

Hans-Hermann Diestel

Seeleute berichten

Von Bomben, Fidel und Fischen

HINSTORFF





Hans-Hermann Diestel

Seeleute berichten

Von Bomben, Fidel
und Fischen



HINSTORFF

Bildnachweis

Cover: Das Semicontainerschiff DRESDEN bei Verladearbeiten in einem indischen Hafen. Archiv Gerd Peters, Rostock

Seite 2: Wolfgang Henk (links) mit Besatzungsmitgliedern der HALLE (Dreyer, Familie Stange, Hartmann, Reiner Lachs)

Die Bilder im Innenteil wurden vom Herausgeber, von den Autoren, von der Schiffsbuchhandlung Fuchs in Hamburg und von Wolfgang Kramer zur Verfügung gestellt.

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten. Reproduktionen, Speicherungen in Datenverarbeitungsanlagen, Wiedergabe auf fotomechanischen, elektronischen oder ähnlichen Wegen, Vortrag und Funk – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Verlages.

© Hinstorff Verlag GmbH, Rostock 2014
Lagerstraße 7 | 18055 Rostock
Postfach 10 10 11 | 18001 Rostock
www.hinstorff.de

1. Auflage 2014

Herstellung: Hinstorff Verlag GmbH
Lektorat: Dr. Florian Ostrop
Druck und Bindung: CPI books GmbH
Printed in Germany

ISBN 978-3-356-01822-6



Inhalt

Vorwort	11
<i>Kapitän Hans-Hermann Diestel</i>	

Aller Anfang ist schwer

Wie ich Seemann wurde	15
<i>Georg Grimmer</i>	
Matrosenlehrling auf der THEODOR KÖRNER	16
<i>Dietbard Meding</i>	
Moses anstatt Fotolaborant	26
<i>Helmut Jänecke</i>	
Von der Oder an die Warnow	30
<i>Wolfgang Henk</i>	
Von der Wismut zur Seefahrt	33
<i>Roland Morgenstern</i>	
Über die Gesellschaft für Sport und Technik zur See	36
<i>Reinbard Kluge</i>	
Von der Landratte zum Seemann	38
<i>Reinbard Lachs</i>	
Aus Leitmeritz an die Ostsee	41
<i>Peter Heine</i>	
Flucht und Rückkehr	43
<i>Paul Klebba</i>	

Seeluft statt Chemiedreck	45
<i>Ingeborg Klebba</i>	
Von der Sekretärin zur Stewardess	46
<i>Silvia Söffing</i>	
Vom Vater geerbt	50
<i>Dmitrij Romanycev</i>	

Aufgaben an Bord

Schiffsarzt gesunder Seeleute	53
<i>Georg Grimmer</i>	
Die Arbeit mit dem Menschen	63
<i>Wolfgang Henk</i>	
Als Supercargo im Einsatz	69
<i>Reinhard Kluge</i>	
25° Steuerbord – Strandung vermieden	77
<i>Reinhard Kluge</i>	
Auf der Brücke als Wachoffizier	80
<i>Dmitrij Romanycev</i>	
Finger in der Steckdose	84
<i>Reinhard Lachs</i>	
Nach der Reise ist vor der Reise	89
<i>Peter Heine</i>	
Vom Fleischer zum Steward	94
<i>Paul Klebba</i>	
Bericht einer „Kabinenmiese“	101
<i>Ingeborg Klebba</i>	
Unterwegs als Kulturassistentin	105
<i>Silvia Söffing</i>	

