



Peter Treu

Weltreisender für die Handelsflotte

Auslandsgeschäfte
im Auftrag der
DDR-Staatsreederei



HINSTORFF

Vier Jahrzehnte lang teilte ein „Eiserner Vorhang“ die Welt in Ost und West. Für DDR-Bürger waren Reisen in die westliche Welt nur dann möglich, wenn wirtschaftliche Kontakte des Arbeitgebers zu kapitalistischen Betrieben bestanden. Das traf bei mir für den größten Zeitraum meines Erwerbslebens zu, wodurch ich die Möglichkeit hatte, in Länder vor und hinter dem „Eisernen Vorhang“ zu blicken. Von Reisen, an denen ich in 29 Jahren alleine oder als Teil einer Gruppe teilnahm, berichtet dieses Buch.

Inhalt

Einleitung: Reisen zu Zeiten der DDR	7
Ein Wrack vor Warnemünde?	11
In Stockholm – kurz vor dem Mauerbau	21
Zur <i>IEC</i> nach London	28
Mit Kurs „unbesetzter Maschinenraum“ nach Leningrad	36
Auf einem Frachtschiff bis Ismailia	43
Ein ferngesteuerter Dieselmotor in Hamburg	53
Zur Bauaufsicht in Belgien und den Niederlanden	55
Ein Schiffsmotor aus Mantes	71
Reiseende mit Schrecken	73
Schiffsautomatisierung in Moskau	78
Wissenschaftlich-Technische Konferenz in Varna	84
Schiffsbesichtigung in Göteborg	85
Reise nach Rauma	88
Tankerbesichtigung in Südirland	89
Das erste Ro-ro-Schiff für die <i>DSR</i>	94
Zwei Massengutfrachter aus Hamburg	97
Massengutfrachter im Tausch?	106
Containerschiffe aus Argentinien?	114
Traumschiff für die DDR	127
Gemeinschaftsreederei <i>Eurabia</i>	139
Kuba baut Betonschiffe?	149

Schiffsverkäufe

MT <i>BUNA</i> in Cuxhaven	153
Letzte Reise des MT <i>MERSEBURG</i>	155

Verkauf mit Hindernissen in Vietnam	159
Meine Ankunft in Vietnam	160
Von Hanoi zur Hafenstadt Haiphong	163
Die Markthalle von Hanoi	167
Schiffsübergabe an die Vietnamesen	169
Japan kauft Schiffe?	170
Die letzte Reise der ERFURT	179
Letzte Reise des MS HALBERSTADT	186
Letzte Reise des MS BERLIN	190
Der Verkauf von MS VÖLKERFREUNDSCHAFT	201
Der ungewöhnliche Lebenslauf des Schiffes	209
MS LÜBBENAU in Porto Alegre	210
Schwimmende Dokumente	217
MS THALE in Rotterdam	218
Exkurs: Meine Arbeit für den internationalen Reederverband <i>INSA</i>	220
Der erste Schiffsverkauf nach der politischen Wende	234
Schiffsverkauf in Singapore	236
Abschied von MS ORANIENBURG in Singapore	244
Ein persönlicher Nachtrag	249
Glossar	277
Kurzbiografie des Autors	281
Literaturverzeichnis	283

Einleitung: Reisen zu Zeiten der DDR

Am Ende des Zweiten Weltkrieges herrschten in den Ländern der Erde die politischen Systeme des Kapitalismus und des Sozialismus, wodurch die Welt in zwei Blöcke geteilt war. Die Trennungslinie zwischen Westeuropa und Osteuropa nannte man den „Eisernen Vorhang“. Durch Deutschland verlief die Zonengrenze der vier Besatzungsmächte und zerschnitt alle Verwandtschafts- und Freundschaftsbeziehungen. Reisen in den Westen war für Bürger der DDR kaum möglich. Als 1961 die Mauer durch Berlin gezogen wurde, entfiel auch das bis dahin noch offene Schlupfloch zum Westteil der Stadt und zur Bundesrepublik Deutschland. Ein Verlassen der DDR in westliche Richtung war zwar bereits lange vorher „illegal“, aber seit dem 13. August 1961 wurde es nun auch in Berlin lebensgefährlich.

Reisen in östliche Richtung waren möglich, Reisen in den Westen waren nur Rentnern erlaubt und blieben auf seltene Ausnahmefälle beschränkt. Das Gefühl, „eingesperrt“ zu sein, wurde mehr oder weniger zur Gewohnheit. Der DDR-Bürger erfuhr tagtäglich über Presse, Rundfunk, Fernsehen oder in Schulungen, welche Fortschritte der Sozialismus mache, wie erfolgreich und schön die sozialistischen Bruderstaaten und vor allem die große Sowjetunion seien und auf was für einem verhängnisvollen Weg sich insbesondere die Bundesrepublik Deutschland befände. Aber bei vielen bestand der Wunsch, Länder der westlichen Welt und deren Wohlstand wenigstens einmal sehen zu können.

