsruhe an wie ein überfahrener Regenwurm nach drei heißen Sommertagen." Aber wir wollen unserem glückseligen Passagier nicht die Freude verderben.
Abends kommt ein Herr Reimann den Kapitän besuchen. Das macht er öfter. Herr Reimann fährt einen mondänen Geländewagen. Der Wachoffizier und ich stehen an Deck. Herr Reimann trägt am ausgestreckten Arm einen Waran die Gangway hoch. Der ist ca. 80 cm lang, aber nicht mehr lebendig: „Den hab ich auf dem Herweg überfahren. Der ist aber noch gut beisammen. Habt ihr dafür Verwendung?" „Und wie", meint der Second, „wir haben hier einen Tierfetischisten als Passagier. Den macht so was glücklich." Er deponiert das Reptil auf der Fußmatte vor der Kammer unseres Großwildjägers. Der ist noch an Land in Sachen Viehzeugbeschaffung.
Um Mitternacht tobt im Deck unter mir ein riesiger Tumult. Herr K. schreit, keift und kreischt. Kapitän Düerkop, der Chief Mate und ich eilen zum Katastropheneinsatz. Der Alte weiß von nischt. Ich beschwichtige unseren Tiersachverständigen, dass dieses Monster auf der Fußmatte ein harmloser Waran und noch dazu mausetot sei. Unser Passagier kann unmöglich seine Kammer betreten, weil, so erläutert er in seinem Schluchten-Baden-Würthem-Schwäbisch: „Woischt, da Waran, der hat a Gift, das erscht nach seim Tod ....." Ich schnappe die Echse am Schwanz, der mittlerweile beneidenswert steif ist und stelle sie seeseitig hochkant neben das Schiff. Die Hammerhaie freuen sich. Auf Wunsch muss ich auch noch die Fußmatte auswechseln. Der Chief Mate schiebt die seinige vor K.'s Kemenate. Ich äußere die Bedenken, dass mir jetzt wegen der toxischen Kontamination eventuell die rechte Hand abfällt, meine Tasthand (!), und füge hinzu: „Es wäre wohl besser, über die Post an Land nach Karlsruhe zu depeschieren, damit die dort schon mal den Tieflader klarmachen."
Der Alte faltet mich zusammen: „Funker Felix, du hörst augenblicklich damit auf, Herrn K. zu verarschen, der ist zahlender Passagier!" Ich hätte ja jetzt losheulen können: „Das mit dem Waran auf der Fußmatte war ich gar nicht." Aber so tierisch ernst war dieser Befehl nun auch nicht gemeint, da lohnt sich Petzen nicht.
Mit ein paar angeladenen Tonnen Bananen versegeln wir nach Benti. Ließe ich hier in dem Susu-Dörfchen meine Geschäftsbeziehungen aufleben, könnte ich locker für drei Flaschen WBS, (also für ca. zehn Ostmark) eine drei oder vier Meter lange Python beschaffen. Zwei Tage würde das aber auch dauern, der Urwald um Benti herum ist leergefressen. Python schmeckt recht ordentlich. Chief Mate Erbstößer und ich können das beeiden!
Zögerlich geht auch Herr K. an Land. Mit Tropenhelm, weit geschnittenem Khaki und massiven Docker-Schuhen. Sehr lange dauert es nicht, da ist er wieder zurück, behauptet aber, sich fast bis Capetown durchgeschlagen zu haben. Auf dem Rückweg kam ihm dann beim Bananenschuppen, 30 Meter vor dem Schiff, ein gefährliches Schlangentier bedenklich nahe. Mitten in dem Trubel, zwischen nackten Kindern und ratternden Handkarren!? Auf

46 Reisen in dieses Fahrtgebiet kreuzten drei Mambas meinen Weg. Herr K. brauchte dafür nur eine Stunde.
Im Kiel-Kanal holt ihn der Makler wieder ab. „Also, das war jetzt meine achte Weltreise, aber das kann ich Ihnen sagen .....", schallt es bis zur Brückennock zu uns herauf, als er unten an der Pier während seines Abtransports Herrn Zerssen die Taschen randvoll haut.