Vom Bauschlosser zum Hochseefischer 109
Konrad Diestel

An Deck und in der Kombüse 119
Fred Sabban

Vom Leben auf See

Hammel, Krabben und Haie 126
Gerhard Grimmer

Die Köchinnen der DOCKENHUDEN 129
Helmut Jänecke

Zwischenspiel in der Feederschiffahrt 132
Reinhard Kluge

Sport an Bord 137
Reinhard Lachs

Der Zoll – ein „Freund“ der Seeleute 139
Reinhard Lachs

Gute Verpflegung – gute Stimmung 142
Peter Heine

Als Koch auf DDR- und bundesdeutschen Schiffen 145
Paul Klebba

Schlafen in der Mannschaftsmesse 151
Ingeborg Klebba

Feiertage 153
Silvia Söffing

Nach 1990 als Fischer an Land und auf See 156
Konrad Diestel

Lesen in der Koje, Maßanzüge und Turbo-Heiligabend 159
Fred Sabban

Die Schiffe

Die schöne THULE	161
<i>Helmut Jänecke</i>	
Vom Verschwinden der Relais an Bord	165
<i>Reinhard Lachs</i>	
Der Pool der SONDRERSHAUSEN	169
<i>Ingeborg Klebba</i>	
Eine schöne alte Lady	170
<i>Dmitrij Romanycev</i>	
Mit dem Logger in der Sturmflut von 1962	172
<i>Fred Sabban</i>	

Die „Alten“ auf der Brücke

Zwei Kapitäne	173
<i>Helmut Jänecke</i>	
Keinen Staub aufgewirbelt	174
<i>Ingeborg Klebba</i>	
Paradiesvogel Kapitän	175
<i>Paul Klebba</i>	
Spitzenkräfte und Fiesling	178
<i>Fred Sabban</i>	

Besondere Ereignisse

Blinddarm und U-Jäger	179
<i>Wolfgang Henk</i>	
Dreimal reicht!	184
<i>Roland Morgenstern</i>	

Meuterei vor Florida	191
<i>Helmut Jänecke</i>	
HALLE versenkt Binnenschiff	193
<i>Reinhard Lachs</i>	
Erdbeben und Ruderversager	197
<i>Peter Heine</i>	
Eis, See und Überschmuggler	199
<i>Paul Klebba</i>	
Der kranke Bäcker	204
<i>Ingeborg Klebba</i>	
Schlepppreise im Nordatlantik	206
<i>Konrad Diestel</i>	
Schwere See	207
<i>Fred Sabban</i>	

Das Ende

Unterwegs ohne Sichtvermerk	209
<i>Roland Morgenstern</i>	
Schwanger	210
<i>Ingeborg Klebba</i>	
Eine schöne Zeit	211
<i>Paul Klebba</i>	

Kurzbiografien	212
-----------------------	-----

Glossar	219
----------------	-----

Flucht und Rückkehr

Paul Klebba

Geboren wurde ich in Rostock, gelangte aber in den „Westen“, weil mein Vater mit uns auf Grund der „Aktion Rose“ floh. Wir wohnten fortan in Brunsbüttel. Dort hatte ich meine erste Begegnung mit der Seefahrt. Mit den Eltern gingen wir an Sonntagen oft zur Schleuse „Schiffe gucken“. Mit meinen Freunden fuhr ich mit der Fähre über den Nord-Ostsee-Kanal hin und her, bis es der Besatzung zu viel wurde. 1957 kehrten wir nach Rostock zurück, weil mein Vater Heimweh hatte. Von 1962 bis 1965 absolvierte ich hier eine Fleischerlehre bei der Produktionsgenossenschaft des Handwerks *Sieben Türme*. Regelmäßig kamen Köche, darunter auch der Chefkoch der VÖLKERFREUNDSCHAFT, zu uns in die Firma, um Bestellungen aufzugeben. Mein Gott, hat mich das beeindruckt. *Sieben Türme* hatte bei der Seefahrt nicht den besten Ruf, aber selbst eine original Thüringer Bratwurst hätte bei der Lagerung, die auf unseren Schiffen damals möglich war, stark gelitten. (25 Jahre später sollte sich in dieser Frage nicht viel geändert haben. Der Schiffshändler *Baste & Lange* aus Hamburg verwöhnte uns auch nicht gerade mit seinen Erzeugnissen, aber nun wurde kein Wort mehr darüber verloren.)

