



Hans-Hermann Diestel (Hrsg.)

Bootsleute *erzählen*

Mit Berichten von Bestmännern
aus der Fischerei



HINSTORFF

INHALT

Kapitän Hans-Hermann Diestel Vorwort	11
Aller Anfang ist schwer	17
Horst Köpcke Vom Steward zum Bootsmann	18
Volker Fiedler Mein Berufsziel war Schiffszimmermann	20
Jürgen Lange Geschafft! – Endlich geschafft!!!	22
Manfred Tesenvitz Von der Reusengemeinschaft zur DSR	26
Gerhard Ehrlichmann Die Seefahrt begann auf der NORDSTERN	28
Jupp Sobotta Als Uhrmacher zur See	33
Manfred Dhonau Von der Fischerei zur Fährschiffahrt	36
Hendrik Raulf Erste Reise mit Seekrankheit	38
Wolfgang Berndt Vom Betonbauarbeiter zum Bestmann	43
Max Moldenhauer Von Vietzkerstrand nach Wustrow	46
Franz Piasta Vom Poeler Strand zum Fischkombinat	49

Vorwort

Die erste Funktion, die auf mich als 15-jährigen Lehrling auf meinem ersten Schiff, dem Dampfer WISMAR, Eindruck machte, war die des Bootsmanns. Ich hatte mich beim Ersten Offizier angemeldet, aber das war nur eine kurze Formalität. Die ersten einnordenden Hinweise, in Form von ein paar Tritten in den Achtersteven, verpasste uns Bootsmann Förster. Das wiederholte sich nicht im Verlaufe meiner Lehre, aber diese Form eines Hinweises habe ich dennoch nie vergessen. Er hatte große Hände, die er auch zu nutzen wusste. Seine Art, für Ordnung und Disziplin zu sorgen, hat mich nicht gestört, weil ich eine von diesen Faktoren bestimmte Verhaltensweise auf einem Schiff, in jeder Funktion, immer für notwendig gehalten habe. Förster stellte diese Anforderungen nicht nur an die Lehrlinge, sondern auch an die Matrosen, was denen durchaus nicht gefiel. Von Anfang an war der Bootsmann nicht nur für mich eine Respektsperson. Förster setzte nahtlos die Bemühungen der Lehrbootsleute Seefeld und Bolle fort, uns zum engagierten Arbeiten und zu einer straffen Disziplin zu erziehen.

Ein Bootsmann, der sein Fach verstand und die Decksgang, später die Komplexbrigade, im Griff hatte, blieb auch für mich als Kapitän eine Person, der meine Achtung gebührte.

Die alten Rostocker Fahrensleute hatten Richard Wossidlo erzählt, dass der Bootsmann so etwas wie die Polizei auf den Rostocker Schiffen war. Förster ist dieser Tradition durchaus gerecht geworden. Als ich im März 2010 an einer Offizierskonferenz einer großen Hamburger Reederei teilnahm, sagte ein Personalmanager: »Es ist sehr schwierig, eine Schiff ohne Kapitän zu fahren. Ohne Bootsmann ist es unmöglich.« Ich will diese Aussage nicht weiter kommentieren. Als Ausdruck der Wertschätzung für die Arbeit eines guten Bootsmannes hat sie jeden-

Als Uhrmacher zur See

Jupp Sobotta

Nach dem Abschluss der Schule sollte ich eigentlich auf die Hochschule für Körperkultur und Sport in Leipzig. Mir wurde aber immer wieder erklärt, dass ich erst bei den im Aufbau befindlichen Streitkräften dienen müsste. Ich bin also zur Volkspolizei See gegangen und habe dort drei Jahre Dienst als Signalgast versehen. Damit gehörte ich zu den »Geheimnisträgern«. Während meiner Zeit bei der Volkspolizei See wurde ich von der DSR angeworben. 1958 kam ich als Umschüler in der Funktion des Decksmanns zur Reederei. Mein erstes Schiff war die PEENEMÜNDE, der »Schwan der Ostsee«. Das Kümo hatte, ziemlich ungewöhnlich, eine Knopfsteuerung. Es waren herrliche Reisen, wenn wir Hull, Goole, London, Stockholm usw. anliefen. Wir lagen mit unserem »Schwan« damals noch mitten in den Städten, und wir kamen alle 14 Tage nach Hause. Die Besatzung bestand aus elf Seeleuten.