Hartwig Kolouschek

Wilde Zeiten

Alle Bemühungen meiner Mutter, mich von der Seefahrt abzuhalten, waren vergebens. Die Einen meinten, ich sei gewisslich etwas zu dünn für dieses Leben, andere Leute redeten unentwegt davon, dass Wasser keine Balken hätte und mein Ansinnen recht gefährlich sei. Vor allem sollten Seeleute ja über alle Maßen saufen, sich prügeln und dann noch die schlechten Mädchen allerorten. Da hole man sich gewiss was weg.
Als ich die 7. Klasse erreichte, wurde mir die Zeit zu Hause fast unerträglich. Ausreißen, doch wohin und mit welchem Erfolg? Alle Angehörigen drängten mich schließlich dazu, eine Lehre als Maschinenschlosser zu ergreifen, wohl mehr von der Hoffnung getrieben, ich käme zur Besinnung. Kaum war diese Zeit vorbei, begannen drei Jahre Wehrdienst, wiederum drei verlorene Jahre. Doch ich war meinem eigentlichen Ziel schon etwas näher gerückt. Meine Dienstzeit verbrachte ich bei der Volksmarine, davon die längste Zeit an Bord. Zuerst brüllten mich die Vorgesetzten im Ausbildungslager ohne Grund an, später dann auch manchmal an Bord. Anfangs diente ich bei den Minenleg- und Räumschiffen. Die Gang war großartig, zu großartig, denn eines Tages kam der Abteilungschef und führte wegen unserer Disziplin ein fürchterliches Drama auf. Weil keiner Lust aus der Truppe hatte, sich disziplinarisch zu verbessern, wurden wir voneinander getrennt. Ich schob eine Weile Wache an Land, womit den Offizieren auch nicht besonders gedient war. Wieder wurden wir aufgelöst und zerstreut. Zusammen mit einigen prima Leuten kam ich nach Wolgast. Wir sollten eine Landungsbootsabteilung bilden. Boote waren noch keine da, dafür aber vierzehn Mann voller böser Hintergedanken. Unser Chef war ein makelloser Offizier und hatte schon in der alten U-Boot-Waffe als Steuermann gedient. Er kannte sich aus und machte keinen Lärm um Dinge, die da mal vorkamen. Er rauchte ungeheuerlich viel, woran er später starb. Das war für uns ein großer Verlust, denn der neue Mann war uns nicht geheuer und brüllte wieder.
Mit der Zeit bekamen wir alle einen oder zwei Verweise, später aber auch einen Dienstgrad mehr. Wohl nur deshalb, um den Neuen etwas sagen zu können. Trotz aller Anstrengungen unserer Offiziere blieben wir ein ungezogenes, aber zuverlässiges Häuflein Mariner.
Eine Woche vor meiner Entlassung wurde ich noch zu sieben Tagen Arrest verurteilt. Das Schreckliche daran, dass die Strafe am Entlassungstag angetreten werden sollte. Sicherlich bin ich nicht der Bravste in dieser letzten Zeit bei der Fahne gewesen, aber die Hälfte der Untaten war erfunden. Ein Schreiben an Admiral Ehm schüchterte meine Vorgesetzten derart ein, dass auch ich mit meinen Freunden in Freiheit einen Ordentlichen trinken konnte. Das war im Oktober 1963.
Mitte des Folgemonats gehörte ich endlich den wirklichen Seeleuten an, wenigstens dem Namen nach, denn ganze vier Wochen musste ich einen Feuerwehrlehrgang besuchen. Danach arbeitete ich zeitweise auf der LEUNA I in Wismar als Urlaubsvertretung. Als das Schiff auslaufen sollte, zog ich ins Hotel. Gegen drei Uhr morgens wurde ich hastig aus der Koje geworfen, ich solle mich schnellstens auf der LEUNA I mit Sack und Pack einfinden,



LEUNA (I) passiert den Kielkanal (07/1974)

man warte nur noch auf mich. Plötzlich war ein Mann krank geworden und so stöberten einige Leute nach mir durch die Hotels von Wismar. Mir war das gar nicht recht, denn mit der Tankerfahrt hatte ich überhaupt nichts im Sinn. Doch ich wurde entdeckt und konnte nicht entwischen. Kaum befand ich mich an Bord, ging die Reise los. Wir fuhren nach Tuapse ins Schwarze Meer, um Erdöl zu holen. Mir ist diese Reise unvergesslich, weil ich zum ersten Mal durch fremde Gewässer dampfte. Englischer Kanal, eine recht friedliche Biskaya, Atlantik, Gibraltar, Mittelmeer, Dardanellen, im Bosporus zu beiden Seiten Istanbul, vor uns zwei explodierte und ausgebrannte Tanker.