Sonntags führte uns unser Weg oft an den freien Teil des Rostocker Stadthafens, in dem ab und zu ein Kümo lag. Auf einem saß einmal ein Koch und schälte Kartoffeln. Dadurch konnte ich mich bei ihm informieren. Noch während meiner Lehre gab ich im Januar 1965 meine Bewerbung bei der DSR ab. Im Mai bestand ich meine Gesellenprüfung und am 1. Dezember saß ich im Bus nach Rerik, um dort an einem von der Reederei veranstalteten Lehrgang teilzunehmen. Nach dem Lehrgang ging ich in die Küche der Reederei in der Langen Straße und bereits am 20. Dezember sollte ich mich am Schalter melden und wurde an den Flottenbereich Mittelmeer ausgeliehen. Ich bekam meinen Heuerschein für MS ODER und ab ging es nach Wismar, wo das Schiff lag. Ich war glücklich und stolz, ich hatte es geschafft!



Koch Paul Klebba auf der F. FREILIGRATH

Am 26. Dezember, meinem 18. Geburtstag, begann meine erste Reise. Kurz nach dem Passieren der Insel Poel opferte ich zum ersten Mal Neptun: Seekrankheit sollte mein größtes Problem bleiben – bis zur Heimreise jedenfalls. Denn nun führte mich mein Weg nach dem Mittagessen eines Tages nicht in die Koje, sondern auf einen Poller der achteren Manöverstation. Die ODER hatte ihre Aufbauten achtern und so musste ich drei Stunden Fahrstuhl fahren. Bis auf ein oder zwei Ausrutscher war ich seitdem seefest. Was das Kochen betraf, konnte ich mir ein paar Sachen von Helmut Kirchner, einem sehr guten und damals bekannten Koch, abgucken. Ich war ja als Kochsmaat Fleischer an Bord gekommen und kannte mich in meinem Beruf ganz gut

aus, aber darüber hinaus konnte ich nur Wasser kochen. Ich war in meiner 30-jährigen Tätigkeit bei der DSR immer bemüht, die gleiche Ruhe und Nachsicht, die mir Helmut entgegenbrachte, auszustrahlen. Ich hoffe, dass meine früheren Kollegen dies bestätigen können.

Seeluft statt Chemiedreck

Ingeborg Klebba

Geboren wurde ich in Leuna, das zum Chemiedreieck gehörte. In diesem Gebiet nahm im Laufe der Jahre die Luftverschmutzung zu. Die nur nach einer Seite halbwegs offene Grenze und die widrigen Lebensumstände machten mich unzufrieden.

Nach der Schule hatte ich Bläser für Glasapparate gelernt. Daran, dass meine Gedanken nach Norden in Richtung See gelenkt wurden, waren die geschilderten Umstände, eine Anzeige und mein Vater schuld. Mein Vater war 1945 in amerikanische Kriegsgefangenschaft geraten und mit einem Schiff in die USA gebracht worden. Später verkauften die Amerikaner ihre Gefangenen an die Briten. Mit dem Schiff wurden sie von den USA nach Southampton gebracht. Als kleines Mädchen lauschte ich oft den Berichten meines Vaters. Vielleicht rührte daher mein Fernweh. Folgerichtig war in der Schule Erdkunde mein Lieblingsfach. Den letzten Anstoß bekam ich im November oder Dezember 1970 durch eine Anzeige in der Tageszeitung *Freiheit*. Darin suchte die DSR Arbeitskräfte für den Bereich Wirtschaft auf den Schiffen. Damals kannten wir den Begriff „Selbstvermarktung“ noch nicht. So lautete mein einziger Bewerbungssatz auf kariertem Papier: „Hiermit bewerbe ich mich für eine mehrjährige Tätigkeit an Bord unserer Handelsschiffe. Mit sozialistischem Gruß.“

Die DSR stellte mich am 17. Juni 1971 als Wirtschaftshelfer/Kabinenstewardess für die VÖLKERFREUNDSCHAFT ein. Angesichts

meiner Berufsausbildung blieb für mich nur der Status als Helfer übrig. Ich hätte ein paar Tage früher anfangen können, aber bevor es richtig losging, musste ich noch zum Zahnarzt. Für Zahnreparaturen gab die Reederei im Ausland ungern Devisen aus.

