



Mitteilungsblatt

Ausgabe 4/2015

TITELSTORY

25 Jahre

Wiedervereinigung



Foto: Detlef Stolz & Walter Hess



INHALTSVERZEICHNIS

Gedanken zur Zeit – 25-Jahre Wiedervereinigungsfeier	Seite 3
Der DSR-Seemann zwischen Wende und Halse	Seite 5
Bericht Jahreshauptversammlung 2015	Seite 11
Warum ich zur See fuhr	Seite 16
Die „Maus“-Sommerreise 2015	Seite 21
Storchenflug nach 1° Nord und 46° Ost	Seite 24
Der Club der 90er	Seite 31
Neuer Bestimmungshafen: Nola	Seite 33
Einmal noch nach Rio – Ende der Reise	Seite 35
Urteil mit Signalwirkung	Seite 40
Veteranen des Seefunkdienstes fachsimpeln	Seite 41
Zu guter Letzt	Seite 44

STAMMTISCH / TERMINE

Jeden ersten Donnerstag im Monat (ab 18 Uhr) im „Flemming's“ Restaurant, steuerbord-seite Bremer Hbf. Fällt der erste Donnerstag auf einen Feiertag, gilt der zweite Donnerstag als Stammtischtag.

IMPRESSUM

- Herausgeber:** Seefunkkameradschaft e.V. Bremen
Redaktion: Rolf Marschner, E-Mail: dl9cm@t-online.de
Herstellung: Sylvester Föcking, E-Mail: sylfoecking@seefunker.de
Satz und Druck: Satz-Studio Schmitt, E-Mail: info@etiketten-fuchs.de
Bankverbindung: Die Sparkasse in Bremen
 IBAN: DE08 2905 0101 0001 1342 12; BIC: SBREDE22XXX
- 1.Vorsitzender:** Paul Hag, Heideweg 46, 29640 Schneverdingen, E-Mail: sfk-hag@t-online.de
 Tel.: 05193-9823534 Fax: 05193-9823535 - Mobil: 0160-90754392
- 2.Vorsitzender:** Heinrich Busch, Ströher Straße 19A, 27729 Hambergen, Telefon: 04793-955415
 Mobil: 0178-4303604, hbusch@seefunknetz.de
- Kassenwart:** Hans-Georg Korth, Robert-Koch-Straße 31, 28277 Bremen, Tel.: 0421-876847
 E-Mail: hans-g.korth@t-online.de

25-Jahre Wiedervereinigungsfeier in Frankfurt

Einheitsfest mit Gorbatschow und Gauck. Im Oktober feierte Deutschland 25 Jahre Wiedervereinigung in Frankfurt. Die Stadt richtete ein Großevent mit viel Politikprominenz aus. 1000 übergroße DDR-Ampelmännchen stimmten auf das Fest ein. faz.net, 15.5.2015

Irgendwann nach der „Wende“ lernte ich einen jüngeren Mann von der Funkempfangsstelle Ersdorf, des Presse- und Informationsamtes der Bundesrepublik kennen, der mich fragte ob ich das Buch „Die unsichtbare Brücke“ kenne. Falls nicht, sein Vater hätte es und er könne es mir zum Lesen mitbringen. Dieser junge Mann war ein ehemaliger Funkoffizier der Deutschen Seereederei, Rostock. „Ich würde mich darauf freuen“, erwiderte ich. Wenige Tage später hielt ich das Buch in den Händen. Der Autor: *Kay Gottschewsky*.

Das Buch erzählt die Geschichte des Seefunks von Anfang bis Ende und ist so spannend geschrieben, dass ich es auf jeden Fall behalten wollte. Ich setzte mich also an den Computer und schrieb das Buch ab. Wieder einige Zeit später suchte Peter Volk, ehemaliger Funkinspektor der DSR, einen Mitarbeiter für sein Buch „40 Jahre Seefunk der DDR“, der das Layout übernehmen konnte. Dabei wendete er sich auch an den Vorsitzenden der SFK, R. Bartsch. Ich erklärte mich bereit zu helfen. Viele Telefongespräche wurden geführt

und E-mails ausgetauscht. Peter Volk und ich verstanden uns auf Anhieb. Ich lernte jetzt immer mehr Leute von Seefunk FX Intern e.V. kennen und als ich im Juli 2008 Urlaub in Kühlungsborn machte, nahm ich in Rostock am monatlichen Stammtisch teil und durfte vom Traditionsschiff funken. Beim Stammtisch lernte ich auch Kay Gottschewsky kennen und berichtete ihm, dass ich sein Buch abgeschrieben hatte, nicht wissend, dass ich ihn kennenlernen würde.

Nach 25 Jahren ist endlich zusammengewachsen, was zusammengehört. Die Zusammenarbeit zwischen beiden Seefunk-Vereinen ist hervorragend, gegenseitige Besuche haben stattgefunden.



Seefahrtsschule Warnemünde-Wustrow

Die ehemaligen Funkoffiziere der DSR haben mit ihrer Seefunk-Ausstellung auf dem Traditionsschiff M/S „Dresden“/DAVK etwas ganz Großartiges geschaffen und die Vorträge, die während des Stammtisches gehalten werden, haben eine ganz besondere Qualität.

„Seefunk FX Intern e.V.“ besteht aus Funkoffizieren einer Gesellschaft – der DSR –, die ihre Ausbildung an der Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow erhielten. Hier schöpft man aus einer Tradition, die auf allen Schiffen galt, während die Seefunkkameradschaft aus Mitgliedern verschiedenster Reedereien besteht, die sich oft nicht besonders „grün“ waren – oder manche die Nase sehr hoch hielten. Auch die Ausbildung an den verschiedenen Seefahrtsschulen von Leer bis Flensburg hatte unterschiedlichen Stand. Gegründet wurde die Seefunkkameradschaft an der Seefahrtsschule in Bremen. Erst im Laufe der Jahre

schlossen sich Kollegen anderer Seefahrtsschulen dem Verein an.

Aus diesem Grund gelang es den ehemaligen Funkoffizieren dieser Vereinigung nicht, nach dem Vorbild von „FX Intern“, ein ähnliches Traditionsschiff zu betreiben. Weder die Stadt noch die dort ansässigen Reedereien hatten hieran ein Interesse. Lediglich in Hamburg wird die Funkstation der ehemaligen „Cap San Diego“ als Museumsschiff von ehemaligen Handels- und Marinefunkern betrieben.

In diesem Jahr gelang es einigen besonnenen Kollegen von Norddeich Radio nach fast 15 Jahren in Norden das „Norddeich-Radio-Museum“ zu eröffnen. Mit viel Herzblut und Gedenken an eine lange Tradition schuf man hier für den kundigen und unkundigen Besucher einen nachvollziehbaren Weg – von der Aufgabe eines Telegramms bis zur Vermittlung an die Seefunkstelle. Die Durchführung eines Seenotrufes kann der Besucher hier akustisch und optisch gut nachvollziehen.

Leider hört man, dass die Antennenanlage der Küstenfunkstation „Rügen Radio“ nun auch kurz vor dem Abriss steht.



Traditionsschiff Typ Frieden

Der DSR-Seemann zwischen Wende und Halse

Um die Früchte ihrer Revolution betrogen

Von Walter Jangel

Lohnt ein Rückblick auf Ereignisse, die 25 Jahre zurückliegen? Die Meinungen dazu sind zwiespältig, weil es zu den damaligen Vorgängen sowohl bejahende als auch ablehnende Betrachtungsweisen gibt. Es soll hier nicht um ihre wissenschaftliche Aufarbeitung gehen. Eine endgültige Beurteilung muss dem Leser überlassen werden. Ihm wird aber auch mit auf den Weg gegeben, dass jeder Mensch eine unterschiedliche Sicht auf die sozialen und politischen Erscheinungen in der Gesellschaft hat. Diese ist seiner ganz persönlichen Entwicklung, seinem Wissen und seinen Erfahrungen geschuldet.

Ereignet sich in einem Landstrich ein politisches Großereignis, sei es ein heißer oder kalter Krieg, sei es eine blutige oder friedliche Revolution, gibt es immer Gewinner und Verlierer. Die Gewinne können politischer und/oder materieller Art sein. Das Gros der Masse gehört meistens zu den Verlierern. Genau das trifft auch auf die so genannte „friedliche“ Revolution in der DDR zu. Die eigentlichen „Revolutionäre“ selbst waren am meisten enttäuscht. Sie wurden, geschichtlich gesehen schon immer, um die Früchte ihrer Revolution betrogen. Die Gewinner, die in

der Regel kaum damit etwas zu tun hatten, reißen sich um die Beute. Jeder will der „Erfolgreichste“ beim Raffen sein. Egal was ist. Edeka als Lebensmittelhandelsunternehmen „erwarb“ das Stahl- und Walzwerk Hennigsdorf. Konnte es aber „günstig weiterverkaufen“, ergo Reibach machen. Man war sogar so „clever“ und hat diese Tatsache in einer Festschrift kundgetan! In Dresden werden nun Stollen unter Regie eines altbundesdeutschen Advokaten hergestellt! Die Alteingesessenen waren einfach nach Jahrzehnten zu blöd dafür, sollte man annehmen.

Der Konzern K. erwarb 200 Betriebe! Keineswegs um sie zu betreiben. Fördergelder abgreifen, später Gebäude bzw. Gelände gewinnbringend verhöckern war wahrscheinlich die Marschrichtung. Das gleiche Schicksal fanden die DSR und ihre Seeleute. Von einem auf den anderen Tag wurde ihnen beschieden, nach fast vierzig Jahren der einschlägigen Tätigkeit, zu blöd für das Geschäft der internationalen Schifffahrt zu sein.

Der materielle Wert der DSR wurde durch die vorher in Hamburg bestimmten neuen Eigner der Schiffe und anderer materieller Substanzen kassiert und die Seeleute zum größ-

ten Teil der Wohlfahrt des Staates überlassen bzw. sie in die eigene Selbständigkeit mit dem Motto „Friss Vogel oder stirb“ entlassen. Es interessierte die große Politik nicht, wer wo landete und wie er im Leben weiterkam. Relativ wenige hatten das Glück, noch eine Zeitlang auf den ihnen vertrauten Schiffen, wenn auch unter anderen sozialen Vorzeichen, ihrer Arbeit nachzugehen. Durch die unterschiedlichen Sitten und Gebräuche in den zuvor angelaufenen Häfen war es Hein Seemann gewohnt, sich ohne größere Hürden auf aktuelle Situationen einzustellen.

Was wurde aus denen, die mit oder ohne Abfindung gegangen wurden? Wer das entsprechende Alter und die Voraussetzung besaß, ging in den Vorruhestand oder in die noch gut bezahlte Arbeitslosigkeit. Danach übernahm die Seemannskasse die Versorgung des einstigen Seemanns. Er glitt nahtlos in die Regelaltersrente über. Allgemein gesehen eine glückliche Fügung für ihn. So erging es auch dem Autor. Praktisch bedeutete das mitunter zehn Jahre länger Rentnerdasein bei ausreichender Versorgung und noch vorhandener körperlicher und psychischer Gesundheit. Pfandflaschensammeln war nicht nötig.

Wer etwas Glück hatte, fand Anstellung in seinem Beruf, sei es wei-

terhin als Teil einer Besatzung oder als Mitarbeiter in anderen deutschen Reedereien, Häfen oder Aufsichtsfirmen wie Seeberufsgenossenschaft oder Klassifikationsbehörde. Einige fanden Beschäftigung als Lotsen, Kanalsteuerer oder Festmacher.

Das Angebot an fähigen Seeleuten war für den westdeutschen Seefahrtsmarkt plötzlich derartig groß, dass sich Personalchefs die Rosinen aussuchen konnten. Im Verhältnis zur einstigen Anzahl von Seeleuten, die noch 1989 unter der DSR-Flagge fuhren, war die Anzahl solcher Glückskinder verschwindend gering.