Mein Landgang in Tuapse brachte einige Schwierigkeiten mit sich. Weil ich den anderen Besatzungsmitgliedern im Seemannsclub nicht auf der Tasche liegen wollte, verkaufte ich in einer stillen Ecke meinen Pullover und bekam dafür ganze 20 Rubel. Wie floss da der Sekt und wie schmeckte der Kaviar! Beim Bezahlen der Zeche stellte sich heraus, dass meine 20 Rubel Falschgeld waren. Alles lachte und hielt sich den Bauch. Plötzlich war auch meine Zeche beglichen und keiner meiner Kameraden verlor mehr ein Wort darüber.

Am folgenden Tag gab es Ärger wegen einer Ziege an Bord, die für gewöhnlich nicht dorthin gehörte. Zwei Maschinisten hatten das dürre Stück einem Bauern abgekauft und an Bord gebracht. Alles wäre gut verlaufen, hätte der russische Posten die Sache nicht weitergemeldet. Da das Geld für die Ziege auch nicht auf reguläre Weise beschafft worden war, musste das Tier ganz kurzfristig geschlachtet werden, bevor die offizielle Untersuchung begann. Man fand keine Ziege mehr und auch keinen Täter, meldete aber die Missetat an die Rostocker Polizei.

Unsere Rückreise verlief ruhig bis hin zur Biskaya. Heftiger Wind und starke See machten uns dort zu schaffen. Die Benutzung der Toiletten konnte gefährlich werden. Die defekten Rückschlagklappen der Rohre nach außenbords ließen bei besonders hoher See das Wasser ungehindert heraufsteigen, oft mit großem Druck.

In einiger Entfernung neben uns dampfte die BÖHLEN. Sie kam aus Batumi. Aus ihrem Schornstein schlugen zwei Meter hohe Flammen. Auch bei uns flogen dicke glühende Rußflocken aus dem Schornstein. Wie schnell hätte der ganze Dampfer in Brand geraten können. Bei unserem Nachbarn dauerte das Feuerwerk nicht lange, sie löschten es mit Dampf.

Am 12. Januar 1964 machten wir in Rostock fest. Dort musste ich sofort auf die BITTERFELD umsteigen. Dort hatte ein betrunkener Maschinist mit Feuer an Deck gespielt und wurde vom

Kapitän sofort an Land gesetzt. Ich kam gerade zur rechten Zeit. Wieder ein Tanker – ich fluchte in mich hinein. Für mich stand fest – nur eine Reise, egal was da kommt. Das ganze Treiben auf dem Dampfer schien mir recht außergewöhnlich zu sein. Kapitän und Chief waren von sich eingenommen und das färbte nach unten hin ab. Die Reise ging nach Odessa und Batumi. In beiden Häfen kein Landgang. In Odessa platzte der dicke Schlauch auf der Pier und Erdöl umspülte das Schiff. In Batumi betrachteten wir von Bord aus die schönen Berge ringsum. Keine der späteren Fahrten ist übler gewesen als diese.
Kurz vor Rostock geriet ich mit Kapitän und Chief in Fehde. Während mich der Alte nicht mehr haben wollte, bestand der Chief darauf, mich umerziehen zu wollen. Er durfte. Doch dazu gehören immer zwei und so beschloss ich meine Flucht bei Nacht und Nebel. Auf der Reederei war man arg schockiert, doch ich blieb hart und konnte abmustern.
Nach einem Kurzeinsatz auf der SPREE und einem Werfteinsatz auf der MAGDEBURG rief mich die Arbeitskräftelenkung an mit der Bitte, auf die J.G.FICHTE aufzusteigen. Gern tat ich das nicht, doch hatte ich etwas gutzumachen. Auch Geld klimperte kaum noch in der Tasche. Also stieg ich auf die FICHTE auf. Die hatte als Lehr- und Ausbildungsschiff viele Leute an Bord, dazu ein Schwimmbad und eine nette Gaststätte mit Fassbier. Ein Musiksalon und diverse andere Möglichkeiten der Freizeitgestaltung waren vorhanden. Ich gehörte zur Stammbesatzung und hatte mit dem ganzen Lehrlingskram nichts zu tun. Eigentlich war es ein ordentliches Fahren. In der Maschine gab es höllisch viel Arbeit mit unseren Hilfsdieseln, aber sonst ging alles seinen Gang. Zwei Kubareisen machte ich mit, dann hatte ich davon die Nase voll. Meinem Antrag auf Abmusterung wurde an Bord nicht stattgegeben, ich war ja gut eingearbeitet.



