



Kay Gottschewsky (Hrsg.)

Seefunker erinnern



HINSTORFF

INHALT

Vorwort	8
 Seefunker der Handelsschifffahrt	
Erinnerungen eines unbekanntenen Seefunkers	13
35 Jahre Funkoffizier Dieter Stürzekarn	15
Der Funker und die Elektronik Detlef Stolz	27
Das verzerrte Weltbild Frank Ruppert	40
Im Banne des Seefunks Peter Volk (†)	43
Wie das Wetter zur Geheimsache wurde Harald Branitz (†)/Kay Gottschewsky	56
... und immer lernt der Mensch Siegfried Elsner	61
Havarie im Rio de la Plata Eckard Kühl	69
Eine Tragödie, die mich prägte Kay Gottschewsky	74

Vorwort

Funkoffizier – ein »Jahrhundertberuf«

Aus der Literatur wissen wir, dass die drahtlose Nachrichtenübertragung ohne die grundlegenden Versuche und Erkenntnisse des Physikers Heinrich Hertz nicht denkbar gewesen wäre. Im Jahre 1887 gelang ihm der praktische Nachweis elektromagnetischer Schwingungen.

Deren Existenz und Gesetzmäßigkeiten sind heute so allgemein und umfassend erforscht, dass bei der inzwischen alltäglichen drahtlosen Kommunikation kaum noch jemandem bewusst ist, welche Schwierigkeiten es bis zur heutigen Vervollkommnung zu überwinden galt.

Fernsehen, Satellitenkommunikation, Handys, drahtlose Datenübertragung, Wireless Lan, Funkortung und Funknavigation haben alle Bereiche des Lebens erobert und der Gegenwart den klangvollen Beinamen »Kommunikations- und Informationszeitalter« eingetragen. Die drahtlose Informationsübertragung bildete hierfür den Ursprung.

Wer hätte vor gut 100 Jahren gedacht, dass elektromagnetische Schwingungen die Welt so grundlegend verändern würden?

Selbst Heinrich Hertz erkannte die Tragweite seiner Entdeckung nicht, dafür fehlten ihm noch wesentliche Erkenntnisse. So baute erst der Franzose Edouard Branly einen sehr empfindlichen Detektor, den sogenannten Kohärer, der sich im Weiteren zum heute bekannten Empfänger oder im weitesten Sinne zu unserem »Radio« entwickeln sollte. Der Russe Alexander Stepanowitsch Popow verband diesen Empfänger mit einem langen Draht, in der Hoffnung, damit Gewitter vorhersagen zu können: Die Antenne war geboren.

Der Funker und die Elektronik

Detlef Stolz

Ausbildung

Funkoffiziere wurden im englischen Sprachgebrauch auch wireless operator genannt. Dabei bezog sich wireless (drahtlos) auf die Übertragungsstrecke Schiff–Land, denn bis zur Antenne hatten die Funkoffiziere durchaus mit Unmengen Draht in Form von Kabeln, Spulen und dergleichen zu kämpfen. Hiervon berichten die folgenden Episoden.

Während unserer Ausbildung zum Ingenieur mit Erwerb des Seefunkzeugnisses 2. Klasse nahm die Vermittlung fundierter Kenntnisse in der Elektrotechnik/Elektronik sehr breiten Raum ein. Unsere damaligen Lehrer gaben sich größte Mühe, ihre Schützlinge in die Geheimnisse der Hochfrequenz-, Verstärker- und Antennentechnik einzuweißen, nicht nur theoretisch, sondern auch durch praktische Übungen zur Fehlersuche und -beseitigung. Im Anschluss an das dreijährige Studium konnten wir einen Radarlehrgang besuchen und diesen mit einem Ticket als Radartechniker beenden. Es waren also rundum gute Voraussetzungen gegeben, um später an Bord von Handels- und Fischereischiffen nicht nur den Funkbetrieb abzuwickeln, sondern auch die vorhandene Technik warten, pflegen und gegebenenfalls reparieren zu können. Das wurde seitens der Reedereien auch erwartet, denn auf See ist schwerlich ein technischer Service zu erhalten, und jede Auslandsreparatur riss ein weiteres Loch in die ohnehin löchrige DDR-Devisenkasse.

Ich gehörte zu den Technikbegeisterten unserer Zunft und hatte während meiner gesamten Fahrzeit den Ehrgeiz, die mir anvertraute Ausrüstung in Schuss zu halten. So behelligte ich die Schiffselektronik-Spezialisten nur mit exotischen und an

Bord unlösbaren Reparaturproblemen, die jene selbst zur Verzweiflung bringen konnten.