Trotz Weiterbeschäftigung im Beruf bekam das alles einen bitteren Beigeschmack. Obwohl reine DSR-Besatzungen in der Anfangszeit der privatisierten Reederei ihre Schiffe und Ladung ebenso sicher und pünktlich wie ihre altbundesdeutschen Berufskollegen ans Ziel brachten, erhielten sie nicht die volle Heuer nach Tarif.

Es herrschte halt die irgendwoher ausgegebene Devise, dass der ehemalige DDR-Bürger nicht die volle Arbeitsproduktivität bringe.

Das galt und gilt noch auf Jahre für die fünf „neuen“ Bundesländer. Auf gut deutsch hieß das Urteil pauschal: „Alles faule Säcke.“ Dem war aber nicht so. Die Betroffenen zahlten durch diese Vorgehensweise einen

Teil der Kosten der Einheit und mehrten den Profit des Reeders.

Ein gewisser Teil der Seeleute verdingte sich auf Schiffen unter ausländischer Flagge. Das betraf in erster Linie Nautiker und Ingenieure aller Dienstränge. Einige von ihnen konnten durch die Weiterbeschäftigung im Beruf, egal unter welcher Flagge, ihren durch das Vorhandensein einer West-Oma vor der Wende gestoppten Aufstieg fortsetzen; wurden Kapitäne und Leitende Ingenieure.

Ohne großen Nachruf verabschiedeten sich die Planstellen für Politoffiziere, Purser, der gesamte Bereich der Lehrlingsausbildung, des Bereiches „Soziales, und Kultur“. Für die Betroffenen hieß es fortan: Ab in die Marktwirtschaft und verdient euch die Banane, für die der Plebs auf die Straße ging.

Was wurde aus den anderen Seeleuten? Der Seefunkzeugnisinhaber 1097 K. beendete 1992 sein Studium als Dipl.Ing für Nachrichtentechnik. Anschließend studierte er Medizin und ist Herzspezialist (und der dazugehörigen Elektronik) geworden. Eine andere Kollegin ist ebenfalls Medizinerin geworden. Manche zogen es vor, dem Land ganz und gar den Rücken zu kehren. Viele veränderten ihre bisherige Wohngegend, weil sie der sich bietenden Arbeit in andere Bundesländer hinterherziehen mussten. Sie

wurden bei Beschaffungsämtern der Bundeswehr oder als technisches Personal bei der Bundesmarine eingestellt.

Einige fanden Anstellung bei der Deutschen Telekom, sei es als Bürowerkstätiger oder als Techniker, der weltweit Sendeanlagen der Deutschen Welle betreut. Solche Tätigkeiten boten noch eine gewisse Befriedigung. Wie groß das Glücksgefühl eines Kapitäns war, der zum Naturschutzwächter „umgeschult“ wurde, ließ sich kaum erahnen. Nautiker verdingten sich unter anderem in der Lebensmittelherstellung oder als Pharmavertreter. Technische Ingenieure fanden Beschäftigung bei Stadtwerken, Funkoffiziere wurden Pizzabäcker, Taxifahrer, Versicherungsmakler, Physiotherapeut, freischaffende Künstler oder versuchten sich mit unterschiedlichem Erfolg in der IT-Branche.

Mannschaftsdienstgrade landeten als Ritter der Landstraße hinter Lenkrädern oder auf dem Bau. Manche guten Köche machten Karriere in der Gastronomie. Stewardessen fanden sich hinter Supermarktkassen wieder oder wurden mit Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen aus der Statistik der Arbeitsämter heraus gerechnet. Viele konnten wieder in ihren einst erlernten Beruf einsteigen.

Einige wagten den Sprung in die Selbständigkeit. Bei manchen ging es

schief. Andere setzten zur rechten Zeit aufs richtige Pferd, konnten ihre Rechnungen fantastisch bezahlt bekommen. Solche Leute erlangten materiellen Wohlstand. Denen war die Wende ein Glücksumstand. Aber auch für sie galt der Spruch:

„Seht – durch Arbeit von früh bis spät ist mein Werk geraten. Der Neider sieht nur das Beet, aber nicht den Spaten“.

Das Spektrum des Broterwerbs umfasste alle möglichen und unmöglichen Beschäftigungen an Land. Alle bekanntgewordenen Arbeitsbiografien auszubreiten, das würde den Rahmen sprengen. Zwei sollen dennoch Erwähnung finden.

Zwei ehemalige Funkoffiziere sagten bereits vor der politischen Wende der Seefahrt Ade.

Einer von ihnen fand Beschäftigung im Post- und Fernmeldeministerium. Er wurde ins neue System übernommen und stieg bis zum Staatssekretär auf.

Der andere promovierte im Bereich Elektrotechnik/Elektronik, wurde Professor an der Hochschule Wismar; stieg in die Politik ein, war Mitglied des Landtages, wurde Justiz-, später Wirtschaftsminister des Landes Mecklenburg-Vorpommern, war Präsident der Landeszentralbank Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein und landete

schließlich in einem Aufsichtsgremium der Bundesbank.

Nicht immer brachten Tätigkeiten aus der Not geboren, sofern man überhaupt eine ergattern konnte, innere Erfüllung. Sie waren nur dem inneren Antrieb geschuldet, schlicht und einfach Miete und Brot bezahlen zu müssen. Durch Frust gingen einst intakte Familien zu Bruch. Die Betroffenen waren nicht glücklich und wurden zum Teil auch seelisch krank. Krank die Seele, krank bekanntlich auch bald der Körper. Und leider Gottes sind viele ob der körperlichen Leiden vor ihrer Zeit verstorben. Nur zweimal Rente bezogen zu haben oder nur knapp über die sechzig Jahre alt zu werden, kann nicht als glücklicher Lebensabend für sich und die Familie bewertet werden.

Es muss aber auch erwähnt werden, dass sich einige trotz vorhandener Intelligenz in die so genannte Gosse gesoffen haben und dann anonym unter der Grasnarbe bestattet wurden. Alles in allem war die „Freisetzung“ so vieler qualifizierter Menschen eine unglaubliche Verschwendung von Intelligenz und fundierter Berufserfahrung. Das mag in den ersten Jahren noch durch die täglich verfügbare Banane über-tüncht worden sein. Die „hart erkämpfte“ Reisefreiheit nahm mit der Abnahme des verfügbaren Geldes im gleichen Maße ab.



Vielen wurde in der Praxis das Wissen um die Ohren gehauen, was sie in ihrer Ausbildung irgendwann gehört oder gar begriffen haben. Ein Amerikaner drückte es in etwa so aus: „Die Ostdeutschen haben ein kleines Glück verschenkt.“ Der wusste wohl ganz genau wie es im Land der unbegrenzten Möglichkeiten zugeht und worum es in Gegenwart und Zukunft hierzulande gehen würde. Unser Senior-Kommilitone zum Erwerb des Funkzeugnisses drückte es nach 25 Jahren Bundesrepublik so aus: „Wir sind alle nicht gerne zu den Vorlesungen über Marxismus-Leninismus und der Philosophie gegangen, weil es für den praktischen Seefunk ohne Belang war. Aber – sie haben uns nicht belogen! Die Realität der Theorie erleben wir jeden Tag“. Die Ansichten eines DDR-Bürgers ohne Bruch oder „sozial verträglichem Abbruch“ des Arbeitslebens sind zwangsläufig andere als die eines Betroffenen, der sich von Umschulung zu Umschulung, von einem befristeten zum anderen befristeten Job durchschlug. Einige merkten bald, andere später, dass man von „Freiheit“ und „Rechtsstaat“ allein nicht satt werden kann. Und das galt in vollem Umfang auch für entlassene Seeleute. Der Personalbestand der Flotte sank vom 1. Januar 1990 bis zum 31. Dezember 1993 von 8271 auf 1978.

Die Zahl der Schiffe sank von einstmalig 200 auf 49. So ist z. B. M/S „Ruhland“/Y5CJ für 7 Millionen an einen Reeder aus Hamburg verkauft worden. Es ist dort vier/fünf Jahre beedert und dann für 17 Millionen verkauft worden. Geschaffenes Volkseigentum wurde verantwortungslos verschleudert. Nicht ohne Grund stieg die Zahl der Vermögens- und Geldmillionäre der BRD nach der Wende um 40 Prozent.

Die Rückkehr in den Heimathafen barg nach 1989 immer die Möglichkeit, die Kündigung in die Hand gedrückt zu bekommen. Bedrückend war es schon, wenn man erfuhr, dass wieder 1000 Leute entlassen und 20 Schiffe durch die Treuhandgesellschaft verhökert worden waren. Wann ist man selbst dran? Latenter Frust beim Seemann, latenter Frust landauf landab, wenn Betriebe „abgewickelt“ wurden.

Wie erging es dem Seemann, der noch eine Weile, im Glücksfall bis zu seiner Rente, bleiben durfte? Im Rückblick gesehen, war die Umstellung auf die neuen Verhältnisse für seine restliche Seefahrtzeit nicht so gravierend, als dass sie geistige Schäden hinterlassen hätten. Manchmal vermisste man einst Bewährtes wie z. B. die Küchenkommission. Einem Koch auf DSR-Schiffen wurde es nicht überlassen, nach Gutdünken zum Wohl oder zum Unwohl der Be-

satzung in seinem Bereich zu agieren. Die Crew hatte mitzubestimmen, was auf die Back kam. Solange sich noch ein DSR-Koch an Bord befand und die Ausrüstung von Rostock her erfolgte, war mit der Verpflegung eine Grundvoraussetzung für die Bordzufriedenheit des DSR-Seemanns gegeben.

Mit dem Zukauf von Lebensmitteln unterschiedlicher Art und Qualität im Ausland und/oder gar das Agieren eines „Schweine“-Kochs ausländischer Herkunft war die Bordzufriedenheit bald perdué.

Eigenartigerweise stiegen mit den neuen Eignern auch die Preise beim Stamm-Schiffshändler an. Warum das, lautete oftmals die Frage der Köche. Ja, die Reederei möchte auch ihre Prozente haben. Man war sich seitens der „Hamburger Kaufleute“ also nicht zu fein, am Bord-Verpflegungsgeld, das übrigens nicht stieg,

mitzuverdienen. Die neuen Eigner übernahmen auch Bordinterna wie die Verhaltensregeln bei Piratenattacken. Es wurde halt nur der Dokumentenkopf „Deutfracht/Seereederei Rostock“ in „Reederei F. Laeisz“ geändert. Gut, Partei- und FDJ-Lehrjahr entfielen.

Die „Blindenschulung“ der Nicht-organisierten in Partei und FDJ entfiel ebenfalls. Es entfielen aber leider auch die gemeinsamen Abende wie Bord- und Sportfeste, literarische Abende sowie andere Feieranlässe.

Es gab keine bezahlten, gemeinsamen Exkursionen mehr. Es war dem Seemann nun selbst überlassen, ob er mehr von Land und Leuten zu sehen bekam oder es beim Ablesen des Tiefgangs als Landgang beließ. Bildung von Gemeinschaftsgefühl war nicht mehr gefragt.

Mach deine Arbeit und halt's Maul!

Fortsetzung folgt





Seefunkkameradschaft e.V., Bremen, JHV, am 19.09.2015 für 2014

Vors.: Paul Hag
Protokollführer: Rolf Marschner
Teilnehmer: 24

Tagesordnung/JHV. 19.0.2015

Bestellung/Versammlungs/Wahlleiter

Begrüßung

Feststellung/Beschlussfähigkeit (7 Mitgl.)

1. Aussprache und Genehmigung des Protokolls JHV 2014
Tischvorlage
2. Bericht des Vorsitzenden inkl. Kassenbericht, Tischvorlage
3. Bericht des Kassenprüfers
4. Bericht des Kassenvwarts
5. Entlastung des Vorstandes
6. Neuwahl des Vorstandes
7. Bestellung der Kassenprüfer
8. Verschiedenes

Ablauf:

Die SFK-JHV wurde satzungsgemäß, inklusive Tagesordnung per Mitteilungsblatt der SFK einberufen! Vor Beginn der JHV trägt der Vors. P. Hag, OM H. Busch (stellvertr. Vors.) die Leitung der Versammlung an. OM Busch erklärte sich auf dem Vorwege damit einverstanden.