Von der Sekretärin zur Stewardess

Silvia Söffing

1971 war ich, 19-jährig, Sekretärin im Büro des Direktors des *Geräte- und Reglerwerkes* Teltow. Bei einer Betriebsfeier erfuhr ich von einem Kollegen, dass sein Neffe zur See fuhr. Das weckte meine Neugier, und ich bat um ein Treffen. Das Gespräch ließ nicht lange auf sich warten. Danach war ich Feuer und Flamme. Mich packte die Abenteuerlust.

Jetzt galt es, keine Zeit zu verlieren und sich unverzüglich bei der DSR zu bewerben. Meine Eltern waren über meine spontane Entscheidung erstaunt, brachten aber Verständnis für sie auf. Wir



Das Urlauberschiff VÖLKERFREUNDSCHAFT am Passagierkai in Rostock-Warnemünde

Vom Leben auf See

Hammel, Krabben und Haie

Gerhard Grimmer

Die Freizeit verbrachten wir auf der HALBERSTADT tags an Deck, wenn das Wetter es zuließ. Auf dem Achterschiff gab es ein Schwimmbad, das mit Seewasser gespeist wurde. Wir haben Sport getrieben, gelesen und erzählt. Zweimal wöchentlich konnten wir uns einen Film ansehen und manche Filme zeigten wir mehrmals. So wurde das *Wirtshaus im Spessart* vierzehnmal gezeigt und dann haben wir versucht, den Film nachzuspielen.

Während der Hafenziegezeiten konnten wir aus völkerrechtlichen Gründen nicht immer an Land gehen. Außerdem war unser individuelles Kontingent an frei konvertierbarer Währung nicht allzu groß, so dass hin und wieder eine Flasche Schnaps, ein paar Flaschen Bier oder ein ORWO-Farbfilm unser Budget aufbessern mussten. Auf der Reise hatten wir auch einen Tiertransport. Von Port Sudan nach Dschidda in Saudi Arabien wurden 4000 Opferschafe an Deck verschifft. Beim Verladen der Tiere hatte sich ein Besatzungsmitglied verletzt und die Wunde an der Hand entzündete sich am folgenden Tag. So musste ich über Deck zu seiner Behandlung ins Vorschiff gehen. Da die Tiere während der zweitägigen Reise sehr eng an Deck standen oder lagen, war der Weg recht kompliziert. Die Tiere waren abgemagert und schmutzig. Sie stanken penetrant in der Hitze. Da mein Kleidervorrat durch Tausch über die Reling schon etwas abgenommen hatte, entschloss ich mich, nur mit festem Schuhwerk und in Badehose den Weg über Deck anzutreten. Nachdem ich den Matrosen ärztlich versorgt hatte und zurückgekehrt war, sah ich den Schafen ähnlicher als den Seeleuten, zumal ich auch so roch. Der Duft hielt sich trotz intensiven Duschens zwei Tage auf der Haut.



MS HALBERSTADT mit einer Decksladung Schafe auf dem Weg von Port Sudan nach Dschidda

