

Die Seemannschaft der DSR-Besatzungen
bei der Bergung ihrer und fremder Schiffe
sowie bei der Rettung der Besatzungen

„Within the four seas all men are brothers“.
Konfuzius

„Wer seine Traditionen aufgibt, gibt sich selber auf.“
Günter Grass

„Mit Menschen umzugehen ist eine ebenso große Kunst, wie die Schiffe zu führen. Beide Menschen wie Schiffe werden gleichermaßen von listenreichen und mächtigen Kräften bedrängt und wollten eher ihre Vorzüge verstanden als ihre Fehler erkannt wissen.“
Joseph Conrad, *The Mirror of the Sea*

„Manch einer meint die Reiter, ein anderer die Pferde, ich aber sage Euch, die Schiffe sind der Menschen höchstes Gut.“
Alter griechischer Spruch

„Wenn irgendetwas, so ist das Seewesen eine Kunst, die nicht gelegentlich und nur nebenbei geübt sein will, sondern im Gegenteil es darf nichts anderes neben ihr getrieben werden.“
Perikles

„Was die Länder miteinander verbindet, sind nicht die Ozeane – es sind die Menschen auf den Schiffen.“
(F. Braudel, 1902-1985)

Kapitän
Hans-Hermann Diestel

**Die Seemannschaft der
DSR-Besatzungen
bei der Bergung ihrer
und fremder Schiffe
sowie bei der Rettung
der Besatzungen**

*Gedenkt eurer auf See gebliebenen
DSR-Brüder und -Schwestern*

Engelsdorfer Verlag
Leipzig
2024

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 978-3-96940-808-7

Copyright (2024) Engelsdorfer Verlag Leipzig

Alle Rechte beim Autor

Hergestellt in Leipzig, Germany (EU)

Gedruckt auf FSC®-zertifiziertem Papier

www.engelsdorfer-verlag.de

24,00 Euro (DE)

Inhalt

I. Einleitung	9
II. Vorwort	10
III. RETTUNGSAKTIONEN VON DSR-SCHIFFEN	20
PREROW – JAN	20
STECKENPFERD – ACE OF CLUBS	21
JOHN BRINCKMAN – RANA	28
TRATTENDORF – BRO HAUGESUND	29
MALCHOW – ARENBERG	30
BITTERFELD – WENDY	31
PREROW – HANÖ.....	33
HELLERAU – ZANDER.....	34
VOGTLAND – SCHONER.....	35
RUDOLF BREITSCHEID – KOTA SELANTAN.....	36
SCHWEDT – Bohrplattform.....	38
SATOW – MARIE LEHMANN.....	39
RUDOLF BREITSCHEID – YAT LEUN	40
RUDOLF BREITSCHEID – TUNG MING.....	40
BRANDENBURG – TEVEGA.....	41
ODER – ANTHOS	49
WERRA – SAMER.....	50
BITTERFELD – BJELLA.....	50
HEINERSDORF – YAGA	51
RERIK – EL PIFIZO.....	56
GERINGSWALDE – MILAN.....	57
FLÄMING – NAHOSTPILOT	57

FLIEGERKOSMONAUT DER DDR SIGMUND JÄHN – AMINA II	59
DRESDEN – Schlepper GULF SIREN	60
FIEGERKOSMONAUT DER DDR SIGMUND JÄHN – EUGENIA V.....	62
BANSIN – BEDRINCE	64
HEINERSDORF – LUISE LEONHARD	64
THEODOR FONTANE – MARINA DI EQUA.....	66
HALLE – SILENCIO	86
SUHL – APOLON DELIUS	87
NIENBURG – SLOMAN ROYAL.....	88
FÜRSTENWALDE – REEFER TRADER.....	89
NEUBRANDENBURG – BAMBUSFLOSS.....	90
SCHWARZBURG – AL MOWAFAR.....	91
THEMAR – PIONEER SEA	95

IV. SCHIFFE UND KRÄFTE ANDERER NATIONEN

HELFEN DSR-SCHIFFEN	97
Das erste Totalverlust der DSR.....	103
Die VÖLKERFREUNDSCHAFT läuft in den Stockholmer Schären auf die Felsen.....	105
Die HALBERSTADT strandet im Großen Belt	108
Die Bergung der von der CIA versenkten MAGDEBURG	108
Die Ladung der SAALE brennt nach einer Kollision.....	120
Die Rettung der Seeleute von der FIETE SCHULZE.....	123
Sinken der STUBBENKAMMER vor Hoek van Holland	141
Die Doppelstrandung der GERA bei Vlissingen	143
Der Schnellfrachter FRIEDRICH ENGELS strandet bei Singapur	145
Die NIENBURG landet auf Bombay Riff.....	147
Die Besatzung der NIENBURG versucht, die Seeleute der CAPELLA zu retten.....	163