Meine Matrosenprüfung konnte ich auf der PEENEMÜNDE nicht machen. Dazu musste ich auf ein Großschiff umsteigen. Deshalb kam ich auf den »Typ-IV«-Frachter DRESDEN. Später war ich auch auf der KARL-MARX-STADT, der GERA und der HALBERSTADT vom gleichen Typ. Mit der DRESDEN waren wir eines der ersten DSR-Schiffe in Japan. Wir haben Eisenkokillen von Wismar nach Yawata zur dortigen *Steal Mill Corporation* transportiert. Die Japaner waren damals noch ziemlich rückständig, aber sie waren sehr nett. Eigentlich durften wir nicht an Land gehen. Das japanische Unternehmen hat dieses Verbot unterlaufen, indem es uns von Wachleuten zum Tor bringen ließ. Vom Tor aus sind wir dann ausgeschwärmt. Zu einem festgelegten Zeitpunkt haben wir uns wieder am Tor getroffen



Die frühere DRESDEN als Traditionsschiff in Rostock

das Rufen von »Hurra, Hurra, Hurra«, so wie sie es in Russland rufen, üben. Nach einigen Malen hat ihnen der Kabelgattsmatrose gesagt, es wäre genug. Wir könnten uns schon die drei Worte merken. Persönliche Anliegen durften wir während des Besuches nicht vorbringen. Kapitän der BLANKENBURG war damals Hans W. Sass. Nach meiner Erinnerung fand der geschilderte Besuch am letzten im Überseehafen durchgeführten »Tag der offenen Tür« statt.

Meine Seefahrt war zu Ende, als meine Frau an der Schilddrüse erkrankte. 1978 bin ich auf ihren Wunsch hin an Land geblieben. Ich hätte sie gerne einmal mit auf eine Reise genommen. Das ging nun nicht mehr. Ich bin dann zur Schiffsversorgung gegangen, die zum Kombinat gehörte.

Erste Reise mit Seekrankheit

Hendrik Raulf

Der Heimaturlaub nach den Berufsschulprüfungen war schneller zu Ende, als ich dachte. Ein Telegramm rief mich schon zwei Tage später ins Fischkombinat zurück. Pünktlich meldete ich mich bei der Einsatzleitung und bekam mein Seefahrts- und ein Bekleidungsbuch. Der Einsatzleiter brachte meinen Freund Dieter und mich persönlich an Bord des Loggers ROS 135 ROSTOCK. Dort übergab er uns an den Ersten Steuermann, der den Netzmacher beauftragte, sich um uns zu kümmern. Der wiederum zeigte uns die Fünfmannkammer, in der sich unsere Koje befand. Wir zogen uns sofort um und beteiligten uns an den Vorbereitungen für die neue Reise. Durch das geöffnete Brückenfenster beobachtete der Kapitän, erkennbar an seiner Schiffermütze, das hektische Treiben an Deck. Als der größte Teil der Arbeit erledigt war, ging der Netzmacher mit uns ins Bekleidungslager. Dort wurden wir für den Seeinsatz komplett neu eingekleidet. Außerdem bekamen wir zweimal Bettwäsche sowie einen grünen, aus festem Segeltuch hergestellten Seesack. Wir stellten den Sack in die Kammer, dann ging es zurück an Deck. Am späten Nachmittag war alles klar zum Auslaufen. Wir versuchten beim Ablegen zu helfen, aber irgendwie standen wir immer im Weg. Von der Reling des Bootsdecks schweifte unser Blick noch einmal zu dem sich langsam entfernenden Fischkombinat in Rostock-Marienehe. Fast übertönte das Tuckern des Schiffsdiesels das Rauschen der Fahrtwellen. Das braune Wasser der Warnow wirbelte vorbei. Meine erste Reise hatte begonnen!

