

Uwe Knut Freiwald

Familie, Seefahrt und ich

*Unter deutscher Flagge in zwei
verschiedenen Staaten*

Engelsdorfer Verlag
Leipzig
2021

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 978-3-96940-254-2

Copyright (2021) Engelsdorfer Verlag Leipzig
Alle Rechte beim Autor

Fotografien © Uwe Knut Freiwald

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

13,90 Euro (DE)

Diese Leseprobe ist durch ein Copyright geschützt!

Vorwort

Familiengeschichte – wen interessiert das schon? Nun, das Besondere an meiner Geschichte ist, dass ich sie in zwei verschiedenen Staaten erlebte.

In diesem Buch kommen meine Eltern zu Wort und auch meine Schwiegereltern und meine eigene Familie. Deshalb habe ich lange gezögert, ob ich Privates so öffentlich mache. Schließlich entstand dieser Aufsatz, den ich vor allem für meine Kinder und Enkelkinder geschrieben habe. Vielleicht gibt es auch den ein oder anderen interessierten Leser, der sich fragt, wie das denn damals eigentlich war.

Die Nachkriegsgeneration hatte es schwer, sowohl in der DDR als auch in der BRD, die sich beide sehr unterschiedlich entwickelten. Für eine Karriere in unserem Staat war es nötig, sich anzupassen. Dann konnte man sich einen gewissen Wohlstand erarbeiten, ohne jedoch permanent unter dem Druck zu stehen, seinen Beruf zu behalten und die Familie versorgen zu können. Uns saß nicht die Angst im Nacken. Und obwohl ich nur einen Trabant und später Wartburg gefahren bin, oft ewig in der Schlange vor Gemüse-, Bäcker- oder Fleischerladen stand, war ich doch in der DDR zufriedener mit meinem Leben als jetzt in der BRD. Vielleicht deshalb, weil die Grundbedürfnisse für alle Menschen gewährleistet waren: das Recht auf Arbeit und Bildung für alle, gleich welcher Herkunft, medizinische Versorgung für alle, ausreichend zu essen für alle und ein Dach über dem Kopf, wenn auch manchmal auf recht einfachem Niveau.

Ich schildere hier das Leben einer ganz normalen DDR-Familie bis zur Wende. Einer Familie wie meine, in der keiner Bürgerrechtler war oder sich gegen Staat und Regierung stellte. Wie meine Familie die Wende erlebte und wir danach über Nacht Bürger der Bundesrepublik waren. Jeder hat diese Zeit mit seiner Familie anders erlebt, dies ist meine Geschichte. Zum Glück können wir heute frei unsere Meinung sagen, eine nicht unwesentliche Errungenschaft der friedlichen Revolution.

Uwe Knut Freivald

Erstes Buch:
Meine Familie und ich

Meine Eltern

Meine Mutter Irmgard war Jahrgang 1928. Sie kam aus einer Bauernfamilie in Polzen, einem Ort in der Lausitz. Polzen war damals ein kleines Dorf, in dem sich die Bauernhäuser entlang der Hauptstraße aneinanderreiheten, eben typisch Lausitz. Mittelpunkt des Dorfes war die Gastwirtschaft „Lindenhof“ mit Tanzsaal.

Der Vater meiner Mutter war kein Großbauer, lebte aber immerhin auf eigener Scholle, welche seine Familie ernährte. Großvater, genannt Peppi, kam aus dem 1. Weltkrieg als Schwerverwundeter zurück. Ein Granatsplitter kostete ihn einen Teil der Nase, an ihrer Stelle befand sich nur noch ein kleiner Stumpf. Meine Großmutter Memmi hielt trotzdem zu ihm und verließ ihn nicht. Sie war eine herzengute Frau, die leider schon früh verstarb. Ich habe immer besonders ihr selbstgebackenes Brot geliebt, das sie in der eigenen Backstube herstellte, die es früher auf jedem Bauernhof gab. Köstlich, wenn es frisch aus dem Backofen kam, groß und rund wie ein Wagenrad, und dann angeschnitten wurde. Dazu gab es selbstgemachte Leberwurst oder Blutwurst.

Wir Kinder liebten Peppi, wenn er zu Besuch kam, setzte er sich in seinen Sessel, entzündete eine Zigarre und erzählte Geschichten. Später brachte er meinem Bruder und mir das Skatspiel bei und wir klopften bei seinen Besuchen zusammen Skat. Dabei konnte er sich fürchterlich aufregen, wenn einer von uns mal nicht aufpasste, die Trümpfe nicht mitgezählt hatte oder vergessen, dass das Kreuz As noch nicht ausgespielt war. Trotzdem sind mir die Spielnachmittage in guter Erinnerung geblieben, denn es machte einen Heißenspaß mit Peppi.