Die verhinderte Rettung der Seeleute der BÖHLEN.....	174
Das MS KARLSHORST kentert im Nappstraumen Fjord.....	177
MS GLEICHBERG sitzt hoch und trocken auf Gordon Riff.....	180
Die ARENDSEE und die „OPERATION NOBILIS“	188
DIE HENNIGSDORF fällt auseinander.....	213
Verlust der BUSSARD durch Maschinenraum- und Aufbautenbrand.....	216
Die Strandung der brennenden MANSFELD.....	220
Die Bergung der HEINRICH HEINE auf der Elbe.....	227
MS DRESDEN kommt vor Izmir fest	230
Die Strandung der RUDOLF BREITSCHEID beim Verlassen Klaipedas	234
Seeleute der EISENHÜTTENSTADT brauchen Hilfe im Persischen Golf	241
V. DSR-SCHIFFE HELFEN SICH GEGENSEITIG	244
EISVOGEL und THÄLMANN PIONIER helfen dem Typ „IV“ GERA	248
Die TRINWILLERSHAGEN schleppt die NEUBUCKOW ab.....	261
Die OLDENDORF schleppt die schwer beschädigte INSELSBERG nach Rostock	265
Die Frachter TESSIN / ZÜSSOW / KLOSTERFELDE / WEIMAR sowie der EISVOGEL spannen bei der ASCHBERG an.....	269
Das Übergehen der Holzdeckladung auf MS RABENAU	280
VI. Zusammenfassung	283
V. Quellen und Dank.....	287
ANLAGEN	288
ERGÄNZUNGEN ZUM BUCH	288
Informationen zu MS YAGA	298

I. EINLEITUNG

Der Ausgangspunkt für diese Dokumentation war der Beitrag „Rettung aus Seenot“ der Redaktion in den Bordgeschichten Nr. 20.

In diesem Text geht es vor allem um die Rettung der Besatzungen und eventueller Passagiere, um die des Schiffes sowie um eine mögliche Bergung des Schiffes. Die Ursachen für die wichtigsten Seeunfälle hat der Autor in seinem Buch „SCHIFFSUNFÄLLE der Deutschen Seereederei Rostock“ beschrieben. Ursachen für einen Seeunfall werden nur dann erwähnt, wenn dem Autor, wie bei der NIENBURG, MANSFELD oder ARENDSEE, neue Informationen zu den Ursachen bekannt wurden.

II. VORWORT

Bevor der Autor sich den einzelnen Seeunfällen zuwendet, werden im Vorwort einige mit Seeunfällen zusammenhängende seemännische Fragen und Probleme erläutert.

Das Motto für diese Dokumentation ist: „Gedenkt Eurer auf See gebliebenen DSR-Brüder (und -Schwestern)!“



Von der DSR in Auftrag gegebenes Denkmal für ihre auf See gebliebenen Seeleute vor dem „Haus der DSR“ im Überseehafen Rostock. Foto: Diestel

Der Rostocker Kapitän Ludwig Albrand hat in seinem 1936 erschienen Buch WESTWARD – HO dieses Motto als Überschrift für sein Vorwort gewählt.

Inzwischen haben auch die Frauen ihren Platz an Bord erobert. Deshalb hat der Autor sie dem Motto hinzugefügt.

Der folgende Text, der sich in dem Vorwort von Kapitän Albrand findet, mag nicht völlig mit unseren Auffassungen übereinstimmen, lesenswert ist

er trotzdem. Er lautet: „Aber fernab von Gärten und Kaminen gibt es Menschen, die von früher Jugend bis ins hohe Alter rastlos dem Meere dienen, die es befahren, die seine Gefangenen sind und zugleich seine Herrscher, arme Teufel und große Könige in einer Person. Das Meer duldet keine halben Dinge, und so muss der, der sich seinem Dienste weihet, ein ganzer Kerl sein.“

Ein ganzer Kerl muss auch derjenige sein, der in Not befindlichen Seeleuten hilft. Nicht wenige Retter haben dabei ihr Leben verloren.

