



Hans-Hermann Diestel

Bootsleute *erzählen*

Mit Berichten von Bestmännern
aus der Fischerei

HINSTORFF



Hans-Hermann Diestel (Hrsg.)

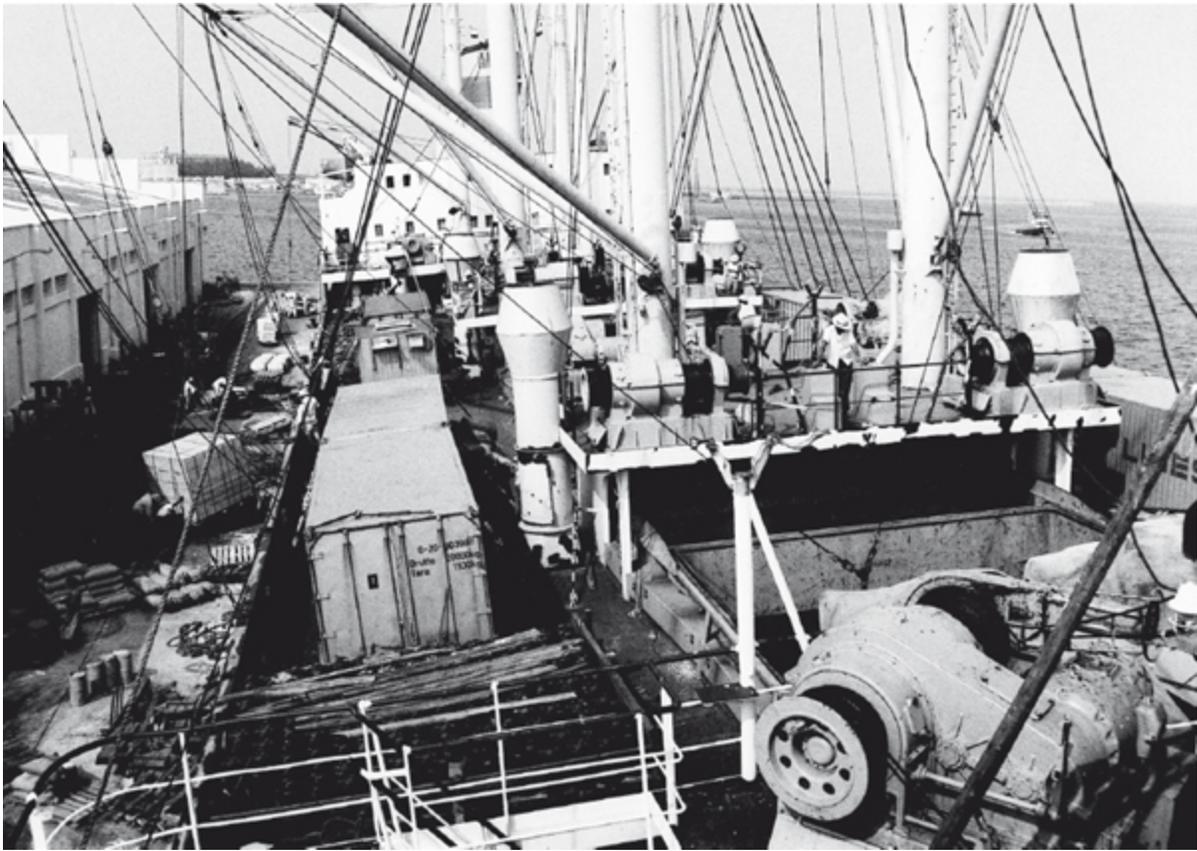
Bootsleute

erzählen

Mit Berichten von Bestmännern
aus der Fischerei



HINSTORFF



Ein zentraler Aufgabenbereich des Bootsmanns: Der sichere Umschlag der Ladung

INHALT

Kapitän Hans-Hermann Diestel

[Vorwort](#)

[Aller Anfang ist schwer](#)

Horst Köpcke

[Vom Steward zum Bootsmann](#)

Volker Fiedler

[Mein Berufsziel war Schiffszimmermann](#)

Jürgen Lange

[Geschafft! – Endlich geschafft!!!](#)

Manfred Tesenvitz

[Von der Reusengemeinschaft zur DSR](#)

Gerhard Ehrlichmann

[Die Seefahrt begann auf der NORDSTERN](#)

