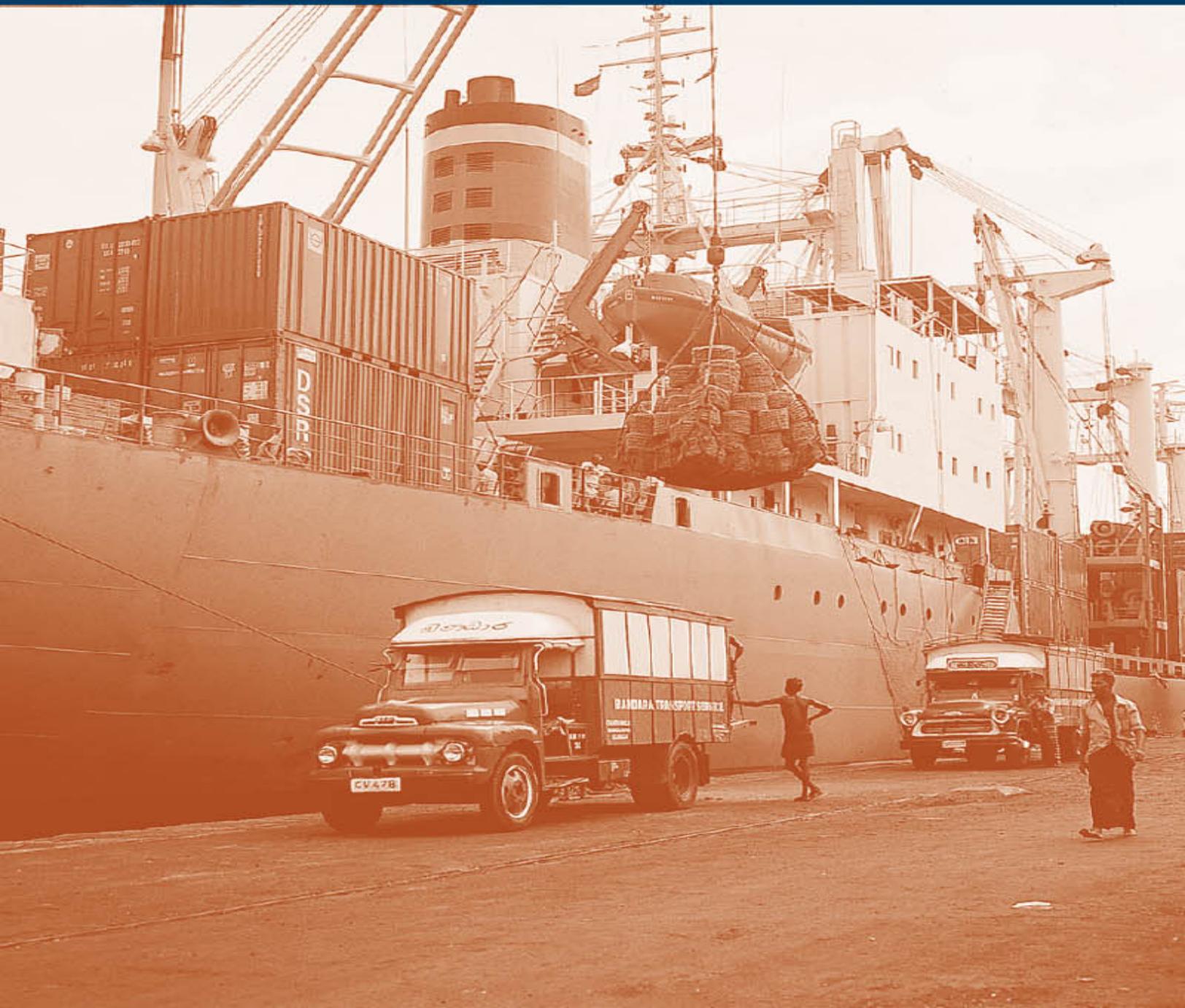


Hans-Hermann Diestel

Seeleute berichten Von Bomben, Fidel und Fischen

HINSTORFF





Hans-Hermann Diestel

Seeleute berichten

Von Bomben, Fidel und Fischen



HINSTORFF

Inhalt

Vorwort

Kapitän Hans-Hermann Diestel

Aller Anfang ist schwer

Wie ich *Seemann* wurde

Georg Grimmer

Matrosenlehrling auf der THEODOR KÖRNER

Diethard Meding

Moses anstatt Fotolaborant

Helmut Jänecke

Von der Oder an die Warnow

Wolfgang Henk

Von der *Wismut* zur Seefahrt

Roland Morgenstern

Über die Gesellschaft für Sport und Technik zur See

Reinhard Kluge

Von der Landratte zum Seemann

Reinhard Lachs

Aus Leitmeritz an die Ostsee

Peter Heine

Flucht und Rückkehr

Paul Klebba

Seeluft statt Chemiedreck

Ingeborg Klebba

Von der Sekretärin zur Stewardess

Silvia Söffing

Vom Vater geerbt

Dmitrij Romanycev

Aufgaben an Bord

Schiffsarzt gesunder Seeleute

Georg Grimmer

Die Arbeit mit dem Menschen

Wolfgang Henk

Als Supercargo im Einsatz

Reinhard Kluge

25° Steuerbord – Strandung vermieden

Reinhard Kluge

Auf der Brücke als Wachoffizier

Dmitrij Romanycev

Finger in der Steckdose

Reinhard Lachs

Nach der Reise ist vor der Reise

Peter Heine

Vom Fleischer zum Steward

Paul Klebba

Bericht einer „Kabinenmieze“

Ingeborg Klebba

Unterwegs als Kulturassistentin

Silvia Söffing

Vom Bauschlosser zum Hochseefischer

Konrad Diestel

An Deck und in der Kombüse

Fred Sabban

Vom Leben auf See

Hammel, Krabben und Haie

Gerhard Grimmer

Die Köchinnen der DOCKENHUDEN

Helmut Jänecke

Zwischenspiel in der Feederschiffahrt

Reinhard Kluge

Sport an Bord

Reinhard Lachs

Der Zoll – ein „Freund“ der Seeleute

Reinhard Lachs

Gute Verpflegung – gute Stimmung

Peter Heine

Als Koch auf DDR- und bundesdeutschen Schiffen

Paul Klebba

Schlafen in der Mannschaftsmesse