Feuertaufe

Nach einer Kanadafahrt als 2. Funkoffizier auf MS CALBE musterte ich am 20. September 1966 frohen Mutes auf MS STRALSUND (Rufzeichen: DCZM) als alleiniger F.O. an. Jenes Schiff wurde in den kommenden vier Jahren meine zweite Heimat. Ich übernahm die Seefunkstelle von OM Heinz D. Wie bei Übergaben Usus – der Übernehmende wollte so lange wie möglich zu Hause sein und traf meist in letzter Minute an Bord ein, der übergabende Kollege wollte sich so schnell wie möglich »verpfeifen« – verlief alles im mittelprächtigen Schweinsgalopp. Dabei wurde auch etwas von einer Klappe und regelmäßiger Kontrolle gemurmelt, ich hörte es nur mit halbem Ohr.

Die STRALSUND war 1952 in Kiel vom Stapel gelaufen und mit einer norwegischen Funkanlage ausgestattet, die später durch einen Empfänger Typ *Dabendorf* ergänzt wurde. Als Hauptsender befand sich ein MKS-300, als Hauptempfänger ein M 470A der Firma NERA an Bord. Der Funkraum lag mittschiffs und war zugleich der Durchgang zu meiner Kammer. Da durch das kleine vergitterte Oberlicht in Größe eines Bullauges kaum Tageslicht hereinkam, war die Tür zum Kartenraum meistens geöffnet.

Nach dem Auslaufen aus Antwerpen als letztem europäischen Hafen auf dem Weg nach Ostafrika startete ich den Hauptsender auf Mittelwelle, um routinemäßig die Traffickmeldungen an die Küstenfunkstellen und erste Telegramme an die Reederei abzusetzen. Als ich mich nach der obligatorischen Meldung an Ostende Radio/OST Rügen Radio zuwenden wollte, knallte es. Feine Rauchwölkchen entstiegen dem Hauptsender, verbunden mit penetrantem, stechendem Brandgeruch. Ich schaltete sofort alles ab, was nicht ohnehin schon stromlos war, und schraubte das Gerät auf. Die Senderendstufe mit den Abstimmungsspulen

Wie das Wetter zur Geheimsache wurde

Harald Branitz (†)/Kay Gottschewsky

Wetter und Seefahrt sind untrennbar miteinander verbunden. Nirgendwo sonst beeinflusst Witterung das menschliche Schicksal so direkt wie an und auf dem Meer. Verwunderlich ist es daher nicht, dass die Suche nach Regelmäßigkeiten in der Wettervorhersage Seeleute von jeher besonders beschäftigt. Im 19. Jahrhundert machte ein britischer Seemann und Wissenschaftler als früher Experte auf diesem Gebiet von sich reden.

Bekannt wurde Robert FitzRoy (1805–1866) als Kapitän der BEAGLE – jenes Schiffs, auf dem Charles Darwin naturwissenschaftliche Erkenntnisse sammelte. Auf zwei achtjährigen Reisen kartografierte FitzRoy die südamerikanische Küste und widmete sich intensiv der Meteorologie. Nachdem er 1843 bis 1846 als Gouverneur von Neuseeland wenig Ruhm und Anerkennung erworben hatte, begann er in England mit dem Aufbau eines zentralen Sturmwarndienstes für die britischen Gewässer.

Ein »Jahrhundertsturm« sollte seine zunächst wenig erfolgreichen Arbeiten beflügeln und ihm die Unterstützung der britischen Admiralität verschaffen. 133 Schiffen war jenes Unwetter über der Irischen See zum Verhängnis geworden. Eines davon war die ROYAL CHARTER. In der Nacht des 26. Oktober 1859, kurz vor dem Heimathafen Liverpool, wurde der aus Melbourne zurückkehrende Dampf-Segler von meterhohen Wellen erfasst und an die felsige Küste von Anglesey geworfen. Viele der 488 Menschen an Bord des sinkenden Schiffes hatten erfolgreich nach Gold geschürft und versuchten, mit ihren Taschen voll australischem Goldstaub, ans Ufer zu schwimmen. Aber nur 21 Passagiere und 18 Mann der Besatzung blieben am Leben.

Havarie im Rio de la Plata

Eckard Kühl

1969 fuhr ich auf der SCHWARZBURG in der Relation Südamerika über Rotterdam, Santos, Rio de Janeiro, Buenos Aires und zurück.

