W. A. Kaiser

Klor bi Anker!

Oder

Die wahre Geschichte davor, wie er wurde, was er war: de oll Kaftain Blaubeer

Band 6

Engelsdorfer Verlag
Leipzig
2021

Diese Leseprobe ist Copyright-geschützt!

Bibliografische Information durch die
Deutsche Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über https://dnb.de abrufbar.

ISBN 978-3-96940-034-0

Copyright (2021) Engelsdorfer Verlag Leipzig

Alle Rechte bei Wolf A. Kaiser
Umschlagsentwurf und Fotos: Wolf A. Kaiser

Hergestellt in Leipzig, Germany (EU)
www.engelsdorfer-verlag.de

28,00 Euro (DE)

Diese Leseprobe ist Copyright-geschützt!

Für meine Eltern in liebevoller Erinnerung für die Förderung meines Berufswunsches, Unterstützung in schweren wie auch in leichten Zeiten und ihr großes Verständnis für die Entwicklung ihres Erstgeborenen.

Diese Leseprobe ist Copyright-geschützt!

Diese Leseprobe ist Copyright-geschützt!

Inhalt

Nachgedanken zu Beginn. 9
Erster Schritt (1958[?]-1971) 13
Zweiter Schritt (1971-1973) 31
Dritter Schritt (1973-1978) 159
Studentenschritte (1978-1984) 311
Offiziersschritte hüben (1984-1990) 337
Offiziersschritte drüben (1991-1997) 471
Kein Nachwort – Die nicht ernst gemeinte Zusammenfassung. 575
Anhang 1: Schiffe und Funktionen (39/7) 581
Anhang 2: Länder und Häfen (78/202) 583
Anhang 3: Werften und Zahnärzte (17/13) 585

Diese Leseprobe ist Copyright-geschützt!

Diese Leseprobe ist Copyright-geschützt!

NACHGEDANKEN ZU BEGINN

Einschätzung des großen Finales

Wenn es so weit ist, dass Erinnerungen kommen, wenn man nur mal das eine oder andere Ding in die Hand nimmt oder man sich gerade zufällig in einer Situation befindet, die einen in die Vergangenheit zurückversetzt, gerade ein Déjà-vu hat, dann ist man alt. Man lehnt sich zurück, träumender Blick ins Nirgendwo und lauscht in sich hinein, sinniert mit kleinen Gedanken, sieht Bilder, hört Geräusche, meint, exakt die Gerüche von damals jetzt zu riechen und ist ein wenig im Damals. Ja, sowas kommt im Alter.

Solche Sachen passieren. Nachdem ich 2018 meinen Seesack an Land abgestellt und aufgeknüppert hatte und begann, behutsam darin zu kramen, geschah es öfter als mir lieb war, dass mich eine unbekannte schlummernde Muse küsste.

Was machte mich zu dem, der ich geworden war? Wie wurde ich der, der ich heute bin, wie der, den manche wohlwollend den ollen Kaftain Blaubeer nennen? Was machte mich also einzigartig, unaustauschbar, mit all meinen Fehlern und Stärken?

Und genau, immer mussten abgedroschene Worthülsen für die Beantwortung herhalten, ohne die es anscheinend gar nicht anders ging: Natürlich die Gene, die Umwelt und die Erziehung machten mich zu dem, der zum Schluss als Kapitän seinen Hut zu nehmen hatte, nach mehr als vierzig Jahren auf See. Das war viel zu leicht gesagt und zu schnell geschrieben, als es in der Realität ablief.

Diese Schritte, die dazu notwendig waren, natürlich irgendwie auch überall ähnlich und vergleichbar, versuche ich in diesem Band aufzudröseln, damit sich der Leser sein eigenes, viel besseres Bild davon machen kann, wie und warum alles genauso und nicht anders zusammengespleißt und verknotet worden war.

Nennen wir den großen Spleißer ruhig Schicksal, ohne jemand anderem den Ruhm streitig machen zu wollen. Für mich war es also der große Spleißer, der mein Leben so geschickt zusammengefügt und verwoben gestaltet

Diese Leseprobe ist Copyright-geschützt!

hatte. Dafür schon mal ein erstes Dankeschön. Dank aber auch für die Chancen, die ich hatte und Dank für diesen gelegentlich holprigen Weg mit einigen durchaus vermeidbaren Umleitungen, der so ganz erfolglos ja nun auch wieder nicht war.