Ingeborg Klebba

Feiertage

Silvia Söffing

Nach 1990 als Fischer an Land und auf See

Konrad Diestel

Lesen in der Koje, Maßanzüge und Turbo-Heiligabend

Fred Sabban

Die Schiffe

Die schöne THULE

Helmut Jänecke

Vom Verschwinden der Relais an Bord

Reinhard Lachs

Der Pool der SONDRSHAUSEN

Ingeborg Klebba

Eine schöne alte Lady

Dmitrij Romanycev

Mit dem Logger in der Sturmflut von 1962

Fred Sabban

Die „Alten“ auf der Brücke

Zwei Kapitäne

Helmut Jänecke

Keinen Staub aufgewirbelt

Ingeborg Klebba

Paradiesvogel Kapitän

Paul Klebba

Spitzenkräfte und Fiesling

Fred Sabban

Besondere Ereignisse

Blinddarm und U-Jäger

Wolfgang Henk

Dreimal reicht!

Roland Morgenstern

Meuterei vor Florida

Helmut Jänecke

HALLE versenkt Binnenschiff

Reinhard Lachs

Erdbeben und Ruderversager

Peter Heine

Eis, See und Überschmuggler

Paul Klebba

Der kranke Bäcker

Ingeborg Klebba

Schleppreise im Nordatlantik

Konrad Diestel

Schwere See

Fred Sabban

Das Ende

Unterwegs ohne Sichtvermerk

Roland Morgenstern

Schwanger

Ingeborg Klebba

Eine schöne Zeit

Paul Klebba

Kurzbiografien

Glossar



Teil der Besatzung der KÄTHE NIEDERKIRCHNER nach der Strandung ihres Schiffes auf Muckle Skerry

Vorwort

In diesem Band der Hinstorff-Reihe mit Erinnerungen der Seeleute kommen Besatzungsmitglieder, die in den verschiedensten Funktionen an Bord tätig waren, zu Wort. Jedes von ihnen hat seinen Teil dazu beigetragen, dass die Reisen ihrer Schiffe erfolgreich abgeschlossen werden konnten. Einige der hier vertretenen Berufe sind auf den Frachtern in den 55 Jahren meiner aktiven Seefahrt abhanden gekommen. Dazu gehörten der Zimmermann, der Purser, der Funker und der Schiffsarzt, aber auch die Matrosen und Maschinenassistenten – aus denen Schiffsbetriebsmechaniker oder Schiffsmechaniker wurden.