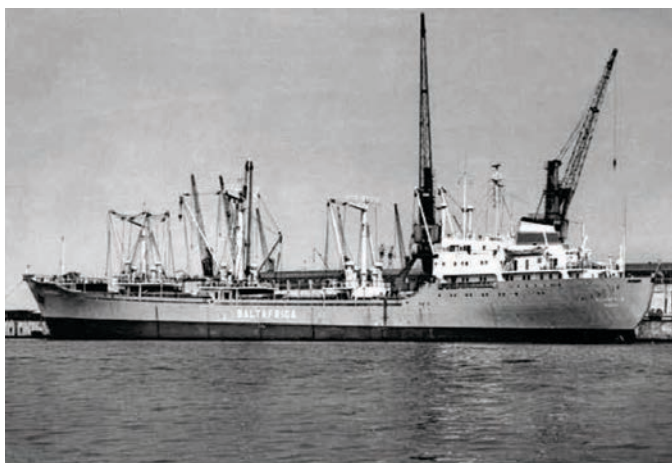
Reisen in das kapitalistische Ausland waren in den Betrieben möglich, die Vertragsbeziehungen dorthin benötigten. Dazu gehörten Außenhandelsbetriebe. Als 1952 die Entscheidung für den Aufbau einer DDR-Handelsschiffsflotte fiel, ergab sich für den ins Leben gerufenen Reedereibetrieb VEB *Deutsche Seereederei Rostock (DSR)* mit weltweit operierenden Schiffen die Notwendigkeit von Kontakten zu ausländischen Vertragspartnern. Die



Einige Beispiele aus der breit gefächerten Flotte der DSR-Lines: Küstenmotorschiff CAPELLA, 1961 in Dienst gestellt



Massengutfrachter MANSFELD, in Dienst gestellt 1962



Stückgutfrachter EICHSFELD, gebaut 1967 in den Niederlanden

DDR-Staatsreederei betrieb als DSR-Lines ein weltweites Liniennetz mit Handelsschiffen und wurde sehr bald ein international anerkanntes Unternehmen, mit eigenen Vertretungen oder Agenturen in vielen Häfen und Ländern der Erde.

Am 1. Juli 1952 wurde in Rostock der VEB *Deutsche Seereederei Rostock* gegründet, um den Aufbau einer DDR-eigenen Handelsflotte zu beginnen. Von 1954 bis 1989 baute die ostdeutsche Schiffbauindustrie für die DSR insgesamt 207 Schiffe auf folgenden Werften:

<i>Warnow-Werft Warnemünde</i>	76
<i>Mathias-Thesen-Werft Wismar</i>	19
<i>Neptunwerft Rostock</i>	51
<i>Peenewerft Wolgast</i>	29
<i>Elbwerft Boizenburg</i>	31
<i>Schiffswerft Laubegast</i>	1

Von 1958 bis 1988 importierte die DSR 43 Schiffe aus den folgenden Ländern:

Belgien	2 Kühlschiffe
Niederlande	12 Küstenmotorschiffe, 3 Mittelfrachter, 2 Chemikaliertanker, 1 Schwergutschiff
Norwegen	2 Kühlschiffe, 1 Ro-ro-Schiff
Spanien	6 Containerschiffe
Brasilien/ Bundesrepublik Deutschland	2 Massengutfrachter
UdSSR	5 Tankschiffe, 4 Massengutfrachter, 2 Holz-/Containerfrachter
Bundesrepublik Deutschland	1 Gastanker

Von 1958 bis 1987 spielten Ankäufe auf dem internationalen Gebräuchtonnage-Markt eine bedeutende Rolle. Insgesamt kaufte die DSR in jenen Jahren 90 Schiffe. Eine *zentrale Ankaufkommission* traf unter Beteiligung aller infrage kommenden Ministerien in Berlin Festlegungen zum Ankauf von Handelsschiffen, einschließlich des Umfangs benötigter Valutamittel. Die Bestätigung erfolgte durch Beschluss im Zentralkomitee der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands (ZK der SED).

Für die Realisierung wurden in der DSR Fachleute berufen, die die Angebote auf dem internationalen Markt hinsichtlich der finanziellen Bedingungen prüften, technische und technologische Eignung der Schiffe einschätzten, die geeignetsten Objekte in die engere Wahl zogen und die Kaufverträge über das zuständige Außenhandelsorgan abschlossen. Die Schiffsbesichtigung fand z.T. unter Einbeziehung von Vertretern der Klassifikationsgesellschaft, der Schiffsvermessung und des Seefahrtsamtes statt.

