

Ralf schwart

Mit MS Inselsberg auf Kollisionskurs

Als ich im Januar 1981 die Gangway der Inselsberg betrat, war ich doch sehr erfreut darüber, dass dieses Schiff wenigstens über einen Kran verfügte. Die Arbeiten mit den verschiedensten Hebezeugen der DSR-Flotte gehörten für mich zu den Interessantesten an Bord eines Schiffes, und entsprechend groß waren meine Erfahrungen, die ich auf den 6 Frachtern zuvor gesammelt hatte. Wenn auch das letzte dieser Schiffe, die MS Aschberg, über keinerlei Ladegeschirr verfügte, sondern lediglich über einen 30-Tonnen Lift, und den zu bedienen, ich mich immer wie ein Fahrstuhlwärter in einem bekannten Rostocker Kaufhaus gefühlt hatte.

Der ›Luxus‹ eines Ro-Ro-Schiffes beraubte den Matrosen beinahe aller seemännischen Fertigkeiten. Trotzdem gab es immer wieder Situationen, in denen man zeigen konnte, was man so alles gelernt hatte. In diesem Falle war es das ›Flaggen im Päckchen absetzen‹.

Wir waren auf dem Humber flussaufwärts unterwegs und hatten den Lotsen nach Hull gerade übernommen, als der Kapitän mich losschickte, um die Gastlandsflagge und die Lotsenflagge zu setzen. Schon auf dem Weg nach vorn klatschte mir der Wind von Steuerbord so um die Ohren, dass ich sofort ein ungutes Gefühl bekam. In voller Erwartung der Sinnlosigkeit meines Handelns belegte ich die Augen der Flaggen mit einem doppelten Schotsteg und versuchte dem Wind zu trotzen. Die Erkenntnis holte mich schnell ein. Entweder würden die Flaggen, die ich übereinander befestigt hatte, von den Verschraubungen der Lüfterklappen zerfetzt werden, oder sie würden sich dermaßen um die Flaggleine wickeln, dass die beste Hausfrau diesen Knoten nicht mehr lösen könnte. Am Ende wäre ich der Dussel und die Leute auf der Brücke hätten ihren Spaß.

Gerade in dieser ausweglosen Situation fiel mir der Trick ein, den mir der Lehrbootsmann 1977 auf der MS J. G. Fichte gezeigt hatte, und den ich seit damals nie ausprobieren musste. Trotzdem gelang es auf Anhieb die Päckchen zu legen und die Slipknoten darüber zu machen. Als dann die Flaggenpäckchen aufgezogen waren und ich das richtige Seilende kräftig anzog, öffneten sich, wie Phönix aus der Asche, die Flaggen scheinbar aus dem Nichts. Es musste aus der Entfernung wie ein Feuerwerk wirken. Und auf der Brücke wurde Beifall geklatscht, so wurde mir jedenfalls berichtet.



Im Alexandriadock in Hull – die Klappfixe sind schon ausgeladen-

Die MS Inselsberg war auch in anderer Hinsicht ein besonderes Schiff. Da die Mannschaftsmesse eher klein und bescheiden ausfiel, hatte man kurzerhand ein Deckshaus auf das Hauptdeck gestellt und eine äußerst gemütliche Bar hineingebaut, der obligatorische Treffpunkt so zu sagen. Auch das Ruder, oder hier würde ich wieder Steuerrad dazu sagen, war kein moderner Hebel oder halbkreisiges Handrad, wie auf

den meisten Schiffen jener Zeit, sondern noch ein echtes Steuerrad aus Holz. Der Rudergänger hatte hier ordentlich was zum anpacken.

Auch ihre Reisen waren einzigartig. Die Abfahrten waren Montag und pünktlich zum Wochenende waren wir oft wieder im Überseehafen Rostock. Ein gemütliches Fernfahrerleben also, und weil man so oft hin und her fuhr, lassen sich heute die Ereignisse nur schwer einer bestimmten Woche zuordnen, denn interessant waren die Fahrten allemal.