Für mich war es auch keine Frage, ob ein Politoffizier in die Reihe der Autoren aufgenommen werden muss, sondern nur, wer das sein sollte. Nach einer Beratung mit meinen Kollegen Manfred Schneiderheinze und Peter Erbstößer kamen wir zu dem Ergebnis, dass nur Wolfgang Henk die Aufgabe übernehmen könne, seine Tätigkeit an Bord adäquat zu beschreiben. Reinhard Lachs, mit dem ich schon 1960 auf der HALLE zusammen gefahren bin, bestärkte uns darin später mit der folgenden Aussage: „Bei der Indienstellung der HALLE war ein gewisser Witt Politoffizier, der mir als sehr unangenehmer Mensch in Erinnerung ist. Später kam Wolfgang Henk, vor dem ich noch heute meinen Hut ziehe, weil er zuerst die Seeleute vertrat und dann seine Aufgaben als Polit sah.“ Ich danke Wolfgang, dass er sich, ungeachtet einer Reihe übler Anfeindungen, von mir überreden ließ, bei diesem Projekt mitzumachen. Ohne seine Berichte wäre das Bild von der außergewöhnlichen und einmaligen Seefahrt der DDR unvollständig. Mit seinen Beiträgen möchte ich auch die folgende

Aussage von Piechulek und Havemann bewusst relativieren. Sie schrieben: „Der GdK war der Politoffizier. Das war eine besondere Tätigkeit an Bord der Schiffe der Deutschen Seereederei Rostock ... Da er nicht wirklich in den Arbeitsprozess an Bord einbezogen war, nervte er die übrige Besatzung mit anberaumten Versammlungen, auf denen die neuesten Beschlüsse von Partei und Staatsführung wiedergekaut wurden.“¹ Auf viele, aber nicht auf alle Politoffiziere trifft ihre Aussage zu.

In jeder Funktion an Bord gab es vor allem in den ersten Jahren der Reederei Menschen, wie die Kapitäne Herbert Schickedanz und Hans Breitsprecher, die uns mit ihren kompromisslosen Forderungen zu solider Arbeit erzogen haben. Die kurzen, knappen und unzweideutigen Worte von Kapitän Schickedanz an seine Wachoffiziere oder mich als Lehrmatrosen, nur gemildert vom Klang der Sprache seiner ostpreußischen Heimat, sind mir unvergesslich. Viele von uns sind ohne allzu große Probleme *Über die Meere, durch die Jahre* (in Erinnerung an den Titel einer Edition zur Geschichte der DSR) gekommen. Das galt nicht für alle. Beispiele wird der Leser dafür vor allem in dem Beitrag von Roland Morgenstern erkennen können. Er hatte drei Mal die Chance, sein Leben zu verlieren. Ich war in mehr als fünf Jahrzehnten Seefahrt nicht ein einziges Mal in einer solch kritischen Lage. Die unangenehmste Situation habe ich auf meiner vorletzten Reise für ein Hamburger Unternehmen erlebt, als ich nach fast zwei Tagen unterwegs in Ningbo, China, ankam, mich niemand abholte, der Kapitän nicht informiert war, an Bord bei -15°C in Vostochnyy und Wladiwostok keine Heizung funktionierte, durch fehlende Luftfilter jeder Dreck in das Schiff geblasen wurde und die Kombüse aussah wie ein Schweinestall. Solche „Abenteuerreisen“ muss man sich mit 70 Jahren nicht mehr antun.

Die Fischerei ist in diesem Band schwächer, als ich es mir gewünscht habe, vertreten. Die Bereitschaft der Fischer inhaltlich mitzuarbeiten erreichte nicht das Niveau wie bei den *Boots- und Bestleuten*. Dafür ist es erneut gelungen, einen Seemann aus den alten Bundesländern einzubeziehen. Helmut Jänecke schildert seine Seefahrt sehr eindrucksvoll und bietet damit einen bemerkenswerten Kontrast zur Ausbildung und Seefahrt bei der Deutschen Seereederei Rostock.

¹Zitat auf S. 12 aus: Ronald Piechulek/Uwe Havemann, Rostock – Faszination Seefahrt, Arbeiten und Leben auf Schiffen der Deutschen Seereederei, Kassel 2008.