Einverständnis der JHV-Teilnehmer: JA/NEIN: _____

Danach Feststellung der Beschlussfähigkeit, lt. Anwesenheitsliste.
(mind. 7 Mitglieder)

Beginn: 16:03 Uhr



OM Busch eröffnet die JHV:

Begrüßung durch den stellv. Vorsitzenden H. Busch.

Wir gedenken mit einer Schweigeminute unserer verstorbenen Kollegen.

Zu 1:

Das Protokoll 2014 lag als Tischvorlage vor. Während der Aussprache gab es keine Beanstandungen. Das Protokoll wurde genehmigt.

Abstimmung: 22 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 2 Enthaltungen

Zu 2:

Bericht des 1. Vorsitzenden, lag ebenfalls als Tischvorlage vor. Aktuell hat die SFK 202 Mitglieder. Es gibt begrenzte Aktivitäten, Pflege des Archivs und des MB-Index. Seitdem P. Hag das Amt des 1. Vorsitzenden übernommen hat, sind das Archiv und der MB-Index auf dem neuesten Stand. Die Zahlungsmoral ist positiv. Der Stammtisch lebt und wird gut besucht. Die Amateurfunk-Interessengruppe ist aktiv und nimmt an vielen Veranstaltungen teil. Das Clubrufzeichen kann von jedem SFK-Funkamateurliebes werden, nichtlizenzierte Kollegen können unter dem Ausbildungsrufzeichen DN4SFK arbeiten. Der Altersdurchschnitt in der SFK beträgt 76 Jahre. Unsere Darstellung im Internet ist aktuell und wird von H. Busch gepflegt. Die Kontakte zu Seefunk FX Intern e.V. sind hervorragend und es gibt eine gute Zusammenarbeit. Es gibt auch Kontakte zur Radio Officers Association (ROA) in England.

Zu 3:

Bericht der Kassenprüfer, vorgelesen vom 1. Vorsitzenden. Die Prüfung ergab keine Beanstandungen.

Zu 4:

Herr Korth erläutert die einzelnen Punkte. Die Führung der Kasse ist OK.

**Zu 5:**

Der Vorstand wird entlastet.

Abstimmung: 21 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 3 Enthaltungen

Zu 6:

Der Vorstand wird in alter Besetzung wieder gewählt.

Abstimmung: 21 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 3 Enthaltungen

Zu 7:

Wahl der Kassenprüfer: A. Hennig und Frau Sommer werden vorgeschlagen und nehmen die Wahl an.

Abstimmung: 23 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 1 Enthaltung

Zu 8:

N. Gabriel berichtet über die Bewerbung der Morsetelegrafie zum Weltkulturerbe. Rolf Cordes stellt sein neues Buch „Als Funker mit der S/S Kattenturm in gefährliche Gewässer“ vor.

Die nächste JHV findet am 17. September 2016 statt.

Zurück zum Bericht des 1. Vorsitzenden:

Im Unterpunkt „SFK-Satzung“ wies P. Hag auf den Paragraphen 4/e hin, nach dem das Stimmrecht einem anderen SFK-Mitglied schriftlich übertragen werden kann. In der mündlichen Darlegung wurde deutlich gemacht, dass von dieser Möglichkeit bisher kein Gebrauch gemacht wurde. Es wird daher zweckmäßig sein, bei der nächsten JHV diesem Thema erneut etwas mehr Aufmerksamkeit zu widmen.

Ende der JHV 2015 um 17:45 Uhr.

gez. **R. Marschner**



Teilnehmerliste JHV. Seefunkkameradschaft e.V., Bremen: (Mitglieder)

Am 19.08.2015 M. = Mitglied, G = Gast

Name (Bitte in Druckschrift!):

Unterschrift:

Heinrich Busch	M	H. Busch
Rolf Warachner	X M	R. Warachner
Klaus Fretling	M	Klaus Fretling
Judrun Less	G	J. Less
Peter Busse	M	P. Busse
Dierk Vornheim	M	D. Vornheim
Onno Heyen	M	O. Heyen
Jürgen Keimling	M	J. Keimling
ALEX HENNIG	M	A. Hennig
Robert Kuhn	M	Robert Kuhn
Hans-Jörg Püst	M	H. J. Püst
Baumann Walter	M	W. Baumann
Goltzsch Wolfgang	M	W. Goltzsch
Hofschneider, Udo	M	U. Hofschneider
Gabriel, Norbert	M	Gabriel
Rolf Cordes	M	R. Cordes
Annelene Banding	G	A. Banding
Rolf Mainz	G	R. Mainz
Hans Georg Korth	M	H. G. Korth
Jürgen Gerpoff	M	J. Gerpoff
Claudia Wendisch	M	C. Wendisch
Peter Kirsten	M	P. Kirsten

19x M

3x G



Teilnehmerliste JHV. Seefunkkameradschaft e.V., Bremen: (Mitglieder)

Am 14.09.2015 M. = Mitglied, G = Gast

Name (Bitte in Druckschrift!):

Unterschrift:

Eggert Ulrich M

u. Eggert

Houw-Eggert, Doris G

Houw-Eggert

Peter Keul M

Peter Keul

Weiß, Hans-Peter M.

Hans-Peter Weiß

JÜRGEN FIRON M

Jürgen Firon

Sylvester Föcking M

Sylvester Föcking

Paul Haag M

P. Haag

Total 25x M

4x G

Jürgen Firon kam verspätet und nach den
Abstimmungen! Also 24x Stimmberechtigte

P. Haag

Warum ich zur See fuhr

Berufswunsch im Kindergarten: Feuerwehrmann oder Polizist

Von Dr. Ing. Anke Maßmann

Wie es dazu kam? Wahrscheinlich war Helga Feddersen schuld. Es gab von ihr damals drei Fernsehspiele über die Seefahrt, die meine Mutter sehr liebte. Eine der Nebenfiguren war eine junge Frau, die in der zweiten Folge ihren Liebsten auf See verliert und sich daraufhin in der dritten Folge dazu entscheidet Funkerin zu werden. Wahrscheinlich lautete auch deshalb ihr Vorschlag, nachdem ich nach 13 Jahren Schule keine Lust auf ein „weiter so“ hatte“... „dann fahr doch zur See und werde Funkerin“.

Aus ihrer Sicht war das logisch, denn seit ich als Kind die Werkzeugkiste meines Vaters entdeckt hatte war ich für die weiblichen Berufe verloren. Wenn man mich im Kindergarten nach meinem Berufswunsch gefragt hätte, wäre wohl Feuerwehrmann oder Polizist dabei herausgekommen; in meiner Generation waren diese Berufe mit weiblicher Endung nicht vorstellbar.

Mein Vater hat sicher auch seinen Anteil, obwohl Jahrgang 1915, war er einfach nur stolz auf seine beiden Töchter und hat den Sohn nie vermisst. Die Eltern selbst hatten sich für die traditionelle Aufteilung entschieden, uns Kindern wurde das aber nicht als einzig möglicher Lebensent-

wurf vermittelt. Mein Dank auch an die Großmutter, bei der alle Kinder, egal ob Junge oder Mädchen, im Haushalt helfen mussten. Sie muss eine bemerkenswerte Frau gewesen sein.

Der andere rote Faden in meinem Leben, kann schlicht mit dem Wort Wasser umschrieben werden. Seit den frühen Kindheitsurlaube auf der Insel fasziniert es mich, ich kann stundenlang am Strand in die brechenden Wellen schauen – besser als der Samstagabendkrimi im Fernsehen. Wenn die anderen Kinder Sandburgen bauten, wurden es bei mir immer Schiffe. So sollte es denn die Seefahrt werden ...

Die Ausbildung war bereits von den Seefunkzeugnissen 1. und 2. Klasse auf das allgemeine Seefunkzeugnis umgestellt worden. Dieser Bildungsgang sollte mit dem staatlich geprüften Techniker abschließen und erforderte deshalb eine Ausbildung im Elektrohandwerk. Ein Versuch den Beruf des Funkers zu retten, indem man die Tätigkeitsbereiche an Bord erweitert. Wir wissen heute, dass es nicht funktioniert hat, es war einfach kostengünstiger die Person ganz einzusparen. Für mich selbst gab es noch eine Übergangsregelung mit einem Jahr Praktikum im Elektro-



Die FT 3

Bilder: A. Maßmann

handwerk und zwei Jahren Seefahrtsschule in Bremen. Wir 15 von der FT3 waren der letzte normal starke Jahrgang und für mich eine Klasse mit großem Zusammenhalt und Wohlfühlfaktor. Viele schöne Erinnerungen verbinden mich mit dieser Zeit.

Der Übergang in die Seefahrt war nicht so einfach. Wenn männliche Funker nicht gesucht sind, sind es weibliche gar nicht. Dank des unermüdlichen Herrn Lampke von der Heuerstelle Brake ging es dann aber doch im Herbst 1981 auf die erste



Auf dem Wege zum Patentverleih im Rathaus auf den Domtrepfen

Reise, die „Erfahrungsseefahrtzeit“; natürlich unbezahlt. Da ich aufgrund des einjährigen Praktikums etwas Arbeitslosengeld bekam, riet mir Herr Lampke, den auch Arbeitslosen zustehenden Urlaub von vier Wochen zu nutzen. Es ging nach Mexiko und es dauerte natürlich länger. Zurück zu Hause hatte ich schon eine Mahnung vom zuständigen Arbeitsamt Oldenburg im Kasten.

Das Urlaubsziel Mexiko machte das Gegenüber nicht freundlicher. Sinnlos den Sachverhalt klären zu wollen. Kurz darauf ging es dann aber richtig los. Mein erstes eigenes Schiff. „Karin“/DLIE war ein Mehrzweckfrachter mit 4 Kränen, davon 2 x 40 Tonnen und stolzen 4148 BRT. Die Funkanlage von Funktelex bis Wetterkartenschreiber auf dem neuesten Stand. Karin kam wie ich auch aus Oldenburg, das verband auf alle Fälle. Ob sie noch fährt? Gut möglich, vor zehn Jahren sah ich sie im Nachspann einer mare-TV Sendung über den Suez Kanal.

Erstes Fahrgebiet war Westafrika–Europa. Die Häfen Lagos und Port Harcourt in Nigeria und Pointe Noire im Kongo. Piratenüberfälle an der Pier und auf Reede.

Landgang alleine völlig unmöglich und auch in Begleitung nicht ohne Risiko. Bei mir wollte sich keine Liebe zu Afrika einstellen. Lebhaft in Erinnerung ist mir eine Fahrt mit dem

Rettungsboot den Niger hinauf. Irgendwann unterwegs ein kleines Dorf an einer Art Bucht, in die wir hineinfuhren. Die Einheimischen waren freundlich und sprachen Englisch.

Der Chief des Dorfes erzählte bewegt vom 2. Weltkrieg in dem er auf englischer Seite in Nordafrika teilnahm. Wir durften Einbaum paddeln. Einer der jungen Männer wollte mich irgendwann für ein paar Ziegen und Whisky ersteigern. Der Kapitän mochte aber zum Glück nicht auf seine Funkerin verzichten. Wie eine handelbare Ware angesehen zu werden war entwürdigend, obwohl es dort wahrscheinlich zum guten Ton gehört. Mir ist das später noch einmal in Alexandria passiert. Es fühlte sich nicht besser an, obwohl der Preis höher war.

Nach einem Vierteljahr Charterende und dann über Europa in die Karibik. Für die CGM (noch ohne CMA) als Zubringer zwischen den französischen Inseln und Guayana. Abgesehen vom Wetterbericht gab es nur Routinearbeit. Also das Lehrbuch eingepackt und die aufpolierten Französischkenntnisse in die Praxis umgesetzt.