Im Laufe der Jahre änderten sich die technologischen Anforderungen an Schiffe. Da die *DSR* allen Bedingungen der Seetransporte gerecht werden musste, ergaben sich die unterschiedlichsten Schiffstypen. Waren es am Anfang eher Stückgutfrachter und Küstenmotorschiffe, so kam im Laufe der Zeit eine Vielzahl von Spezialschiffen hinzu. Die *DSR* entwickelte sich zu einer Universalreederei.

Als ich 1963 zur *DSR* ging, stimmte noch im gleichen Jahr das DDR-Verkehrsministerium für den Bedarfsfall meinem Einsatz im westlichen Ausland zu. In diesem Zusammenhang waren vertragliche Beziehungen zu kapitalistischen Firmen notwendig: bei Aufträgen an Bauwerften, bei Ankauf und Verkauf von Schiffen, bei Besuch von oder Teilnahme an internationalen Gremien und Veranstaltungen.

Für die gesamte und ständige Weiterentwicklung der Handelsflotte war die Hauptabteilung (HA) Flottenerweiterung verantwortlich, d. h. jeder Schiffszugang sollte den transporttechnologischen Anforderungen gerecht werden und den neusten Stand der technischen Ausrüstung und Ausführung berücksichtigen. Klaus Kröber leitete die HA, ich war sein Stellvertreter.

Meine berufliche Tätigkeit begann jedoch 1952 an anderer Stelle, mit einer Arbeit für die *Warnowwerft Warnemünde*.

Ein Wrack vor Warnemünde?

Allen Besuchern der Warnemünder Mole bot sich 1950 nahe der Hafeneinfahrt ein erschreckendes Bild. Man blickte auf ein den Grund berührendes Wrack, das mit der Backbordseite auf einer Untiefe hängen geblieben war und alle Spaziergänger erstaunte. Deutlich zu erkennen waren noch der Schiffsname *HANSA* und der Heimathafen *HAMBURG*.



Wrack der HANSA vor Warnemünde

Die HANSA war eines von vielen Passagierschiffen, die am Ende des Zweiten Weltkrieges flüchtende Menschen in den Häfen Danzig (Gdańsk) und Gotenhafen (Gdynia) an Bord nahmen, um sie vor der nahenden sowjetischen Front nach Westen in Sicherheit zu bringen. Am 6. März 1945 hatte eine Mine bei Gedser die HANSA während ihrer Reise gen Westen leck geschlagen. Bei einem Bergungsversuch im Dezember 1949 war der in Schlepp genommene Schiffskörper gekentert, bevor der Kai in der *Warnowwerft* erreicht werden konnte.

Im August 1950 gelang es, das Wrack zu heben. Es wurde nach Antwerpen geschleppt, um es in einem Dock der Werft *Cockerill* instand zu setzen. Nach dem Rücktransport führte die *Warnowwerft* Warnemünde die vollständige Wiederherstellung zu einem Passagierschiff als Reparationsleistung für die UdSSR durch. So wie die HANSA setzte die DDR-Werftindustrie in den 1950er-Jahren mit hohem Aufwand viele defekte Schiffe als Wiedergutmachung für Kriegsschäden instand.

Die HANSA war 1923 bei *Blohm + Voß* in Hamburg für die *Hapag* gebaut und als ALBERT BALLIN auf der Route Hamburg–New



York eingesetzt worden. Weil Ballin Jude war, wurde 1936 der Schiffsname vom Eigner in HANSA geändert.

Für mich wurde die HANSA nach Abschluss des Ingenieurstudiums, das ich von 1949 bis 1952 an der Ingenieurschule in Mittweida absolvierte, meine erste berufliche Herausforderung.

Zum 1. August 1952 stellte mich der VEB *Schiffselektrik Rostock (SER)* ein. Mit mir fanden weitere elf Jungingenieure in einem großen Konstruktionsbüro Arbeit, weil der im Aufbau befindliche *SER* der einzige Zulieferbetrieb dieser Branche für alle DDR-Werften war. Er lieferte sämtliche elektrischen Ausrüstungen für die im Bau befindlichen Schiffe und montierte sie auch. Mir oblag die Anfertigung von elektrischen Schaltplänen. Besonders dringend waren Zeichnungen für die Verlegung der Kabel an Bord: Welche Verbraucher im Schiff sind wo und in welchem Deck angeordnet und brauchen Kabel welcher Länge und welchen Querschnitts? Immer wieder kam es vor, dass der eine oder andere elektrische Verbraucher noch hinzukam und ein Kabel benötigte. Ich lief täglich zu den Meistern in ihr Büro oder an Bord, um mich mit ihnen abzustimmen, damit ja kein Kabel vergessen wurde. Die zur Verfügung stehenden Schiffskabel besaßen noch eine Ummantelung aus Blei und waren demzufolge sehr schwer. Die Monteure mussten regelrechte Knochenarbeit leisten.