Kapitän Breitsprecher, der erste Kapitän des Lehr- und Ausbildungsschiffes THEODOR KÖRNER



MS HALBERSTADT auf der Reede von Mukalla, Jemen. Georg Grimmer (rechts) auf dem Weg an Land

Aller Anfang ist schwer

Wie ich Seemann wurde

Georg Grimmer

Du musst wenigstens einmal im Leben zur See gefahren sein, damit du den Zauber des Meeres verstehen kannst. Diesen Satz meines Onkels habe ich noch heute im Ohr. Mein Onkel war Binnenfischer und bewirtschaftete Seen im Gebiet von Mecklenburg-Strelitz. Nach dem Krieg war er enteignet worden und kam mit dem Aufbau der Hochseefischerei nach Rostock.

Ich war Medizinstudent an der Humboldt-Universität in Berlin und hatte schon immer den Wunsch, das Meer zu erleben sowie fremde Menschen und Kulturen kennen zu lernen. Unsere Studienanforderungen besagten damals Ende der 1950er-Jahre, dass die jungen Ärzte nach dem Staatsexamen zwei Jahre in einem Bezirk des Landes ihre Pflichtassistenten- und Assistentenzeit absolvieren müssen. Danach stünde es ihnen frei in andere Landesteile zu wechseln. Was lag da näher, als sich in einem Krankenhaus an der Küste zu bewerben und dort erste Begegnungen mit der See zu haben. Mit einem Kollegen ging ich zunächst in das Seebad Heringsdorf auf der Insel Usedom. Das Krankenhaus lag direkt hinter der Düne und von unserem Dienstzimmer unter dem Dach hatten wir einen freien Blick auf die Insel Wollin und sahen in der Ferne die Frachter und Tanker nach Swinemünde und Stettin ein- und auslaufen.

Wir verfolgten sehr interessiert den Aufbau der Deutschen Seereederei, des Überseehafens in Rostock und die Indienstellung der Typ-IV-Schiffe, die mit einer Besatzungsstärke von über 50 Personen einen Schiffsarzt an

Bord hatten. Unser Ziel nahm Ende 1961 konkrete Formen an. Mein Kollege wechselte nach Rostock in den Überseehafen und für mich gab es zunächst einen Arbeitsplatz in der Poliklinik der Schiffswerft *Neptun*. Das Frühjahr und der Sommer waren für mich sehr lehrreich. Ich lernte den Schiffbaubetrieb kennen, hatte viele Möglichkeiten, das Entstehen sowie die Fertigstellung neuer Schiffe zu erleben und durfte mit einem erfahrenen Pfleger Probefahrten als Arzt auf der Ostsee unternehmen. Dabei erlebte ich neben den Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute und Werftarbeiter an Bord das Meer mit all seinen Schönheiten und Freiheiten.

Im Herbst folgte dann ein schneller Wechsel zum VEB Deutsche Seereederei Rostock, weil auf dem Typ-IV-Schiff HALBERSTADT ein Schiffsarzt gebraucht wurde.

Matrosenlehrling auf der THEODOR KÖRNER

Diethard Meding

Am 1. September 1958 war es so weit. Mein lang ersehnter Wunsch, Matrose zu werden, ging in Erfüllung. Um 10 Uhr sollte ich zusammen mit meiner Mutter an Bord des MS THEODOR KÖRNER zur Begrüßungsfeier erscheinen.

Das Schiff lag schon seit einigen Tagen am Kabutzenhof in Rostock und wurde ausgerüstet. Als wir am Liegeplatz ankamen, wurde mir ganz bange vor der steilen Gangway, auf der wir an Bord gehen sollten. Oben angekommen, nannte ich meinen Namen und nach einem Blick in eine Liste wurde ich aufgefordert, meinen Koffer zu nehmen und dem Wachmatrosen zu folgen. Wir gingen eine Treppe hinab, dann einen Gang mit vielen Türen entlang. Der Matrose öffnete eine davon und sagte: „Dies hier ist deine Kabine, hier wohnst du mit noch drei weiteren Lehrlingen.“

Ich sollte mir eine Kojе, so nannte er die Betten, aussuchen, meinen Koffer darauf legen und dann mit ihm kommen.