Die Mündung des Rio de la Plata ist zuerst breit wie die Ostsee, wird dann aber immer schmaler und schließlich erreicht man den Canal Punta Indio. Diese Fahrrinne ist zwar gut ausgebaggert, aber nicht sehr breit, und daneben ist das Wasser nur ein paar Meter tief. Mit Hilfe des argentinischen Lotsen an Bord verlief zunächst alles planmäßig.

Ein auslaufender Frachter, tief abgeladen, kam uns entgegen. Es war ein altes *Liberty*-Schiff unter griechischer Flagge. Die Amerikaner hatten zum Ende des Zweiten Weltkrieges zur einmaligen Überfahrt über den Atlantik auf einfachste und schlampigste Art diesen Schiffstyp gebaut und in Dienst gestellt. Ihre Konstrukteure hatten damit gerechnet, dass die Schiffe höchstens einmal den Weg durch die deutschen U-Boot-Sperren schaffen würden.

Die Fahrrinne im Canal Punta Indio machte einen leichten Knick nach Steuerbord. Hier gab es eine Ausweichpflicht, das auslaufende Schiff musste solange aufstoppen, bis das einlaufende passiert hatte. Es stoppte jedoch keiner auf.

Unser Schiff lief mit halber Kraft voraus, vielleicht mit 8 bis 10 Knoten.

Das Unglück war nicht mehr abzuwenden.

Anstatt zu stoppen, fuhr der *Liberty*-Frachter ebenfalls weiter.

Wir trafen das altersschwache, z.T. ziemlich durchgerostete Schiff mit fast 90 Grad in der Mitte und fuhren bis über die Hälfte in den Frachter hinein.

Eine Tragödie, die mich prägte

Kay Gottschewsky

Nichts hat meine Berufsauffassung so stark beeinflusst wie die folgenden dramatischen Ereignisse im Januar 1971. Unbekümmert plante meine Familie damals einen lange ersehnten Winterurlaub in den Thüringer Wald. Ferienplätze waren zugesagt, die Koffer bereits gepackt, als mich ein Telegramm meines Funkinspektors umgehend in sein Büro rief. Das verhiess nichts Gutes.

Funkoffiziere waren knapp, die Seefahrtsschulen konnten den Bedarf für die Fischerei- und Handelsflotte nicht decken. Trotz überaus guter Heuer und der für Seeleute üblichen Vergünstigungen war die Fluktuation groß. Nun war auf dem Kühlschiff THEODOR STORM (Rufzeichen: DDWP) der Funkoffizier aus gesundheitlichen Gründen ausgefallen. Ein Auslaufen war unmöglich, solange kein Ersatz gefunden war. Mich traf es als denjenigen, der schnell erreichbar war. Also hieß es, Wintersachen auspacken und den Koffer mit leichter Tropen- und Khakikleidung bestücken – sehr zum Leidwesen der Familie.

Am 11. Januar meldete ich mich beim Kapitän, übernahm den Funkraum und die üblichen Geschäfte vor dem Auslaufen. Hektisches Treiben bestimmte den Tagesablauf: Der Zoll wollte alles ganz genau wissen, die Grenzbeamten bestanden auf mindestens sechs Besatzungslisten. Außerdem wollten das Seefahrtsamt der DDR, die Maklerei, der Medizinische Dienst des Verkehrswezens, noch einmal der Zoll und natürlich die Reederei einen vollständigen Nachweis darüber, wer an Bord mitfuhr. Also ran an die Schreibmaschine (Typ *Optima*), möglichst viele Papierseiten mit Blaupapier eingespannt und höllisch aufgepasst, dass man sich auf den letzten Zeilen nicht noch verschreibt.

Nach Saigon – ein Reiseabenteuer

Detlef Stolz

Anfang Oktober 1978 schickte mich die DSR als Reparatingenieur zur Beaufsichtigung einer Werftreparatur des MS WILHELM FLORIN nach Ho-Chi-Minh-Stadt (ehemals Saigon). Also flog ich mit meinem Seefahrtsbuch, ein paar Dollars und gemischten Gefühlen von Berlin-Schönefeld über Karachi nach Hanoi.