Damit war nun Schluss. Mit Absicht geplant und wohlweislich bedacht. Und unterstützt mit gutem Rat durch wohlmeinende Personen in meiner Umgebung. Die Entscheidung war – natürlich – nicht ganz uneigennützig, sondern schließlich auch einfach nur egoistisch für meine Mädchen und für meine müden, alten Knochen.

Die hohe Zeit war gekommen. Nur die Gesundheit konnte noch etwas an meinem Geschick drehen. Dass die mir möglichst lange blieb, darauf musste ich schwer aufpassen, mit dem gleichen Anspruch wie im Arbeitsleben.

(Nachtrag Herbst 2018)
Meine Beobachtungen und insgeheim gehegten Befürchtungen hatten sich bestätigt. Im Sommer ging ich meiner Seetauglichkeit offiziell verlustig, sie glänzte von nun an unwiederbringlich durch Abwesenheit, sie konnte guten Gewissens nicht mehr bestätigt werden.

Dieses früher so unscheinbare versiegelte Brieflein war mittlerweile zu einer höchst amtlich aussehenden Urkunde mutiert. Das Brieflein steckte damals immer hinten im Seefahrtsbuch, es war das Höchste, das Wertvollste (gleich nach dem Sichtvermerk), was den Seemann schon irgendwie mit Stolz erfüllte, hatte er so die sehr amtliche Bestätigung, gesund zu sein. Der Besitz dieser Bescheinigung beruhigte, denn es bestätigte, dass der Inhaber hinsichtlich seiner Gesundheit für die Seefahrt brauchbar war. Heute gab es nicht mal mehr Seefahrtsbücher. Und nun war auch meine Urkunde futsch.

Vorbei, nie mehr, Geschichte. Damit war ich disqualifiziert für meinen Beruf.

War das ein harter Schnitt? – Mein eindeutiges Ja!

War es gerechtfertigt und richtig? – Ja, schon – auch.

War es einfach zu schultern? – *Das* ganz sicherlich nicht, niemals!

Diese Leseprobe ist Copyright-geschützt!

(Nachtrag Sommer 2020)

Und noch etwas fällt mir nun immer öfter auf, was man ganz klar als ernstzunehmendes Zeichen des Alterns und Abstandgewinns, der Verklärung zuordnen muss: Container waren so manche Mal in meiner Laufbahn nichts anderes als nur Auslöser von Problemen, Ursache vieler Diskussionen und oft genug auch Grund für manch schlaflose Stunde. Dabei aber eigentlich nichts weiter als nur eine verdammt anonyme Kiste, die wir in unsere Obhut nahmen, um sie heil im Zielhafen abzuliefern. Eine Kiste, die sich nur in ihrem Stellplatz an Bord und der Farbe ihres Blechkleides von einer anderen ihresgleichen unterschied. Viel seltener, dass nur der blanke Inhalt uns Sorgenfalten auf die Stirn schrieb. Es war doch nur die blöde Schachtel … Nichts anderes als eine Verpackungseinheit, ein Blechgehäuse, das die Welt revolutionierte, das indirekt auf die eine oder andere Art heute in allen Bereichen unseres Lebens reale Auswirkungen hat. Ohne diese Schachtel allerdings auch vieles gar nicht möglich gewesen wäre oder sein könnte. Nein, was habe ich sie nur aus tiefster Seele so manches Mal mehr als dreimal verflucht …

Nun, heute erwische ich mich immer öfter dabei, dass ich fast schon eine zärtliche Rührung empfinde, wenn ich einen Truck auf der Autobahn überhole, der Huckepack eine dieser Blechschachtel mit den so oft gelesenen Logos zum nächsten Ziel karrt. Dessen verschmutzte oder verbeulte Blechhaut von den Wetterbedingungen und Einflüssen der langen Reise viele Geschichten erzählen könnte, von der ich so einige erahne und viele kenne.

Mein Freund, wo kommst du her – wo gehst du hin? Welches Schiff wird dich mitnehmen und durch welche Wasserwüste wirst du getragen?