Eine herrliche Zeit! Fort-de-France auf Martinique war der Basishafen von dort ging es in der nördlichen Route nach Guadeloupe, Sint Maarten, St. Barthelemy und in der süd-



FT-Station auf MIS „Doris“/DDI-W

lichen Route nach französisch Guayana und Suriname, mit Abstechern nach St. Lucia und Barbados. Natürlich war es Arbeit und keine Kreuzfahrt, aber es blieb immer Zeit für einen Ausflug. Besonders in Erinnerung ist mir eine Fahrt zur Teufelsinsel, die eigentlich drei Inseln sind und in Frankreich Inseln des Heils heißen. Wir haben am Ufer gegessen, Champagner getrunken und an Dreyfuss gedacht.

Die folgenden Jahre ging es Richtung Mittelmeer und Rotes Meer. In lebendiger Erinnerung blieb ein Besuch in der Felsenstadt Petra. Schon die Fahrt mit dem Taxi von Akaba nach Petra ist ein Erlebnis. Dort auf das Pferd gewechselt, durch einen immer enger werdenden Taleinschnitt geritten, der öffnet sich überraschend und gibt den Blick auf das

Schatzhaus frei; unvergesslich.

Nach drei Jahren habe ich mit der Seefahrt Schluss gemacht. Es war klar, dass der Beruf des Funkers verschwinden wird und ich wollte rechtzeitig den Absprung schaffen. So konnte ich mir mein Studium durch Urlaubsvertretungen finanzieren. Die erste war bei der alten Firma auf dem Schwesterschiff „Doris“/DDI-W. Die Hauptmaschine gab im Mittelmeer den Geist auf, da untergemischtes Chlor im Treibstoff alle Pumpen und Düsen zerfressen hatte. Der Chief kam stündlich telefonieren, Tag und Nacht. Nach einer Weile brauchte ich „Norddeich Radio“ keine Telefonnummer oder Abrechnungsgesellschaft mehr mitteilen, es hieß nur „Ach, treiben sie da immer noch?“ Ja wir trieben, für Tage. Irgendwann sind wir aus eigener Kraft nach La



Valetta gehumpelt. Dort wurde die Maschine soweit instand gesetzt und wir konnten den Rest der Reise ins Rote Meer antreten. Mit dem Chief bin ich seit fast 30 Jahren verheiratet.

Mein beruflicher Werdegang hatte dann nichts mehr mit der Seefahrt zu tun. Ich habe in Bremen wie geplant Elektrotechnik studiert und bin dann an die Universität Bielefeld in ein interdisziplinäres Forschungsprojekt der DFG gewechselt. Nach dreieinhalb Jahren kam der Wechsel in die Industrie und 2001 war dann auch endlich die Doktorarbeit abgeschlossen. Die nächste große Veränderung kam vor zehn Jahren, als ich mich für den Schuldienst entschied. Neben der Physik ist einer meiner Schwerpunkte die Netzwerktechnik. Das ist ja auch irgendwie wieder Kommunikation. Wir bilden Fachinformatiker im dualen System aus und obwohl heute die Ausbildungsbetriebe durchaus gerne Frauen einstellen, verirrt sich nur selten eine in meine Klasse. Es ist so viel Zeit vergangen, aber manches hat sich leider nicht verändert. Persönlich erinnert es mich dann oft daran, wie ich selbst im Herbst 1979 in der Aula der Hochschule für Nautik saß und wir als neuer Ausbildungsjahrgang begrüßt wurden. Da schließt sich ein Kreis. Hier könnte es jetzt zu Ende sein, aber ein kurzes Nachwort sei mir noch gegönnt. Mein Mann, der

auch an Land gewechselt war, fährt seit zehn Jahren wieder zur See. Die letzten Jahre auf Feederschiffen in der Ostsee. Für mich die Gelegenheit mitzufahren und viele der schönen Ostseehäfen kennenzulernen. Spannend auch, als Unbeteiligte, zu sehen wo es mit der Seefahrt hingekommen ist. Vieles hat sich geändert; gerade auch in meinem ehemaligen Arbeitsbereich. Technisch ist alles besser und zuverlässiger. Die ganze Verwaltungsarbeit die wir Funker gemacht haben, wird heute durch die nautischen Offiziere übernommen. Mir wurde damals von 2. Offizieren versichert, dass sie meine Arbeit gegen ein kleines Aufgeld mit links erledigen können. Funker brauche keiner.

Heute dürfen sie diese Arbeit machen, ohne Aufgeld und es geht auch nicht mit links. Die zweiten Offiziere sind inzwischen allerdings keine Deutschen mehr, denn die wurden ja zu teuer. Auch da schließt sich ein Kreis. Automatisieren um jeden Preis und am Personal sparen.

Mein Mann wird dieses Jahr in Rente gehen. Sicherlich werden wir auch in Zukunft viel gemeinsame Zeit auf und am Wasser verbringen, denn diese Liebe eint uns.

Anmerkung zu Bild 2: Der etwas ungewöhnliche Aufzug war ein Scherz mit Herrn Schönholz. Der hatte sich im Laufe des Schuljahres immer beschwert, Funker und Nautiker gingen völlig verlottert zur Verleihung.

Die „Maus“-Sommerreise 2015 ...

... oder: Gut, dass Vater morsen kann!



Von Rolf Marschner

Vor einigen Wochen hörte ich von meinem Sohn Jan, dass die diesjährige Sommerreise der „Maus“ in vier Etappen entlang der Ostseeküste führen sollte. Mein Sohn ist Regisseur, und bereits 25 Jahre bei der Firma Flashfilm in Köln tätig, zwischenzeitlich auch Mitinhaber der Firma.

Als ich hörte, dass Herr Maiwald (die Kinder kennen ihn nur als ARMIN) eine Reise entlang der Ostseeküste plante, schickte ich ihm eine E-Mail und empfahl ihm, wenn er in Rostock angekommen sei, un-

bedingt das Museumschiff M/S Dresden/DAVK zu besuchen um das Seefunkmuseum zu besichtigen. Geplant war dabei eine Funkverbindung zwischen dem Museumsschiff, Amateurrufzeichen DL0MCM, und der Amateurfunkstation DL9CM. Wir telefonierten und sprachen uns ab.

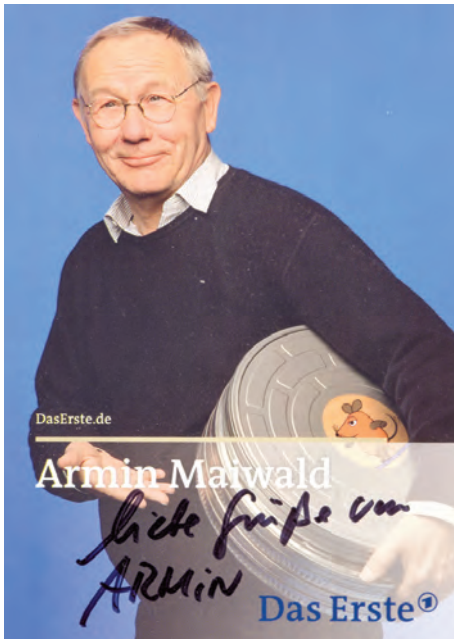
Am 14. Mai war es dann soweit, von Rheinbach aus sendete ich folgende Meldung:

attention: wrack 5423.2 North 1215.6 East weather forecast cloudy temperature 16 degrees scattered rain wind east southeast 4-6 knots

Diese Meldung wurde an Bord in Bild und Ton aufgenommen. Der erste Dreh war gleich in Ordnung. Danach wurde dann noch die Aufnahme einer Funkpresse gesendet von „Norddeich Radio“/DAN und die Übermittlung eines Funktelegramms via „Rügen Radio“/DHS aufgenommen.

Zurück in Köln wusste man beim Schneiden im Tonstudio nicht mehr, was denn eigentlich der Funkoffizier an Bord der M/S „Dresden“ gefunkt hatte. Keiner konnte ja das gemorste mitlesen.

Ich wurde daraufhin gebeten nach Köln zu kommen, (abgeholt wurde ich in einem 6-Zylinder Mercedes Oldtimer) um bei der Untertitelung zu helfen.





Das war „Die Sendung mit der Maus“ am 9. August 2015

L a c h u n d

S a c h g e s c h i c h t e n

h e u t e :

m i t e i n e m

S c h a t z s u c h e r i n d e r

O s t s e e

e i n e m s o n n i g e n T a g

e i n e r g a n z

b e s o n d e r e n S p r a c h e

K a e p t n B l a u b a e r

a u f d e r

S a e u g l i n g s i n s e l

u n d n a t u e r l i c h m i t

d e r M a u s u n d d e m

E l e f a n t e n

Einige Tage später erinnerte sich das Maus-Team an die Aussendung des Vorspanns in einer zweiten Sprache. Jeder, der „Die Sendung mit der Maus“ kennt, weiß, dass der Vor-

spann immer in einer anderen Sprache wiederholt wird. Dazu brachte mein Sohn abends das Aufnahmegerät mit und ich funkte das folgende an einem dummy load:

Lach und Sachgeschichten heute:

Mit einem Schatzsucher in der Ostsee, einem sonnigen Tag, einer ganz besonderen Sprache, Käptn Blaubär auf der Säuglingsinsel und natürlich mit der Maus und dem Elefanten.

Bei den Fernsehmachern spielt die Zeit eine ganz wichtige Rolle. So hat z. B. der Mausvorspann eine festgelegte Länge, für den die Redaktion des Westdeutschen Rundfunks den obigen Text geschrieben hat. Diese Zeit reichte aber nicht aus, um den

gesamten Text zu telegrafieren. Aus diesem Grund wurde mein Morsen bereits in dem Wort Käptn abgebrochen. In Rostock waren mehrere Mitglieder von Seefunk FX Intern e.V. beteiligt, an der Taste OM Dieter Stürzekarn.

WAS MACHT EIGENTLICH?

Sylvester Föcking



Bei einem Feuerwehrfest traf ich neulich den Kollegen Rainer Schmülling (Fu48/Fe22). Nach einem weiteren Studium arbeitet er jetzt in einem Planungsbüro für Raum- und Elektroakustik sowie audiovisuelle Medientechnik und ist Mitglied in einer Saxophon-Formation – die Saxophonbande – manchmal auch als „FraCktion“. Die „Saxophonbande“ gibt es schon seit über zehn Jahren.

In diesen Jahren haben sie zahlreiche Auftritte (Feste, Geburtstage usw.) gespielt und somit viele Erfahrungen sammeln können. Besonders hervorzuheben ist das Fest zum 5-jährigen. Dazu konnten u.a. Profis wie Daniel Guggenheim und Heinz-Dieter Sauerborn (hr-bigband) engagiert werden. Sie veranstalten musikalische Schiffstouren auf Rhein und Main. Die sogenannte „FraCktion“ ist eine 100prozentige Saxophongruppe (Sopran-, Alt-, Tenor und Bariton). Das Repertoire besteht aus Rags, Blues, Swing und Stücken aus der Zeit der Comedians. Bild: Rainer Schmülling 2.v.r.

Storchenflug nach 1° Nord und 46° Ost

Sylvia – eine unglaubliche Geschichte, die dennoch wahr ist

Von Berndt Schuldt, Funkoffizier

Auf dem Frachter „Lausitz“ hatten wir einen Kapitän, der ein ganz ruhiger Mann war, und der nur das sagte, was ihm zu sagen nötig erschien. Unter uns nannten wir ihn eben deshalb „Bruno, den Redner“, obwohl er mit Vornamen Werner heißt. Er war ein patenter Zeitgenosse und sehr ruhig, ein echter Mecklenburger eben, der auch hin und wieder „plattdüütsch“ sprach.

Ein einziges Mal aber habe ich ihn doch ziemlich aufgeregt gesehen, als sich diese wirklich wahre Geschichte im Sommer 1973 zutrug.