Jupp Sobotta

[Als Uhrmacher zur See](#)

Manfred Dhonau

[Von der Fischerei zur Fährschiffahrt](#)

Hendrik Raulf

Erste Reise mit Seekrankheit

Wolfgang Berndt

Vom Betonbaufacharbeiter zum Bestmann

Max Moldenhauer

Von Vietzkerstrand nach Wustrow

Franz Piasta

Vom Poeler Strand zum Fischkombinat

Michael Otten

Ohne Lehre zum Bestmann

Peter Dietrich

Erst abgelehnt, dann angenommen

Olaf Schröder

Vom Takler zum Bootsmann

Die Aufgaben eines Boots- oder Bestmanns

Volker Fiedler

Schwergutgeschirr und Kenterschäkel

Jürgen Lange

Beliebt oder unbeliebt

Manfred Tesenvitz

Tankreinigung und das Laden von Stämmen

Gerhard Ehrlichmann

Zement, Kartoffeln und Container

Jupp Sobotta

Rinder und Schwergut

Manfred Dhonau

Die täglichen Herausforderungen zwischen Saßnitz und Basra

Hendrik Raulf

Sicherheit und Teamwork

Michael Otten

Der Bestmann der Gegenwart

Peter Dietrich

Neue Technologien – neue Aufgaben

Arbeits- und Lebensbedingungen

Horst Köpcke

Der Steward als Jongleur

Jürgen Lange

Die komfortablen Skandinavier

Hendrik Raulf

Gesellschaftliche Arbeit

Wolfgang Berndt

Vom Logger zum Supertrawler

Franz Piasta

Ein Dach zum Schutz der Decksgang

Michael Otten

Internet und Fitnessraum

Peter Dietrich

Das »Eisenschwein« aus Newcastle

Die Schiffe und ihre Besonderheiten

Horst Köpcke

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

Volker Fiedler

Kleine und große Schiffe

Manfred Dhonau

Rollende Fährschiffe

Wolfgang Berndt

Fischen, kaufen und tricksen

Peter Dietrich

»Mopeds« und Schottel-Schlepper

Kapitäne

Jürgen Lange

Der Schranktrinker

Manfred Tesenvitz

Kapitän Zinn und Kollegen

Gerhard Ehrlichmann

Nur ein Kapitän fiel aus dem Rahmen

Jupp Sobotta

Vom Polit zum Kapitän

Hendrik Raulf

Großmutter's Rat

Franz Piasta

Kapitäne – gerecht und fachlich gut

Michael Otten

Ruhige Kapitäne

Besondere Ereignisse

Horst Köpcke

Der Elektriker ging über Bord

Volker Fiedler

Bagger und Schwergutbaum in Bewegung

Jürgen Lange

Wieder einmal die Biskaya

Manfred Tesenvitz

Telefonkabel zerrissen und Leine in der Schraube

Gerhard Ehrlichmann

Zwischen Schute und Back

Jupp Sobotta

Grundberührung in der Irischen See

Manfred Dhonau

Leine über Bord

Hendrik Raulf

Rettung aus Seenot

Wolfgang Berndt

Endlos Wind und See

Franz Piasta

Schwarzer Frost

Michael Otten

Brücke unter Wasser

Peter Dietrich

LODOGA 3 auf dem Strand

Olaf Schröder

Durch Sturm und Eis

Das Ende

Volker Fiedler

Das unfreiwillige Ende meiner Seefahrt

Jürgen Lange

Die »Freiheit« und der Dienst

Gerhard Ehrlichmann

Die letzten Reisen

Manfred Dhonau

Die Auswirkungen der »Wende«

Hendrik Raulf

Das Ende vor Mosambik

Franz Piasta

Das traurige Ende

Kurzbiografien

Glossar

Danksagung / Bildnachweis

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, ein 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 jedenfalls ihre Berechtigung. Leider hat diese außerordentlich hohe Wertschätzung der Seeleute für diese Funktion nicht verhindert, dass erste Entwicklungen zu beobachten sind, die den Bootsmann – wie schon den Zimmermann vor ihm – aus der Struktur einer Besatzung eliminieren könnten. Als ich Kapitän Einarsen vom Hurtigruten-Schiff KONG HARALD fragte, ob ich seinen Bootsmann für dieses Buch interviewen dürfte, teilte er mir mit, dass es auf seinem Schiff gar keinen Bootsmann mehr gibt. Die Decksgang von sechs Matrosen arbeitet in zwei Schichten und wird direkt vom Ersten Offizier geführt. Im Sommer, wenn die Konservierungsarbeiten im Vordergrund stehen, erhöht dies die Belastung des Ersten erheblich. Manchmal, berichtet Kapitän Einarsen, schält sich einer der Matrosen als ihr Sprecher heraus. Das wäre aber auch keine Hilfe, weil es zwei Schichten gäbe.