Schon, dann entringt sich meiner kleinen Seele auch mal ein Seufzer und die Gedanken schweifen mit einer gewissen verständigen Einsicht für wenige Augenblicke in die Vergangenheit.

Mensch, wat war dat damals ma schön gewesen …

Lange her.

Diese Leseprobe ist Copyright-geschützt!

Diese Leseprobe ist Copyright-geschützt!

Früheste Erinnerungen an irgendetwas, was mit ‚Schiff' im weitesten Sinne zu tun hatte, besser sollte ich in diesem Fall den Begriff ‚Dampfer' benutzen, sind an meinen Opa väterlicherseits verknüpft. Zur Unterscheidung der beiden Opas wurde einer mit „Opa Schiff", der andere mit „Opa Helle" betitelt, so konnten wir Kinder sie am einfachsten auseinanderhalten. Mütterlicherseits war das die Sippe aus dem kleinen Dorf Klein-Helle bei Neubrandenburg, die anderen wohnten in Kleinmachnow direkt am (sic!) Teltowkanal.

Nun war Opas Schiff tatsächlich noch ein echter Dampfer, auf dessen ‚schwankendem' Deck ich erstmalig meine Füßlein setzte. Mit seinen knapp dreißig Metern Länge eigentlich ein Dampferchen, aber für mich war's ganz bestimmt ein Riesenschiff mit engen Gängen und der völlig anderen Art der Fortbewegung, die ich dort erstmalig bewusst zur Kenntnis nahm: Das Ding schwamm! Es war die „Friedenswacht", ein betagter, 1947 in Hohenschönhausen gehobener Ausflugsdampfer, der in Berlin die Spree, Havel und den Müggelsee befuhr. Das Schiff war 1904 als DS „Fürst O. Bismarck" mit der Baunummer 543 auf der Stettiner Oderwerft vom Helgen gelaufen, 1947 als „Neptun" reaktiviert und erst seit 1951 mit dem progressiven Namen unterwegs. Am Dampferbahnhof am Treptower Park lagen die weißen Einheiten nach dem täglichen Ausflugsverkehr für die Nacht festgemacht, damals noch unter dem Zeichen dem „Deutscher Schiffahrts- und Umschlagsbetrieb Berlin" (DSU), aus der dann die „Weißen Flotte" wurde. Übrigens liegt die „Friedenswacht" mit der Registriernummer „P-172" noch heute dort, jetzt als sogenanntes Studioschiff, eine des Motors und von anderen störenden ‚Nebensächlichkeiten' befreite Schwimmhülle mit modernem technischen Interior, aus der vertrauten MS „Friedenswacht" wurde SS „Heiterkeit", ein gewassertes Aufnahmestudio, wenn man so will.

Aber mein Opa war ihr Kapitän! Hier sollte ich etwas genauer sein, denn in Wahrheit war er ‚nur' ein Schiffsführer. Aber wer sagte schon Schiffsführer, wenn man doch genauso gut Kapitän sagen konnte, ohne dabei ganz doll zu

Diese Leseprobe ist Copyright-geschützt!

lügen? Ich hatte einen Kapitäns-Opa! Zu der Zeit werde ich das sicherlich nicht gesagt haben, wir schreiben wohl das Jahr 1958 und auch meine Erinnerung daran ist nur – Achtung, Kalauer! – äußerst verschwommen. Immerhin aber ist mir deutlich erinnerlich, dass es mich mächtig beeindruckte, wie der lange Schornstein vor der Passage von Brücken so einfach nur umgeklappt wurde und der Rauch der Maschine aus einem Loch im Deck quoll. Das blieb hängen. Sicherlich habe ich diesen außerordentlich aufregenden Vorgang nur verständnislos staunend beobachtet. Und mein Opa stand neben mir.