Beim Erreichen der Ostsee begann unser Logger leicht zu schaukeln. Am zweiten Tag beauftragte mich der Netzmacher, die Deckel der leeren Fässer unter der Back zu entfernen. Dazu

Erst abgelehnt, dann angenommen

Peter Dietrich

Seit über 30 Jahren bin ich mit der Seefahrt verbunden. Angefangen hat mein Interesse für die Seefahrt im Alter von 12 oder 13. In jenen Jahren hat mir mein Vater immer wieder erzählt, wie sehr es ihm auf dem Segelschulschiff WILHELM PIECK, auf dem er während seines Armeedienstes war, gefallen hat. Später war er dann bei der GST beschäftigt. Es sagte immer wieder: »Wäre ich doch zur See gefahren, hätte ich das doch gemacht.«

Deshalb habe ich mir gedacht, wenn dein Vater das nicht geschafft hat, dann machst du das eben. Damals musste man sich ja schon mit dem Abgangszeugnis der achten Klasse bei der Reederei bewerben. Die Rückmeldung war: »Sie sind zu faul, aber Sie können es ja noch einmal versuchen.« Ich habe mich dann ein Jahr zusammengerissen und es mit dem Zeugnis der neunten Klasse noch einmal versucht. Damit war ich erfolgreich.

Damals existierten in Rostock noch zwei Reedereien, die Deutsche Seereederei und die Deutfracht. 1972 stellte mir Deutfracht eine Lehrstelle zur Verfügung. Im August jenes Jahres begann ich auf dem Lehr- und Ausbildungsschiff J. G. FICHTE. Mit insgesamt 150 Lehrlingen an Bord unternahm ich zwei Reisen nach Kuba und Mexiko. Das war schon etwas. Während des zweiten Halbjahres fand die Ausbildung an Land statt. Im zweiten Lehrjahr wurde sie auf Frachtschiffen fortgesetzt. Mich schickte die Reederei auf die ALTENBURG, ein Schiff vom »Typ XD« im Südamerika-Dienst. Die Reisen auf dieser sehr schönen Route dauerten ca. drei Monate. Nach der Lehre kam ich auf die LISE-LOTTE HERMANN, ein »Typ X«-Schiff. Nach zwei Reisen gingen wir für ein Dreivierteljahr nach Wismar in die Werft. Als die Werft das Schiff nach dieser langen Zeit immer noch

Die Aufgaben eines Boots- oder Bestmanns

In den nachfolgenden Berichten der Boots- und Bestleute wird deutlich, welche wichtige Position sie an Bord einnehmen. Ein menschlich und fachlich schwacher Boots- oder Bestmann gefährdet nicht nur die Effizienz der Crew, er stellt ein erhebliches Risiko für das Leben und die Gesundheit der ihm anvertrauten Besatzungsmitglieder dar. Der seemännische Anteil an seiner Arbeit mag immer mehr abgenommen haben, aber sein Anteil an der Ausbildung und Anleitung der Mannschaftsmitglieder ist immer wichtiger geworden. Früher konnte ich als Kapitän der SCHWERIN sehen, was mein jüngster Offizier, der Dritte Nautische Offizier, und seine Matrosen auf der Back beim An- und Ablegen veranstalteten. Auf der PUDONG SENATOR konnte ich dann schon die vordere und achtere Manöverstation nicht mehr einsehen, sobald Container an Deck standen. Diese Situation hat sich dadurch noch weiter verschlimmert, dass die heutigen nautischen Offiziere nur noch sehr selten etwas von diesen Arbeiten verstehen. Wer von ihnen ist drei Jahre als Lehrling und zwei Jahre als Matrose gefahren, bevor er zur Seefahrtschule ging? – Als ich auf der QUEDLINBURG als Erster Nautischer Offizier der Chef von Volker Fiedler war, fertigte er bestimmt einen besseren Drabtspleiß an als ich, aber vormachen konnte er mir nichts, weil ich selbst die Facharbeiterprüfung mit 1 abgeschlossen hatte. Heutzutage müssen sich Kapitäne und nautische Offiziere zunehmend auf Bootsmann, Schiffmeister und Bestleute verlassen, weil sie solche Arbeiten nicht oder nur noch unzureichend gelernt haben. Dass es dadurch an der unverzichtbaren Anleitung, Kontrolle und Unterstützung des Bootsmanns fehlt, beweisen die in der internationalen Schifffahrt auftretenden Arbeitsunfälle an Deck.