Während des langen Fluges kam ich mit meinem Sitznachbarn ins Gespräch, der, wie sich herausstellte, ein Mitarbeiter der Botschaft in Hanoi war. Man schwätzte über alle möglichen Dinge und so fragte er mich, ob ich denn wohl auch so viele Schutzimpfungen über mich ergehen lassen musste, insbesondere gegen die »japanische Enzephalitis«. »Was ist denn das?«, fragte ich, da uns ja nur Malaria, Pocken, Cholera und Gelbfieber geläufig waren, aber Enzepha ...? – Das war ja kaum auszusprechen. Er erklärte mir, dass dies eine bösartige Hirnhautentzündung sei, die durch den Stich irgendeiner Mücke vorwiegend in Südostasien ausgelöst werde. Wer sie überhaupt überlebe, würde mindestens eine »Macke« davontragen. Ich sollte nach Ankunft in Hanoi dringend zum Botschaftsarzt gehen und mich nachimpfen lassen. Na eine Macke mehr oder weniger ..., aber überleben wollte ich schon, und deshalb auch seinen Rat befolgen.

In Hanoi angekommen, wurde ich von einem recht gut Englisch sprechenden vietnamesischen Dolmetscher empfangen, der außer meiner Betreuung bei bevorstehenden Behördengängen ganz sicher den Auftrag hatte, mich keine Minute aus den Augen zu lassen. Ich überzeugte ihn, mich zunächst zum Botschaftsarzt zu bringen. Der wettete auch sofort über die Missachtung aller Warnungen durch den Hafendarzt in Rostock und erklärte

Die letzte Heuer

Walter Jangel

In 32 Jahren Seefahrt hatte ich mich an manches gewöhnt, an Mecklenburger Lungenhaschee ebenso wie an italienische Pizza, die einer »Happy Fuhlbrass« glich, oder an Thüringer Klöße, die vom Teller federten. Aber die Kost aus den Slums von Manila am Ende meiner Seefahrtstage überstieg die Grenzen meines weltoffenen Geschmacks.

Nach fast zehn Monaten Freizeit – zur Abgeltung von Urlaubsanspruch, in dieser Länge aber auch schon Anzeichen des Arbeitsplatzabbaus bei der ehemaligen Deutschen Seereederei Rostock durch die neuen Eigner – erhielt ich im März 1995 einen Heuerschein für MS GÖRLITZ (Rufzeichen: Y5RV). Dies war mehr oder weniger ein Glücksumstand, vielleicht dem Wohlwollen einer Arbeitskräftelenkerin zu danken. Per 1. Juni 1995 beschäftigte die Reederei noch 49 Funkoffiziere von einstmals 257 (in 1988) sowie 22 Funkoffiziersassistenten. Denen standen ganze sieben Arbeitsplätze zur Verfügung. Da war es mir völlig egal, wohin die Reise ging, wie lange sie dauern und durch welchen Teil der Welt sie führen sollte.

Der Einsatz begann – für jene Zeit fast typisch – mit einer Busfahrt. Im Bus nach Aarhus befanden sich nur Deutsche. Auf dem Schiff hatten »wir« bei einem Verhältnis von 14 zu 10 noch die ethnische Oberhand. Wir luden in Ventspils Düngemittel. Als Löschhäfen liefen wir Maceio, Recife und Aratu in Brasilien an. Nach dem bei der Mannschaft unbeliebten Lukenwaschen nahm das Schiff Kurs auf Sao Francisco do Sul im brasilianischen Bundesstaat Santa Catarina. Während der Liegezeit unternahm ich privat einen Tagesausflug ins nahe gelegene Blumenau, wo viele deutsche Spuren zu finden sind – vom Schiff des

DFE-Anlage



Begleiter für die schöne Fahrt, verabschiedete mich und nutzte die Gelegenheit, um meine Cousine Renate in Wetzlar zu besuchen. Meine »Republikflucht« dauerte zwar nur einen Tag und eine Nacht, war aber dennoch eine spannende Episode. Ohne die damals dramatischen politischen Veränderungen in meinem Land hätten sich für meine berufliche Entwicklung entscheidende Konsequenzen ergeben können.

Am 10. November stand ich dann wieder in Berlin/Friedrichstraße. Während Tausende den Bahnhof in Richtung Westen verstopften, schien ich als Einziger in entgegengesetzter Richtung mein Kofferchen zu retten.



*Funkpult einer
GMDSS-Anlage*



*Black Box eines
Voyage Data Recorders*

relevanten Betriebsdaten, die nach Havarien zur Ermittlung der Unfallursachen ausgelesen werden können. Ein Ortungssignal erleichtert das Auffinden des Datenrecorders, jener in Nachrichtensendungen nach Unfällen oft erwähnten *Black Box*.