In seiner dunklen Uniform und der obligatorischen Kapitänsmütze. „Wollfjang aus Roschtock", so vermeine ich heute noch seine volle Stimme zu hören, tiefe Geheimratsecken im schütteren Haar, an den Seiten etwas fülliger. Verschmitzte, kluge Augen schauten gütig aus dem faltigen Gesicht. Der „Holzwurm", Handwerker, Alleskönner, Lieblingsopa mit einem sehr weiten Herz. Ganz bestimmt ließ er mich auch am riesigen hölzernen Steuerrad drehen, freilich ohne, dass ich dabei was bewirken konnte. Aber, ich möchte schon glauben, dass diese Momente die – unbewusste – Geburt meines späteren Berufswunsches vielleicht einleiteten. Zwar änderte der sich im Laufe des kindlichen Lebens noch öfter, kehrte aber letztlich immer wieder zum wahren Wunsch zurück: Seefahrt.

Es muss ein späterer Besuch gewesen sein, die Erinnerung daran ist deutlich stärker, als mich die Oma wieder in Treptow abgeliefert hatte, ich durfte für ein oder zwei Tage an Bord bleiben. Nein, richtige Kammern hatte das Schiff nicht, dafür ein winziges Abteil unter Deck, ausreichend für die Notübernachtung der vierköpfigen Crew, die gewöhnlich nach Feierabend jeden Tag nach Hause gehen konnte, nur Opa blieb an Bord, weil seine An- und Abreise zu weit war. In Opas Koje, über Kopf wohl keinen halben Meter Raum bis zur Decke, durfte ich schlafen. Gleich daneben ein Bulleye, von dem ich mit ausgestreckter Hand das vorbeifließende Wasser fast erreichen konnte. Der Freibord war also nicht gerade üppig, aber auf den Binnengewässern war die Gefahr gering, als dass wir hätten Wasser nehmen

Diese Leseprobe ist Copyright-geschützt!

können. Oder hatte ich vielleicht sogar verbotenerweise das Bulleye geöffnet?

Mit dieser Zeit verbinde ich eine unvergessenene Erinnerung, die mich stark beeindruckte. Opa bügelte seine Hemden selbst! Der geringen Deckshöhe wegen stand er leicht gebückt im Unterhemd vor dem Bügelbrett und bügelte ruhig und gleichmäßig seine Uniform. Über beiden Ellenbeugen leuchtete im schummerigen Raum wie getüncht die scharf abgegrenzte weiße Haut der sonst von Hemdsärmeln bedeckten Oberarme. Die altmodischen Hosenträger hingen links und rechts herab. Es roch dumpf nach feuchtem Stoff und Wasserdampf. Und das erstaunte mich doch sehr: Nicht meine Oma plättete, sondern er selbst! Dies machte ich mir später in der Tat – natürlich schon mit Abstrichen – zu meinem eigenen Credo, alles selbst zu können. Bügeln gehörte gezwungenermaßen auch dazu, wenngleich nicht mit der notwendigen Sorgfalt und Liebe, die andere dafür aufbrachten.

Ein weiterer Eindruck brannte sich ebenfalls für immer in mein Gedächtnis: Der Maschinenraum.

An die Dampfmaschine (180 PS) blieb nur die Erinnerung des hohen Schornsteins, den man umklappen konnte. 1960 wurde der Antrieb modernisiert und zwei Dieselmotore (2x150 PS) eingebaut. Damit fiel der markante Schornstein weg, dessen Platz ein kleiner moderner Blechstumpf einnahm. Dabei erfuhr das Schiff auch eine Verlängerung um gut 6 Meter und war von nun an für 353 Passagiere zugelassen.

Genau dieser lärmende Dieselantrieb, den ich so rätselhaft und geheimnisvoll unter mir sah, wenn ich einen Blick durch das Schott mit der Bezeichnung „Zutritt für Unbefugte verboten“ warf, denn als Enkel des Kapitäns durfte ich das ja wohl, verbarg sich im dämmrigen dieselgeschwängerten Bauch des Schiffes. Ein schier unentwirrbares System von Rohren, Leitungen, Geräten und Ecken und Kanten füllte diesen Raum. Hier unten war es warm, dreckig, ölig und sehr laut. Gehörschutz maß man damals nicht den heutigen Stellenwert zu, denn niemand hatte was in den Ohren, außer vielleicht etwas Watte. Dieser Niemand war der Maschinist, es gab nur den einen. Herr Flessing, ein kleines hageres Männchen mit Halbglatze. Er stand meinem Opa im Schiffsbauch zur Seite und ich sah ihn nie ohne Ölkanne

Diese Leseprobe ist Copyright-geschützt!

und Lappen in der Maschine. Das war überhaupt das Aufregende an diesen Geräten: Hier gab es so viele unheimliche und sehr verwirrende Teile, allein die offenen Kipphebel, die beeindruckend laut von der Kraft der Motore zeugten. Heute vergleiche ich die Räumlichkeit am ehesten mit Szenen aus dem Film „Das Boot“, wo das ‚Gespenst‘ den Lauf der Maschinen abhorcht.