SUNRICE ex MS VITTE (1980)

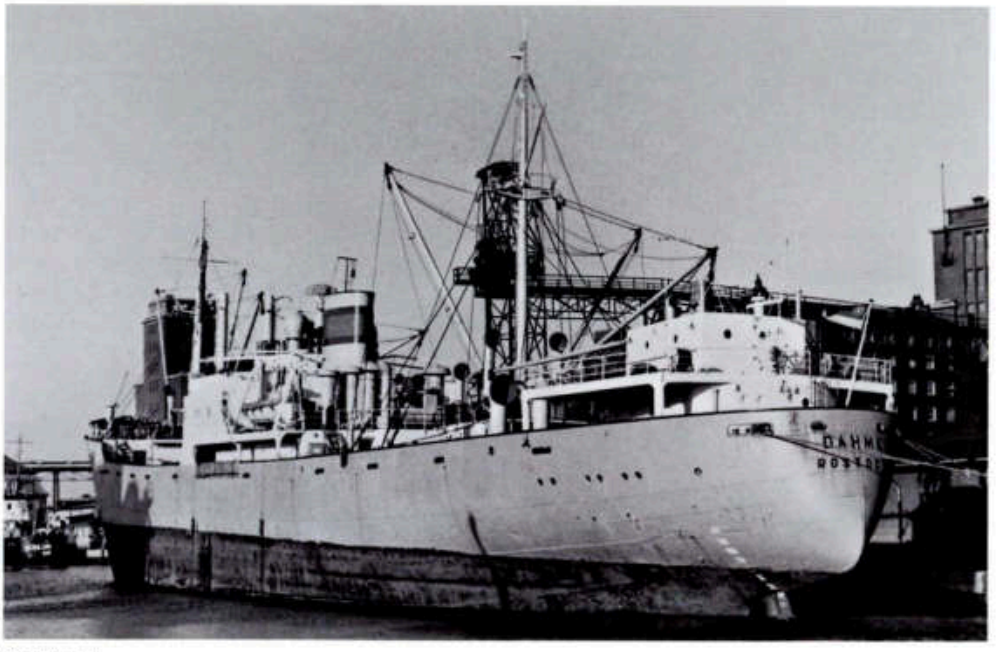
In Rostock ging ich also wieder zur Reederei und hatte Erfolg, aber nur weil ich mich verpflichtete, umgehend nach Wismar zu fahren und dort auf das Kümo VITTE aufzusteigen. Mein Ersatzmann auf der FICHTE war Uhrmacher von Beruf. Was der in der Maschine sollte, gab mir Rätsel auf, aber schließlich konnte es mir egal sein. Am gleichen Tag musterte ich ab, fuhr mit dem Zug nach Wismar und musterte auf der VITTE an. Mein neuer Chef war ein außerordentlich loser Bube. Die erste Zeit kam ich überhaupt nicht klar mit der gesamten Betriebsführung. Im Hafen ruhte grundsätzlich die Arbeit für die Maschinisten. Nachts versah der Wachmatrose den Dienst im Maschinenraum ganz nebenbei. Wecken war im Hafen wie

gewöhnlich um halb acht, dann Frühstück bis gegen acht Uhr. Um neun trat man schon wieder zusammen, um Coffeetime zu halten. Es schloss sich ein Decksrundgang und das Mittagessen an. Für gewöhnlich befand sich während der Liegezeit in Wismar der Koch nicht an Bord. So kochte eben ein Matrose oder sonst wer. Dann kam die Mittagsruhe und wieder Coffeetime. Anschließend wurde die Abmachung für den Abend getroffen. Oftmals saßen wir auch schon am Tage in einer kleinen Kneipe. Unter dem Tisch lauerte dann unser Köter auf Bockwurstreste. Unser Hund hieß „Ratte" und war ein mittelgroßer, sehr missratener Schäferhund. Am seinem Halse baumelte ein übergroßes schweres Messingschild mit Name und Adresse.