Während dieser Transaktion kamen die *Seelords* auf dem Achterschiff auf den Gedanken unseren Fleischvorrat aufzubessern. Da die Zeit drängte, musste das noch in der Nacht der Überfahrt passieren, denn am folgenden Tag erreichten wir unseren Zielhafen. Dort bekamen wir keinen Landgang, weil die Saudis unser Gesellschaftssystem nicht mochten. Wie sollten wir unser Vorhaben ausführen? Ein Ingenieur kam auf die rettende Idee. Er sagte: *Ich mach mal einen Speak mit den zwei Wachleuten und dann glaube ich, dass zwei bis drei Flaschen Bier in der Wärme an Deck ihr Übriges tun, um die Männer in süße Träume zu schicken. Mit dem Bier dürfte es auch keine Probleme geben, denn nachts ist es dunkel und Allah sieht nichts.* Gesagt, getan. Schnell waren nach etwa zwei Stunden zwei noch relativ wohl genährte Tiere ausgesucht, geschlachtet, enthäutet, ausgenommen und unter Deck geschafft. Der Koch hatte Angst. Seine berechtigte Frage war: Was ist, wenn das Fleisch nicht in Ordnung ist, können wir uns mit Trichinen oder anderen Erregern infizieren? Ich hatte von Erkrankungen aus dem Tierarztbereich auch wenig Ahnung, wusste aber, dass

man durch langes Kochen oder Braten eventuell vorhandene Erreger mit Bestimmtheit abtöten konnte. Mutig berichtete ich den Seeleuten, dass ich früher mit meinem Onkel Richard, der Fleischbeschauer war, oftmals mit dem Kutschwagen während der Schlachtzeit zur Kontrolle des Fleisches auf Trichinen unterwegs gewesen war. Dass ich damals nach dem Krieg erst neun Jahre alt war, verschwieg ich allerdings wohlweislich. Der Kombüseingang hatte ich zugesagt, dass ich das Blut und das Fleisch untersuchen würde, denn wir hatten ja ein Mikroskop an Bord. Ich benötigte dafür ein mit Blut gefülltes Reagenzglas, Fleischproben aus dem Zwerchfell sowie der Muskulatur der Hinterläufe und jeweils ein kleines Stück Herz. Die Proben konnte ich dann im Hospital untersuchen und anschließend das Fleisch freigeben. Die Innereien und die Felle gingen außenbords. Der Lamnbraten mit grünen Bohnen am folgenden Sonntag war köstlich, gut gewürzt und vier Stunden unter meiner Aufsicht in der Kombüse durchgeschmort worden.

Nachdem die Decksladung gelöscht und das Schiff gesäubert worden war, hatten wir noch einen wunderschönen Abend auf Reede von Dschidda. Wir ließen Scheinwerfer bis über das Wasser hinab und fingen mit selbstgefertigten Netzen Krabben, die vom Licht angezogen wurden, kochten diese gleich an Deck und verspeisten sie. Eine Flasche gekühlten Sekts ließ sich dazu auch noch auftreiben.

Am nächsten Morgen kamen Haie ans Schiff. Der Fleischer hatte in der Maschine in weiser Voraussicht einen dreizackigen Angelhaken schmieden lassen, der dann mit einem großen Stück Fleisch bestückt wurde. Wir freuten uns schon auf einen Hai-fischzahn, hatten aber leider kein Anglerglück. Den ersten Hai hatten wir nach dem Anbiss bis auf halbe Höhe zum Deck hochgehievt, als er sich losriss. Er fiel als blutende Beute für seine Artgenossen ins Rote Meer zurück. Der zweite Hai war so schwer, dass die Leine riss und er samt Angelhaken verschwand.

fassung wieder zu sehen. Nach ein paar Tagen Schonzeit begann er wieder, seine schmackhaften Backwaren zu zaubern.