Meine Ferien in Kleinmachnow waren nicht ausschließlich wegen des Schiffes meines Opas so besonders, so oft konnte ich eigentlich gar nicht dort gewesen sein. Am Teltow-Kanal, dem Wohnort der Großeltern, machte ich allerdings meine wirklich ersten Erfahrungen mit ‚der See‘.

Aus gutem Grund. Opa war logischerweise in den Sommermonaten nie zu Hause, so war ich in den Sommerferien mit der Oma und meiner Tante allein. Nur im Winter, wenn die Schifffahrt der Berliner ruhte, war auch Opa zu Hause. Wie gut traf es sich da, dass Großelterns Haus ausgerechnet im Bannkreis einer Wasserbauschule stand. Als ob’s nicht noch zu toppen wäre – und es war! – diese Schule stand vis-à-vis des Machnower Schleusenkomplexes, bestehend aus zwei Kammern, durch die der Teltowkanal erst schiffbar war. Was gab es Besseres für einen Rostocker, als seinen Träumen nachzuhängen, wenn er entlang des Kanals oder an den Schleusen seine ersten Angelversuche unternahm?

Nun war es so, dass ein sogenanntes Wohnschiff gleich unterhalb des Wohnzimmers meiner Großeltern an Dalben fest vertäut war. Über wacklige Laufplanken konnte man an Bord gelangen. Ursprünglich war das stählerne Wohnschiff mal ein Lastkahn gewesen, dem man ein langgestrecktes Wohnhaus mit Abteilfenster der Reichsbahn verpasst hatte, die man mittels gelöcherten Ledergurtes höhenverstellbar versenken konnte. In den dort eingerichteten einfachen Kammern wohnten gelegentlich Studenten dieser Schule. So wurden mir über die Jahre meiner Schulferien die ersten schiffstechnischen Zusammenhänge an Hand dieses stählernen Schwimmteils ziemlich vertraut. Dicht bei waren an einem kleinen Steg die Arbeitsboote der Schule vertäut, im Sommer der Ferien wegen ungenutzt und mich magisch anziehend. Es handelte sich dabei um verzinkte stählerne Arbeitsboote, doch jeder nannte sie nur ‚Kahn‘. Vorn und achtern besaßen sie einen

Diese Leseprobe ist Copyright-geschützt!

Lufttank, also selbst gekentert oder vollgelaufen, waren sie im Prinzip ‚unsinkbar'. Ein paar Bretter als Gräting sorgten für trockene Füße, eine hölzerne Ducht war mittschiffs eingebaut. Je ein Roring vorn und achtern dienten als Befestigungsmöglichkeit. Allein, es fehlte an Riemen, es fortzubewegen, denn angeschlossen waren diese Boote nie. Was also tun? Nun, gelegentlich konnte man sich vom Nachbarn in der kleinen Schleusensiedlung mal ein paar Riemen ausleihen. Doof nur, wenn die nicht zu Hause waren oder sie selbst brauchten.