Schließlich gewöhnte ich mich so an diese Lebensführung, dass ich mir kaum noch etwas anderes vorstellen konnte. Auf Befehl hatte ich mir meine Großschiffmanieren abgewöhnt und gehörte nun ganz und gar der Truppe an. Alles lief ganz prachtvoll, nur der Seegang in der Nordsee machte mir auf den Reisen nach London und Hull arg zu schaffen. Der kleine 800-Tonnen-Kahn schaukelte in der schweren See, dass mir das Essen im Halse stecken blieb. Ein Gefühl, was ich vorher gar nicht kannte.

Schön waren immer die Reisen durch den Nord-Ostsee-Kanal. Als Wachmann war man bei solchen Kanalpassagen immer gut versorgt. Einige Flaschen Bier und die neuesten Zeitungen konnte man in Ruhe studieren. Vor dem Fernseher saßen dann alle Leute, die eigentlich anderes zu tun gehabt hätten. Dienstlich stören galt nicht. Dieses lockere Leben währte nur wenig über einen Monat. Nach einem kurzen Urlaub kam am 22. Oktober 1964 von der Reederei der Befehl, ich solle mich auf dem Flughafen Barth einfinden. Ein Schiff sollte aus Jugoslawien geholt werden. Das Schiff, der DSR zum Schrottpreis überlassen, sollte nach Kopenhagen in die Werft gebracht werden. Ich ahnte nicht, dass die folgenden Monate zu den schönsten meiner Seefahrtszeit gehören würden.

Wir versammelten uns auf dem Flugplatz, darunter Kapitän Michaelis, 26 Jahre alt, ein Mann von Format. Beeindruckend seine Kenntnisse in englischer und spanischer Sprache und sein allgemeiner Umgang mit der Mannschaft. Wir waren mit fünfzehn Leuten eigentlich unterbesetzt, aber das störte uns nicht.



MS DAHME

Wir flogen mit einer klapprigen alten Kriegsmaschine über Prag nach Zagreb, von dort ging es mit dem Express weiter nach Split an der Adria. Mitgenommen hatten wir nur das Nötigste an Kleidung, eine Werkzeugkiste und einige Seekarten. Unser Schiff bot einen traurigen Anblick. Es handelte sich um einen alten Dänen, ex GERD TORM, 1948 in Dienst gestellt, die spätere DAHME, 4926 tdw, gebaut von Burmeister & Wain in Kopenhagen. Am 25. November 1968 bei der DSR außer Dienst gestellt.

Einsam, verlassen und vergammelt lag das Schiff da. Die Kammern sahen wüst aus, hier und da fanden wir aufgestellte Rattenfallen. Während die Nautiker sich an Deck umsahen, musterten wir die Maschine. Aber wie sah es hier aus! Unsere Versuche, etwas in Gang zu bringen schlugen fehl. Kein Hilfsdiesel funktionierte und kein Kompressor. Durch die Nietverbindungen der Außenhaut lief das Wasser herein. Binnen einer Woche aber schafften wir es, dass sich der Dampfer von der Stelle rühren konnte. Die größten Schwierigkeiten machte uns dabei die dänische Beschilderung an den Ventilen, sofern sie noch vorhanden war.
Die Abende verbrachten wir an Land in oft fröhlicher Gesellschaft. Wein und Schaschlik waren sehr preiswert und die Leute dort recht freundlich. Einmal jedoch waren sie sehr ungehalten und verärgert über uns. Einige Leute von uns stiegen auf die Dächer der niedrigen Häuser und spektakelten dort herum. Schnell waren sie von der hiesigen Gendarmerie eingefangen und im Ortsgefängnis untergebracht worden. Zu einem wahren Schauspiel entwickelte sich die Gerichtsverhandlung am Tag darauf. Ein jeder Tunichtgut sollte seine Schuld gestehen und anschließend pro Nase 200 Dinar Gerichtskosten bezahlen. Weil das Geld niemand besaß, musste der Kapitän in die Schiffskasse fassen. Ein Nachspiel an Bord gab es nicht – Betriebsunfall.
Unsere Reise ging damals nach Griechenland und in die Türkei und weiter nach Portugal. (Split – Trogir – Patras – Kalamata – Izmir – Eleusis – Porto – London – Antwerpen – Rotterdam – Hamburg – Kopenhagen)
Wir luden Rosinen, Zitronen, Baumwolle und Kork. An Deck standen schwere Fässer mit Kolophonium. Unsere Decksgang kam tagelang nicht aus ihren Klamotten und schlief nur stundenweise. In der Biskaya erwischte uns eine beachtliche Brise. Der Dampfer lag fürchterlich schief im Wasser und die Fässer an Deck mussten bei Nacht wieder eingefangen und neu gelascht werden. Eine Hundearbeit im November. Endstation war die Werft in Kopenhagen. Trotz der Winterzeit herrschte sehr schönes Wetter, doch leider hatte um diese Jahreszeit der Vergnügungspark Tivoli geschlossen.