Schlepppreise im Nordatlantik

Konrad Diestel

Den schwersten Maschinenschaden, den ich je auf See erlebte, hatten wir 2009 auf der ATLANTIC PEACE. Es war ein Nachmittagsanfang Oktober, ich saß in meiner Fischmeisterkammer, da wir keinen Fisch hatten. Plötzlich schüttelte sich unser „Dampfer“ gewaltig und dann war alles dunkel. Sofort sprang der Notstromgenerator an und wir hatten wenigstens wieder Licht. Ich ging auf die Brücke zu Kapitän „Charly“, um die Lage zu peilen. Schnell nahte auch der Chief und berichtete. Durch einen Materialfehler oder durch Materialermüdung war in der Hauptmaschine ein Pleuel gebrochen und schaute jetzt aus der Ölwanne heraus. Uns war klar, dass dies das Ende der Reise bedeutete. Wir trieben bei Seegangsstärke 8, bei acht Meter hohen Wellen, antriebslos vor der grönländischen Küste. Da wir dwars in der See trieben, war unsere Lage nicht angenehm. Das Schiff rollte stark. Sofort stellte sich die Frage, wie wir nach Reykjavik kommen würden, dem nächsten Hafen mit der erforderlichen Reparaturkapazität. Die Reederei checkte verschiedene Möglichkeiten, darunter auch Angebote anderer Reedereien. Dann fiel die Wahl auf die GERDA MARIA als kostengünstigste Variante, zumal sie selbst Probleme mit ihren Ladeluftkühlern hatte und ebenfalls in die Werft musste.

Unterwegs nach Reykjavik brach die Schleppverbindung dreimal und konnte nur unter großen Mühen wieder hergestellt werden. Die ganze Zeit umkreiste uns ein Schiff der dänischen Fischereiaufsicht und bot seine Hilfe an. Der Gedanke, diesen Helfer in der Nähe zu haben, war beruhigend. Unser Reeder



Der Maschinenschaden auf der ATLANTIC PEACE

bat uns aber, es alleine zu schaffen, denn das Hilfsangebot sollte 1 Mio. Euro kosten. Statt zwei Tagen brauchten wir sieben. Kurz vor dem Hafen gratulierten uns die Dänen zu unserer Leistung und drehten ab.

Schwere See

Fred Sabban

Auf einer Heimreise im Kattegat, alles war schön aufgeklärt, habe ich die größte Welle meines Lebens erlebt. Es war im Winter 1965. Der Logger, auf dem ich fuhr, hatte noch nicht die später auf diesem Typ nachgerüstete Back. Kurz bevor wir Helsingborg am Sund erreichten, bohrte er sich mit dem Vorschiff regelrecht in die Welle. Die Fenster der Brücke waren kaputt. Die Wucht

schleuderte Schäkel, Abfall und Ausrüstung, alles, was ordentlich auf Deck gelagert hatte, in die Brücke. Wahrscheinlich hatte sich eine Grundsee aufgebaut und uns getroffen.

Größere Unfälle habe ich in meiner Fahrzeit glücklicherweise nicht erlebt. Einmal musste ich einen Leichtmatrosen aus dem Wasser fischen. Das war keiner für die Seefahrt. Er war auf die Brücke verbannt worden, weil er an Deck nicht verwendbar war. Anstatt zwei hatte der drei linke Hände. An der Backbord-Winde hatten wir eine große Luke im Schanzkleid. Dort wurden die Steerte zur Übergabe an andere Schiffe vollgemacht. Das war mein Arbeitsplatz und wir bereiteten gerade eine Übergabe vor, als ich ein eigenartiges Geräusch hörte. Es war eine Mischung aus blubbern, krächzen und schreien; ein Geräusch, das nicht an Bord gehörte. Da sah ich seinen Kopf in den Wellen. Ich habe sofort „Mann über Bord!“ gerufen und bekam, halb im Wasser hängend, seine Haare zu fassen. An Bord gingen wir damals davon aus, dass er absichtlich gesprungen war. Als Unfall war das Geschehene so nicht vorstellbar.