Ein weiterer Wandel, der die Struktur der transportierten Ladungen betrifft, wird ebenfalls in den Berichten der Bootsleute erkennbar. In

den Anfangsjahren der DSR, als sie in verschiedenen Relationen, wie denen nach Indien, Afrika und Fernost, noch als Außenseiter zu den Linienkonferenzen auftrat, mussten in größerem Umfang weniger wertvolle Ladungen (Expeller, Zement usw.) akzeptiert werden. Mit dem Eintritt in die Schifffahrtskonferenzen wurde es für Befrachungsabteilungen der DSR leichter, hochwertige Güter (Tee, Gewürze, technische Ausrüstungen usw.) zu akquirieren. Die entscheidende Umwälzung, die den meisten Seeleuten nicht gefiel, war der Abschied vom Stückgut und der heute vorherrschende Transport der ungeliebten »Blechkisten«.



Bootsmann Manfred Tesenvitz an Deck

Einmal mussten wir in Westafrika bei der Ladungssicherung größere Probleme lösen. Wir luden auf Reede Baumstämme an Deck. Ich stand achtern und der Chief mate vorne, weil dort das Schwergutgeschirr eingesetzt wurde. Zur Vorbereitung des Laschens hängten wir die Preventerketten über das Schanzkleid außenbords, um sie nach dem Ende der Ladungsarbeiten über die Baumstämme führen zu können. Zusätzlich wurden Drähte im Reißverschlussverfahren zum Laschen verwendet. Durch einen Runner haben wir sie steif gezogen. Auf See mussten wir dieses System natürlich ständig überprüfen und den Runner sowie die Drähte immer wieder steif setzen. Wenn erst einmal Lose in die Drähte kommt, kann es für Schiff und Besatzung, weil die

Der Bestmann der Gegenwart

Michael Otten

An der Position und Arbeit des Bestmanns gefällt mir ganz besonders, dass ich entscheiden kann. Als Matrose muss ich immer jemandem hinterherlaufen. »Mach mal dies, hol mal jenes«, hört man die ganze Zeit. Ich entscheide lieber selbst. Wenn man Verantwortung trägt, dann wächst man auch mit seinen Aufgaben. Die Hauptarbeit des Bestmanns besteht heute darin, das Netz auszusetzen und es wieder einzuholen. Reparaturarbeiten am Netz haben erheblich abgenommen, aber es gibt sie natürlich nach wie vor. Ist ein Netz kaputtgegangen, so prüfe ich als Erstes, ob wir es ohne neues Material wieder zum Aussetzen klar bekommen oder ob ein neues Teil eingesetzt werden muss. Als Bestmann bestimme ich, wer was macht. Es gibt Leute, die fahren 30 Jahre zur See und können das nicht, darunter auch Kollegen, die den Beruf gelernt haben. Da frage ich mich, ob sie sich jahrelang versteckt haben.

Zu den wichtigen Aufgaben zählt auch, dass das Geschirr immer wieder klariert werden muss. Das vor allem dann, wenn es am Grund hängenblieb und dadurch »über Kopf geschmissen« wurde. Für alle diese Arbeiten müssen die Leute eingewiesen werden. Dafür muss ich den Überblick behalten. Wir haben zwei Fanggeschirre an Deck zu liegen, können aber nur mit jeweils einem arbeiten, wenn wir mit der ATLANTIC PEACE für die Reederei Doggerbank Seefischerei aus Bremerhaven (die zum niederländischen Unternehmen Parlevliet & Van der Plas gehört) bei Island, Grönland, Neufundland oder in der Nordsee fischen. Ich habe aber auch schon einmal auf einem anderen Schiff mit zwei Netzen zur gleichen Zeit am Grund gefischt. Die Norweger fischen sogar schon mit drei Netzen.

Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord

Die Arbeits- und Lebensbedingungen sind auf den verschiedenen Schiffen, das wird aus den Berichten der Autoren deutlich, sehr unterschiedlich gewesen. Das hängt ganz wesentlich mit dem Alter des Schiffes, dem Land, in dem es gebaut worden war, und seiner Aufgabe – Ladung oder Fisch – zusammen. Die »Typ IV«-Schiffe waren bei den meisten Seeleuten, obwohl sie keine Klimaanlage hatten, beliebt. Ich selbst habe die Klimaanlage sehr vermisst, weil ich in den Tropen in den unzureichend belüfteten, stickigen und heißen Kammern nur sehr schlecht schlafen konnte. Alle Typen, die danach in Rostock oder Wismar gebaut wurden, hatten diese für mich wichtige Anlage.