Wann die Position des Bootsmanns in die Handelsschiffahrt eingeführt wurde, konnte ich nicht herausfinden. Aber schon Shakespeare verwendete 1611 in »The Tempest / Der Sturm« den Begriff Bosun und in späteren Ausgaben Bosu'n. Das ist erstaunlich, denn die sich aus dem ersten Begriff ergebende phonetische Aussprache, die wir auch an Bord unserer Schiffe verwendeten, wurde erst ab 1868 üblich. Die Stellung des Bootsmanns in der Handelsmarine hing vor allem von der Größe des Schiffes ab. Herausgehoben war sie in jedem Fall. Dies wurde dadurch unterstrichen, dass er auf den größeren Schiffen achtern beim Kapitän und den Offizieren wohnte. Genau diese Haltung machte auch Volker Fiedler in unserem Gespräch deutlich. Er sagte: »Du bist als Bootsmann immer dichter bei den Offizieren als bei der Mannschaft.« Auf den Rostocker Schiffen war der Bootsmann Achtergast mit eigener Kabine. Auf größeren Schiffen ging er auch keine Wache. War ein reiner Tagesdienst nicht möglich, ging er, wenn zwei Offiziere gemustert waren, mit dem Zweiten Offizier und bei nur einem Offizier (Stüermann) an Bord mit dem Schipper (Kapitän) Wache. Auf ganz kleinen Schiffen gab es weder Steuermann noch Bootsmann. Hier hatte der

Bestmann die gehobene Stellung inne. Sonderstellungen hatten auch der Koch, wie könnte es bei der ewig hungrigen Meute auch anders sein, der Zimmermann, der Segelmacher und der Schmied. Den Segelmacher (Büdelneier) gab es nur auf größeren Schiffen. War der Herrscher über Nadel und Segelgarn nicht an Bord, übernahm der Bootsmann diese Aufgabe. Den Schmied gab es nur auf den Seglern aus Eisen oder Stahl.



Bootsmann Seefeld beim Appell auf dem Ausbildungsschiff THEODOR KÖRNER

In jedem Fall war der Bootsmann das Bindeglied zwischen dem Kapitän und den Offizieren sowie der unter der Back wohnenden Mannschaft. Im Normalfall war er ein ehemaliger Matrose, der, in der Flotte der DSR zum Beispiel, vor seiner Beförderung 24 Monate als Matrose gefahren sein sollte. Eine spezielle Qualifikation oder ein Patent, wie bei den nautischen Offizieren, war nicht erforderlich.



Bootsmann Volker Fiedler (Mitte) und Hans-Hermann Diestel (links) in einer Kammer des MS QUEDLINBURG

An Land hätte man den Bootsmann zu manchen Zeiten Vorarbeiter und zu anderen Brigadier genannt. Bei uns Lehrlingen war er vom ersten Tag an der »Boss«. Daran hatte sich auch nichts geändert, als ich auf meiner ersten Reise als Erster Offizier mit Volker Fiedler auf der QUEDLINBURG zusammenarbeitete. Die Aufgabenverteilung zwischen uns war noch so, wie sie unsere Vorfahren Wossidlo beschrieben haben. In der Regel stellte der Erste Offizier den Arbeitsplan für die Reise auf. Abhängig vom Wetter, den Anforderungen des Lade- und Löschbetriebes im Hafen und unvorhergesehenen Ereignissen wurde der Plan für den nächsten Tag

abgesprochen. Kurz vor Feierabend kam der »Boss« zum Ersten auf die Brücke und berichtete über den Fortgang der Arbeiten. Am nächsten Morgen vor Arbeitsbeginn tat er dies auch, um mit dem Ersten mögliche Änderungen, die sich vor allem aus der Entwicklung des Wetters ergeben konnten, zu beraten. Natürlich hatte ein guter Bootsmann sowohl auf den Reiseplan als auch auf die Planung für den jeweiligen Tag erheblichen Einfluss. Er konnte durchaus Änderungen am Tagesplan vornehmen, wenn er dies für notwendig hielt. Die Gründe dafür würde er dem Ersten entweder bei dessen Rundgang oder abends auf der Brücke erklären.