Er brachte mich in die Mannschaftsmesse. Punkt 10 Uhr betraten einige Männer die Messe, einige davon in Marineuniform: der Kapitän, der Direktor der Betriebsberufsschule, der Direktor der Schule an Bord, einige Offiziere des Schiffes und unsere zukünftigen Lehrausbilder. Der Direktor der Betriebsberufsschule begrüßte die neuen Lehrlinge und deren Eltern, erklärte den Ablauf an Bord des Lehrschiffes und einige Verhaltensmaßregeln, die wir fortan zu befolgen hatten. Sie betrafen in erster Linie das Zusammenleben an Bord, den Umgang mit Tabakwaren und Alkohol sowie das Verhalten im Ausland. In Sachen Alkohol wurden für uns keine Kompromisse gemacht. Das Rauchen war auf fünf Zigaretten pro Tag beschränkt und nur für Lehrlinge über achtzehn erlaubt. (Bei späteren Lehrjahren wurden diese Vorschriften erheblich gelockert.)

Nach dem Direktor sprachen der Kapitän und der Politoffizier ein paar Sätze, an die ich mich nicht mehr erinnere. Mir fiel nur auf, dass wir ständig als „Genossen“ angesprochen wurden. Zuerst verstand ich gar nicht, dass wir Lehrlinge damit gemeint sein könnten, da wir doch nicht in der SED und erst zwischen vierzehn und achtzehn Jahre alt waren. Uns wurde aber erklärt, dass die offizielle Anrede bei der Deutschen Seereederei für alle Betriebsangehörigen „Genosse“ sei, also auch für uns Lehrlinge.

Schließlich teilte man uns noch die Essenszeiten mit, und wann wir am nächsten Tag geweckt würden. Damit war der erste Tag meiner Matrosenlehre so gut wie beendet. Um 22 Uhr war Ruhe im Schiff. Wir hatten in den Kojen zu liegen und das Licht auszumachen. Wir schliefen, bis ein scharfes Pfeifen uns alle hochfahren ließ. Jemand riss die Kammertür auf und rief: „Aufstehen, 6 Uhr, Sportzeug anziehen und im Laufschrift auf dem Oberdeck antreten, aber schnell!“ Wir wussten erst gar nicht, was los war. So hatten wir uns das Leben an Bord nicht vorgestellt. Wir sprangen aus den Kojen, zogen, so schnell es ging, unser Sportzeug an und liefen draußen auf dem Gang den anderen Lehrlingen hinterher. Auf dem Oberdeck standen schon viele Jungs, in Doppelreihe ausgerichtet. Als alle anwesend waren, kam einer der Lehrausbilder und machte mit uns Frühsport. Alles in einem Ton wie in der Kaserne und alles im Laufschrift.

Nach dem Sport ging es zurück in die Kammern. Wir wuschen uns und zogen uns an. Dafür hatten wir 20 Minuten Zeit. Danach war *Rein Schiff* angesagt. Wir machten unsere Kammer sowie die Gänge und Waschräume einschließlich der Toiletten sauber. Lehrlinge aus dem zweiten Lehrjahr zeigten uns, wie alles gemacht werden sollte. Von halb acht bis acht war Frühstück, sehr gut und reichlich. Nach dem Frühstück gingen wir noch einmal in unsere Kammern und warteten ab, was nun kommen sollte. Es dauerte nicht lange, bis wieder der Lehrbootsmann vom Dienst mit seiner Pfeife kam und alle auf das Oberdeck rief. Dort war die gesamte Besatzung zum Flaggenappell angetreten. Zu jener Zeit war die Flagge noch einfach schwarz-rot-gold. Das Staatswappen kam erst ein Jahr später, zum zehnten Jahrestag der DDR, in die Flagge. Der Kapitän trat vor und hielt eine Rede, in der er alle als Besatzungsangehörige ansprach und auf die Besonderheit des Lehrschiffes hinwies. Er erwähnte, dass die Stammbesatzung Vorbild für die Lehrlinge an Bord sei und sich dementsprechend zu verhalten habe. Den Lehrlingen wünschte er eine erfolgreiche Ausbildung. Für die Stammbesatzung war damit der Morgenappell beendet. Wir mussten bleiben. Nun sprach der Schuldirektor über organisatorische Abläufe des Unterrichts.