Leider bin ich nie auf einem »Skandinavier« gefahren. Die Besatzungen haben sich auf diesen Schiffen, wegen ihrer geschmackvoll eingerichteten Kammern und Gemeinschaftsräume, wohl gefühlt. Wenn ich in der Gegenwart im Verlaufe von Audits Schiffe besuche, enttäuschen mich die Kammern und Messen maßlos. Mit solch lieblos eingerichteten Räumen wird sich die international ständig beklagte kurze Verweildauer der Kapitäne und Offiziere in ihrem Beruf nicht verlängern lassen.

Bemerkenswert ist auch, wie sich Seeleute früher bemühten, ihre Freizeit sinnvoll zu gestalten. Das galt für Handelsschiffahrt und Fischerei gleichermaßen. Damit war es nach der »Wende« weitgehend vorbei. Doch hier ist ein Umdenken dringend erforderlich, weil es fast keine Ablenkung und Erholung an Land mehr gibt. Die Hafentliegezeiten werden immer kürzer und die Häfen sind immer weiter von den Stadtzentren entfernt. Der Einsatz wird nahezu ununterbrochen auf dem Schiff verbracht.

Es ist für mich schwer vorstellbar, dass ich »Kullerkeks«, meinem Enkel, empfehlen könnte, unter solchen Bedingungen zur See zu fahren. Wenn die Reedereien junge intelligente Menschen an Bord lotsen wollen, müssen sie sich mehr einfallen lassen.

Von schaukelnden Kümos zu stabiler VÖLKERFREUNDSCHAFT und seefestem »Typ IV«

Horst Köpcke

Auf dem Hochseefrachter THOMAS MÜNTZER faszinierte mich das Geratter und der heiße Ölgeruch der durch Dampf angetriebenen Ladewinden. Da ich auch einmal auf den ersten Kümos der Reederei eingesetzt worden war, bietet sich ein Vergleich an. Auf den kleinen Küstenmotorschiffen störte mich immer die räumliche Enge. Außerdem hatten diese Frachter kein Ladegeschirr, sondern höchstens zwei Kräne für den Umschlag. Die Lukenabdeckung mit ihren im Winter in der Ost- und Nordsee gefrorenen Persenningen, die wir mit Salz bearbeiten mussten, um sie überhaupt abnehmen zu können, sagte mir auch nicht zu. Außerdem schaukelten die kleinen Schiffe fast immer. Da mein erstes Schiff ein großes gewesen war, konnte ich mich nicht an die Kümos gewöhnen.



MS VÖLKERFREUNDSCHAFT

Der Schranktrinker

Jürgen Lange

Nach sechseinhalb Jahren verließ ich die WEISSERITZ und machte zunächst je eine Vertretungsreise auf der SPREE und auf der UCKERMARK. Die UCKERMARK war, bedingt durch die ständige Westafrikafahrt, äußerlich in einem sehr schlechten Zustand. Trotzdem hatte ich eine sehr angenehme Reise. Der Grund dafür war die exzellente Besatzung an Bord. Die Zusammenarbeit mit den leitenden Offizieren, wie meinem unmittelbaren Vorgesetzten Chief Reinhold Ödken und dem Chief mate Richard Rath (einem altgedienten Fischerei-Kapitän und Kap-Hoornier, der sich sehr auf meine Hilfe verließ, weil er noch nicht allzu lange bei der DSR fuhr) war ausgesprochen gut. Bis dahin hatte ich noch nicht erlebt, dass ich den Kapitän während der gesamten Reise nicht zu Gesicht bekommen sollte. Ledig-



MS UCKERMARK

Der Elektriker ging über Bord

Horst Köpcke

Als ich noch Matrose war, hatten wir auf einer Reise in Kuba eine leichte Grundberührung, nichts Besonderes. Ansonsten habe ich keine Seeunfälle erlebt. Bei Personenunfällen sah die Bilanz nicht ganz so gut aus. Auf einem Schiff ging uns ein Elektriker außenbords. Eines Morgens standen nur noch seine Hausschuhe achtern, dort, wo die Crew abends immer zusammensaß. Der Grund für sein Überbordgehen konnte nicht ermittelt werden. Ist er beim Erbrechen über den Schandeckel gefallen oder ist er freiwillig gesprungen? Niemand wusste es. Er wurde nicht gefunden.