Der Bootsmann war, wenn er über die erforderlichen Qualitäten verfügte, eine geachtete Persönlichkeit. Im Gefüge der Besatzung konnte er, bevor Kapitän und Offiziere überhaupt aufmerksam wurden, manches Problem klären. Das ging natürlich nur, wenn er über das entsprechende fachliche Können und über das notwendige Durchsetzungsvermögen verfügte. Einige wenige Bootsleute, die ich kennen gelernt habe, hatten weder das Durchsetzungsvermögen noch die das fachliche Können. Sie hielten sich selten lange in der Funktion.

In der Rostocker Fischerei war die Situation etwas anders. Dort war der Bootsmann, wie es mir Werner Lemcke schrieb, »ein Mann für alles«. Wolfgang Berndt vertritt die Auffassung, dass der Bestmann eine Weiterentwicklung des Bootsmanns ist. Er kannte keinen Bootsmann im Fischkombinat Rostock, der nicht vorher Bestmann gewesen wäre. Dies bestätigen die Berichte von Franz Piasta. Ältere Bestleute konnten, wenn ihnen die Arbeit als Bestmann zu schwer wurde oder ihnen die Gesundheit Probleme bereitete, die Funktion des Bootsmanns übernehmen. Wie mir Kapitän Einarsen von der KONG HARALD berichtete, wird der Begriff »Bestmann« auch in der norwegischen Fischerei seit langer Zeit verwendet. Die Bezeichnung für diese spezielle Funktion ist also keine rein nationale. Bei den Russen und Bulgaren wurde der Bestmann »Trawlmeister« genannt. Hingegen bezeichneten ihn die Briten, US-Amerikaner und Kanadier als »First Hand«.



Bootsmann Reiner Otto und Hans-Hermann Diestel als Erster Offizier an Luke IV des MS FREUNDSCHAFT

Da sich bei den Fischern nun einmal alles um den Fisch dreht, rückt der Bestmann automatisch stärker in den Blickpunkt. Er ist der Spezialist auf dem Fangdeck. Ihm vertrauen Kapitän und Wachoffizier bei der Vorbereitung und beim Aussetzen des Fanggeschirrs. Ein kleines Loch im Steert und der Fisch schwimmt vorne ins Netz und hinten wieder raus. Darüber würden weder Kapitän noch Besatzung lachen können. Als Schichtleiter (zwölf Stunden Schicht bei den Rostockern) auf dem Fangdeck gehörten im Fischkombinat neben einem Netzmacher Matrosen, Leichtmatrosen und Lehrlinge zu seiner Gang. Die Anzahl der Bestleute variierte. Zwei waren auf jedem größeren Fangschiff angemustert, auf den kleineren Seitenfängern wie Logger und Trawler nur einer. An Bord eines Fang- und Verarbeitungsschiffs befand sich zusätzlich ein Bootsman, dagegen auf den Transport- und Verarbeitungsschiffen sowie auf den Kühl- und Transportschiffen nur je ein Bootsman.

Die Berichte der Boots- und Bestleute machen die Schwerpunkte ihrer Arbeit sehr deutlich. Stand in der Handelsschiffahrt die Ladung und erst

danach der Werterhalt des Schiffes im Vordergrund, so existierte in der Fischerei neben dem Fisch fast keine Überlegung. Ganz besonders beeindruckt hat mich die Zielstrebigkeit, die in den Aussagen von Hendrik Raulf und Wolfgang Berndt deutlich wird. Allergrößte Hochachtung empfinde ich auch für ihre seemännischen Fähigkeiten, die sie bei der Ausübung ihres Berufes in den Stürmen, mit denen sich die Fischer zu allen Zeiten auf dem Nordatlantik herumschlagen mussten, entwickelten.