Bei der Erarbeitung der Pläne für die Hauptschalttafel kam ich mit den sowjetischen Klasse-Vorschriften in Konflikt. Der soge-



Gruppenfoto zur Probefahrt

nannte Sternpunkt des elektrischen Drehstromnetzes wurde nach unseren Klasse-Vorschriften – analog dem elektrischen Landnetz – geerdet bzw. mit dem Stahlkörper des Schiffes leitend verbunden. Jeder Isolationsfehler führte dadurch zum Kurzschluss und zur automatischen Abschaltung der fehlerhaften Stelle, egal ob er in einer Generatorwicklung oder an irgendeiner Stelle im Netz eintrat. Die Vorschrift des sowjetischen Klasse-Registers hingegen besagte, dass der Sternpunkt isoliert zu verlegen sei. Das führte zu zahlreichen langwierigen Streitgesprächen bei der sowjetischen Bauaufsicht, die die Registerforderung nicht umgehen durfte, selbst wenn sie es gewollt hätte. Schließlich blieb es bei der isolierten Sternpunktverlegung, mit isolierter vierter Kupferschiene in der Hauptschalttafel und isoliertem Sternpunktleiter in den Drehstromkabeln. Eine gesonderte Isolationsüberwachungsanlage sorgte dafür, dass bei beginnenden Isolationsfehlern ein Alarm ausgelöst wurde, noch bevor es zu einer Abschaltung kam.

Das ehemalige Wrack zu einem vollständig rekonstruierten, modernen Passagierschiff auszubauen, bedurfte großer Anstren-



Die Probefahrt begann am 1. Mai 1955 in Warnemünde. Sie erfolgte vorwiegend in der östlichen Ostsee und endete am 5. Juli 1955 in Wismar.

gungen der Werft und der Zulieferindustrie. Trotzdem forderte die Werftleitung im Herbst 1954 erstmals einen Termin für die Probefahrt der SOWJETSKY SOJUS, wie das Reparationsschiff HANSA künftig heißen sollte. Zu Ehren von Stalins Geburtstag – so hieß es – solle die Probefahrt am 21. Dezember 1954 beginnen. Ich hielt diese Zeitvorgabe, wie viele andere Werftangehörige auch, für unrealistisch. Sicher sollte damit ein zusätzlicher Arbeitsdruck erzeugt werden. Tatsächlich begann die Probefahrt der SOWJETSKY SOJUS ex HANSA ex ALBERT BALLIN jedenfalls erst am 1. Mai 1955.

Im gleichen Jahr wurde mein Betrieb *SER* aufgelöst und die Werften übernahmen in eigenen Abteilungen alle mit Schiffs-elektrik zusammenhängenden Arbeiten und Materialbeschaffungen. Fortan hatte ich also direkt bei der Werft meine Arbeit zu leisten, inzwischen als verantwortlicher Konstrukteur für die Starkstromanlagen des Reparationsobjektes HANSA.

Die Probefahrt dauerte bis zum 5. Juli 1955 und vollzog sich vorwiegend in der östlichen Ostsee bis vor die Insel Gotland. Als

Teilnehmer führte ich über den Verlauf der Erprobungen und das Geschehen an Bord Tagebuch, aus dem ich nachfolgend einiges wiedergebe.

Am 1. Mai 1955 um 8 Uhr hält der Leiter der *Warnowwerft Warnemünde* eine kurze Ansprache, beglückwünscht alle zum Ersten Mai und hofft auf gutes Gelingen der Probefahrt. Am Nachmittag kommt der Lotse. Nach Wegnahme des Landungsstegs werden alle Leinen losgeworfen. Drei der inzwischen verfügbaren sowjetischen Schlepper APPOLLON, LATWIEZ, LADOGA, KAMINKA und DOBRINA sind beim Ablegen im Einsatz, zwei vorn und einer achtern an der HANSA. Beim Verholen wird das Schiff durch ein unzureichendes Manöver nicht in die Fahrrinne, sondern mit der Steuerbordseite ans Ufer gesetzt. Die beabsichtigte Standprobe wird daraufhin verschoben.