Bei einem anderen Unfall war ich einer der Hauptbeteiligten. Wir wollten im Rostocker Überseehafen eine Hiev Dreck von Deck an Land setzen. Nach meiner Auffassung hatte ich den betroffenen Teil des Schiffes mit Tampen und Leinen vorschriftsmäßig abgesichert. Die Einweisung der Beteiligten hatte ich selber vorgenommen, bevor der Kran in der Mittagspause kam. Ich hatte einem Decksmann oder Matrosen den Auftrag gegeben, auf der von der Luke abgewandten Seite zu stehen. Ein anderer ging ohne Anweisung an die Hiev, sodass er mit dem Rücken zur offenen Luke stand. Durch die Hiev wurde er dann in Richtung Luke gedrückt, fiel hinein und wurde schwer verletzt, als er auf die in der Luke gestauten Marmor- oder Granitsteine fiel. Er konnte aber nach der Genesung weiter zur See fahren. Ich musste mich vor der Konfliktkommission für den Unfall verantworten. Dort wurde gesagt, dass ich noch einen Tampen hätte spannen müssen. Ich weiß aber bis heute nicht, wo das hätte sein sollen. In den ersten Jahren nahm man die mit der Sicherheit verbundenen Aufgaben nicht so ernst, aber später werteten wir die Vorkomm-

Rettung aus Seenot

Hendrik Raulf

Plötzlich kamen aus dem Seenotwachempfänger auf- und abklingende Töne. Unwillkürlich erschrakten alle Mitglieder der Brückenwache. Dann polterte es auch schon auf dem Niedergang, Türen klappten. Der Funker hatte seinen Platz im Funkraum eingenommen. Kurze Zeit später überreichte er dem Kapitän einen Zettel mit einer Position, von der aus ein sinkender kanadischer Küstenfrachter um Hilfe bat. Kapitän und Steuermann gingen mit den Angaben des Funkers sofort zur Seekarte. Mit dem Zirkel maßen sie die Entfernung und stellten fest, dass wir in wenigen Stunden an der Unglücksstelle sein konnten. Der Steuermann wies dem Rudergänger den neuen Kurs an. Als er anlag, begann das Schiff schwer zu rollen, da Wind und See jetzt von dwars kamen. Alle Besatzungsmitglieder waren angespannt. Überall begannen die Vorbereitungen auf die Rettungsaktion. Auf der Mitte des Arbeitsdecks wurde das orangerote Schlauchboot aufgepumpt. Paddeln, Luftpumpe, Signallampe, Leckpfropfen und der Beutel mit dem Flickzeug wurden bereitgelegt. In der Kombüse machte der Koch Tee und begann Decken anzuwärmen. Achim und ich holten die Krankentrage aus der Halterung im Betriebsgang, um sie an Deck zu bringen. Von der Brücke kam die Order, alle Ausgucksplätze und Scheinwerfer zu besetzen. Extra Ferngläser wurden ausgegeben, um mit ihnen verschärft Ausguck zu halten. Die über Funk erhaltene Position war fast erreicht, alle suchten die bewegte See ab. Wir konnten aber nichts entdecken. Der Sturm war zwar abgeflaut, aber es lief noch eine hohe Dünung. An der Kimm tauchte ein Propellerflugzeug auf, das uns sehr niedrig überflog. Das Flugzeug des kanadischen Küstenschutzes zeigte dem Kapitän mit seinen

Durch Sturm und Eis

Olaf Schröder

Für die schlimmste Reise, die ich je gemacht habe, meldete ich mich freiwillig. Ich dachte: »Seefahrt ist immer gut, auch wenn gerade Winter ist.« Winterreisen werden auch etwas besser vergütet. Wie gesagt, ich hatte meinen Finger gleich oben. Da sagten viele Kollegen: »Der ist total bekloppt.« Es war nämlich nicht nur Winter, wir fuhren auch mit der FAIRPLAY II, der »Gurke« des Unternehmens.