Für unsere Ostafrikareise auf dem guten alten DSR-Frachter „Lausitz“ um das Kap der Guten Hoffnung – denn der Suezkanal war seinerzeit gesperrt – war eine Bäckerin angemustert worden. Sie war recht lebenslustig und fidel, ließ keine Party aus und rauchte hin und wieder auch einmal einen Glimmstengel aus dem VEB – Vereinigte Zigarettenfabrik der DDR, die ja an Bord relativ, anders gesagt, einfach zu billig waren.

Die Backfrau war von zierlicher Gestalt, hatte aber einen kleinen Bauchansatz in ihren jungen Jahren, von dem alle glaubten, dass er dem Teichprobieren geschuldet sei, daher also berufsbedingt.

Wir waren damals auf der Rückreise vom Roten Meer nach Ostafrika, genauer gesagt nach Tanga bei Mombasa in Kenia. Dieses Tanga hat nichts mit dem gleichnamigen, textilarmen Verhüllungsstück zu tun, das Frauen zuweilen verdeckt oder öffentlich zu tragen pflegen. Es war Juni. Als wir aus dem Golf von Aden in den Indischen Ozean dampften. Der Südwest-Monsun stand im besten Futter und machte uns ziemlich zu schaffen. Unsere „Lady“ war recht steif und wackelte wie ein Katzenschwanz beim Eislaufen. Das ging einige Tage so. An Bord war alles in guter Ordnung und bester Stimmung. Die konnte so ein wenig Monsun nicht trüben. Zudem ging es ja nach Hause.

Als wir so dahin schaukelten, fühlte sich unsere Bäckerin nicht recht wohl. Es war ein Samstag und wir glaubten, dass sie ein wenig darunter zu leiden hätte, was junge Frauen ja regelmäßig monatlich bekommen und was durch das ständige „Aufzugfahren“ verstärkt worden sei. Sie bat den Koch, am folgenden Sonntagmorgen für sie das Brötchen backen zu übernehmen, was er sofort zusagte, wie es die Kameradschaft auf See nun einmal gebietet. So musste die Backfrau nicht schon früh

in der Nacht aufstehen und ein Sonntag auf See ohne frische Brötchen zum Frühstück – ist wie Weihnachten ohne Tannenbaum.

Als das „Backwunder“ aber kurz nach 7 Uhr immer noch nicht in der Kombüse erschien, machte sich der Chefkoch dann doch ein wenig Sorgen und er schickte die 2. Stewardess zur Kammer der Bäckerin, um nachzusehen. Und die 2. Stewardess wurde gewahrt, was schon in vollem Gange war: Unsere Bäckerin Annelie lag in den Wehen. Sie sauste zurück in die Schiffsküche und verklickerte dem Koch, was sie soeben gesehen hatte. Der Koch blieb trotz Tropen und heißem Backofen kühl und informierte den 2. Nautischen Offizier, an Bord auch „Dr. med. nat.“ genannt, und den Kapitän über den unglaublichen Vorgang.

Und nun ging's erst richtig los. Zuerst wurde die Bäckerin in das Hospital, wie das Schiffskranken­zimmer ja genannt wird, verlegt. Danach ging der Alte auf die Brücke, übernahm vom 1. Offizier die Wache und beorderte ihn zur Assistenz des 2. Nautikers ins Hospital. Er sollte ihm zur Hand gehen.

Da standen nun diese beiden wackeren, langbefahrenen Seeleute, die so manchen Sturm während ihrer Seefahrtzeit abgewettert hatten, einer völlig neuen Situation gegenüber.

Dies war eben der Zeitpunkt, an dem ich „Bruno“ das einzige Mal ein wenig aufgeregt gesehen habe. Er ist auf der Brücke wohl einige hundert Meter oder gar einen Kilometer oder mehr hin- und hergelaufen und war sich seiner Verantwortung bewusst: Geht das gut – eine Geburt auf See unter diesen Umständen. Kein Arzt weit und breit, zwei nautische Offiziere, die ihr Bestes geben, aber völlig unerfahren bei der Geburtshilfe sind, dazu der Wind mit der sehr rauen See. Wo war Hilfe?

Eine mitreisende Ehefrau oder eine Passagierin, die eventuell schon Kinder bekommen hatte, waren nicht mit an Bord und die beiden jungen Stewardessen, zwar aufgeweckte Mädels, aber mit Geburten, hatten sie bisher ebenfalls nichts zu tun gehabt. Rat und Hilfe konnten so schnell nicht herbei kommen, ausser über Funk im Falle ernsthafter Komplikationen. Aber es gibt nichts, was ein Seemann nicht in den Griff bekommt. Und das war bei der Geburt von Sylvia auf hoher See nicht anders. Mittlerweile war die Uhr auf acht vorgerückt und die beiden Nautiker versuchten sich in der Geburtshilfe. Und wie sie das machten!

Da es auf jedem Schiff einen „Leitfaden der Gesundheitspflege auf Seeschiffen“ gab, in dem wohlweislich – warum auch immer – ein Kapitel über die Geburt vorkommt,

konnten beide die Herausforderung forsch angehen. Der 1. Offizier las im Leitfaden wie eine Hausfrau in einem Kochbuch für den Festtagsbraten und der 2. „Doc“, versuchte nach bestem Wissen und Gewissen das Vorgelesene in die Praxis umzusetzen. Er war die „Hebamme“. Zehn Minuten vor 9 Uhr: Babygeschrei an Bord!!! Das gibt es nicht, das kann doch wohl nicht wahr sein! Ein kleines Mädchen, dazu ein Sonntagskind:



SYLVIA

Nun war sie da, hatte das Licht der Welt erblickt, die Hauptperson meiner Geschichte. Und wir, die Besatzung, was hatten wir?

Ein Baby !!!

Eine glückliche Mutti!

Einen völlig verausgabten, aber sehr zufriedenen zweiten Nautiker.

Einen geschafften und einigermaßen sprachlosen Ersten.

Einen wieder ruhigen und gefassten Kapitän und eine etwas verdutzte, aber fröhliche Besatzung, die das Ereignis zunächst erst einmal noch gar nicht so recht auf die Decksplanken bekam.

So die Bestandsaufnahme.

Vor lauter Freude über den guten Ausgang des Ereignisses gab es bei allen an diesem schönen, wenn auch stürmischen und schaukeligen Sonntag, kein anderes Gesprächsthema an Bord als unsere Sylvia. Die war stramm, rosig, gesund und munter – ein Prachtkind. Größe und Gewicht lagen im „Normbereich“ – es war also alles gut, alles gut gegangen. Es hätte auch anders kommen können, aber daran verschwendete nun Niemand mehr einen Gedanken. Schwangerschaft und Geburt sind eben keine Krankheiten!

Unsere Bäckerin war nun aus den Umständen, aber wir waren mittendrin. Keine Wiege oder kein Bettchen, keine Babysachen, nichts zu essen für die Lütte. Ach so, da hat die Natur ja vorgesorgt.

Nicht gerade üppig, bekam Sylvia nun ihrer Mutti Brust und wurde satt und schlief weiter. Gebrüllt hat sie die Tage an Bord kaum. Die beiden

Stewardessen kümmerten sich rührend um die Betreuung der beiden.

Inzwischen hatte der „Timing“, das ist der Schiffszimmermann, begonnen, eine Wiege zu bauen, die kardanisch aufgehängt werden konnte, so dass unser Baby trotz der anhaltenden Schaukelei ruhig lag. Der 3. Nautische Offizier war Wachoffizier auf der Brücke und der Alte kümmerte sich um alles, hatte die Übersicht.

Die beiden Geburtshelfer hatten von ihm eine Flasche guten Weinbrand spendiert bekommen und den Hinweis, dass einer von beiden ihn um 20 Uhr auf der Brücke ablösen sollte. Bis dahin teilte er sich die Wachen mit dem 3. Nautiker. Das neugeborene Menschenkind musste das Pinkeln lernen. Dafür sorgten dann nach Feierabend übrigens noch etliche durstige Seemannskehlen ...

Etwas später, nachdem sich die Aufregung weitestgehend gelegt hatte, war die Reihe an der Funkerei. Die Nachricht musste in die Welt hinaus. Zunächst wurde unsere Agentur in Mombasa benachrichtigt, denn der Kapitän hatte entschieden, dass wir diese Hafenstadt als Nothafen anlaufen werden, da von dort ein wesentlich besseres Abreisen von Mutter und Kind nach Europa, in die DDR möglich ist, als von Tanga. Außerdem würden wir früher in Mombasa als in Tanga sein, um die beiden

so rasch es geht in ärztliche Obhut zu geben. Nach knapp zwei Stunden wurden wir von Mombasa Radio gerufen. Die Agentur hatte ein Telegramm mit der bescheidenen Anfrage geschickt, ob wir sicher seien.

Die nächste Meldung ging an die Reederei. Sie wurde, wie fast alle Telegramme an die DSR oder an die Lieben in der Heimat, über Rügen Radio geleitet. Nachdem dem Kollegen bei der Küstenfunkstelle auf Deutschlands schönster Insel der Text des Telegramms so richtig klar geworden war, fragte er mit einem Lächeln im Gesicht, das ich förmlich über die Kurzwelle spüren konnte, ob wir den 1. April verpasst oder zu sehr gefeiert hätten? Dieses sicher nicht alltägliche Telegramm wurde aber von allen, die dadurch unterrichtet wurden, sei es die Reederei oder die Agentur in Mombasa mit außerordentlichem Ernst und großem Einsatz beachtet.

Weiterhin wurden die Eltern, Verwandte, Freunde und vor allem der Vater der kleinen Sylvia, der zur gleichen Zeit auf einem anderen DSR-Schiff seinen Dienst versah, benachrichtigt.

Mittlerweile hatte die gesamte Besatzung so nach und nach bei der jungen Mutti mit ihrem Sonntagskind vorbei geschaut, hatte gratuliert und viele hatten, in Ermangelung

von Blumen, auf die Schnelle ein kleines Geschenk rausgesucht – was eben an Bord zu solch einem seltenen Ereignis aufzutreiben oder herzustellen war – mitgebracht. Mit Staunen, Freude und auch bannigem Stolz wurde die Kleine angeschaut, was ihr selbst aber so ziemlich egal war. Sie ruhte sich nach all der Aufregung aus. „Lütt Sylvia“ hatte an diesem und den beiden folgenden Tagen auf jeden Fall viele Väter!

Ganz sachte hatte sich die Anspannung gelegt. Der Sonntag wurde kopflastig und nach dem Abendessen, wie – sonntags immer kalte Platte – wurde weiter über unser „Backwunder“ und seinem Baby gesprochen.

Und wie ist meine Geschichte nun ausgegangen?

Am folgenden Dienstag, also dem übernächsten Tag nach der Geburt von Sylvia, kamen wir in aller Frühe, eigentlich noch vor dem Aufstehen, auf Reede von Mombasa an. An Bord herrschte aber in allen Bereichen eine gewisse Spannung und Geschäftigkeit. Es schlief, von den 0-4-Wachen abgesehen – kurz vor 5 Uhr keiner mehr. Der Lotse erwartete unsere Ankunft bereits auf Reede, kletterte die Lotsenleiter hinauf und wurde auf der Brücke vom Kapitän begrüßt. Er lotste uns sicher in den Hafen an den Liegeplatz. Ihn begleitete ein Arzt, der auch auf

Reede mit an Bord kam und sich sogleich zur jungen Mutti und zu Baby Sylvia begab. Er fand beide in einem sehr guten Zustand und zollte den nautischen Offizieren als Geburtshelfer sowie Kapitän und der gesamten Besatzung seinen Respekt.

Nachdem die kenianischen Behörden das Schiff freigegeben hatten, verließen Annelie und Sylvia zusammen mit dem Arzt das Schiff und wurden mit einem bereitstehenden Krankenwagen in ein englisches Hospital in Mombasa gebracht. Als meine Hauptdarstellerin im Arm ihrer Mama das Schiff verließ, stand fast die gesamte Mannschaft an der Gangway Spalier und so manchem wackeren Seemann wurde es kribbelig unter der Haut. Unserer kleinen Backfrau liefen die Tränen über die Wangen ...