Am liebsten aber lauschte ich Peppis Geschichten, die meine Cousins schon nicht mehr hören wollten. – Genau wie heute meine Kinder und Enkelkinder, die mit den Augen rollen, wenn Vadders beziehungsweise Opa anfängt, seine Geschichten und ollen Kamellen zu erzählen. – Der Einzige, der Peppi immer zuhörte, war ich. Ich fand es unheimlich spannend, wenn er von seinen Kriegserlebnissen berichtete, wie er als junger Gebirgsjäger dem damaligen sogenannten Erbfeind Frankreich während des 1. Weltkrieges zu Leibe rückte. Peppi erzählte die Geschehnisse engagiert und leidenschaftlich, ganz im Gegensatz zu meinem Vater und später meinem Schwiegervater, die nie erzählten, was sie im Krieg erlebt hatten.

Von ihm und meiner Mutter weiß ich auch, was passierte, als die Russen 1945 im Dorf einrückten und sich als Sieger die ersten ein, zwei Tage so richtig austobten. Sie plünderten, vergewaltigten und drangsalierten. Schließlich wurde es ihnen verboten, wer sich nicht daran hielt, wurde vor Gericht ge-

stellt, im schlimmsten Fall sogar erschossen. – Übrigens verhielten sich nicht nur die Russen so, auch in den amerikanisch, britisch und französisch besetzten Gebieten kam es zu solchen Vorfällen.

Mein Großvater sorgte sich um seine Kinder und versteckte meine Mutter und ihre Schwester vor den Russen unter dem Misthaufen. Dazu hatte er extra einen Verschlag angefertigt, der mit einer Lüftung ausgestattet war. Die Russen sahen nur meine Großmutter und ließen sie in Ruhe. Trotzdem befürchteten Memmi und Peppi, dass die Soldaten ihre Mädels finden würden. Doch das geschah zum Glück nicht.

Großen Kummer hingegen bereitete Peppi, dass sie seine beiden Pferde beschlagnahmten. Sein einziger Trost: Sie ließen dafür eine schlecht genährte, heruntergekommene Fuchsstute zurück. Das erwies sich allerdings später als Glücksfall, nachdem er sie wieder aufgepäpelt hatte. Sie war reinrassig und er konnte ab und an ein Pferdefohlen verkaufen. Außerdem baute er mit ihr sein Gespann wieder auf. Ich erinnere mich noch sehr gut daran, wie ich mit Peppi in den Ferien mit seinem Pferdegespann das Futter für die Tiere holte. Wer damals ein solches Gespann besaß, der galt schon was. Viele spannten noch Kühe und Ochsen als Zugtiere an. –

Die Zeiten waren in vielerlei Hinsicht nicht leicht. So durften etwa Bauern, die Schweine hatten, diese wegen „Gefährdung der allgemeinen Bedarfsdeckung“^{*} nicht selbst verwerten, sondern mussten sie abliefern. Trotzdem schlachteten die meisten zu Beginn des Winters heimlich ein Schwein, immer mit der Angst im Nacken, dass ein Nachbar sie verrät.

Peppi schärfte mir damals ausdrücklich ein, dass das Denunzieren das Schlimmste sei, was einer machen könne. „Wer denunziert“, sagte er immer wieder, „ist ein Schwein“, was sich tief in mein Gedächtnis einprägte. Später erinnerte ich mich im Literaturunterricht daran, als ich das Zitat von Hoffmann von Fallersleben hörte: „Der größte Lump im ganzen Land, das ist und bleibt der Denunziant.“ – Wie wahr, wie schon Peppi sagte.

* * *

Nach der Gründung der DDR wurde das sogenannte Junkerland an Neubauern verteilt. Diese verfügten aber oft über keinerlei Kenntnisse oder Erfahrung-

^{*} § 1 Abs. 1 KWVO (Kriegswirtschaftsverordnung) von 1942: „Wer Rohstoffe oder Erzeugnisse, die zum lebenswichtigen Bedarf der Bevölkerung gehören, vernichtet, beiseiteschafft oder zurückhält [...] wird mit Zuchthaus oder Gefängnis bestraft. In besonders schweren Fällen kann auf Todesstrafe erkannt werden.“

gen, um als Bauern zu wirtschaften. So wurden 1952 die ersten LPGs* gegründet, mit dem Ziel, die Landwirtschaft zu vergesellschaften. Das enttäuschte die Neubauern, die aufgrund der Bodenreform ja gerade erst in den Besitz von Land gekommen waren, bitter. Jetzt sollten sie auf einmal ihr Land wieder abgeben und in die LPG einbringen, á la Kolchose der Sowjetunion? – Aber nicht nur sie sperrten sich gegen den Beitritt, als die Werbekolonnen der SED, der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, durch die Dörfer zogen, auch die Altbauern und vor allem die ehemaligen Großbauern lehnten es ab, ihren Grund und Boden in die Genossenschaft einzubringen. Doch letztlich blieb ihnen keine Chance, früher oder später musste jeder zähneknirschend in die LPG Typ I eintreten. Viele der einstigen Großbauern, die ihr Land, was zum Teil über 100 Hektar groß war, abgeben mussten, verließen verbittert die DDR. Sie wurden im Westen für den Verlust entschädigt, was heute gern vergessen wird. Dies konnte aber natürlich in keiner Weise den Verlust der Heimat aufwiegen.