Gegen 20 Uhr passieren wir die Mole. Dort stehen viele Menschen, um das Schiff zu verabschieden. Gegen 22 Uhr wird 4,5 Seemeilen vor Warnemünde geankert. Der Leuchtturm blinkt unermüdlich, im *Strandhotel*, im *Klubhaus der Warnowwerft* und in der *Wilhelmshöhe* brennt Licht. Um 23.30 Uhr verlassen die Schlepper das Schiff. Die See rauscht und aus einer der Kabinen klingen schwermütige Seemannsweisen von einem Schifferklavier. Arbeitsmäßig hatte ich an diesem ersten Tag einen schlechten Auftakt: das Zeitwerk vom Bugspill-Schalter und der Umschalter der Ruderanlage fielen aus, Ersatzbestellungen sind ausgelöst. Sie werden von einem der Schlepper morgen mitgebracht. Um 24 Uhr komme ich in die Kojе.

Am 3. Mai werden die Anker gelichtet und die Turbinen erstmals hochgefahren. Die beiden Schiffsschrauben drehen zunächst langsam mit 20 und 30 Umdrehungen pro Minute (Upm). Bei der Weiterfahrt begegnet uns das von der *Warnowwerft* 1951 gebaute Segelschulschiff WILHELM PIECK; es wird durch Flaggen-Dippen begrüßt und erwidert den Gruß.

Nach dem Kompensieren drehen bei der jetzt stattfindenden Standprobe die Schrauben mit 45 bis 60 Upm. Die erste freie

Fahrt mit 60 Upm entspricht der Stufe „Halbe Fahrt“ am Maschinentelegraphen. Auch bei längerem Betrieb auf dieser Fahrtstufe, die das Schiff 7 bis 8 kn erreichen lässt, laufen die Turbinen einwandfrei. Beim Passieren vom Feuerschiff Gedser überholt uns die dänische Fähre KONG FREDERIK IX. Sie bietet mit dem schneeweißen Schiffskörper und rot-weiß-rottem Schornstein ein schönes Bild.

Als wichtige Kenngrößen werden der Drehkreis-Durchmesser und der Bremsweg des Schiffes gemessen.

Jeden Tag werden der sowjetischen Bauaufsicht technische Anlagen zur Abnahme vorgestellt. Bei der Erprobung der Kesselanlage brennt die Wicklung des 20-kW-Schleiringläufermotors der Kondensatpumpe durch. Zum Glück kann vom Reparationsobjekt HAMBURG, dem späteren Walfangmuttersschiff JURY DOLGORUKY, sofort ein Ersatzmotor beschafft werden.

Die Verpflegung an Bord ist recht gut, weshalb man offiziell zur Kontrolle des Körpergewichtes zum Wiegen gehen kann. Am Mittagessen merkt man allerdings, dass der Küche sehr viel Hammelfleisch zur Verfügung steht, was nicht jedermanns Geschmack trifft. Eine Bordkapelle „Biscaya“ hat sich aus Crew-Mitgliedern zusammengefunden und spielt ab und an in einem der Salons. Radeberger Pilsner ist erhältlich, die Flasche kostet 48 Pfennig.

An einem Abend bin ich mit den Meistern zum Abendessen bei der sowjetischen Bauaufsicht eingeladen. Zu vorgerückter Stunde bekommt einer von den Russen mit, dass ich eine Gitarre habe. Er bittet mich, das Instrument aus meiner Kammer zu holen. Schon bald dringt lautstarker Gesang deutscher Volkslieder aus unserer Kabine. Irgendwann fragt mich einer der Gastgeber, ob er auch mal spielen dürfe. Er nimmt die Gitarre und dreht an den Saiten so lange, bis das Instrument fast wie eine Balaleika klingt. Was dann folgt, ist echt russischer Gesang mit Volksliedern und mit schwermütigen Weisen aus ihrer Heimat hinter dem Ural. Die Lieder erklingen, bis die ersten Strahlen der Morgensonne schon durch das Bulley treten.

Das Schiff erreicht inzwischen mit 90 Upm eine Geschwindigkeit von 12 kn, die Erprobungen laufen weiter. Beim Anker vor Warnemünde übernehmen wir Treibstoff und Trinkwasser.