Nie fiel mir eine Abmusterung so schwer wie von diesem Schiff. Doch leider musste es sein, weil für mich in Kürze das Vorbereitungsstudium für die Ingenieurschule in Warnemünde beginnen sollte. Hierzu hatten mich meine Vorgesetzten regelrecht getrieben. Somit wurde ich in Kopenhagen förmlich von Bord gejagt und mit Sack und Pack in einem Taxi verstaut.
Der Lehrgang dauerte von Februar bis April 1965. Schlimm stand es um die Disziplin unserer Truppe. Vielleicht waren auch die Ordnungshüter am Ort nichts gewöhnt. Plau am See in Mecklenburg hatte gewiss etwas Spaß nötig. Als Unterkunft diente uns das Strandhotel, dessen Inhaber dummerweise allabendlich die Türen abschloss. Was blieb uns nach dem Landgang weiter übrig, als über die Fenster in den ersten Stock zu kommen. Viel Aufregung und „letztmalige" Aussprachen rollten auf uns zu, wobei der Wirt der Reederei immer wieder aufs Neue versicherte, nie wieder Seeleuten Unterschlupf zu gewähren. Erst viel später stellte sich der eigentliche Grund seiner Aufregung heraus. Seine Frau trieb es ganz schlimm mit einem aus unseren Reihen. Mitte April endete diese nette Zeit. Bis zum eigentlichen Beginn des Studiums verblieb noch etwas Zeit. Ich suchte mir ein neues Schiff.

Das Wort zum Schluss

Liebe Freunde der BORDGESCHICHTEN, wir biegen auf die Zielgerade ein! Ihr haltet den vorletzten Band unserer Reihe in den Händen. Mit Band 25 wird dieser Rückblick auf länger als das halbe Jahrhundert Seefahrergeschichte und -geschichten abgeschlossen. Diese Entscheidung wurde von einigen mitwirkenden Umständen befördert. Manche treue Leser gehen uns aus biologischen Gründen von der Fahne, andere kündigten ihr Abo in der Annahme, es wäre bereits alles gesagt. Dem ist noch immer nicht so. Doch bilden eingereichte lesenswerte Texte mit Alleinstellungsmerkmal und Detailfülle inzwischen die Ausnahme. Aber auch die äußeren Umstände sind andere geworden als die im Jahre 2001, als unser erster Band erschien. Inzwischen geht es im Lande drunter und drüber. Mancher sagt auch „vielfältig und bunt" dazu. Und es ist schwerer geworden, Erlebnisse aus dem Seefahreralltag zu schildern, ohne ins Fettnäpfchen zu treten. Wer etwa berichtet, was ihn bewegte, als er in Westafrika eine Leiche im trüben Hafenwasser dümpeln sah, ist ein Rassist. Wer sich empört, wie er im Suezkanal mit einer Kamelledertasche über den Tisch gezogen wurde, Herr Gott noch mal, hat den Islam gefressen. Wer behauptet, die letzte Reise über den Atlantik wäre weniger stürmisch gewesen als die vorhergehende, ist ein Klimaleugner. Wer sich gerne der netten Mädchen vom Interclub in Leningrad erinnert, ist ein Russenknecht. Fandest du die Selbstschutz-ABC-Manöver an Bord saublöd, mangelt es dir an Kriegstüchtigkeit. Wer sich in Bombay in der Falkland Road Erleichterung verschaffte, ähnelt einem sakrischen Hurenbock. Empfandest du die stets steigenden Fahrpreise im Hamburger Verkehrsverbund mit deinem Geldbeutel nicht kompatibel, bist du ein verfluchter Kommunist. Wer jemals an einer Äquatortaufe als ein Trabant Neptuns teilnahm, ist ein Sadist und Frauenschänder. Wer sich zur Transitausgabe die wöchentlich genehmigte Flasche Weinblattsiegel abholte, ist ein Säufer vor dem Herrn. Kehrtest du nach all dem Elend auf der Welt mit Stolz auf dein Land in den Heimathafen zurück, bist du ein nationaler Sozialist. Wer die neue Bäckerin für sich allein beanspruchte, handelte gegen das Gemeinwohl. Wer einst bei schwerem Wetter über die Reling reiherte – ein Umweltverschmutzer ganz übler Sorte. Hast du dich zum Lumpenball aus der Putzlappenkiste der Maschine bedient, eignetest du dir die Kultur der Slumbewohner von Calcutta an. Erzählst du schmunzelnd eine Schnurre Seemannsgarn bist du schlicht ein Lügenbold. Verurteilst du noch immer die Angriffe auf die FRIEDEN und die HALBERSTADT in Haiphong, bist du ein gottverdammter Pazifist. Hast du dir zum Grillabend auf dem Achterdeck den Bauch vollgeschlagen, bist du ein elender Fleischfresser und Klimasünder. Einst bei der DSR zur See gefahren, wirst du heute als Selbstkasteiender und „alter weißer Mann" geschmäht.