In die LPG Typ I brachten die Bauern zunächst nur ihr Ackerland ein. Beim Typ II kam ihr gesamter Maschinenpark hinzu, zum Schluss wurde mit dem Vieh und den Gebäuden der gesamte landwirtschaftliche Betrieb in die LPG Typ III eingebracht. Die Maschinen wurden anfangs gemeinschaftlich genutzt, erst gab es die MAS, Maschinen-Ausleihstationen, später die MTS, Maschinen-Traktoren-Stationen nach sowjetischem Vorbild.

Vorsitzender der LPG wurde in den meisten Fällen ein Altbauer oder auch ein ehemaliger Großbauer, da man auf ihren Sachverstand nicht verzichten konnte. So wurde auch mein Onkel Paul, der Bruder meiner Mutter, später zum LPG-Vorsitzenden. Er hatte von seinem Vater den Hof übernommen. Peppi zog sich auf den Altenteil des Bauernhauses zurück. Er konnte nicht verwirren, dass er seinen Hof in die LPG hatte einbringen müssen. Schließlich starb er hochbetagt.

* * *

Im Gegensatz zu meiner Mutter kam mein Vater Hermann, Jahrgang 1925, nicht aus der Landwirtschaft. Seine Familie wohnte in Schlieben. Sein Vater war Ofensetzer-Meister. Erinnerungen an ihn habe ich keine, da er schon starb, als ich noch sehr klein war.

* LPG (Landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaft): Zusammenschluss von Bauern und Beschäftigten zur gemeinschaftlichen Agrarproduktion.

Die Mutter meines Vaters diente in jungen Jahren, wie es damals üblich war, in Herrschaftshäusern. Durch Nähen verdiente sie sich sogar später als Rentnerin noch etwas dazu. Mein Vater war das jüngste Kind, er hatte einen Bruder, Helmut, und Schwester Hildegard. Zwei weitere Geschwister waren jung verstorben, Helmut fiel leider schon zu Beginn des II. Weltkrieges in Polen.

Meine Tante Hildegard sagte über meinen Vater, dass er, obwohl er doch eigentlich hochintelligent gewesen sei, nichts daraus gemacht habe. – Vielleicht war er als Jüngster, wie das oft geschieht, zu sehr verhätschelt und verzogen worden? Den größten Einfluss soll die Kriegszeit auf ihn gemacht haben, an deren Ende er in der Kriegsmarine diente. Da war die Devise vieler Soldaten: „Genieße das Leben heute in vollen Zügen, wer weiß, was morgen ist, ob wir den Tag überleben.“



Vater als Soldat bei der Kriegsmarine

Gedenkturm zu Ehren der gefallenen Soldaten des I. und II. Weltkriegs; Vaters Bruder Helmut steht auch drauf

Die Krönung meiner Seefahrt

Wenn ich so auf meine lange Fahrzeit als Seemann zurückschaue, wundert es mich schon, dass mir als Höhepunkt meiner Laufbahn ausgerechnet die Reise mit dem Motorschiff „CIMBRIA“ im Jahr 2005 einfällt. Gerade deshalb will ich auch meine Geschichte mit dieser Reise beginnen.



MS „CIMBRIA“

Es war ein schöner klarer Wintertag im Januar 2005, soeben hatten wir den Lotsen von Rotterdam abgegeben. Mein Blick ging aus dem Brückenfenster über das Meer, das nur leicht bewegt war, die Wellen hatten kleine Schaumkronen. Vor allem war die Sicht gut. Ich habe die Nordsee um diese Jahreszeit schon wesentlich ungemütlicher erlebt. Wir fuhren auf dem vorgeschriebenen Weg Ansteuerung Rotterdam auslaufend. Es herrschte der übliche dichte Verkehr, aber ohne Probleme. Das MS „CIMBRIA“ ist ein Vollcontainerschiff, gebaut im Jahre 2002, und kann 2824 Container transportieren. Ich hatte das Kommando in Khor Fakkan in den Vereinigten Arabischen Emiraten übernommen. Es war die Krönung meiner bisherigen Laufbahn als Kapitän, dass mir dieses fast neue Schiff anvertraut wurde. Von Khor Fakkan waren wir nach Dubai, weiter nach Muhammad Bin Qasim, Tuticorin, Colombo, Damietta, Antwerpen, Felixstow, Rotterdam gefahren. Nun stand der Endpunkt unserer Rundreise bevor: Hamburg.

Dieser Anlauf Hamburg war für mich etwas Besonderes. Seit 1966 fuhr ich zur See und war schon oft in Hamburg gewesen, als Matrose, als 3., 2. oder 1. Offizier; dies sollte mein erster Anlauf als Kapitän eines Schiffes sein.