Appell auf der THEODOR KÖRNER

Unser Jahrgang bestand aus 50 Lehrlingen. Das zweite Lehrjahr umfasste 25 Lehrlinge. Mit uns begann eine seemännische Ausbildung, wie es sie in Deutschland so noch nicht gegeben hatte. Theorie und Praxis sollten an Bord eines Schiffes stattfinden. Das war neu und hatte erhebliche Vorteile, da die erlernten Fähigkeiten an Ort und Stelle erprobt und gefestigt wurden. Wir waren Tag und Nacht an Bord. Wollten wir das Schiff verlassen, brauchten wir eine Landgangsgenehmigung, die durch den diensthabenden Ausbildungsoffizier nach eingehender Musterung ausgestellt wurde, oder auch nicht. In den ersten drei Wochen war mit so

einer Genehmigung für uns nicht zu rechnen. Das ganze Leben spielte sich in einem halb-militärischen Ton ab. Alle Anordnungen wurden mit Pfiffen und teilweise im Kommandoton gegeben.

Während der ersten Tage wurden wir in der Rostocker Lagerstraße in einem uralten Lagerhaus der Deutschen Seereederei mit Arbeitsanzügen, Watte- und Regenzeug ausgerüstet. Außerdem bekamen wir Arbeitsschuhe und Gummistiefel. Eben alles, was wir während der Arbeit zum Anziehen brauchten. Dazu ein stabiles Taschenmesser, einen Marlspieker und eine Sonnenbrille – ein Marlspieker ist ein etwa 20 cm langer Stahldorn mit Holzgriff, der für vielerlei Arbeiten an Bord benötigt wird. Die Anzüge waren teilweise so groß, dass wir die Ärmel und Hosenbeine umkrepeln mussten.



Die THEODOR KÖRNER am Kabutzenhof in Rostock

Nachteilig war, dass wir keinerlei Fachbücher hatten. Das einzige seemännische Handbuch, das einige Lehrlinge mitgebracht hatten, war von der Gesellschaft für Sport und Technik. Am 23. September bekamen wir das erste Mal Heuer. Unsere Augen wurden immer größer, als wir die

Lohnabrechnung für den Monat sahen. Ganze 23 Mark bekam jeder von uns. Obwohl in der Seemannsordnung, die sich in unserem Seefahrtsbuch befand, stand, dass alle an Bord gemusterten Personen freie Kost und Logis erhielten, hatte die Reederei uns doch Essen und Unterkunft in Rechnung gestellt. Es hieß dazu, dass ja auch alle Lehrlinge, die in Internaten wohnten, diese Kosten zahlen müssten. Somit stand die Seemannsordnung gegen die allgemeine Lehrlingsordnung.

Nach mehreren Monaten, die Lehrer hatten für uns dagegen geklagt, brauchten wir diese Kosten nicht mehr zu zahlen. Das bis dahin abgezogene Geld bekamen wir aber nicht von der Reederei zurück.

Anfang Oktober war es dann so weit, wir verholten nach Wismar. Die Hafentiegezeit dauerte nur wenige Tage. Unser Schiff übernahm an der Kali-Pier lose geschüttetes Kali für Alexandria in Ägypten. Für unseren ersten Hafen Rijeka in Jugoslawien wurden verschiedene Arten Stückgut geladen.

Meine Klasse hatte die erste Woche auf See Schule. Da wir noch keine richtigen Unterrichtsräume an Bord hatten, wurde der Unterricht in den Messen abgehalten. In der Offiziersmesse saßen wir an kleinen Tischen in tiefen schweren Sesseln. Zuerst war es herrlich, so zu sitzen, aber bald merkten wir, dass man schnell müde wurde und die Aufmerksamkeit nachließ. Besonders, wenn sich das Schiff leicht in der Dünung bewegte. Die Lehrer hatten es nicht so bequem. Sie standen an einem Tisch, der bei Seegang, zur Freude der Lehrlinge, schnell ins Rutschen kam und dann von den Lehrern ständig festgehalten werden musste. Die Angehörigen des zweiten Lehrjahrs hatten in der Unteroffiziersmesse Unterricht.

Gelehrt wurden die allgemeinbildenden Fächer, wie Deutsch, Mathematik, Geografie, Physik, Chemie sowie Englisch, Russisch und Navigation, Seerecht, Schiffssicherheit, Betriebsökonomie, Staatsbürgerkunde und noch einiges andere. Wir hatten sogar Musikunterricht. Hier lernten wir allerdings keine Instrumente spielen, sondern deutsche und englische Seemannslieder, z.B. „De Hamburger Veermaster“, „Rolling Home“, aber auch das englische Trinkerlied vom Whisky. In den einzelnen Klassen waren Schüler mit Grundschul- und Mittelschulabschluss sowie mit Abitur vertreten. Die Lehrer hatten nun in

den Fächern, die wir schon von der Schule her kannten, die schwierige Aufgabe, den Unterricht so zu gestalten, dass die Grundschüler mitkamen, die Mittelschüler etwas lernten und die Abiturienten nicht einschliefen. In den neu dazu gekommenen Fächern war der Abstand kaum zu merken.