Am 24. Mai bekam ich unerwartet Gelegenheit für einen Kurzurlaub bis zum 27. Mai. Das war zwar sehr kurz bemessen, aber ich entschloss mich dennoch die Chance zu nutzen. Beim Übersetzen mit dem Schlepper bot sich ein wundervoller Blick auf den Bug der ankernden SOWJETSKY SOJUS. Ich erreichte gerade noch den Mittags-Zug Rostock–Leipzig und traf am nächsten Morgen gegen 5 Uhr bei meiner Familie in Mittweida ein. 40 Stunden Urlaub sind herzlich wenig, aber ich bekam einen großen Schreck, als ich bei der Deutschen Reichsbahn erfuhr, dass der Zug, der mich am 26. Mai nach Rostock zurückbringen sollte, erst ab 5. Juni verkehrte. Ich telefonierte mit der Werft und die teilte mir mit, ich bräuchte erst am 3. Juni zurück zu sein. Und als ich dann nach dieser willkommenen Urlaubsverlängerung nach Warnemünde kam, lag die SOWJETSKY SOJUS bereits zwei Tage fest. Wegen eines geplatzten Ausgleichtanks und beschädigter Wellenlager wurde das Schiff erst am 16. Juni wieder seeklar.

Diesmal ging die Weiterfahrt in Richtung Bornholm. In drei Seemeilen Abstand sah man die Insel liegen, grüne Wälder und Felder, braune Steilküste, schmucke Ansiedlungen und ein hochgelegener Leuchtturm. Ich ahnte damals natürlich noch nicht, dass ich dieses schöne Eiland 41 Jahre später mit meiner Frau und Hamburger Freunden näher kennen lernen würde. Nach dem Passieren der Insel Öland begegnete uns ein gerade auftauchendes britisches U-Boot. Wir begrüßten uns gegenseitig durch Dippen der Flaggen.

Am 21. Juni müssen wir vor Anker, es herrscht dicker Nebel. Von meiner Kabine aus kann ich durch das Bulley nicht einmal mehr die See erkennen. Die Positionslichter sind aus, die Ankerlaternen sind eingeschaltet, die wasserdichten Schotten sind geschlossen, die Kabinentüren sind auf Sperrhaken eingeklinkt, alle Bulleyes müssen dicht gesetzt werden. Alle 30 bis 40 Sekunden

dröhnt unser Typhon durch die Nacht. Auch am nächsten Morgen herrscht draußen noch „Waschküche“, wir liegen nördlich von Zingst. Um uns herum heulen, tuten, klingeln und brummen die Nebelsignale der Nachbarschiffe. Keiner sieht etwas vom anderen. Als der Nebel sich lichtet, erblickt man ringsum ankernde Schiffe, die nun alle ihre Fahrt fortsetzen: dänische, norwegische, deutsche, schwedische, polnische, sowjetische.

Am 24. Juni soll der offizielle Teil der Probefahrt beginnen. Zuvor muss noch die Selbststeueranlage funktionstüchtig werden, was zur langwierigsten aller bislang bewältigten Arbeiten wird. Da die Gierungs- und Rückdrehungskontakte der Kreiselkompass-Tochter anders arbeiten als angenommen, komme ich mit der neu verdrahteten Schaltung noch nicht zum Ziel. Nach weiteren Änderungen funktioniert zwar die Anlage, aber ein nicht zugehöriges Relais bekommt Rückspannung. Die Einbringung eines Verriegelungsrelais bringt nicht den gewünschten Erfolg. Doch der zuschauende befreundete Monteur Zeidler vertraut meiner Schaltung und verdrahtet mit Engelsgeduld ein weiteres Mal neu. Um zwei Uhr nachts funktioniert sie. Infolge Übermüdung war mir wohl ein Verdrahtungsfehler unterlaufen. Eine halbe Stunde lang erproben wir die Selbststeueranlage am fahrenden Schiff, dann begeben wir uns beruhigt in die Koje.

Schließlich ist es so weit. Der technische Direktor der Werft Werner Franz kommt an Bord und hält eine kurze Ansprache. Als der Anker gelichtet wird, gibt es eine Überraschung: Um unseren Anker hat sich eine am Grund liegende fremde Ankerkette gewickelt. Das muss passiert sein, als sich unser Schiff im Probetrieb mit einer Schraube und hart gelegtem Ruder mehrfach gedreht hat. Nun hilft nur noch der Schweißbrenner.

Die weiteren End-Erprobungen laufen erfolgreich, aber in der Nacht zum 27. Juni passiert etwas Schreckliches. Als ein Kollege an einer wegen Nebel geschlossenen Schotttür den Hebel „Tür öffnen“ betätigt, um durchzugehen, und wahrscheinlich loslässt, bevor er ganz durch ist, schließt die hydraulisch arbeitende Tür.

Der Kollege wird oberhalb der Brust totgequetscht.