Ich aber hatte meinen Opa. Der hatte Erfahrung und Ahnung im Umgang mit Holzarbeiten und außerdem im Keller des Hauses eine recht gut bestückte Werkstatt. Er baute mir einen Riemen. Nur einen? Brauchte man zum Rudern nicht immer zwei ‚Ruder'? Er lehrte mich eines Besseren, denn mit nur einem konnte man mit Geschick und Kraft genauso schnell wie mit zwei Riemen sein, die man rudernd benutzte. Das Geheimnis der Fortbewegung mit einem Riemen hieß Wriggen. Das hatte sogar den Vorteil, dass ein geübter Wrigger während des Wriggens gleichzeitig voraus sehen konnte. Ein Ruderer mit zwei Riemen sah aber stets nach achtern und musste sich am Kielwasser orientieren, ob er einen sauberen oder krummen Kurs steuerte. Und fürs Wriggen waren diese Kähne ausgelegt, sie besaßen eine am Spiegel mittig angebrachte Aufnahme für einen Riemen. Natürlich sprach dann bald niemand mehr von Riemen, sondern wir Kinder sagten weltmännisch erfahren und lässig ‚Kelle' zu dem selbstgeschnitzten Teil, das tatsächlich funktionierte, auch wenn es deutlich schwerer als ein originaler Riemen war. Mit so einem Kahn begann ich mich auf dem Kanal völlig unkontrolliert und grenzenlos bewegen. Völlig grenzenlos? Nicht wirklich. Die Grenzen hießen Friedenbrücke zur einen und die Schleusen zur anderen Seite. Das war gut ein Kilometer Kanal mit dem Machnower See mittendrin. Völlig ausreichend. Doof nur, wenn andere Jungs der Siedlung mir zuvorgekommen waren und der Steg verwaist war. Dann musste man sich anderweitig die Zeit vertreiben. Oft nur mit einer Stipp-Angel bewaffnet entlang des Kanals auf Rotfederfang oder mit dem gleichaltrigen Harald, ‚olle Harry', aus der Nachbarschaft durch die herrlich duftenden Kieferwälder um die geheimnisvolle Hakeburg herum.

Diese Leseprobe ist Copyright-geschützt!

Natürlich faszinierten mich seit jeher Schiffe. Sie waren eine selbstverständliche Tatsache, die zum Stadtbild Rostocks einfach dazugehörten. Oft genug war Warnemünde das Ziel eines Besuchs, etwa zum Baden oder mit der Verwandtschaft zum langweiligen Spazierengehen. Eine erste richtige Seefahrt, nämlich quer über die Ostsee nach Gedser war da schon ein anderer Schnack! Eine richtig große und einmalige Aktion, die mich allerdings weniger der See wegen beeindruckte, sondern der riesigen Tafeln Schokolade wegen, die Vater an Bord zollfrei kaufen konnte.

Der ganze Rummel, der 1960 um die Eröffnung des Überseehafens mit Ulbricht und Genossen und dem Anlauf des ersten 10.000-Tonners, der MS „Schwerin“ im Januar des Jahres abging, hatte für mich keine Bedeutung. Ganz anders die Schiffe, diese großen, so starken und mächtigen Stahlkolosse, sie beeindruckten mich sehr, wenn ich auch das meiste natürlich überhaupt nicht verstehen oder zuordnen konnte. Allein die Sache der schwimmenden Riesendinger an sich, das war es wohl, was meine heimliche Begeisterung auslöste. Erst 1963 betrat ich als Neunjähriger ein echtes, richtig großes Schiff. Ein himmelhohes Ungetüm von Schiff, ein Typ-IX-Schiff, die MS „Senftenberg“, die zur Besichtigung freigegeben worden war.

Der jährliche Auftakt zum Sommer begann mit der im Juni stattfindende Ostseewoche („Die Ostsee muss ein Meer des Friedens sein!“). Die Aktionen und Veranstaltungen zu diesem Event hatten naturgemäß immer was mit Wasser zu tun, schließlich waren alle Ostsee-Anrainer dazu eingeladen und präsent, bis auf die Deutschen westlich unserer Grenze.

Obendrein wohnten wir in Rostock unweit vom Kabutzenhof, der zwischen der früheren Neptunwerft und dem Stadthafen gelegen ist. Heute ein fast vergessener, verwaister Platz, von dem tagsüber gerade noch die Fähre nach Gehlsdorf abgeht. Die Werft gibt’s schon lange nicht mehr, den Stadthafen allenfalls noch für die Hansesail als Hafen genutzt und ein paar Marinas. Traurig genug – ein Kapitel für sich und leider nur diese Randglosse wert.

Diese Leseprobe ist Copyright-geschützt!