Während der Gespräche mit Boots- und Bestleuten aus der Handelsschiffahrt und aus der Fischerei wurde eine Gemeinsamkeit deutlich: der berechtigte Stolz auf die eigene Leistung und auf das eigene Schiff.

Aller Anfang ist schwer

Für mich war es immer wieder erstaunlich zu hören, wie Boots- und Bestleute zur Seefahrt gekommen sind. Oft waren es Bekannte oder Familienmitglieder, die den entsprechenden Impuls gaben, sich um eine Anstellung bei der gewählten Reederei zu bemühen. Nicht nur bei den Bootsleuten, sondern auch bei den Schiffsingenieuren war es der eine oder andere Großvater, der bei der kaiserlichen Marine gedient hatte, oder die Nähe zum Wasser. Der Großvater entsprach sicherlich nicht unbedingt den Wünschen der Partei- und Staatsführung in der DDR, aber Seeleute wurden in erheblichem Umfang bei der sich schnell entwickelnden Deutschen Seereederei Rostock und bei den im gleichen Tempo wachsenden Fischkombinaten Rostock und Saßnitz benötigt. Familientraditionen gewährleisteten oft die heute in der internationalen Schifffahrt so schmerzlich vermisste längere Verweildauer der Seeleute in der Flotte.

Vom Steward zum Bootsmann

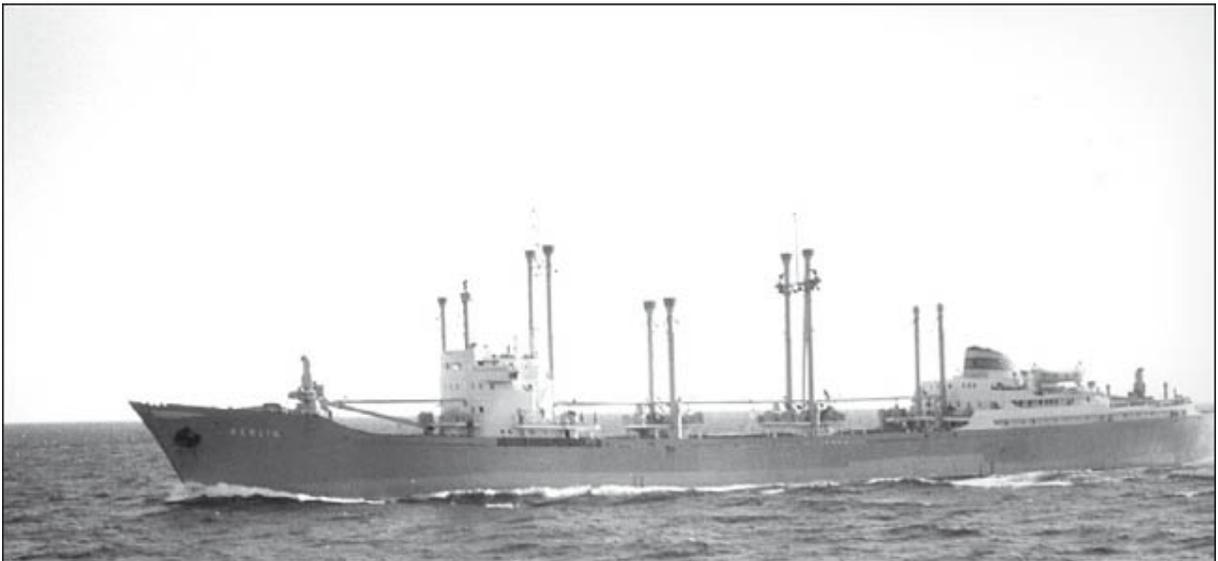
Horst Köpcke

Auf die Seefahrt aufmerksam wurde ich durch meinen Großvater, der von 1914 bis 1918 bei der Kaiserlichen Kriegsmarine war und der an der Skagerrak-Schlacht teilgenommen hatte. Als Junge habe ich viele maritime Bücher und Berichte verschlungen.

Meine Fahrzeit begann 1959. Zuvor hatte man versucht, mich und andere Kollegen in Tessin während der Lehre als Bäcker für die bewaffneten Kräfte der DDR zu werben. Daraus wurde nichts, weil ich in meinen Bewerbungsunterlagen einen Schwager, der in Westberlin der sogenannten Stumm-Polizei angehörte, nicht erwähnt hatte. In einer Art Trotzreaktion bewarb ich mich dann bei der DSR, weil ich unbedingt zur See fahren wollte. Ich bekam sofort die Bewerbungsunterlagen und nach sieben Monaten, im Mai 1959, fing ich auf der THOMAS MÜNTZER an.