Später erfuhren wir, dass nach ein paar Tagen Aufenthalt in dem Hospital in Mombasa, wo Mutter und Kind fürsorglich betreut wurden, beide in Begleitung einer englischen Krankenschwester über Nairobi und London nach Berlin-Schönefeld geflogen wurden. Dort nahm sie ein DSR-Mitarbeiter in Empfang. Mit einem Auto der Reederei wurden sie nach Hause ins reizvolle Erzgebirge gefahren. Nachdem Annelie und Sylvia gesund und glücklich zu Hause angekommen waren, sandten sie uns ein Telegramm, in dem sie sich bei uns für



Werner Erdmann
Chausseestr. 56
DE 18375 Born
Telefon: 038234 296
Fax: 03823455943

Werner Erdmann - Chausseestr. 56 - DE 18375 Born

Wolfgang Jacob
-Schiffahrts-Archiv-
Petersstraße 20a

09599 Freiberg

26.05.2003

„SYLVIA“, eine wahre Geschichte von Funkoffizier Bernd Schuldt aus Mühlen Eichsen.

Sehr geehrter Herr Jacob,

ich habe die Geschichte gelesen und bestätige hiermit den Wahrheitsgehalt derselben.

In der Zeit von 1966-1975 war ich Stammkapitän auf MS"Lausitz".

Während der Rundreise vom 14.04.73 - 26.08.73 wurden folgende Häfen angelaufen:

Rostock, Hamburg, Rotterdam, Mombasa(Bunker), Aden, Massawa, Jeddah, Akaba, Port Sudan, Mombasa(Nothafen wegen Geburt), Tanga, Daressalam, Tanga, Mombasa, Rotterdam, London, Emden, Rostock.

Am 17.Juni 1973 wurde um 08.50 Uhr Ortszeit wurde ein Mädchen auf MS"Lausitz" geboren.

Position: 1° Nord und 46° Ost.

Zum Glück verlief die Geburt ohne Komplikationen.

Die als „Hebamme“ helfenden Offiziere haben damals ganze Arbeit geleistet, an dieser Stelle möchte ich noch einmal Dank dafür sagen.

(Zum Glück hatte der 2. Offizier vorher Erfahrungen bei der Geburt seiner eigenen Kinder sammeln können.)

Doch in der Heimat wurden wir mit erhobenem Finger empfangen: warum hat der Kapitän die Anmusterung einer schwangeren Frau zugelassen ?

Ich frage mich noch heute was geschehen wäre, wenn

Mit freundlichen Grüßen

Werner Erdmann



amtes 1 von Berlin, Hauptstadt der DDR, eingetragen. Für die Statistiken ist sie also eine „Berliner Pflanze“ – so war die Gesetzeslage. Ich, die Besatzung der „Lausitz“ und nun auch Sie wissen es aber besser.

Sylvia ist inzwischen zu einer jungen und hübschen Frau herangewachsen, die immer von sich sagen kann, dass sie in ihren ersten Lebenswochen mehr Transportmittel genutzt hat als manch anderer in seinem gesamten Leben: Frachtschiff – Krankenauto – Flugzeuge – Personenauto.

unsere Hilfe und Haltung ganz herzlich bedanken.

Wenig später waren alle erforderlichen Formalitäten erledigt und unsere Bäckerin bekam auch den gesamten Schwangerschaftsurlaub noch gewährt.

Nun ist da nur noch die Angelegenheit mit dem Geburtsort. Ins Schiffstagebuch der „Lausitz“ wurde eingetragen, dass auf 1° Nord und 46° Ost am 17. Juni 1973 ein Mädchen namens Sylvia geboren wurde.

Doch solch einen Geburtsort kann es amtlicherseits nicht geben. Heutzutage würde sich jeder Computer bei der Eingabe solcher Daten weigern, diese zu übernehmen. Da man das seinerzeit vielleicht schon erahnte, wurde unsere kleine Sylvia in das Geburtenregister des Standes-

Und wir, Kapitän und Besatzung der „Lausitz“, setzten nach ein paar Stunden Aufenthalt in Mombasa die Reise planmäßig fort und machten rund zehn Wochen später im Heimathafen Rostock fest. Die gesamte Besatzung war in bester Stimmung und jeder war der festen Überzeugung, bei einer Reise dabei gewesen zu sein, die sich so schnell nicht wiederholen dürfte. Seefahrt hatte auf dieser Heimreise etwas „kinderleichtes“.

Ob Sie diese Geschichte nun glauben oder nicht – sie ist wahr. Anderenfalls können Sie mir die Ohren lang ziehen, dass sie nicht mehr unter ein paar Kopfhörer passen.

Der Club der 90er

Seefunkkameradschaft hat ein Durchschnittsalter von 76 Jahren

Jäkel, Hans-G	Wandsbeker Chaussee 210	22089 Hamburg	1921-03-28
Hanemann, Hans	Lilienstraße 37	28816 Stuhr	1921-06-26
Baumgarten, Oskar	Holunderweg 2	23769 Burg/Fehmarn	1921-10-15
Goritzki, Klaus	Friesenstraße 1	26506 Norden	1924-10-24
Reuß, Rudolf	Am Stadtpark 51	90409 Nürnberg	1925-10-17
Neumann, Karl	Poppenbütteler Chaussee 3	22397 Hamburg	1926-04-08
Kühl, Hans	Findorffstraße 18	27432 Bremervörde	1927-09-15
Wölbing, Hans	Leher Landstraße 19	27607 Geestland	1928-01-10

Von Paul Hag

Nachdem die Seefunkkameradschaft mittlerweile ein Durchschnittsalter von 76 Jahren hat, ist es nicht verwunderlich, daß wir auch einmal

über den „Club der 90er“ sprechen. In dieser Ausgabe des Mitteilungsblattes gratulieren wir Rudolf Reuß in Nürnberg, welcher ab 17.10. dieses Jahres Mitglied im Club wird.



Lissy und Rudi Reuß, Hochzeit 1957

Herzlichen Glückwunsch

Sein Freund Peter Schabbel (#1269) hat mich mit ein bisschen Material versorgt, um bei dieser Gelegenheit einmal ein paar Worte über den Lebensweg von Rudolf zu verlieren: „Rudi“ erwarb sein SFZ 2. Klasse 1955/56 an der Seefahrtsschule Hamburg. Sein Lehrer war Herr Michaelis.

Durch sein Seefunksonderzeugnis (erworben in Hamburg bei Funklehrer Schuch) war sowohl Fahrzeit als auch Erfahrung vorhanden, mit welcher er den „Greenhorns“ im Lehrgang wertvolle Tipps geben konnte. Im Altonaer Seemannsheim wurden dann später am Tag mittels selbst gebautem Tongenerator Übungs-QSO's gefahren.

Rudi war natürlich DAN. Nach Erhalt des SFZ fuhr Rudi bei der Reederei Niarchos auf verschiedenen Schiffen. Seine Heirat mit Lissy erfolgte am 13. Dezember 1957. Leider ist seine Lissy am 5. Januar 2014 verstorben und Rudi lebt nun allein in Nürnberg.

Er begann mit der Seefahrt 1940 an der Schiffsjungenschule auf dem Schulschiff „Kapitän Hilgendorf“ in Hamburg und sein erstes Schiff war der Küstenmotorsegler „Hannilene“/Krautsand/Unterelbe.

Er war jüngster Leichtmatrose bei der „Mittelmeer Reederei“ und wurde dienstverpflichtet bei der „Grauen Kompanie“.

Im 2. Weltkrieg war Rudi im Mittelmeer unterwegs. 1944 erfolgte eine Verwundung und Gefangennahme in Nordafrika/Oran sowie Verlegung ins Lager „Papagopark“ in Arizona/USA. 1946 war Neustart als Matrose auf dem Tanker „Emmi Friedrich“ und dann hatte er das Seefunksonderzeugnis, mit welchem er auf der „Venus“ einer Flensburger Reederei unterwegs war. Irgendwann war die schöne Seefahrtzeit zu Ende und Rudi, genauso wie viele andere, verdingte sich an Land.



Neuer Bestimmungshafen: Nola

Strahlende Karibik-Sonne, blauer Himmel, ruhige See

Von Gerhard Barten

1974 – Nach einigen herrlichen Tagen in Port of Spain/Trinidad ging es in Ballast nach Houston/Texas. Ich ließ die Tage in Port of Spain noch einmal in meinen Gedanken Revue passieren, während ich die tfc-list von „Chatham Radio“/WCC hörte. Ganz unerwartet und mit ungutem Gefühl hörte ich mein Rufzeichen – DGKD.

Der Charterer (GLTL – Great Lakes Trans Caribbean Line) schickte unsere Order immer via WCC, also musste ich annehmen, dass sich unser Bestimmungshafen ändern würde. Die Vorbereitungen für die Einklarierung in Houston hatte ich fast fertig, ich wollte nicht woanders hin.

Im Telegramm von WCC war zu lesen, dass der neue Bestimmungshafen NOLA sei und nicht Houston. Ich war mir meiner Sache ganz sicher. Der Operator von WCC war ein Ass, ich hörte ihn mit QSA 5 und QRK 5. Ich bestätigte das QTC, bedankte mich, und beendete den Verkehr. Ja, es sollte NOLA sein - aber wo ist denn NOLA?

Nach dem Studium meiner geliebten zwei Schulatlantien, die ich jede Reise mitschleppte, konnte ich kein NOLA finden. Damit war das Telegramm für mich weg, für Rückfragen

war es zu spät. So ging ich etwas nervös auf die Brücke, der 2. Offizier hatte gerade seine Wache begonnen und ich trank dort eine Tasse Kaffee mit ihm. Diese Kaffeepause war fast schon ein Ritual, wir freuten uns schon immer darauf. Ganz nebenbei erwähnte ich etwas gelangweilt, dass es doch schön wäre, wenn die Reise nicht nach Houston, sondern nach NOLA gehen würde.

Er stellte ganz langsam seine Tasse auf den Kartentisch, schlug mir mit seiner Hand begeistert auf meine Schulter und sagte mit blanken Augen: „Verdammt nochmal, im Stillen hatte ich immer darauf gehofft, wieder einmal nach NOLA zu kom-



M/S „Dorothea Bolten“/DGKD

men. Für mich ist es die schönste Stadt in Louisiana."

Nach vielen bohrenden Fragen über die schönste Stadt von ganz Louisiana kam es dann endlich heraus: „**New Orleans/Louisiana**“.

Ganz erleichtert stellte ich fest, dass ich mich doch nicht verhört hatte. Mit dem Telegramm ging ich zum Kapitän und eröffnete ihm: „Herr Kapitän, es geht nicht nach

Houston, wir fahren nach New Orleans ...“. Dann verzog ich mich zu Frieden in meinen Funkraum, bereitete die Einklarierungspapiere für NOLA vor und hörte nebenbei die tfc-list von „Norddeich Radio“/DAN.

Übrigens: Der Betriebsart CW bin ich bis heute treu geblieben, falls ihr mal auf den Amateurfunkbändern CQ DX de DJ3BT hört, so wisst ihr, aha, der war schon mal in NOLA.

PROFESSOR-FERDINAND-FUNKTAGE - DLØPFB

Sylvester Föcking



Die FunkerInnen-Crew auf der „Elbe 1“, anlässlich der Ferdinand-Braun-Funktage 2015 in Cuxhaven: Claudia Wendisch, Dr. Peter Kirsten, Sylvester Föcking mit Dolly und Jürgen Gerpott.