Nach diesem Vorfall war die Stimmung an Bord überall äußerst gedrückt. Das Schiff fuhr erst einmal zurück nach Warnemünde, wo der Verunglückte an Land gebracht wurde und eine Kommission gemeinsam mit dem Kapitän die Geschehnisse am Unfallort untersuchte. Steuerung und Handhabung von Schotttüren wurden meines Wissens in der Konsequenz dieses Unfalls so verändert, dass etwas Ähnliches nach menschlichem Ermessen nicht noch einmal passieren konnte.

Am 28. Juni gegen Mittag begann die 36-stündige Fahrt mit 100 Prozent Turbinenleistung. Bei Bornholm bot sich ein selten schönes Bild: ein dänisches Dreimast-Vollschiff kreuzte unseren Weg bei strahlendem Sonnenschein, mit sämtlichen gesetzten Segeln. Am blauen Himmel schwebten über einer grün-schwarzen See einige Kumuluswolken. Die Besatzung des Seglers befand sich vollzählig auf den Decks, einige Seeleute am Heck winkten zu uns herüber. Gotland mit seiner teils steilen Küste passierten wir in 3 Seemeilen Abstand. Der Raps stand in Blüte und Möwen mit sehr großen, an der Oberfläche braunen Flügeln begleiteten uns.

Die Geschwindigkeit bei der abschließenden einstündigen Fahrt mit 110 Prozent Leistung betrug 18,5 kn. Am 30. Juni um 8.30 Uhr erreichte die *SOWJETSKY SOJUS* die Reede vor Warnemünde. Dort lag ein altes deutsches U-Boot-Mutterschiff, das für die sowjetische Marine instand gesetzt wurde. Um 9 Uhr gab Kapitän Lass über Bordfunk das Kommando „lass fallen Anker“. Auch das Rauschen der Ankerkette wurde im Lautsprecher mit übertragen, um das Ende der Probefahrt für alle hörbar zu verkünden. Die meisten Teilnehmer der Probefahrt wurden nun an Land gebracht. Ich blieb an Bord und machte am 1. Juli die Überführung zur Wismarer Werft mit, bevor ich am 5. Juli das Schiff verließ. Meine erste Aufgabe im Berufsleben war beendet.

Die *SOWJETSKY SOJUS* wurde Ende November 1955 von der *Warnowwerft* an den sowjetischen Eigner übergeben. Heimatha-



Die SOWJETSKY SOJUS vor der Wismarer Werft

fen des damals größten und modernsten Passagierschiffes unter sowjetischer Flagge war zunächst der Schwarzmeerhafen Odessa. Im März 1957 wurde die SOWJETSKY SOJUS nach Fernost überführt, um fortan bis Dezember 1988 auf der Route Wladiwostock–Kamschatka zu verkehren. 1980 erhielt es nochmals einen neuen Namen: SOYUZ.

1989 ist das 66 Jahre alte Schiff verschrottet worden.

In Stockholm – kurz vor dem Mauerbau

Ich verließ im November 1955 die *Warnowwerft* und arbeitete an der Schiffbautechnischen Fakultät der Universität Rostock im Institut „Elektrische Anlagen auf Schiffen“ als wissenschaftlicher Assistent. Das Institut hatte über die Bibliothek u. a. Zugriff auf die Ausarbeitungen der *Internationalen Elektrotechnischen Kommission IEC*. Wofür diese Institution arbeitet, lässt sich am schnell-

ten so erklären: Beim Umgang mit technischen Geräten merkt jeder Benutzer, wie wichtig es ist, dass alles zueinander passt. Dazu müssen industrielle Hersteller von Produkten sich über die Ausführung und ganz genaue Festlegungen zu den Abmessungen gründlich abstimmen. Was elektrische Erzeugnisse angeht, geschieht das bereits seit 1906, als man die *IEC* gründete, um für die gesamte Elektrotechnik verbindliche Standards zu erarbeiten. Ursprünglich hatte die *IEC* ihren Sitz in London, seit 1948 ist sie in Genf zu finden. Unter ihrem Dach arbeiten gegenwärtig mehr als 70 Länder in 93 Technischen Kommissionen und 80 Unterkommissionen zusammen, z. T. in enger Abstimmung mit der Internationalen Standardisierungs-Organisation *ISO*.