Als ich aufstieg, lag das Schiff, das die DSR als Gebrauchttonnage gekauft hatte, in Ballast an der Pier. Damals wusste ich noch nicht einmal, was Ballast bedeutet. Auch wenn ich eine vage Vorstellung von einem Schiff hatte, die Dimensionen der THOMAS MÜNTZER überraschten mich doch. Ich fing als Steward an, später, als durch den Ankauf weiterer Schiffe mehr Personal in der Kombüse benötigt wurde, musterte man mich zum Kochsmaat um. Die Reederei wollte mich eigentlich auf einen Kochlehrgang schicken, der aber verzögerte sich, und da ich mich sowieso mehr für den Decksbereich interessierte, wurde ich Umschüler.

In meiner Freizeit als Steward und Kochsmaat hatte ich mich häufig an den Arbeiten der Decksgang beteiligt. Ich war jung, brauchte nachmittags keinen Schlaf und half deshalb beim Rostklopfen. Einer meiner Kapitäne hatte das beobachtet und brachte mich auf den Gedanken, umzusatteln. Ich antwortete, dass es dafür ja wohl keine Möglichkeit gäbe. Er sagte nur: »Lat mi man moken.« Innerhalb eines Dreivierteljahres legte ich meine praktische Matrosenprüfung ab, gut vorgebildet durch meine »Freizeitbeschäftigung«. Die Theorie beherrschte ich auch, habe aber, warum weiß ich nicht mehr, an keiner theoretischen Prüfung teilgenommen. Sowohl die Qualifizierung zum Matrosen als auch die Beförderung zum Bootsmann, auf dem »Typ-IV«-Schiff BERLIN, erfolgten ziemlich schnell.



MS BERLIN im Mittelmeer

Bei irgendeiner Sichtung meiner Kaderakte stellte die Arbeitskräftelenkung viele Jahre später fest, dass Bootsmann Köpcke keine theoretische Matrosenprüfung abgelegt hatte. Diese Prüfung holte ich an Bord nach. Probleme gab es lediglich beim politischen Thema. Der Politoffizier hatte eine derart schwierige Aufgabe ausgewählt, dass ich damit nicht klar kam. Der Kapitän verwarf das Thema und gab mir ein anderes, das ich dann erfolgreich abhandelte.

Mein Berufsziel war Schiffszimmermann

Volker Fiedler

Zur Seefahrt kam ich über meinen Cousin, der erst auf Kümos und später auf den Schiffen der Alttonnage fuhr. Ich wollte ursprünglich als Zimmermann anheuern. Deshalb absolvierte ich in Malchin eine entsprechende dreijährige Lehre. Als ich mich bei der Reederei bewarb, erhielt ich den Rat, zum Verholkommando der Neptunwerft zu gehen, um weitere Grundlagen für die Arbeit auf See zu erwerben. Dem bin ich gefolgt. Ich machte die Probefahrten der Schiffe mit und arbeitete bei den Taklern der Werft.

Ein Grund für die damals erhaltene Empfehlung war offensichtlich: Die Reederei hatte noch kein Schiff für mich. Man kann sagen, dass mich Frau Teufel von der Arbeitskräftelenkung für etwa ein Dreivierteljahr bei der Werft parkte. Das zog sich bis 1961 hin. Dann stellte mich die DSR ein, obwohl noch immer nicht genügend Schiffe zur Verfügung standen. Ich kam zunächst in die Lagerhalle am Kabutzenhof in Rostock. Im Sommer wurden wir bei Bedarf für Erntearbeiten freigestellt. Dieses Los traf mich allerdings nur einmal. Dann schickte mich die Reederei als Decksmann auf die BERLIN. Jener »Typ IV« lag gerade in der Werft in Warnemünde. Meine erste Reise ging nach China. Das zweite Mal fuhr ich auf der BERLIN dann schon als Matrose. Erst später beorderte mich die Reederei auf die J. G. FICHTE, um die theoretische Ausbildung und die Prüfung für