Bild: Uwe Wensauer

Einmal noch nach Rio – Reise mit einem Containerschiff

Hamburg-Süd – Spezialist für Südamerika-Reisen

Von Jürgen Gerpott

Weiter geht es gen Süden. Mit Hilfe des Stellarium Programmes des 1. Offz. gehen wir nochmal auf Sternenjagd. Das Kreuz des Südens geht leider erst spät auf und der Mond überstrahlt den ganzen Himmel.

Das Sternbild Orion steht für uns im Norden und stellt sich in einer für uns ungewohnten Stellung dar.

Wie bisher vor allen südamerikanischen Häfen gehen wir im Delta des Rio de la Plata zunächst vor Anker. Die Liegeplätze in den Häfen haben nicht Schritt gehalten mit der Entwicklung des Warenverkehrs. Der Rio de la Plata ist zwar ziemlich breit, dafür aber nur sehr flach. Braunes, mit Sedimenten beladenes Wasser strömt gen See. Bei mehr Wind kann sich auch einiger Schwell aufbauen, der den Dampfer vor Anker schwancken lässt. In der Nähe des Fahrwassers liegt ein altes Frachtschiff vor Anker als Träger einer Radarantwortbake. Still rostet es vor sich hin und sieht ziemlich heruntergekommen aus. Seine besten Tage liegen schon weit hinter ihm, die V-Masten des ehemaligen Stülcken-Geschirrs stehen noch. Eine rund 250 km lange Fahrrinne führt nach Buenos Aires und den Häfen im Paraná. Mit Montevideo am Horizont in Sicht, ankern

wir zusammen mit etlichen anderen Schiffen an der Einfahrt zur Fahrrinne. Ein Boot der Prefectura setzt schon mal zwei Kontrolleure ab, die Inspektionen vornehmen und am Nachmittag wieder verschwinden. Der argentinische La Plata-Lotse kommt via Montevideo und bleibt dann für längere Zeit an Bord. Mit mäßiger Fahrt und weniger als 10 m Tiefgang geht es bis zu einer Liegestelle vor La Plata, einem Vorort von Buenos Aires.

Dort heißt es erst mal wieder vor Anker gehen, weil die Brückenfahrer streiken. Am nächsten Morgen fahren wir dann endlich die letzten Meilen zum Zielhafen. Wir laufen in den Porto Sul ein, der mehr im Südosten der Stadt liegt. Es ist der Stadtteil La Boca, ein Gebiet mit hohem Konfliktpotential, in dem sich Fremde möglichst nicht aufhalten sollten und schon gar nicht des Nachts. Von Bord sieht man die einfachen meist unfer-tigen Häuser und Hütten, in dem sich Menschen niedergelassen haben.

Nach Nordwesten hin liegt die Skyline von Buenos Aires noch im Morgendunst. Die Zufahrt zum Container-Terminal ist sehr eng, und ich bin ziemlich gespannt, wie das ablaufen wird. Vorbei an einem Kraftwerk und einem ausgedehnten Werftgelände



Die Zufahrt zum Container Terminal

geht es auf einen Stichkanal zu. Dann heißt es, das Heck in Richtung zum Terminal zu drehen, um dann wieder rückwärts in den Kanal einzuschwenken. Auf jeder Seite bleiben vielleicht 20 m Platz zum Ufer. Bei den Maschinenmanövern wird Hafenschlamm aufgewirbelt, der das Wasser schwarz färbt, vermutlich gleitet das Schiff mit nur wenig Wasser unterm Kiel dahin.

Letztendlich Ankunft in Buenos Aires genau nach Fahrplan, wie es schon bei Reisebuchung im Vorjahr angegeben wurde. Weitere Häfen befinden sich direkt am La Plata nordwestlich der Stadt. Die ehemaligen Häfen Puerto Madero sind heute nur noch eine Touristenattraktion mit ihren Lagerhäusern, die zu Restaurants, Cafés und Geschäften umgebaut wurden.

Wir sind angekommen und nun heißt es Kofferpacken und Abschied nehmen. Nach 3 1/2 Wochen fühlen wir uns schon fast als zur Besatzung

gehörend und es beschleicht einen doch ein wenig ein schlechtes Gefühl, sich nicht mehr mit der Crew beschäftigt zu haben. Es war gerade auch die Zeit, als über den Philippinen ein schwerer Taifun hinwegging und etliche Crewmitglieder in großer Sorge um ihre Angehörigen waren. Der Koch und unser Steward erhalten eine Zuwendung für ihren persönlichen Einsatz während unserer Reise.

Frachtschiff, Reise- oder Passagierschiff, das ist die große Frage. Allgemein sind Kreuzfahrten ja äußerst beliebt und das Geschäft damit floriert bestens. Dabei darf es aber zu keinen größeren Zwischenfällen kommen. Die große Anzahl von Menschen sind dann kaum noch zu lenken.

Bis zu 2000 Personen mag es noch angehen, aber darüber stelle ich es mir unmöglich vor. Die Probleme gibt es auf dem Frachtschiff nicht. Die paar Leute sind leicht zu informieren

und würden sich auch kaum groß gegenseitig behindern. Dafür gibt es keine besondere Animation wenn man von der Bordbücherei und den DVD-Kassetten absieht. Man muss sich selber beschäftigen. Mit rund 100 Euro pro Tag ist der Preis trotzdem in etwa so wie auf einem Kreuzfahrtschiff. Die Kantinenwaren werden bei Hamburg Süd zum Selbstkostenpreis abgegeben. Vor vielen Jahren schon hatte der Betriebsrat erwirkt, dass die Reederei und der Kapitän nicht an den Waren verdienen sollen, die sie den Seeleuten anbieten. So kostet die Kiste Beck's Bier mit 24 Flaschen die runde Summe von 11,98 Euro!

Die Koffer sind gepackt und es geht von Bord. Die Abfertigung am Gate ist diesmal sehr einfach. Die Immigration will die Pässe sehen, der Zoll schaut in den ersten Koffer, beim zweiten winkt er ab und sagt, es wäre alles in Ordnung. Wir befürchteten größere Schwierigkeiten wegen Laptop, Handy, Smartphone und der Kameraausrüstung, aber nichts von all dem. Wir sind durch und fahren mit einem Agenturwagen der Reederei zu meinen Verwandten.

An einem Tag treffe ich in Olivos Alberto Silva, LU1DZ, wegen des UNESCO-Projektes Morsetelegrafie. Wir diskutieren das weitere Vorgehen. Nach Rückkehr Anfang Dezember erhalte ich die Nachricht, dass

Alberto ganz plötzlich verstorben ist, ein ziemlicher Verlust für die Grupo Argentino CW (GACW). Er war sein ganzes Berufsleben mit Funk beschäftigt, war viele Male in Deutschland zur HAM Radio. Als späterer Polizeigeneral war er auch in internationalen Gremien wie Interpol tätig.

Amateurfunk von See wäre schön gewesen in Erinnerung an alte Zeiten. Bedauerlich ist der Umstand, dass die vorhandene MF/HF Anlage samt Antennen und bis zu 600 Watt Leistung einzig auf den ITU Seefunkbereichen betrieben werden kann. Eine gezielte Rückfrage bei SAM, dem Nachfolger der DEBEG bestätigte noch einmal, dass es weder technisch geht noch nach den Bestimmungen zulässig ist. Die Kurzwellenanlage ist als Ausfallsicherung zur Satellitenanlage vorgesehen und muss vorhanden sein.

Mit kleinsten Änderungen an der Anlage erlischt die Betriebserlaubnis! In den ITU-Seefunkbereichen gibt es natürlich auch Schiff/Schiff-Kanäle, aber dort darf man sicher keinen Crossbandverkehr mit Amateurfunkstationen machen. Eine eigene Anlage mitzubringen und sie auch zu betreiben ist sicherlich möglich. Von der ebenfalls auf der Route nach Buenos Aires fahrenden Linie Grimaldi sind Berichte bekannt, das dies möglich ist. Die Konstruktion dieser Schiffe gestattet es eine Antenne zu

errichten und das Koax Kabel in eine Kammer zu leiten.

Die ehemals einen ganzen Raum füllende FT-Anlage ist auf ein Bediengerät in der Größe eines DIN-A4 Blattes geschrumpft. Die Grenz-Kurzwellen SSB Telefonanlage dient einzig als Ersatzsystem für die Satellitenanlage. Während der gesamten Reise war der Sender und Empfänger auf 2182 kHz eingestellt.

Die Anlage wird durch die Nautiker bedient und wurde während der Reise nicht weiter beachtet. Die Hardware zu den Geräten der Funkanlage und den Radar- und anderer Elektronikgeräten befindet sich in einem separaten Raum unterhalb der Brücke.

Als Antennen wurden nur Vertikallantennen benutzt. Im Sturm bogen sie sich zu Flitzebogen. Der Wirkungsgrad der kurzen Stäbe kann nicht sonderlich groß sein, was dann durch höhere Leistung (ca. 600 Watt)

ausgeglichen wird. Die Anpassung erfolgte über automatische Tuner.

Genutzt werden die Kurzwellengeräte wohl nie. Überhaupt habe ich lange mit mir gerungen, bei der Reederei nachzufragen, ob ich eine Amateurfunkstation betreiben dürfte. Nach der Besichtigung in Hamburg bin ich aber zu dem Schluss gekommen, doch nicht nachzufragen. Das Schiff hat Klimaanlage, alle Fenster sind immer geschlossen. Die Außentüren müssen auch immer verschlossen gehalten werden. Es gibt weiter keine Möglichkeiten, wo man ein Kabel hätte durchführen können. Im Nachhinein betrachtet wäre es wohl gegangen; an der Brückenrückseite hätte man einen Langdraht anbringen können, aber mit 100 Watt in der Nähe der Elektronik des Schiffes, nein danke, dann lieber nicht.

Auch astronomische Beobachtungen fanden während der gesamten Reise nicht statt. In die Wache des 1. Offizier fällt ja meist der Sonnenauf- und Untergang. Aus diesem Anlass nahm er jeweils eine Deviationskontrolle der Kompass vor.

Ein paar Werte kurz in ein PC-Programm eingegeben und schon lagen die Ergebnisse vor. Es sind zwar gedruckte nautische Tafeln und Logarithmentafeln an Bord vorhanden, aber keiner benutzt sie. Ein Sterneschießen oder eine Mittagsbreite nehmen, auch nur zur Übung, fand



In case of emergency – press button.

nicht statt. Auf See geht alles seinen Gang. Die Decksbesatzung hat neben ihrer Messe auch einen Freizeitraum. Wir haben davon Abstand genommen, dort vorstellig zu werden. Die meist philippinischen Seeleute wollten eher unter sich sein und wir wollten uns nicht aufdrängen. Die anderen Messegäste stammten aus Polen und der Ukraine hatten weiter kein Verlangen, mit uns in Kontakt zu treten. Außer „Smalltalk“ zu den Essenszeiten ist es zu keinen weiteren Kontakten gekommen.

Was ist geblieben, was hat sich verändert? Als Nachfolger der Frachtschiffahrt der 60er Jahre kann man die Container-Schiffahrt nennen. Obwohl die Schiffe heute ein mehrfaches größer sind, werden sie heute mit rund zehn Mann Besatzung weniger gefahren.

Den ehemaligen Salon mit Kapitän, 1. Offizier und Chief gibt es nicht mehr, sie sind jetzt mit in die O-Messe integriert, somit fällt schon mal der Salon-Steward weg. In der Kombüse waren damals meist der Koch und zwei Kochsmaatzen tätig. Heute ist der Koch allein und der Messesteward ist in der Kombüse mitbeschäftigt um die Mahlzeiten zu bereiten.

Dafür gibt es eine ganze Reihe von Küchenmaschinen die die wesentlichen Arbeit erleichtern. Auf einem

Containerschiff fallen keine Arbeiten an, die einen Zimmermann benötigen. Seine vielfach ausgeübte Tätigkeit zur Bedienung des Ankergeschirrs wird vom Bootsmann wahrgenommen. Im Maschinenraum sind sicher weitere Tätigkeiten weggefallen wie Schmierer, Reiniger und Storekeeper. Bei den heute meist üblichen 24 Stunden wachfreien Betrieb der Antriebsanlage nehmen Computer die Routineaufgaben wahr.