Der russische Anarchist Peter Kropotkin äußerte einmal die folgende Meinung: „Der Trieb des Menschen zu gegenseitiger Hilfe hat einen so uralten Ursprung und ist tief mit der ganzen vergangenen Entwicklung der Menschenrasse verbunden, dass er von dem Menschengeschlecht bis in unsere Zeit trotz aller Wechselfälle der Geschichte bewahrt worden ist.“

Die Berichte auch zu in dieser Dokumentation erfassten Seeunfällen lassen aber Zweifel aufkommen, ob die Worte Kropotkins noch gültig sind. Keinen Zweifel hat der Autor daran, dass es für den Kapitän eines in Not befindenden Schiffes eine außergewöhnlich schwierigere Entscheidung ist, wann und wie das Schiff verlassen werden soll. Den uralten Spruch: „Verlassen Dein Schiff nicht, bevor es Dich verlässt“ sollten die Betroffenen immer gründlich durchdenken.

In der Fachzeitschrift *Seatrade* vom Januar 1985 wurde der Artikel „Abandoning ship – the seafarers’ Russian roulette?“ veröffentlicht.

Der Artikel verdeutlicht die für die Seeleute schreckliche Wahl, entweder auf dem Schiff zu bleiben oder es zu verlassen. Auf der *FIETE SCHULZE* nahm der Kapitän an, dass sein Schiff noch länger schwimmen bleiben würde, was es nicht tat. Dagegen überschätzte der Kapitän der *MARINA DI EQUA* ganz offensichtlich die Schwimmfähigkeit des Massengutfrachters.

In dem Artikel werden die Wissenschaftler Michael Pyman und Peter Lyon zitiert, die 170 Seeunfälle von Handelsschiffen betrachteten, bei denen die Seeleute ihre Schiffe verlassen mussten. Für 130 Seeunfälle lagen ausreichend Daten für eine Analyse vor. In 40% der Fälle gingen Menschenleben

verloren, als die Seeleute ihr Schiff verließen. Insgesamt starben dadurch 10% der betroffenen Besatzungen.

Das Wetter hatte enormen Einfluss auf diese Ereignisse, denn in schwerem Wetter traten bei 80% der Seeunfälle Verluste auf, während es bei ruhigem Wetter nur bei 35% der Ereignisse der Fall war.

Eine Hilfe bei der nötigen Abwägung kann ein Schiffsrat sein. Allerdings war es nicht die beste Lösung, wenn der Kapitän es sich einfach machte, indem er den auf den DSR-Schiffen üblicherweise existierenden einberief. In für Schiff und Besatzung gefährlichen Situationen war ein nautisch-technischer Schiffsrat meistens sinnvoller. Immer wieder haben DSR-Kapitäne in ihren Berichten erwähnt, dass der Schiffsrat etwas beschlossen hat. Egal welche Zusammensetzung der Schiffsrat auch hatte, seine Aufgabe bestand immer nur in der Beratung des Kapitäns.



Der letzte „sozialistische“ Schiffsrat im Herbst 1989 auf der FRANKFURT/ODER, Foto: Diestel

Seekommissar Kapitän zur See Joachim Weihs hat in seiner Schrift „Seeunfälle“ im Kapitel „Rettung aus Seenot“ zu den Pflichten des Kapitäns geschrieben: „Grundlage des vom Seefahrtsamt der DDR im Auftrag des

Ministeriums für Verkehrswesen der DDR herausgegebenen Handbuches ist die Internationale Konvention zum Schutze des menschlichen Lebens auf See, 1974. Im Kapitel V „Sicherung der Seefahrt“ werden in der Regel 10 dazu Pflichten postuliert: „Diese Verpflichtungen entbinden den Kapitän nicht von der Beistandspflicht gegenüber allen Personen, die auf See in Lebensgefahr angetroffen werden, Beistand zu leisten, soweit er dazu ohne ernste Gefahr für sein Schiff und dessen Besatzung und Reisende imstande ist.“

Der Kapitän eines in Not befindenden Schiffes sollte jedoch auch bedenken, dass seine Besatzung die Helfer unterstützen muss, damit diese sie retten können. Das hat z.B. der Kapitän der MARINA DI EQUA, wie es später beschrieben werden wird, leider nicht bedacht.

Die Seeleute der DSR führten eine lange Tradition ihrer Vorgänger von unserer Küste fort. Der Autor hat drei Beispiele ausgewählt, die diese Tradition belegen.