Wie konnte es dazu kommen? Das gesellschaftliche Klima wird inzwischen durch die moralisierende Verbieteritis gewisser Eliten und des gemeinen Pöbel im Netz geprägt. Der saarländische Kabarettist Gerd Dudenhöfer, besser bekannt als sein alter ego Heinz Becker, bemerkt dazu: „Die Leute sind nicht mehr locker. Sie sind verunsichert. Sie fragen sich bei jedem Satz: Dürfen wir darüber überhaupt noch lachen? Die Leute sind in sich gefangen." Dabei sei man doch im Kabarett. „Wir machen Satire. Dass die Leute das nicht dankend entgegennehmen und sagen: Wenigstens da darf man darüber noch lachen." Aber sie schauten zum Nachbarn, ob der denn lache, weil sie denken: „Jetzt macht mich jeder verantwortlich, wenn ich lache", sagte er. (LVZ, 9. Oktober 2024) Seltsamerweise werden die Pointen im Kabarett heute von der Wirklichkeit übertroffen.

Auch als geborener Deutscher und durch Gottes Gnade zum Ossi geschlagen musst du Schmähungen erdulden. Die Maniok mampfenden Neubürger nennen dich „Kartoffel", aber als seefahrender Weltbürger kannst du dank der BORDGESCHICHTEN alle Vorurteile und Verdächtigungen den Ostdeutschen gegenüber entkräften. Vorgefassten Meinungen

entgegen ist der Lebensstil des Seemannes, wie beschrieben, geradezu eine Ausgeburt an Vielfalt und Toleranz. Er scheute nie davor zurück, zwischen Stettin, Santos und Yokohama zarte Bande zu knüpfen. Wenn vom Gemeinschaftsgefühl zwischen Ost und West auch nach Jahrzehnten keine Rede sein kann, belegen die BORDGESCHICHTEN das Gegenteil. Die Texte der Seeleute aus Hamburg oder Bremen in den Bänden bestätigen, uns Brüder im Geiste trennte nichts im Stil der Ausübung von Beruf und Landgang, später nur die zwanghafte sogenannte Verpflichtungserklärung. Der Autor Dirk Oschmann stellt fest: „Der Westen spaltet die Gesellschaft – nicht der Osten. Denn seit 1990 gilt: Für die Ostdeutschen ist es eine Demokratie zum Zugucken, nicht zum Mitmachen." Der Schriftsteller Alexander Osang: „Caren Miosga kann nicht mal das Wort Matroschka aussprechen, fragt aber Sahra Wagenknecht, ob sie demnächst russische Holzpuppen mit ihrem Gesicht als BSW-Merchandise vertreiben will." Und weil der Osten so wählt wie er wählt, wird von welchen an den Futtertrögen der Macht Sitzenden spalterisch behauptet, Deutschland schlittere in eine dritte Diktatur. Wer 40 Jahre im AuB-Ländle den staatlichen Dirigismus als Lenkung und Leitung des Individuums empfand, der braucht nicht schon wieder Belehrungen von Ideologen, was er zu tun und zu lassen hat, was richtig oder falsch sei, was gut und böse ist. Am wenigsten der DSR-Seemann. Der nimmt die 4000 Seiten BORDGESCHICHTEN zur Hand und zieht daraus die Schlüsse für seinen Weg.
Nicht jeder muss seinen Mantel in den Wind hängen, wenn der sich dreht. Und so werden wir auch in der letzten Ausgabe der BORDGESCHICHTEN unserer Schreibweise treu bleiben und müssen nicht extra beteuern, dass darinnen das generische Maskulinum lediglich verwendet wird, um der besseren Lesbarkeit willen. Wenn wir vom Leser sprechen (neudeutsch: Buchstabenlesenden im Unterschied zum Kartoffellesenden), dann ist auch die Stewardess mit im Bunde, die, soviel wie man damals wusste, noch hundert Pro eine echte Vagina besaß, zur Freude manches Bordkameraden. Ahoi!