Kurzbiografien

Hans-Hermann Diestel

- 1942 in Tessin geboren
- 1957–1960 Lehre bei der DSR, anschließend Matrose und Lehrmatrose
- Besuch der Seefahrtsschule in Wustrow 1962–1963, danach Einsatz als Vierter und Dritter Offizier auf MS SCHWERIN
- 1965–1967 erneuter Schulbesuch in Wustrow und mit anschließendem Einsatz als Zweiter und Erster Offizier
- 1971 Beförderung zum Kapitän auf MS SCHWERIN. Zwischen- durch zeitweiliger Einsatz als Nautischer Inspektor
- 1985–1989 Leiter der Seeunfalluntersuchung der DSR
- 1989–1999 Einsatz als Kapitän bei der DSR/Reederei F. Laeisz, Columbia Shipmanagement und Hanseatic in Limassol sowie Alpha Ship in Bremen
- 1999 Übernahme der Funktion „Designated Person Ashore“ bei Alpha
- 2005 Übergang in den vorzeitigen Ruhestand mit freiberuflicher Tätigkeit als Auditor und in der Ausbildung von Kapitänen und Offizieren

Konrad Diestel

- 1952 in Tessin geboren
- 1958–1966 Grundschule in Rostock
- 1966–1969 Lehre zum Bauschlosser, VEB Wohnungsbaukombinat Rostock, bis 1971 dort Facharbeiter
- 1971–1974 Volksmarine Saßnitz, Obermaat
- 1974–1975 Kraftfahrer VEB Wohnungsbaukombinat Rostock
- 1976–1989 Hochseefischerei, VEB Fischfang Rostock
- 1989–1990 Betriebsdirektor, VEB Michel Leipzig
- 1990–1993 Geschäftsführer, Schlemmer Feinkost GmbH,

danach Makler Import/Export und Monteur für verschiedene Firmen

- 1999–2010 Hochseefischer, Oceanfood Bremerhaven
- 2010–2011 Produktionsleiter, Welsmeister GmbH Altkalen
- 2012 Hochseefischer Reederei Nordbank Rostock

Georg Grimmer

- 1937 in Wittstock / Dosse geboren
- Studium der Humanmedizin an der Humboldt-Universität in Berlin
- 1961 Approbation als Arzt, anschließend Promotion zum Dr. med.
- 1962 nach Pflichtassistentz und kurzem Einsatz als Betriebsarzt in der Poliklinik der Neptun-Werft zum Medizinischen Dienst des Verkehrswesens der DDR, Direktion Schifffahrt
- 1962/63 Schiffsarzt auf MS HALBERSTADT, anschließend zum Facharzt für Allgemeinmedizin qualifiziert
- 1965–1967 Schiffsarzt TMS FRITZ HECKERT, dann in der Direktion Schifffahrt in verschiedenen Bereichen als Betriebs- und Hafendarzt tätig. Zu den Aufgaben gehörten Einsatz, Anleitung und Ausbildung der Schiffsärzte der Handels- und Fischereiflotte, Weiterbildung der Zweiten Nautischen Offiziere usw. In dieser Zeit wiederholt als Schiffsarzt auf MS VÖLKERFREUNDSCHAFT im Einsatz
- Nach 1990 Allgemeinmediziner mit eigener Praxis in Rostock, nach Beendigung der hausärztlichen Tätigkeit noch einige Zeit als Schiffsarzt für AIDA Cruises im Einsatz

Peter Heine

- 1941 in Leitmeritz/Sudetenland, heute Litomerice/Tschechien geboren
- 1945 Übersiedlung nach Dresden, dort Schulbesuch und Kellnerlehre
- 1960–1963 Studium an der Fachschule für Gastronomie in Leipzig, anschließend Tätigkeit als Lehrausbilder, Restaurant-

Glossar

AIS: Automatic Identification System (automatisches Identifikationssystem)

Aufschließen: Ein Tau aufrollen

ARPA: Automatic Radar Plotting Aid, eine Radaranlage

Back: Vorschiffsaufbau

Backskiste: In der Form einer Kiste gebaute Bank, die als Stauraum dient

Basarschein: Berechtigte zum Einkauf im Seemannsbasar, dem Intershop für Seeleute

Beaufort (Bft.): Nach einem englischen Admiral benannte Skala zur Einteilung der Windstärken

Bestmann: Vorarbeiter, Brigadier

Betriebskollektivvertrag (BKV): In der DDR zwischen Betriebsleiter und betrieblicher Gewerkschaftsleitung abgeschlossener Vertrag zur Planerfüllung und zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen

Bilge: Sammelraum für Schwitz- und Leckwasser

Bootsmann: Besatzungsmitglied, das die Mitglieder der Decks- gang oder Komplexbrigade anleitet

Brücke: Kurzform für die Kommandobrücke

Bunkern: Übernahme von Treibstoff, Wasser etc.