Schon bald hatten wir Brückendienst. Ich wurde der sogenannten Hundewache zugeteilt. Sie geht von 0 Uhr bis 4 Uhr beziehungsweise von 12 Uhr bis 16 Uhr. Dazwischen waren acht Stunden frei. Am Tag war die Arbeitszeit angenehm, aber in der Nacht musste man um 23.30 Uhr aufstehen und pünktlich zehn Minuten vor Wachbeginn auf der Brücke erscheinen. Bei jedem Wetter. Wenn die Wache vollständig war, meldete der Wachmatrose dies beim Wachoffizier an. Punkt 12 Uhr war dann die Ablösung, die mit vier Doppelschlägen, Glasen wurde das genannt, der Schiffsglocke eingeläutet wurde. Nun wurde die alte Wache durch die neue am Ruder und beim Ausguck abgelöst.

Als ich das erste Mal am Ruder stand, konnte ich es kaum fassen, dass so ein großes Schiff auf meine Bewegungen reagierte. Ich war ganz stolz, immerhin bewegte ich mit ganz wenig Kraftaufwand etwa 10 000 Tonnen. Es war gar nicht so einfach und man brauchte einige Übung darin. Nachdem wir so einigermaßen Ruder gehen konnten, brauchte der Wachmatrose nicht mehr neben uns zu stehen. Bei kritischen Situationen löste er aber sofort den Lehrling am Ruder ab. Einmal, mitten in der Nacht, die Matrosen und Lehrlinge waren mit anderen Aufgaben beschäftigt, stand ich allein am Ruder. Selbst der Wachmatrose war nicht anwesend. Der Steuermann musste dringend zur Toilette. Da auf der Brücke kein WC war, hätte er den Kapitän wecken müssen, um diese verlassen zu können. Doch er vergewisserte sich, dass kein anderes Schiff in Sicht war und fragte mich, ob ich für wenige Minuten alleine am Ruder bleiben könnte. Ich sagte natürlich ja und der Steuermann verließ die Brücke. Nun stand ich da, ganz alleine mit dem großen Schiff und wusste vor lauter Aufregung auf einmal nicht mehr, in welche Richtung ich das Steuerrad zu drehen hatte. Prompt fiel das Schiff vom Kurs ab. Je mehr ich am Steuerrad drehte, umso mehr änderte sich der Kurs. Mal nach Backbord, dann wieder nach Steuerbord. Ich ließ das Rad los und rannte ebenfalls von der Brücke, um den Steuermann zu holen. Der war ganz erschrocken, als er mich sah. Die

Hosen noch nicht ganz hochgezogen, rannte er auf die Brücke, um das Schiff sofort wieder auf den richtigen Kurs zu bringen. Anschließend durfte ich das Ruder wieder übernehmen. Ich wurde mit keinem Wort getadelt. Keiner an Bord hat jemals etwas von diesem Vorfall mitbekommen. Ich erzählte es niemandem und der Steuermann tat es erst recht nicht. Der Kursschreiber bekam eine neue Papierrolle, so dass die großen Kursabweichungen von der nächsten Wache nicht bemerkt werden konnten. Von dem Tag an passierte mir so etwas nicht noch einmal.



Auf der Reede von Iskenderun

Eine andere Reise führte uns nach Iskenderun in der Türkei. Eine Ladung Mais sollte dort übernommen werden. Vorher war wieder das ganze Theater mit dem Reinigen der Luken, dem Abdichten der Bilgen und dem Aufstellen der Getreideschotten zu bewältigen, das wir schon auf Reisen nach Cherson und Noworossijsk geübt hatten. Wir sollten uns, wie üblich, beeilen. Als wir dann in der Bucht von Iskenderun vor Anker lagen, warteten wir noch ganze drei Wochen, bis die Ladung für uns bereit lag. Die Schiffsleitung nutzte die lange Reedeliegezeit, um mit der Besatzung sämtliche Sicherheitsrollen mehrmals zu üben. Bei der Bootsrolle oder bei „Mann über Bord“, aber auch beim Leckmanöver oder bei der Feuerlöschrolle, wurde so lange geübt, bis der Kapitän zufrieden war. Es