Bevor wir die Reise antraten, es sollte nach Tallinn gehen, lösten wir in Stettin die Besatzung der FAIRPLAY II ab. Dann galt es, den Schlepper mit Proviant auszurüsten. Das war schon ein Abenteuer für sich, weil unser Makler dachte, wir wollten einkaufen, wie es die Polen in Polen machten. Deshalb brachte er uns zum Markt, was er uns aber vorher nicht mitteilte. Er fuhr mit uns los, obwohl seine Tankanzeige bereits rot leuchtete. Das machte uns schon ein bisschen nervös. Dann landeten wir auf einer Art Basar. Dort gab es schöne Sachen. Der Käse war gut, aber wir brauchten Quittungen, die wir nicht bekamen. Wir konnten den Makler davon überzeugen, mit uns zu einem großen Kaufhaus zu fahren. Dort haben wir alles bekommen, was wir benötigten. Leider wollte man uns betrügen, was wir aber mit der Hilfe des Maklers verhinderten.

Frisch ausgerüstet legten wir ab. Auf der Ostsee ging der Tanz gleich richtig los. Wir trafen auf schweres Wetter mit Windstärke 6–7 und entsprechender See. Für die Versegelung war die Besatzung in zwei Seewachen aufgeteilt worden. Der Kapitän ging mit seinem Stammbootsmann Wache. Ich war der Wache des Steuermanns, der gerade neu bei Fairplay angefangen hatte, zugeteilt. Wir beide hatten die Nachtschicht. Der Schlepper



*Schlepper FAIRPLAY II
nach der Eisfahrt*



schaukelte endlos, Wasser kam ständig an Deck, und es fing an zu frieren. Dadurch begann sich auf dem ganzen Schiff eine dünne Eisschicht zu bilden. Nur die beheizten Fenster der Brücke waren davon ausgenommen. Nach der ersten Wache haben wir nur etwas Zwieback und Tee zu uns genommen. Mir war nicht wohl und dem Steuermann ging es überhaupt nicht gut. In der zweiten Nachtwache war das Deck schon komplett überfrozen. Nur von der Brückennock aus war noch ein Stück Weg frei. Weil es dort keine Reling gab, hatten wir Tampen gespannt. Mit jedem Spritzer, der an Deck kam, wurde die Eisschicht stärker. Selbst die Fenster der Brücke froren jetzt nach und nach zu. Ausguck konnten wir nur noch mit dem Radar halten. Ungeachtet aller Probleme erreichten wir unseren Bestimmungshafen sicher. Nachdem wir in Tallin fest waren, brauchten wir mit

Die letzten Reisen

Gerhard Ehrlichmann

1989 stieg ich auf die SCHWERIN auf, nach einem langen Einsatz als Springer und zuletzt zwei Monaten in Kurzarbeit. Wir fuhren ins Rote Meer und weiter nach Süd- und Ostafrika. Von dort aus setzten wir unsere Reise nach Südamerika fort. Der nächste Einsatz dauerte sieben Monate, nahm seinen Anfang in Emden und ging wieder nach Südamerika. Wir haben 40 Häfen auf dieser Reise bedient. Die Fahrten gehörten nicht mehr zu einem der Liniendienste der DSR. Wir waren an die peruanische Naviera Universal S.A. (UNILINE) in Lima verchartert. Später wurden wir zusammen mit den Schwesterschiffen FRANKFURT/ODER (UNIPAMPA), LEIPZIG (UNIVALLE), ERFURT (UNICOSTA) und BERLIN (UNISOL) von Ein-Schiffs-Firmen gekauft, die, wie die UNILINE, einem deutschstämmigen Unternehmer aus Peru gehörten. Unser Einsatzgebiet erstreckte sich vom Süden Argentiniens bis nach Mexiko, dann wieder in den Süden und von dort erneut nach dem Norden. Der Charterer schickte uns auch durch den Panamakanal nach Peru.