Inzwischen hatten wir Amsterdam/IJmuiden an Steuerbordseite passiert und ordneten uns in das Verkehrstrennungsgebiet vor Texel ein. Der Schiffsverkehr hier erforderte meine volle Aufmerksamkeit.

Das MS „CIMBRIA“ fuhr unter liberianischer Flagge. Die Besatzung bestand aus mehreren Nationen. Diesmal war ein deutscher Chief Engineer, Leitender Ingenieur, an Bord, oftmals war ich der einzige Deutsche auf dem Schiff. Die Mannschaft bestand aus philippinischen Seeleuten. Die Offiziere und Ingenieure kamen aus Bulgarien. Im Laufe der Jahre hatte ich mir angewöhnt, in schwierigen Fahrtgebieten und Gewässern auf der Brücke zu sein. Der wachhabende Offizier fuhr eigenverantwortlich, ich hielt mich im Hintergrund. Nicht aus Misstrauen, aber so war ich gleich zugegen, falls es Probleme gab. Der Englische Kanal und die Nordsee sind sehr anspruchsvolle und komplizierte Fahrgebiete, die einen Wachoffizier schnell an seine Grenzen bringen können. Für mich war es früher auch beruhigend, wenn ich wusste, mein Kapitän war auf der Brücke und konnte in heiklen Situationen eingreifen oder sogar das Kommando übernehmen. Auf meine bulgarischen Offiziere an Bord konnte ich mich voll verlassen. Sie hatten eine sehr gute Ausbildung durchlaufen, ähnlich wie wir in der DDR.

Mein Blick ging zum Ruderbock, dort stand ein Vollmatrose, heute Able Seaman, befähigter Matrose, oder kurz AB genannt, Inhaber des Zertifikats „Rating Deck“. Der philippinische Seemann steuerte das Schiff per Handruder, weil unser Kreiselkompass kurz vor Rotterdam den Geist aufgegeben hatte, sehr ungewöhnlich für ein noch so neues Schiff. Den alten Kreiselkompass mit Kreiselkugel hatte noch jeder Ingenieur wieder zum Laufen gebracht, aber dies war ein Kreiselkompass der neusten Generation, es war unserem E-Ingenieur nicht mal mit Assistenz eines Services gelungen, ihn instand zu setzen. Auch fehlte ein Ersatzteil, das auf die Schnelle nicht zu besorgen war. In Rotterdam zu warten, war keine Option, denn Zeit ist Geld, wir hatten einen straffen Fahrplan. Das Ersatzteil sollte nun in Hamburg kommen. Die Entscheidung, ohne funktionstüchtigen Kompass weiterzufahren, brachte ein paar Probleme mit sich, der rechtweisende Kurs musste permanent in den Magnetkompasskurs umgerechnet werden. Da das Steuern nach Magnetkompass schwierig ist und höchste Konzentration erfordert, ordnete ich an, dass die Wachen mit zwei Matrosen besetzt wurden, sodass sie sich halbstündlich ablösen konnten und der Ausguck immer besetzt war.

Wir hatten Glück, das Wetter war gut. Beim Rollen und Stampfen des Schiffes während eines Sturms wäre es weitaus schwieriger gewesen, Kurs zu halten. Unser nächster markanter Punkt sollte die Leuchttonne Texel sein, denn ich hatte entschieden, bei dieser Wetterlage den Küstenweg, Texel–Terschelling–Borkum–Richtung Elbe 1, zu nehmen. Für schweres Wetter hatte ich den Tiefwasserweg Nord Hinder–Deutsche Bucht–Elbe 1 vorbereiten lassen. In dem relativ flachen Wasser in Küstennähe kann es sehr gefährlich werden, da sich dort bei Sturm starke Grundseen bilden.

Früher hatte hier das Feuerschiff Texel gelegen, gefolgt von den Feuerschiffen Terschelling, Borkum, Weser und Elbe 1. Dies waren wichtige Seezeichen damals. Wenn wir während meiner Lehrlingszeit diesen Weg fuhren, waren wir angehalten, insbesondere bei schlechter Sicht, nach diesen Seezeichen Ausschau zu halten, denn Radargeräte waren gerade erst im Kommen. – Wegen seines starken Verkehrsaufkommens ist dieses Fahrgebiet aber auch heute immer wieder eine Herausforderung.

Wir hatten uns langsam mit der „CIMBRIA“ freigefahren und wollten überholen, was recht schwierig war, weil der Platz auf dem Zwangsweg beschränkt ist und die Wassertiefen zu beachten sind. Zudem kann ein Überholvorgang bei fast gleicher Geschwindigkeit eine schiere Ewigkeit dauern. Also dicht heranfahren, kurz ausscheren, überholen und schnellstens wieder einordnen, um nahe der Kurslinie zu bleiben. Dabei vor allem große, harte Ruderlagen vermeiden, damit sich das Schiff nicht wie ein Motorrad in die Kurve legt.