Auf dem Gebiet der Schiffselektrik gab es Mitte der 1950er-Jahre in der DDR noch Bestrebungen, mit den technischen Ausrüstungen auf internationalem Stand zu bleiben. Durch aktive Mitarbeit im *Handelsschiff Normen Ausschuss (HNA)* in Hamburg wollte man seitens der Industrie die Normung nicht aus den Augen verlieren; aber die Mitarbeit im *HNA* war von der DDR-Regierung nicht gerne gesehen und wurde irgendwann ganz unterbunden. Vor diesem Hintergrund orientierte sich die ostdeutsche Industrie zunehmend an sowjetischen Normen und entfernte sich von DIN-Standards. Die Mitarbeit in der *IEC* war zwar möglich, aber nach ministerieller Ansicht sollte es vorrangig darum gehen, eine eigene DDR-Stimme durchzusetzen. Mit dem Anliegen einer eigenen Stimme der DDR stieß ich allerdings bei der Kommissionsleitung in Stockholm auf völliges Unverständnis. Deutschland sei doch stark vertreten; man unterschied dabei nicht, ob die Fachleute aus Ost oder West kamen. Das war zumindest bei den beiden Tagungen so, an denen ich 1961 in Stockholm und 1965 in London teilnahm.

In Rostock werteten wir die uns zur Verfügung stehenden *IEC*-Unterlagen vor allem hinsichtlich der *Schiffselektrotechnischen Kommission 18 (TC 18)* regelmäßig aus und vermittelten in Vorlesungen und Übungen den Studierenden die neuesten Erkennt-

nisse. 1961 erhielt das Institut vom Ministerium für Hoch- und Fachschulwesen den Auftrag, an der nächsten Fachtagung der *TC 18* teilzunehmen. Die sollte im Juni 1961 in Stockholm stattfinden. Der Leiter des Institutes, Prof. Dipl.-Ing. Walter Krebs, benannte mich zur Tagungsteilnahme. Es sollte meine erste Reise ins westliche Ausland werden.

Fahrkarten und schwedische Kronen für fünf Übernachtungen sowie fünf Tagegelder bekam ich vom Ministerium in Berlin ausgehändigt. Die Mark der DDR musste man bei der Ausreise angeben und bei der Einreise in voller Höhe wieder nachweisen. Es war verboten und praktisch kaum möglich, DDR-Mark in schwedische Kronen umzutauschen. Bei versuchtem Schmuggel hätte der Umtauschkurs zur D-Mark nur etwa 1:5 betragen.

Am 11. Juni, es war ein Sonntag, fuhr ich nach Saßnitz und stieg dort im Fährhafen auf die schwedische *TRELLEBORG*. Meine Ausstattung mit schwedischen Kronen war knapp bemessen, so dass ich froh war, an der Rezeption eine kostenlose Ansichtskarte vorzufinden. Auf ihr war die Fähre abgebildet, mit einem Gemälde von 1958. Auf dieser Karte teilte ich meiner Familie mit, was für ein unglaubliches Reisefieber ich zum ersten Mal in meinem Leben hätte, dass aber das Zittrige in der Schrift von Vibrationen im Schiff herrühre.

Vom Fährhafen Trelleborg fuhr der Zug über Malmö nach Stockholm. Ich war beeindruckt von der wunderschönen Fahrt durch die Wälder Südschwedens. Fast noch mehr beeindruckt war ich von den Bahnbeamten. Sie sahen einfach würdevoll aus in ihren maßgeschneiderten stahlblauen Uniformen. Mit den roten Längsstreifen an den Hosen erinnerte jeder Einzelne an einen ehrwürdigen General. Dabei ging eine wohlthuende Höflichkeit von diesen Beamten aus. Die Pünktlichkeit ließ nichts zu wünschen übrig, gegen Abend halb sechs erreichte der Zug fahrplanmäßig den Hauptbahnhof Stockholm. Das Hotel *Gillet*, in dem mein Quartier vorgesehen war, befand sich direkt neben dem Bahnhof und war bequem zu Fuß erreichbar.

Liebe Leserin, lieber Leser, wie hat Ihnen die Lektüre gefallen?
Wir freuen uns über Ihre Bewertung im Internet.

Bildnachweis:

Foto auf Seite 74: Burts, Dresden

Foto auf Seite 80: A. Savin

Alle weiteren Abbildungen: Archiv Peter Treu, Rostock

Cover: Die SOWJETSKI SOJUS ex ALBERT BALLIN ex HANSA

Frontispiz: MS BERLIN am Ende der letzten Reise für die *DSR* im
Hafen Naha auf Okinawa

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 Datenverar-
beitungsanlagen, Wiedergabe auf fotomechanischen, elektronischen oder
ähnlichen Wegen, Vortrag und Funk – auch auszugsweise – nur mit Geneh-
migung des Verlages.

© Hinstorff Verlag GmbH, Rostock 2013
Lagerstraße 7, 18055 Rostock
Tel.: 0382/4969-0
www.hinstorff.de

1. Auflage 2013

Herstellung: Hinstorff Verlag GmbH
Lektorat: Dr. Florian Ostrop
Druck und Bindung: CPI books GmbH
Printed in Germany
ISBN 978-3-356-01600-0