Natürlich war das Fahren auf einem Stückgutschiff wie der SCHWERIN durch die sehr unterschiedlichen Ladungen und die Arbeit mit dem Ladegeschirr interessant. Als wir Transformatoren von Brasilien nach Trinidad fuhren, war der Einsatz des Schwergutgeschirrs eine große seemännische Herausforderung. Mit der SCHWERIN sind wir auch nach Houston in Texas gefahren, haben dort Fertighäuser für die Antarktis und riesige Dumper für die Salpeterminen in Chile geladen. In Luke 2 hatten wir 40-Fuß-Container. Auch persönliche Effekten, die in Venezuela gelöscht werden sollten, befanden sich in dieser Luke.

Kurzbiografien

Wolfgang Berndt, geb. 1952 in Löcknitz, nach der Schule Ausbildung zum Betonfacharbeiter beim Spezialbau Industriebau Kombinat Nord, 1972 Seefahrtsbeginn auf der ZWICKAU beim Fischkombinat Rostock, 1973 Ausbildung zum Vollmattrosen, 1974 erster Einsatz als Bestmann. Nach Auflösung des Fischkombinates selbständiger Fischer in Warnemünde mit dem Kutter SEETEUFEL, 1992 Ausbildung zum Kapitän für BKÜ (Ostsee). 2005 aus gesundheitlichen Gründen Ende der Seefahrt

Hans-Hermann Diestel, geb. 1942 in Tessin, 1957–1960 Lehre bei der DSR, anschließend Matrose und Lehrmatrose, 1962/63 Besuch der Seefahrtsschule in Wustrow, danach Vierter und Dritter Offizier auf der SCHWERIN. 1965–1967 erneuter Schulbesuch in Wustrow, anschließend Einsatz als Zweiter und Erster Offizier. 1971 Beförderung zum Kapitän auf der SCHWERIN. Zwischendurch zeitweiliger Einsatz als Nautischer Inspektor. 1985–1989 Leiter der Seeunfalluntersuchung der DSR, 1989–1999 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 Vorzeitiger Ruhestand mit freiberuflicher Tätigkeit als Auditor und in der Ausbildung von Kapitänen und Offizieren. 2000 Auszeichnung mit der Seewartmedaille in Bronze durch die Bundesregierung. Seit 1974 umfangreiche Berichterstattung in der Fach- und Tagespresse. Autor mehrerer Bücher: »Schiffe im Sturm«, »Von Rostock nach Rio«, »Schiffingenieure berichten« (Hrsg.), »Compendium on Seamanship & Sea Accidents«, zudem Mitautor der Bücher »50 Jahre Deutsche Seereederei Rostock«, »Seefahrt im Zeichen der Globalisierung« und »Handburch Nautik«

Glossar

- Aufschießen** Ein Tau aufrollen
- Ausflaggen** Wechsel in das Schiffsregister eines anderen Staates, zumeist mit sogenannter Billigflagge
- Back** Vorschiffsaufbau
- Backskiste** In der Form einer Kiste gebaute Bank, die als Stauraum dient
- Beaufort (Bft.)** Nach einem englischen Admiral benannte Skala zur Einteilung der Windstärken
- Bestmann** Vorarbeiter, Brigadier
- Betriebskollektivvertrag (BKV)** Zwischen Betriebsleiter und betrieblicher Gewerkschaftsleitung abgeschlossener Vertrag zur Planerfüllung und zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen
- Barge** Schwimmender Ladungsbehälter ohne eigenen Antrieb
- Bilge** Sammelraum für Schwitz- und Leckwasser
- Bootsmann** Besatzungsmitglied, das die Mitglieder der Decksgang oder Komplexbrigade anleitet
- Bootsmannstuhl** Sitzbrett mit überkreuz eingespleißtem Hahnepot zum Arbeiten an Masten, außenbords usw.
- BRT** Bruttoregistertonne, Einheit zur Schiffsvermessung
- Brücke** Kurzform für Kommandobrücke
- Bunkern** Übernahme von Treibstoff, Wasser etc.
- Chief mate** Englische Bezeichnung für den Ersten Offizier
- Davit** Kran nahe der Bordwand
- Draggen** Anker mit drei oder vier Flunken
- 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), am 1. Juli 1952 als Staatsreederei der DDR gegründet
- DSRK** DDR-Schiffsrevision und -klassifikation
- Ducht** Sitzbank in offenen Booten