* * *

So eine Erfahrung machte ich einmal auslaufend Hamburg nach Lotsenabgabe bei Elbe 1. Der Kapitän hatte mir das Kommando übergeben und die Brücke verlassen. Ein Schiff kam an Steuerbord-Seite den damals vom Feuerschiff „Deutsche Bucht“ kommenden Narrow Channel herunter. Da sich die Peilung nicht veränderte, musste ich ein Ausweichmanöver fahren. Wie gelernt und bisher praktiziert, leitete ich das Manöver frühzeitig, rechtzeitig und energisch ein: Ruderlage Steuerbord 15 Grad. Mein Wachmatrose vergewisserte sich noch: „Wirklich?“

Zu Recht, das Resultat war verheerend: Das Schiff legte sich dermaßen zur Seite, ich hörte nur noch ein hastiges Trampeln auf der Treppe zur Brücke. Das Brückenschott wurde aufgerissen und mein Kapitän kam auf die Brücke gestürzt, er rief:

„Sind Sie wahnsinnig, wollen Sie das Schiff umkippen?“, und übernahm sofort das Kommando. Er befahl: „Ruder mittschiffs“, und brachte das Schiff wieder auf Kurs. Erschreckt stellte ich fest, dass das Schiff während dieser kurzen Zeit weit vom Kurs abgekommen war. Zum Glück hatten wir ausreichend Wassertiefe. Anschließend erklärte mir der Kapitän, wie bei dieser Geschwindigkeit ein Schiff zu fahren ist. Er hätte es mir schon bei der Reisebelehrung sagen können, es war ja doch mein erster Einsatz als Nautiker auf einem Kühlschiff. Ich habe diese Erfahrung jedenfalls nie vergessen, zumal später alle Containerschiffe in diesem Geschwindigkeitsbereich unterwegs waren.

* * *

Gern hätte ich eine Mütze Schlaf genommen, bevor ich vor Elbe 1 wieder auf der Brücke sein musste, doch vorher war noch einiges zu erledigen.

Seit der Einsparung des Funkoffiziers wurden dessen Aufgaben dem Kapitän übertragen. Der gesamte Dienstverkehr mit Reederei, Charterer, Agenten etc. wird nun vom Schiffsführer abgearbeitet, ob er nun zuvor Stunden auf der Brücke verbracht hat oder in Häfen von den Kontrollen und Inspektionen abgehalten wurde, sich zu erholen. Dazu muss er die Klarierung vorbereiten, die Anmeldung an den nächsten Lotsen und Hafen machen, die Heuerabrechnung durchführen, also eine Menge Büroarbeit erledigen. Natürlich kann er auch mal Aufgaben an seine Offiziere weitergeben. Doch die Verantwortung verbleibt beim Kapitän.

Die Verkehrssituation hatte sich beruhigt. Das Wetter blieb uns weiterhin treu, klare Sicht bei Beaufort 4–5, also kein Problem für unser Schiff. Wir folgen dem Küstenweg Richtung Elbe 1, wo wir den Elbelotsen am nächsten Tag um sechs Uhr erhalten sollten. Der 1. Offizier übernahm die Wache und jetzt konnte ich endlich die Brücke verlassen. Ich warf mich in meine Koje, um auszuruhen. Da klingelte plötzlich der Wecker, es war kurz vor drei, ich war wohl doch eingeschlafen. Da ich ohnehin gleich auf der Brücke sein wollte, machte ich mich fertig und ging hinauf. Ich hatte mir meinen kleinen Teller vorbereitet mit einem geschälten Apfel, einem Stück Kuchen und, nicht zu vergessen, Zigaretten. Die Brückenbesatzung lachte immer, wenn ich damit ankam.

Auf der Brücke war noch der 2. Offizier mit seinem Wachmatrosen. Alles normal, keine besonderen Vorkommnisse, die Verkehrslage überschaubar, so lautete die Information bei der Wachübergabe an den 1. Offizier. Ich erkläre ihm, dass er die Lotsenübernahme bei Elbe 1 unter meiner Aufsicht fahren

würde, denn er sollte nach der nächsten Rundreise meine Ablösung werden und in Hamburg das Kommando übernehmen.

Ich stand auf der Brücke und sprach mit Mitko, dem 1. Offizier. Er war ein erfahrener Seemann, ich kannte ihn schon, seit er als 3. Offizier bei unserer Reederei angefangen hatte. Er kam aus Bulgarien und war hervorragend ausgebildet, wie die meisten Seemänner, die Anfang der 90er-Jahre eingestellt worden waren. Wir waren beide schon mehrmals auf anderen Schiffen zusammen gefahren. Ich freute mich für ihn, er war ein sehr guter 1. Offizier und seiner Aufgabe als Kapitän sicher gewachsen.