Erinnern möchte ich mich hier an unseren Bäcker, den ich zu später Nachtstunde wecken sollte, damit der dem englischen Lotsen eine leckere Platte zurechtmacht. Der gute Thüringer war wohl noch schlaftrunken, als er statt des Zuckers einen Napf Salz auf das Tablett stellte. Und als er kurz darauf auf der dunklen Brücke erschien, wurde dieser Irrtum nicht erkannt. So kam, was kommen musste, denn der Lotse wünschte drei Löffel Zucker in seinem Kaffee und kräftig umrühren sollte der Kapitän auch noch, denn ich ging zum Glück zu diesem Zeitpunkt bereits Ruder und der III. NO war im Kartenraum beschäftigt. Als der Lotse dann in die Backbordnock zum Spucken lief, halfen auch die Entschuldigungen des Kapitäns nichts mehr. Der zuvor gesprächige Lotse beschränkte sich von da an lediglich auf die Kommandos und rührte auch den Rest der Platte nicht an.

Die mittelenglische Hafenstadt Hull war dann weniger atemberaubend, eher eine Industriestadt, daher kam uns eine Busfahrt, die der Markler organisiert hatte gerade recht. Wir besuchten die Seestädte Bridlington und Scarborough, und anschließend auch die alte Stadt York, einstmals nördlichste Metropole des Königreiches, aber das war noch lange vor Robin Hood. Es war aber die Zeit, als der Yorkschire-Ripper umging, ein ›harmloser‹ Busfahrer wie sich später zeigen sollte, der dreizehn Frauen tötete. Jedenfalls hingen an allen Säulen und Tafeln der Stadt Fahndungsaufrufe und die Ausschreibung der für DSR-Seeleute wahnsinnigen Prämie

von 250 000 englische Pfund Sterling. Wir träumten jedenfalls davon, den Kerl zu schnappen und die Prämie zu kassieren.



Scarboroughg-Park - Ein Seemann fürchtet weder Wind noch Bär -

Ungemütlich wurden immer die Nebelfahrten, denn diese brachten nicht nur besondere Bedingungen mit sich, sondern verlängerten zudem die Reise, sodass oftmals der ganze Törn verschoben wurde.

Ich fand es immer erstaunlich bei welchem dichten Nebel, sowohl auf dem Nord-Ostseekanal, als auch auf der Elbe selbst, immer noch gelotst wurde. Das hing sicherlich auch damit zusammen, dass der landseitige Lotsenbegleitedienst erstaunlich gut funktionierte und jedes Schiff seinen Radarberater bekam.

An Bord herrschte jedenfalls immer große Anspannung und der Kapitän beschloss dann immer die Doppelwache einzuführen. So hatten wir Wachmatrosen uns nicht nur mit einem Wachoffizier zu beschäftigen, sondern gleich mit zweien. Der Alte selbst ging mit dem III. NO zusammen eine

Wache und der I. und II. NO gingen die andere 6-6-Wache. Wir Matrosen blieben allerdings bei unserem Törn von 4 Stunden Wache und 8 Stunden Ruhe. Und trotzdem hätte es fast gekracht, als uns auf der Elbe auslaufend ein riesiger Pott auf der Backbordseite bedrohlich nah kam. Unser Kapitän hielt die Situation für so ernst, dass er über die Beschallungsanlage eine Warnung an die Besatzung abgab und zum sofortigen Verlassen der Backbordseite aufrief. Zum Glück verfehlte uns der Brocken um einige Meter. Aber der nächste Tag war mit dem Gesprächsstoff ›was wäre wenn ...‹ gefüllt.



Ansteuerung der Schleuse vom Alexandriadock zum Humber-River

Da uns nach dem Verlassen der Elbmündung in der Nordsee ebenfalls eine Nebelbank nach der anderen entgegenschlug, sah sich der Kapitän zu weiteren Maßnahmen gezwungen: Die Transitausgabe, heiligste Zeremonie an Bord eines DSR-Schiffes, wurde auf unbestimmte Zeit verschoben.

Das bedeutete schlichtweg, es gab keinen Schnaps und keinen Wein für die Besatzung.

Nun ja, es gab Schlimmeres. Und nachdem wir im Alexandriadock in Hull festgemacht hatten, konnten wir wenigstens den berühmten Kaffeeclub besuchen, um uns bei Musikboxklängen und bei schöngeistigen Getränken den Nebel aus den Augen zu schlürfen.

Es machte immer wieder Spaß das Schiff in die enge Schleuse des alten Docks zu steuern, und war jedes Mal eine Herausforderung für Lotse, Steuermann und Rudergänger gleichermaßen.



kurze Pause auf einem Trailer

Nachdem wir den Laderaum von den Trailern befreit hatten, und auch die Dutzenden PKW-Anhänger ›Made in DDR‹, besser bekannt unter dem Namen ›Klappfix‹, angelandet hatten, sollte schon am Tag darauf die Heimreise beginnen.