Die Flottenparaden der Bruderstaaten, wie wir sie nannten, waren immer ein großartiges Erlebnis, denn dann konnte man neben den eigenen Marineschiffen auch die gewaltigen geheimnisvollen Schiffe aus der UdSSR und Polen aus der Nähe besichtigen. Schauprogramme lockten tausende Schaulustige zum Hafen, wo Kampftaucher aus Hubschraubern fielen, schnittige Raketenschnellboote vorbeipreschten und Fallschirmtruppen punktgenau landeten. In Warnemünde setzten sich die Aktionen fort und von den Molen aus waren diese Boote und Kampfeinheiten in der leibhaftig rauen See zu beobachten. Das waren großartige Erlebnisse, zu denen wir Vatern nur zu gerne begleiteten.

Doch zurück zu den Sommerferien, Mitte der 60er in Kleinmachnow. Wenn ich mein eigener Ferien-Kapitän eines geliehenen Kahns sein konnte, dann bestimmte ich doch auch, wohin es ging! Meist verholte ich zur Mitte des Kanals, wo das lange Leitwerk weit vor den Schleusen ankommenden Booten und Schiffen die Möglichkeit zum sicheren Warten gab, indem sie dort festmachten, während die Schleusen vorbereitet würden. Selbst habe ich nie Berufsschifffahrt auf dem Kanal erlebt, erst Anfang der Achtziger wurde der Kanal wieder für die Berufsschifffahrt nutzbar gemacht. Die Gründe für die Schließung des Kanals waren politischer Natur gewesen.

Die hölzerne und sehr stabile Konstruktion des Leitwerks roch besonders im Sommer herrlich nach Holzteer, mit dem sie konservatorisch behandelt worden war. Ein Schuppen für Boote und Pontons bildete das wasserseitige Ende des Leitwerks, das andererseits bis zur Schleuse führte. In diesen Bootsschuppen ließ man sich, tief im flachen Kahn niedergehockt, unter dem hölzernen Schott durchgleiten. Gerätschaften unbekannter Bestimmungen hingen an den Wänden, gelbe Sonnenstrahlen, die sich durch Ritzen in den dunklen Raum stahlen, ließen Staub und Insekten tanzen. Stille, die durch das gelegentlich leise Gemurmel des Wassers nur verstärkt wurde. Über allem lag dieser harzige kräftige Geruch des Schutzanstriches, knochentrockenen Holzes und Teers. Hier ließ es sich prima träumen und rumspinnen und niemand konnte einen stören. Wie auf einer Insel.

Diese Leseprobe ist Copyright-geschützt!

Einst geschah es, ich mochte wohl zwölf Jahre alt gewesen sein, dass ich mich mit so einem Kahn zu einem Ausflug zum Machnower See aufgemacht hatte. Keine fünfhundert Meter entfernt vom Steg. Der Wind blies in die richtige Richtung hinzu. Relativ schnell erreichte ich den See und kurvte dort zwischen den Seerosen herum. Vom Wasser aus konnte man die Hakeburg sehen, dessen Turm sich aus dem grünen Blättermeer des Mischwaldes abhob. Auch war die Friedensbrücke gut zu erkennen. Wie jedem bekannt war, begann unweit dahinter das Sperrgebiet.