Die Tonne Elbe I wurde sowohl optisch als auch im Radar angezeigt, ich ließ Mitko das Manöver der Lotsenübernahme fahren und hielt mich im Hintergrund. Er machte seine Sache gut.

Der Lotse kam auf die Brücke, um uns bis Cuxhaven zu bringen. Nach der Begrüßung erklärte ich ihm die Manövereigenschaften des Schiffes und informierte über seinen Tiefgang. Anschließend fragte ich ihn nach ehemaligen Kollegen, die zu den Elblotsen gewechselt waren. So kamen wir ins Gespräch, er blieb dabei konzentriert, gab die Ruderkommandos und behielt den Verkehr im Auge. Er freute sich, mal wieder mit einem deutschen Kapitän zu fahren: „Das ist langsam eine Seltenheit“, berichtete er.

Nachdem das Schiff an Steuerbord-Seite die Kugelbake vor Cuxhaven passiert hatte, ging der Lotse runter an Deck zur Lotsentreppe, um das Schiff zu verlassen. In Cuxhaven sollte ein Elbelotse an Bord kommen, der uns bis zur Übernahme des Hafenlotsen in Hamburg begleiten würde.

Bei schwerem Wetter, wenn der Lotse nicht bei Elbe I versetzt werden konnte und erst bei Cuxhaven kam, musste der Kapitän bis dahin selber navigieren. Ganz auf sich gestellt und ohne Radarberatung, nur mithilfe der Betonung. Wogegen ein Lotse sein Fahrwasser kennt, sodass der Kapitän nur im Zweifelsfall eingreift, denn er ist ja trotzdem verantwortlich für die Schiffsführung.

Der nächste Lotse hatte die Brücke erreicht und übernahm nach der Begrüßung die Beratung des Kapitäns. Wir passierten Brunsbüttel mit seinen Schleusen an Backbord-Seite. Da wir Elbe aufwärts fuhren, hatten wir mit dem auslaufenden Verkehr der Schleusen keine Probleme.

Der Nordostseekanal war mir durch viele Passagen bekannt, die besonders im Sommer immer wieder ein Erlebnis waren. Während der Winterzeit erschwerten oft Schnee, Eis, Nebel oder starker Wind die Durchfahrt. Leider hatte ich nach der Wende nie wieder die Möglichkeit, durch diesen Kanal zu

fahren. Genauso wie ich nie wieder mit einem Schiff den Hafen Rostock ange-
laufen habe.

Die Schiffsführung verlangte nun meine volle Aufmerksamkeit. Wir näherten uns Teufelsbrück, wo der Elbelotse von Bord ging und durch den Hafenslotsen ersetzt wurde. Zu meiner Überraschung kamen gleich zwei Hafenslotsen an Bord, die uns zum Liegeplatz bringen sollten. Einen von ihnen kannte ich aus meiner DSR-Fahrzeit. Wir waren mal beide auf einem kleinen Typ-IX-Massengutschiff gefahren, Peter als 2. Offizier, ich war gerade frisch von der Seefahrtsschule gekommen. – So viel Zeit war noch, dass wir uns kurz unterhalten konnten: Er hatte sich nach der Wende in Hamburg als Hafenslotse beworben und war eingestellt worden. Für mich ist der Beruf des Lotsen nie in Frage gekommen. Ich wollte eigentlich bis zum Ruhestand zur See fahren. Eher hätte ich in der Schifffahrtsverwaltung gearbeitet.

Mithilfe der Lotsen machte das Schiff mit Steuerbord-Seite im Containerterminal Burchardkai fest. Für mich war diese Ankunft eine große Genugtuung, lag doch ein langer und beschwerlicher Weg hinter mir, von meinem Neuanfang in Hamburg, als ich am 7. Januar 1992 als 2. Offizier an Bord ging, bis zu diesem Tag mit der Ankunft in Hamburg, nun als Kapitän eines Schiffes. Ich bemerkte stolz: „Ich bin angekommen, hier in der Bundesrepublik Deutschland konnte ich nach vielen Umwegen und Rückschlägen meinen Kindheitstraum, Kapitän zu werden, verwirklichen.“

Nach diesem Resümee holte mich sofort der Alltag ein. Die Wasserschutzpolizei kam an Bord und begann mit der Klarierung, der üblichen Kontrolle der Pässe, Seefahrtsbücher und aller Schiffspapiere. Da es der erste Anlauf des Schiffes in einem deutschen Hafen war, erfolgte dies mit großer Gründlichkeit.

Plötzlich kam Hektik auf, der Kollege, der das Öltagebuch kontrollierte, war der Meinung, dass bei der Abrechnung des Sludge, das sind Reste aus der Verbrennung des Schweröls, eine Diskrepanz bestehe. Gemäß den Schiffsunterlagen hätte mehr anfallen müssen als abgerechnet. „Wo ist die fehlende Menge verblieben? Etwa außenbords gepumpt?“

Der Leitende Ingenieur erwiderte, dass das Schiff so gut wie neu wäre, weshalb vielleicht nicht mehr Sludge angefallen war. Ihm wurde nicht geglaubt, die Kontrolleure begannen, im Maschinenraum Leitungen auszubauen, um sie auf Ölrückstände zu untersuchen.