Chief Mate: Englische Bezeichnung für den Ersten Offizier

Decca: Hyperbel- Navigationsverfahren

DSF: Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft (Massenorganisation in der DDR zur Förderung der Freundschaft mit Völkern der UdSSR)

DSR: Deutsche Seereederei Rostock (später Deutfracht/Seereederei), wurde am 1. Juli 1952 als Staatsreederei der DDR gegründet

Dwars: Richtung quer oder rechtwinklig zur Längsschiffslinie des Fahrzeugs

Fahrtgebiet: Durch den Reeder festgelegtes, geografisch abgegrenztes Einsatzgebiet des Schiffes

E-Mixer: Scherzhafte Bezeichnung für den Elektriker

FDGB: Freier Deutscher Gewerkschaftsbund in der DDR

FDJ (Freie Deutsche Jugend): Jugendorganisation der SED

Gang: Mannschaftsgruppe, Arbeitsgruppe von Matrosen oder Maschinenassistenten

GMDSS: Global Maritime Distress and Safety System, weltweites Sicherheitsfunksystem

Grundsee: Bis zum Meeresboden reichende Wellenbewegung, die durch die Berührung des Grundes zu einem Steilerwerden und Brechen der See führt

GST: Gesellschaft für Sport und Technik in der DDR

Hafenbräu: Speziell ein für längere Lagerung entwickeltes Pils der Rostocker Brauerei

Hieven: Einholen, heben

Hilfsdiesel: Antriebsaggregat für Generatoren, Pumpen und Verdichter

ISPS Code: International Ship and Port Facility Security Code zur Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Häfen

Kabbelig: See, die durch kleine durcheinander laufende Wellen entsteht

Kabelgattsmatrose: Matrose, der das Decksstore (Kabelgatt) verwaltet

Klampe: Vorrichtung zum Festmachen von Leinen, Drähten usw.

Klüse: Öffnung oder Vorrichtung zum Führen von Leinen und Ketten

Knoten: Geschwindigkeitseinheit (1 Knoten entspricht einer Seemeile pro Stunde)

Krängung: Zeitweilige Neigung des Schiffes um seine Längsachse

Kühlschiff: Spezialschiff für den Transport leicht verderblicher Güter wie Fisch, Fleisch und Obst

Kuhsturm: Ausdruck der Seeleute für einen schweren, äußerst unangenehmen Sturm

Außerdem lieferbar

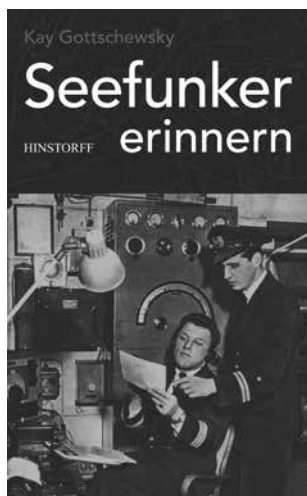


Anke Peters | Kapitäne erzählen | 208 Seiten | 40 s/w-Fotos | Euro 14,99

ISBN 978-3-356-01151-7

Kay Gottschewsky | Seefunker erinnern | 208 Seiten | 30 s/w-Fotos | Euro 12,95

ISBN 978-3-356-01455-6



Hans-Hermann Diestel | Bootsleute erzählen | 208 Seiten | 54 s/w-Fotos | Euro 12,95

ISBN 978-3-356-01454-9

Hans-Hermann Diestel | Schiffsingenieure berichten | 208 Seiten | 36 s/w-Fotos | Euro 12,99

ISBN 978-3-356-01337-5