Und die Nordsee empfing uns wieder mit Nebel, aber das kannten wir ja schon. Es wurde manchmal zur Gewohnheit.

Um in die Elbschleuse des Nord-Ostseekanals bei Brunsbüttel einzulaufen, brauchten wir bei dichtem Nebel drei Versuche. Trotz intensiver Radarberatung verfehlten wir die Schleuse zweimal und mussten volle Kraft zurück laufen, um eine neue Ansteuerung zu versuchen.

Allen Wetterunbilden zum Trotz, wurde im Kanal weiterhin gelotst. Hier und da musste zur Sicherheit in Ausweichstellen Halt gemacht werden, um größeren Schiffen die schadlose Vorbeifahrt zu ermöglichen.

Und weil es keine Reise ohne Transitausgabe geben darf, beschloss der Kapitän die Ausgabe für Punkt zehn Uhr des Vormittages.



Essen schmeckt im Sommer draußen besser

Ich hatte eine ereignisreiche 0-4-Wache hinter mir, einschließlich der drei Ansteuerungen in Brunsbüttel, bei denen ich der Rudergänger war, und beschloss daher liegen zu bleiben und erst zum Mittag wieder im Kreise meiner Kollegen zu erscheinen.

In meinem Traum, in der Kojen der Steuerbordkammer auf dem Hauptdeck, hörte ich wohl den Pfeifenpiff der Oberstewardess um Punkt zehn Uhr, der die Transitausgabe einleitete. Aber augenblicklich warf jemand den Tisch nach mir. Nein, ich selbst war es, der dem Tisch entgegenflog. Dann dieses Krachen ... das Schiff wurde angehoben.

Als ich im Schlafanzug auf dem Tisch saß, war die Müdigkeit hinweggefegt. Schnell zog ich Jeans und Stiefel über und stürzte nach draußen. Die Ankerwache kam mir entgegengeläufig, kreidebleich, als hätte der Klabaufmann persönlich Besitz von unserem Schiff ergriffen.

»Kollision!«, rief der Matrose, den ich gut kannte, und den ich bis dahin nie so ernst gesehen hatte.

»Ich sah plötzlich eine riesige Wand vor mir und bin nur wegelaufen«, fügte er hinzu.

Um uns war Nebel, aber ich spürte den Widerstand, den unser Schiff zu brechen begann, Holz zerbrach. Dann rasselte die Ankerkette aus der Klüse, jedenfalls hörte es sich so an. Das Schiff war festgesetzt. Und noch im Schockzustand versuchten unsere Augen den Nebel zu durchdringen. Wir hatten einige Dalben abasiert, das stand schon mal fest.

Aber was war sonst passiert?

Der Anker, den der Bootsmann geistiggegenwärtig zu Fall brachte, rettete das Schiff vor größerem Schaden, denn hinter den Dalben lagen Arbeitsschuten, die wir wohl platt gemacht hätten. Auf der Backbordseite der Aufbauten klaffte ein riesiges Loch, wie nach einem Raketenbeschuss. Eigentlich war das Loch die Kammer des Elektrikers, und eigentlich war diese nicht mehr da. Und er wäre es auch nicht mehr gewesen, wenn er nicht Punkt zehn Uhr den Platz verlassen hätte, der jetzt nicht mehr da war. Die Transitausgabe rettete ihm das Leben, denn die Backskiste, auf der er zuvor lag, war sorgsam im zusammengerolltem Stahl verschwunden, der wie eine Fischbüchse nach der Öffnung aussah.

Das Backbordrettungsboot war platt wie eine Flunder und wenn uns der riesige Inder, der wohl im Ballast fuhr, wenige

Meter achtern getroffen hätte, wäre der Knall wohl im fernen Warnemünde zu hören gewesen, denn dort war die CO2-Station.

Polizei kam zur Schadensaufnahme an Bord. Und auch die Ursachenforschung setzte sofort ein. Man ging davon aus, dass der indische Frachter beim Lotsentausch in Rendsburg, denn kurz davor befanden wir uns gerade, völlig aus dem Ruder lief und uns auf unserer Seite entgegenkam, um zunächst unser Vorschiff zu streifen, was dazu führte, dass unser Heck quer zum Kanal ging, und er schließlich in unsere Aufbauten krachte.

Der Anblick, den unser durchlöchertes Schiff in Warnemünde hervorrief, muss wohl erschreckend gewesen sein. Jedenfalls ging es bald darauf nach Cuxhaven in die Werft. Aber da war ich schon im Urlaub.

ENDE