Inzwischen kamen laufend Anrufe aus unserem Hamburger Office, Direktor und Inspektion fragten nach, was auf meinem Schiff los sei und warum ich nicht umgehend die Reederei informiert habe.

Umweltdelikte stehen sofort im Fokus der Öffentlichkeit, dies war das Letzte, was ich brauchte. Ich antwortete meinen Vorgesetzten, dass zwar ein Anfangsverdacht im Raum stünde, ich aber der Aussage meines Leitenden Ingenieurs vertraue. Man möge doch bitte das Ergebnis abwarten.



MS „CIMBRIA“ im Hafen

Tatsächlich konnte trotz intensiver Suche nichts festgestellt werden und der Verdacht wurde fallengelassen. Inzwischen hatten die Lade- und Löscharbeiten sowie der Crewwechsel begonnen. Proviant und Ausrüstung für die nächste Reise wurden übernommen. Glücklicherweise war auch der Service mit dem Ersatzteil für unseren Kreiselkompass da. Der Nautische und Technische Inspektor sowie die Crewmanagerin waren an Bord gekommen. Es gab einiges zu besprechen und abzuarbeiten, das Schiff sollte schon am nächsten Vormittag wieder auslaufen.

Meine Frau und meine Tochter erwarteten mich, ich brachte sie erst einmal in meine Kammer. Im Moment hatte ich einfach keine Zeit, hoffte aber, dass sich gegen Abend die Hektik gelegt hatte.

Es war ein ganz „normaler Hafenablauf“, nur diesmal ohne Port State Control oder gar Flag State Control und andere Inspektionen, die noch dazukommen können. Alle verlangten natürlich die Präsenz des Kapitäns, sodass

ich manchmal froh war, später wenigsten ein paar Stunden Schlaf zu finden. Natürlich nach den Vorbereitungen für den nächsten Hafen, der Lotsenanforderung, den Informationen an Agenten und Charterer etc.

Endlich hatten gegen Abend alle Besucher das Schiff verlassen. Nur der Lade- und Löschbetrieb ging weiter, bis am nächsten Tag mittags das Schiff wieder auslief. So konnte ich mich jetzt Adeltraut und Sylke widmen. Auch wir hatten einiges zu besprechen, da ich noch eine Reise mitfuhr. Nach dem Abendbrot verabschiedete sich meine Tochter. Sie arbeitete und wohnte inzwischen in Hamburg. Meine Frau wollte nach dem Frühstück am nächsten Tag nach Hause fahren, da sie wusste, dass ich vor dem Auslaufen kaum noch mal Zeit für sie haben würde. Das war mir auch lieber, so konnte ich mich voll auf das Auslaufen konzentrieren.

Am darauffolgenden Tag ging alles glatt und wir verließen Hamburg ohne Probleme. Der nächste Hafen war Thamesport. Das Wetter meinte es weiter gut mit uns.

Nach dieser Rundreise mit der „CIMBRIA“ wollte ich Urlaub machen. Das Schiff und ich, wir hatten mehrere Premieren absolviert. Ich hatte einen deutschen Hafen als Kapitän angelaufen, außerdem die Ehre gehabt, dieses Schiff erstmalig durch den Suezkanal zu führen. Im indischen Tuticorin war die „CIMBRIA“ das erste Schiff dieser Größenordnung gewesen, welches den neugebauten Containerterminal angelaufen hatte. – Das ist eine neue Geschichte, die ich hier erzähle.

* * *

Als wir von Muhammad Bin Qasim kamen, wollten wir den Hafen Tuticorin anlaufen. Ich kannte den schon von Anläufen mit kleineren Reederei-Schiffen. Nun war der Hafen kürzlich ausgebaut worden und sollte von wesentlich größeren Containerschiffen angelaufen werden können, wofür Länge der Pier und Tiefgang ausgelegt worden waren.

Wir lagen auf Reede, als der Lotse an Bord kam. Ich übermittelte ihm die Schiffsdaten: Länge, Tiefgang, Geschwindigkeit bei den einzelnen Fahrstufen, eben die Manöviereigenschaften unseres Schiffes. Dann gingen wir Anker auf und nahmen Fahrt auf. Der Lotse hatte wohl nicht alles richtig verstanden, denn als wir dicht vor dem Kanal waren, welcher mit Tonnen begrenzt ist, Richtung Molen, fragte er noch mal nach unserer Minimum-Geschwindigkeit. „Oh“, sagte er nach meiner Antwort, „das ist viel zu schnell“, und drehte vor

Einfahrt in den Kanal mit Hart Steuerbord ab und fuhr zurück zur Reede. Dort ankerten wir erneut.