Eines der alltäglichen Beispiele ist der Seeunfall der Rostocker Bark FRIEDA MAHN. Die Bark war von London nach New York bestimmt. In der von Kapitän H. Sraben an den Reeder gemachten knappen Meldung heißt es: „Am 30.10.1893, 8 Uhr abends, in 46°59' N und 40°7' W, traf ich die norwegische Brigg ILPOTAR aus Christiansand, von Miramichi nach Waterford bestimmt. Dieselbe war nahezu voll Wasser, und die erschöpfte Besatzung wünschte abgeborgten zu werden. Ich nahm darauf die aus elf Mann bestehende Besatzung an Bord und habe dieselbe in New York eingebracht, da wir inzwischen keinen nach Europa bestimmten Dampfer trafen“ (Jürgen Rabbel: „Rostocks eiserne Segler“, S. 85).

Ein weniger glückliches Ereignis wird im Spruch des Rostocker Seeamtes vom 21. Februar 1882 zum Seefall der Brigg DIE ZWILLINGE aus Rostock behandelt. Im Spruch des Seeamtes heißt es: ... „, dass der Seeunfall, welcher den Tod von 7 Mann der Besatzung zur Folge hatte, auf den orkanartigen Sturm am 14. October 1881 und den dadurch hervorgebrachten Seegang zurückzuführen und niemand der Besatzung ein Verschulden an demselben beizumessen ist.“ Im Spruch wird der folgende Ablauf des Ereignisses wiedergegeben: „Am 15. October Morgens 4 Uhr wurden beide Pumpen durch eingedrungene Kohle unklar und die Leepumpe

versagte bald ganz den Dienst. Es stürmte jetzt mit gleicher Heftigkeit aus NNW, die See hatte eine furchtbare Höhe erreicht und lief wild durcheinander. Mit Tagesanbruch liess Schiffer Seyer vor dem Winde abhalten und die Nothflagge aufheissen. Ein Schooner und ein Fischkutter, denen man nahe kam, liessen dieselbe jedoch unbeachtet. Die Brigg, welche schon 5 bis 7 Fuss Wasser im Raume hatte, lag vorne bereits ganz tief. Bald darauf kam ein anderes Schiff, der dänische Schooner „Cito“, Schiffer Jens Knudsen Bych aus Assen, in Sicht, welches sich der Brigg näherte. Schiffer Seyer beabsichtigte, sich luvwärts von demselben zu halten, um es auf diese Weise zu ermöglichen, mit dem Boote demselben zuzutreiben. Als die Brigg aber dem Schooner bis auf etwa 2 Schiffslängen nahe gekommen war, zerschlug eine Sturzsee beide Boote derselben, und nun blieb nichts übrig, als hinter dem Schooner herumzugehen und in Lee desselben beizulegen, was auch geschah.

An Bord des Schooners brachte man bereits eine Rettungsboje aus, welche mit demselben auf die Brigg zutrieb. Schiffer Seyer forderte den Steuermann Petersen auf, in die See zu springen. Ehe sich dieser aber noch hierzu hatte entschließen können, rollte eine kolossale See heran, welche die Brigg ganz nach Steuerbord überwarf, so dass die Masten im Wasser lagen. Schiffer Seyer, Steuermann Petersen und Matrose Gustavson hielten sich an den Grosswanten auf Backbordseite fest, währen die fünf übrigen Leute in die See gerissen wurden. Gleich darauf, nach kaum 2 Minuten versank die Brigg. Schiffer Seyer ward mit in die Tiefe gezogen, kam dann aber wieder nach oben und sah nun den Schooner schnell auf sich zutreiben. Es gelang ihm, sich schwimmend über Wasser zu halten, bis man ihn vom Schooner aus ein Tauende zuwerfen konnte, mit welchem er an Deck gezogen wurde. Von dort sah er Petersen und Gustavson an ein Trümmerstück geklammert, Brockmann auf einem Theile des zerschellten Grossbootes sitzend in den Wellen treibend. Sie befanden sich alle drei seitwärts vom Schooner und schon etwas 2 Schiffslängen von demselben entfernt. Von den übrigen war nichts zu sehen. Schiffer Seyer drang in den dänischen Schiffsführer wenden zu lassen und die Rettung seiner Leute zu versuchen, was dieser jedoch als undurchführbar ablehnte...“