Seeunfälle werden sich auch in Zukunft nicht gänzlich vermeiden lassen. Das ständig verbesserte Seefunksystem hat jedoch unter Beweis gestellt, dass es bei richtiger Anwendung durch die Kapitäne und nautischen Offiziere auch ohne den Funkoffizier seiner Aufgabe gerecht wird.

Kurzbiografien

Dipl.-Ing. Harald Branitz († am 21. Juni 2011)

- 1960 geboren in Dresden
- 1979–1982 Wehrdienst als Funker
- 1982–1987 Studium an der Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow
- 1987–1992 Seefahrtszeit auf Schiffen der DSR
- 2003–2004 Mitarbeiter der Reederei F. Laeisz Rostock
- 2004–2009 Servicekoordinator bei SAM Electronics Hamburg

Dipl.-Ing. Siegfried Elsner

- 1939 geboren in Rastenburg, Ostpreußen
- 1962–1963 Studium an der Seefahrtschule Wustrow
- 1963–1966 Seefahrtszeit auf Schiffen der DSR
- 1966–1968 Studium an der Seefahrtschule Wustrow
- 1968–1977 Seefahrtszeit auf Schiffen der DSR
- 1977–1980 Studium an der Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow (Intervallstudium mit zwischenzeitlicher Fahrtszeit als Funkoffizier)
- 1980–1994 Seefahrtszeit auf Schiffen der DSR, später Reederei F. Laeisz Rostock
- 1994–1999 Arbeitslosenzeit, Seemannsrente
- 1999 Ruhestand

Dipl.-Ing. Horst Evert

- 1944 geboren in Rostock
- 1966–1969 Studium an der Seefahrtschule in Wustrow
- 1969–1970 Seefahrtszeit auf dem Fischereiforschungsschiff ERNST HAECKEL
- 1972–1974 Wartungsingenieur im Rechenzentrum des Instituts für Hochseefischerei Rostock
- 1974–1991 Leiter Technik im Rechenzentrum des Fischkombinates Rostock
- 1992–2005 Geschäftsführender Gesellschafter bei der warnow electronic service gmbh Rostock
- 2005 Ruhestand

Dipl.-Ing. Andrea Füssel

- 1960 geboren in Rostock
- 1980–1984 Studium an der Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow

Glossar

AIS Automatic Identification System (Automatisches Schiffsidentifizierungs- und -überwachungssystem)

Autoalarmempfänger Gerät, das beim Empfang von Notmeldungen eine Glocke im Funkraum, auf der Brücke und im Wohnraum des Funkers auslöst

Barre unter Wasser quer zu einer Flußmündung oder Hafeneinfahrt verlaufender Rücken aus Sand o. Ä.

Beaufort (Bft) Skala zur Abschätzung der Windstärke

Chief Leitender Schiffingenieur

DSC Digital Selectiv Calling (Digitaler Selektivruf), Schiffskennung in automatischen Anrufverfahren

Decca Funkortungsverfahren zur Bestimmung des Schiffsstandortes, heute durch GPS ersetzt

dwards genau querab vom Schiff, rechtwinklig zur Mittschiffs-Ebene

EPIRB Emergency Position Indicating Radio Beacon

FFS Fischereifangschiff

Fischgalgen Gestell zum Einhieven der Netzleine auf Fischereischiffen

GMDSS Global Maritime Distress and Safety System (Weltweites Seenot- und Sicherheitsfunksystem)

GPS Global Positioning System (Weltweites satellitengestütztes Navigationssystem)

Growler kleiner Eisberg

GW Grenzwellenlänge, siehe MF

HF High Frequency (Kurzwellen im Bereich 4000–27 500 kHz)

INMARSAT International Maritime Satellite Organisation

ITU International Telecommunication Union (Internationale Fernmeldeunion)

KW Kurzwellenlänge, siehe HF

Lasching Befestigung von Ladung u. a. an Bord

Last Vorratsraum

Lord Matrose, abgeleitet vom englischen Wort Sailor

MS Motorschiff

MT Motortanker

MF Medium Frequency (Mittel-/Grenzwellen im Bereich 300 – 4000 kHz)

NAVTEX Navigational Warnings via Telex, internationaler Informations- und Warndienst für die Schifffahrt

Nock Außenbrücke eines Schiffes

OM Old Man (Funkoffizier)