Die Redaktion

BORDGESCHICHTEN®
DSR Seeleute e.V.

Abbildungsnachweis

Umschlaglayout: Lothar Vogel

Titelbild: Solidaritätsfracht für Vietnam im Rostocker Überseehafen - Foto: Jürgen Sindermann
Rücktitel: Vietnamesische Impressionen 2024 - Fotos: Joachim Pogorzalek
Hintergrundgrafik: Lageplan Überseehafen Rostock, Sammlung: Friedrich Seibicke

Zum Inhalt:
Fotos: Joachim Pogorzalek: Seite 2, 38 (u.), 39 (3), 40 (2), 41 (3), 42 (5), Friedrich Seibicke:5, 6 (o.), 6 (m.), 7 (o.), 8, 9, 10 (3), 72, 75, 124 (2), 127 (2/m., u.), 129 (2), 130 (2), Kurt-Werner Langer: 6 (2.v.o.), 7 (2/u.), 56 (o.), Heike Metz: 6 (u.), René Hennig: 25, Wolfgang Steusloff: 29 (3), Wolfgang Kramer: 36, 45, 51, 53, 56 (u.), 60, 65, 81, 102 (u.), 113, 114, 138 (2), 139 (o.), 141, 147, 151, 155, Stephan Bohnsack: 37, 38 (o.), Bob Scott: 57, J. Friese: 70, Gerhard Fiebiger: 97, 121, Harald Mertin: 98 (2), 99 (2), 100, Jürgen Rokosch: 131, 132, 133, 135 (2), Hildegart Levermann-Westerholz: 136 (o.)

Sammlungen: Friedrich Seibicke: Seite 4, 13, 14 (2), 17 (2), 18, 19 (o.), 22, 23, 26 (u.), 28 (6), 30, 52, 54 (2), 77, 103, 104, 105 (2), 106, 109, 127 (o.), 128, 140 (u.), 142 (2), 143, Kurt-Werner Langer: 15 (2), 16 (2), 20, 27 (u.), 61 (3), 62, DSR-Archiv: 19 (u.), 39 (o.), 79, 82, René Hennig: 26 (2/o., m.), 27 (2/o. m.), Wolfgang Kramer: 57, 70, 136 (u.), 137 (o.), 139 (u.), 156, 157, Ulrich Günther: 67, Werner Molle: 83, 84, 85 (2), 87, Hans Götze: 88 (m.), Ulrich Decker: 101 (2), 102 (o.), Walter Jangel: 116 (3), 117 (3), 120, Foto Schäfer Warnemünde: 137 (u.), Stefan Thiem: 140 (o.)

Grafiken/Karikaturen: Wolfgang Steusloff: Seite 35, Hans Götze: 88 (2/o., u.), 89 (2), 90 (2), 91 (2), 92 (2), 93 (2), 94 (2)

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

Nicht ohne Grund ist der Titel dieses Bandes schwarz-weiß, der auf seinen Inhalt hinweist – DSR-Schiffe in Vietnam im und nach dem Kriege sowie die oft triste internationale Lage in Vergangenheit und Gegenwart. In diesen düsteren Gedankengehalt reihen sich ein blutige Unfälle und schwere Havarien, Verluste an Menschenleben. Hinzu gesellt sich weniger Bedrückendes über seefahrende Eisenbahner und vergammelte Kartoffeln. Über Schiffsreparaturen in China wird ausführlich berichtet. Die wilden Zeiten in den 60ern könnten ungläubiges Erstaunen auslösen Der Künstlerbeitrag zeigt malerische Ansichten von Fischland und Darß. Außerdem: „Der Schiffskoch empfiehlt". Ein schmackhaftes Menü an ernsten und heiteren Erlebnissen aus der Welt der (un)christlichen Seefahrt, das jeden Kenner der Szene mit der Zunge schnalzen lässt.



DSR-Seeleute e.V.
Herausgeber der Buchreihe
BORDGESCHICHTEN