Das Stoppen des Schiffes unmittelbar nach Passieren der Molen war heikel, weil hier nur wenig Raum für das Stoppen und nach Backbord drehen ist. Dahinter ist flaches Wasser mit steinigem Untergrund. Zum Einlaufen ist eine Grundgeschwindigkeit von sieben bis neun Knoten notwendig, um das Schiff bei Wind und Strom steuerfähig zu halten.

Der Cheflotse kam an Bord, um gemeinsam das Einlaufen abzuklären. Ich fragte nach den Schleppern im Hafen. Darunter war einer mit über 5000 PS. Also schlug ich vor, diesen Schlepper vor die Molen zu beordern und ihn am Anfang des Kanals als Heckschlepper festzumachen, damit er nach dem Passieren der Molen helfen konnte, das Schiff zu stoppen. Gesagt, getan – und schließlich wir kamen sicher in den Hafen und an die Pier. Nach uns kamen Schiffe von Maersk-Line, die noch größer waren, und in der gleichen Weise festgemacht wurden.

* * *

Eine weitere Premiere für das Schiff und für mich war die Suezpassage. Ich war zwar als 1. Offizier mehrmals durch den Suezkanal gefahren, aber eben nicht als Kapitän. So machte ich mich zunächst mit den Formalitäten vertraut. Für die Passage benötigte das Schiff den Suezkanal-Brief.

Bei erstmaliger Durchfahrt werden von den ägyptischen Behörden alle Angaben sehr sorgfältig überprüft, da sie Grundlage für die Kanalgebühren sind. So kamen auf Reede Suez die Behörden in breiter Delegationsstärke an Bord und verlangten alle Dokumente im Original zur Ansicht, um sie mit den Eintragungen im Suezkanal-Brief zu vergleichen und den Finalstempel darunter zu setzen. Dazu erwarteten sie Whiskey und Zigaretten als „Präsent“. Sie bekamen reichlich davon, schon um ein gutes Arbeitsklima zu schaffen. Die Beamten können ansonsten sehr kleinlich werden, was nur Ärger und Verzögerung mit sich bringt.

Als die „CIMBRIA“ am nächsten Morgen per Nummer in den Tageskonvoi eingegliedert wurde, hatten wir zu meiner großen Überraschung die Nummer zwei bekommen, obwohl wir uns nur mit Mühe und Not und als einer der Letzten im vorgeschriebenen Zeitrahmen angemeldet hatten. So blieb es auch bei all meinen nachfolgenden Passagen des Suezkanals mit diesem Schiff. Egal, wann ich mich anmeldete, die Kontrollen verliefen außerordentlich freundlich und anschließend erhielten wir immer eine Nummer an der Spitze des Kon-

vois. Das ersparte uns sehr viel Zeit. Wenn wir frühzeitig den Kanals passierten, konnten wir, nachdem wir uns freigefahren hatten, schnell auf Seegewindigkeit gehen und unsere Reise fortsetzen.

* * *

Eine Episode erinnere ich, die südgehend beim Einlaufen von Port Said passierte. In Port Said wird die Klarierung für die Durchfahrt des Suezkanals durchgeführt. In der Regel wird dazu an den Tonnen festgemacht beziehungsweise einlaufend mit Steuerbord-Seite an der Landseite. Das Schiff sollte früh am Morgen in den Konvoi eingegliedert werden.

Der Lotse kam an Bord und wir fuhren von Reede Richtung Einfahrt. Es war kurz vor Sonnenaufgang, die Sonne begann sich am Horizont zu zeigen. Der Lotse verlangte eine saubere Unterlage und begann sein pflichtgemäßes Morgengebet in der Brückennock, was natürlich dauerte. Lotsenberatung hin oder her, dies war in diesem Moment nebensächlich.

Also musste ich das Schiff sicher bis Port Said Hafen bringen. Zum Glück war der Lotse dann wenigstens zum Festmachen wieder einsatzbereit. Mit solchen Besonderheiten muss man halt hier rechnen. Wie überall auf der Welt gilt: andere Länder, andere Sitten.

* * *

An dieser Stelle möchte ich allen Seeleuten danken, die verantwortungsvoll ihren entbehrungsreichen und harten Dienst auf See ausführen, und wünsche ihnen allzeit gute Fahrt und eine Handbreit Wasser unter dem Kiel sowie eine glückliche Heimkehr.

Ich begann mit der Seefahrt als Matrosenlehrling in der Deutschen Demokratischen Republik und hatte immer das Ziel, Kapitän zu werden. Mein Lebensziel und meinen Kindheitstraum konnte ich erst in der Bundesrepublik Deutschland verwirklichen. Auch deshalb sagte ich, gerade als wir Hamburg anliefen: „Ich bin angekommen. Hier schließt sich ein Kreis, der im Jahre 1966 begann.“