Eine halbe Stunde später, ich begann, den Kahn gegen den Wind zu bringen, um nach Hause zu wriggen, wurde mir langsam klar, dass der Wind mittlerweile langsam, aber doch stetig aufgebrist und inzwischen sicherlich schon um zwei bis drei Stärken zugelegt hatte. Erst jetzt realisierte ich die Zunahme der kleinen Schaumkämme. Schnell wurde mir bewusst, dass meine verzweifelten Anstrengungen überhaupt keinen Effekt hatten, mir gelang es ja kaum, den Bug gegen den Wind zu halten, und wenn, dann machte ich ja wohl Fahrt über den Achtersteven, wie ich zu meinem Schreck feststellen musste. Dahinten aber war die Brücke. Was sollte ich tun? Rufen hätte nichts genützt. Auch war niemand am Ufer zu sehen, dem ich hätte Zeichen geben können. Instinktiv tat ich wohl das einzige Richtige, was mir blieb: Ich steuerte eine große Fläche voller Seerosen an. Steuern war sicherlich gut übertrieben, ich trieb dorthin und hoffte, mit meinen beschränkten Möglichkeiten das Verhalten meines Gefährts zweckdienlich zu beeinflussen. Dort versprach ich mir weniger Vertrieb und besseren Halt. Sehr tief war es gar nicht, mit der Kelle konnte ich den Grund spüren, wenn ich sie nur richtig tief ins Wasser stach. Je näher ich nun dem Ufer kam, umso leichter wurde es, das Boot höchst mühselig in Richtung Heimat zu staken. Ziemlich erschöpft und von diesem Erlebnis innerlich noch stark aufgewühlt kehrte ich spät an den großelterlichen Abendbrottisch zurück. Sprechen konnte ich leider nicht darüber, das hätte möglicherweise den Entzug der Kelle zur Folge haben können. Doch ich lernte daraus schon immer mal fürs Leben, sich *vor* der Abfahrt davon zu überzeugen, wie stark und vor allem woher der Wind wehte und diese Fakten nicht aus dem Fokus zu lassen, denn solches Wissen könnte sich später als echt wichtig erweisen.

Diese Leseprobe ist Copyright-geschützt!

MS „Georg Büchner“, ex „Charlesville“. Mit an Bord der Vollmatrosenlehrling Kaiser. Praxisnahe Ausbildung wird gnadenlos von Theorie begleitet, einschließlich Russisch, Englisch und Marxismus-Leninismus. Im zweiten Lehrjahr werden wir auf Produktionsschiffe in kleinen Gruppen aufgeteilt. Ich habe das Glück, auf dem Flaggschiff, dem ersten Typ-„XD“-Schiff der DSR, MS „Rostock“ (DDXE) anzumustern.

Diese Leseprobe ist Copyright-geschützt!

Das Schriftstück, was lange vor seinem Erhalt für viel Aufregung und Verdruss sorgte, gestaltet und mühselig mit simplen Filzstiften vom E-Mix hergestellt, war das erste meiner Sammlung der verschiedensten „Urkunden" aus der Seefahrt. Gezeichnet von Kapitän Norbert Kurtz

Diese Leseprobe ist Copyright-geschützt!

Sinnbefreite Entrostungsaktion des Stevens während wir auf Hoher See auf das Einlaufen in Puerto Bolivar wartend treiben. Auf dem Clipper MS „Theodor Körner“, der mit seiner Schwester MS „Heinrich Heine“ zu den modernsten unserer zehn DSR-Bananenjäger gehört.

Diese Leseprobe ist Copyright-geschützt!

Schweres Wetter auf dem Atlantik, meist laufen diese Schiffe leer von Europa nach Süd- oder Mittelamerika. Das schafft schlimme Bedingungen für Schiff und Besatzung.

Wir nannten solche Wassergebirge: Grüne See, denn für Tage kämpften wir uns durch die Wasserwüste und das Wasser an Deck war nicht nur Gischt … Sogar das polnische Radar gab seinen Geist auf und stand vom Winddruck gebremst still. Keine gute Zeit für uns.

Diese Leseprobe ist Copyright-geschützt!

Seminargruppe A92 der IHS Wustrow/Warnemünde zum ersten Mai und beim Punktesammeln für den sozialistischen Wettbewerb: Wir bauen eine Kegelbahn für ein Altersheim in Rostock. (Autor oben: Mitte unten, unten: rechts außen)

Diese Leseprobe ist Copyright-geschützt!

In den Sommerferien verdiene ich auf MS „Meissen“ als Student ein Schweinegeld – steuerfrei. Mit Überstunden, dass die Schwarte kracht, auch der dreckigste Job (hier Farbspritzen) ist dann angenehm, denn das gibt oben drauf Schmutzstunden extra. Arbeitsbekleidung wie heute war derzeit nur in der Maschine üblich.

Das Schiff war ein „OBC“, (=Ore-Bulk-Container), einem unter strategischen Gesichtspunkten entwickelter Schiffstyp der DDR, der (auch) für den Transport schwerster Kampftechnik geeignet war. Atomfilter, Schleusensysteme, Überdruckatmosphäre und eine EEE-Anlage inklusive.

Diese Leseprobe ist Copyright-geschützt!