Dafür gibt es auf Schiffen mit Kühlcontainern einen extra Arbeitsplatz der sich um diese Anlagen kümmert. Die Santa Catarina der Hamburg Süd mit ihren rund 100 000 tdw fährt mit einer Crew von 25 Leuten.

Nach dem Wiederaufbau der Flotte durch Hamburg Süd wurde davon Abstand genommen an die alte Tradition der Passagierschiffahrt anzuknüpfen. Man sah einfach kein Marktpotential für die Fahrt nach Südamerika. Legendär war damals die Cap Arcona, die auf dieser Strecke eingesetzt wurde, die auch Kreuzfahrten nach Feuerland unternahm. Ein wenig Passagierfahrt wurde jedoch mit der Cap San Klasse eingeführt.

Ab 1961 kamen diese Schiffe in Fahrt und hatten dabei sechs Doppelkabinen für insgesamt zwölf Passagiere. Ein Schiff dieser Flotte ist erhalten geblieben und liegt noch

immer fahrbereit im Hamburg Hafen an der Überseebrücke. Hier kann man das Museumsschiff besuchen und die volle Pracht vergangener Zeiten besichtigen. Der Salon, der Tagesraum, der Speisesaal und die Bar sind noch im Original erhalten. Auch kann man im Hotelbetrieb an Bord übernachten. So manche Feier wird an Bord abgehalten in maritimer Atmosphäre.

Die DEBEG-Funkstation ist auch erhalten und am Wochenende bedienen Mitglieder der MF-Runde e.V. (Marinefunker) die Station und betreuen die Besucher. Einfach mal mit

auf den Wunschzettel schreiben, wenn man nach Hamburg kommt. Mehrfach im Jahr unternimmt die Cap San Diego auch Ausfahrten auf der Elbe, nimmt am Hafengeburtstag und anderen Events aktiv teil.

Nach dem privaten Aufenthalt in Buenos Aires ging es am ersten Advent auf den Heimflug. Ein vollbesetzter Jumbo bringt uns in einem ruhigen 13 1/2 stündigen direkten Nachtflug entlang der brasilianischen Küste, dem Mittelatlantik, dem Senegal, Algerien und über die verschneiten Alpen zurück nach Frankfurt.

Ende der Reise!

Urteil mit Signalwirkung

Französin mit „WLAN-Allergie“ bekommt Recht

Ein Gericht in Toulouse hat einer 39jährigen staatliche Unterstützung zugesprochen, weil diese angeblich empfindlich auf Mobilfunk- und

Die ehemalige Radioproduzentin Marine Richard konnte das Gericht davon überzeugen, dass sie unter Elektromagnetischer Hypersensitivität (EHS) leidet und deswegen in eine ländliche Gegend umziehen musste. Menschen mit EHS führen auch an, unter Kopfschmerzen, Schlafstörungen und weiteren Symptomen zu leiden, wenn sie sich in der Nähe von elektromagnetischen Feldern aufhalten, wie sie durch Mobilfunkmasten und WLANs erzeugt werden.



WLAN-Strahlung reagiert. Ihr Anwalt feiert das Urteil als Präzedenzfall für tausende Betroffene.

Veteranen des Seefunkdienstes fachsimpeln

Peter Volk erzählt aus seinem Funkerleben – Rostock, Oktober 1998

Der defekte Sichtfunkpeiler

Vorweggenommen muß gesagt werden, dass jedes mit Telegraphie ausgerüstete Handelsschiff bereits Anfang der 60er Jahre zwecks Zielfahrt im Seenotfall und zur Standortbestimmung laut Schiffssicherheitsvertrag mit einem Mittelwellen-Peiler ausrüstungspflichtig war.

An Bord der Schiffe waren in der Regel zunächst sogenannte Drehrahmenpeiler (Kreuzrahmen wurde von Hand mechanisch gedreht) und später dann sogenannte Goniometer-Peiler (fester Kreuzrahmen mit Statorspulen im Empfangsgerät) installiert. In beiden Fällen erfolgt die Richtungsbestimmung mit einer Minimumpeilung des gepeilten Senders unter Zuschalten einer Hilfsantenne zur sogenannten Seitenbestimmung.

Beim Peilen war also u.a. ein gutes Gehör gefragt, damit man den feinen Unterschied bei der Seitenbestimmung auch heraushören konnte. Das gelang Funkoffizieren selbstverständlich besser als Nautikern, behaupteten die meisten FOs. Deshalb standen sie der Entwicklung eines Sichtfunkpeilers ziemlich skeptisch gegenüber.

Im Gegensatz zu den bereits angeführten Peilern wird beim Sichtfunkpeiler bei der Seitenbestimmung

durch Zuschalten der Hilfsantenne das Maximum der gemessenen Feldstärke genutzt. Durch Anlegen der gemessenen positiven oder negativen Gleichspannung an die beiden Plattenpaare einer Kathodenstrahlröhre wird ein Leuchtpunkt erzielt, der, moduliert mit einer 50periodischen Wechselfrequenz, zu einem Leuchtstrich verändert wird und die Peilrichtung des Senders optisch angezeigt. Dies ist doch wohl nicht das Richtige für die Seefahrt, meinten einige von der Funkerei, wie es trefend FO „W“, nach einer Erprobung auf dem Fährschiff „SASSNITZ“/DAYN Mitte der 60er Jahre schilderte: „Während man bei einem Goniometerpeiler mit geübtem Ohr ohne Schwierigkeiten aus zwei bis drei Funkfeuern unterschiedlicher Lautstärke immer noch das für das Schiff wichtige Feuer peilen kann, war dieses bei diesem Gerät nicht mehr möglich. Man hörte das betreffende Feuer zwar im Lautsprecher heraus, es gelang aber nicht, die dazugehörige Sichtanzeige eindeutig zu erkennen, da immer mehrere rhombenähnliche Figuren auf der Anzeigeröhre erschienen. Gute Peilergebnisse konnten nur bei Klarwettersendungen der Gruppensender erzielt werden.“

Weiterhin halte ich es für unmöglich, bei einem Seenotfall aus dem Funkverkehr des in Not befindlichen Schiffes mit dem Sichtfunkpeiler unter den geschilderten Verhältnissen eine schnelle und einigermaßen sichere Peilung zu erhalten.

Wenn es nicht gelingt, einen Sichtfunkpeiler zu schaffen, der in allen Punkten, d.h. Zeitaufwand und Genauigkeit der Peilung, auch bei erschwerenden Bedingungen, dem Goniometerpeiler gleicht, ist also ein Goniometerpeiler dem hier geschilderten Sichtfunkpeiler vorzuziehen“.

Soviel also zur Vorgeschichte, die m. E. zum besseren Verständnis meiner Reise auf dem Kühlschiff „FRITZ REUTER“/DCZC Anfang 1965 als FO von Rostock nach Conakry in Guinea erforderlich ist.

Bereits einige Jahre als Funkinspektor bei der DSR tätig, hatte ich mir das Recht erwirkt, zwecks Verlängerung meines auf jeweils fünf Jahre befristeten Funkpatentes, gelegentlich zum praktischen Auffrischen meiner Fertigkeiten im Funkdienst eine Reise in Funktion eines FO zu absolvieren. Da ich auf dieser Reise auch meine Frau mitnehmen wollte, hatte ich mir einen Bananendampfer mit Klimaanlage für eine Vertretungsreise auserwählt, zumal dieses Schiff auch mit einer Funkanlage von „HAGENUK“ ausgerüstet war, was auf wenig technische Probleme

schließen ließ. Schließlich wollte ich mich ja auch ein bisschen erholen und meine junge Frau nicht den ganzen Tag der Gesellschaft der hungrigen Seeleute zum Klönen anvertrauen. Ich hatte natürlich nicht einkalkuliert, daß der Bananendampfer bei der Ausreise im Ballast wie eine Nußschale schaukelt. Dadurch ging es meiner Frau in der Biscaya auch nicht besonders gut.

Das Schlimmste aber war der an Bord zusätzlich eingebaute Sichtfunkpeiler vom Funkwerk Köpenick, der für Erprobungszwecke bereits eine Reise hinter sich gebracht hatte. Kurz vor Einlaufen in Rostock war er jedoch ausgefallen und sollte eigentlich längst wieder von Bord sein, was mir jedoch wegen der Reisevorbereitungen entgangen war. Da hatten wir das Malheur! Wusste ich doch von Kapitän „P“, übrigens ein exzellenter Nautiker und Kapitän, und seiner Vorliebe für die Peilung von Flugfunkfeuern an der NW-afrikanischen Küste zur Standortbestimmung, um die vorgelagerten Inseln auf der Festlandsseite sicher passieren zu können.

Dabei hatte ihm auf der vergangenen Reise der neue Sichtfunkpeiler wertvolle Dienste geleistet. Aber der wurde ja nun defekt spazieren gefahren, zusammen mit einem technisch versierten Funkinspektor an Bord, wie er zumindest dauernd zu beto-

nen pflegte. Je weiter südlich wir Richtung Zielhafen Conakry in Guinea schipperten, umso intensiver wurden die Hänseleien und Sticheleien. Schon morgens beim Frühstück ging es damit los, so dass es sogar schon meiner Frau anging, langsam peinlich zu werden.

Eines Abends schnappte ich mir dann den Empfängereinschub und verholte mich damit in den Funkraum. Selbstverständlich hatte das Funkwerk für das Gerät keinen Schaltplan an Bord geliefert, so dass ich ziemlich skeptisch die mir doch neumodischen Innereien des volltransistorisierten Peilers gemustert habe. Zuerst kontrollierte ich dann zunächst die Sicherungen und glaubte schon siegessicher, mit dem Auswechseln einer defekten Sicherung den Fehler behoben zu haben.

Ein Trugschluß, ein Knall beim Einschalten des Gerätes riß mich aus allen Träumen. Der Fehler war immerhin eingekreist. Es konnte sich also nur um einen Masseschluss handeln. Daraufhin fing ich an, nacheinander die Bauteile auszulöten und zu messen, die verdächtig aussahen und mit einer Fahne gegen Masse lagen. Bald gab ich dies jedoch auf, da ja fast alle Bauteile einseitig an Masse lagen. Da half wohl nur noch ein brutaler Eingriff, der aber auch katastrophale Folgen hätte haben können. Die defekte Sicherung

wurde mit einem entsprechenden Stück Kupferdraht überbrückt und in sicherem Abstand vom Gerät die Spannung angelegt. Kein Knall, aber eine kleine Rauchfahne und der typische Elektrogeruch aus irgendeiner Baueinheit. Obwohl inzwischen Mitternacht vorbei, schnell noch den defekten Kondensator gewechselt und damit den Fehler behoben, oder wieder zu früh gefreut? Alles ok, zufrieden kletterte ich in die Koje und freute mich hämisch auf den kommenden Morgen.

Als ich nach dem Frühstück meinen Rundgang auf der Brücke machte, war der Master gerade mit dem Gonio-Peiler beschäftigt, um die noch ziemlich weit entfernten Flugfunkfeuer zu peilen. Nachdem ich ihm eine ganze Weile zugeschaut hatte, fragte ich ihn ganz scheinheilig, warum er denn nicht den Sichtfunkpeiler benutze, auf den er doch die ganze Zeit so geschworen hatte?

Er sagte ganz gelassen: „Ich habe es doch gewusst, dass Ihnen meine Sticheleien keine Ruhe lassen, steter Tropfen höhlt eben doch den Stein“.

Zum Dank hat er dann nachmittags, als ich Wache hatte, meine Frau zu Kaffee und Cognac eingeladen! Zu Wachschluss erhielt ich einen Anruf mit nachträglicher Einladung und aufrichtigen Worten der Anerkennung für mein „mutiges Eingreifen“ und dem rühmlichen Abschluß.

ZU GUTER LETZT



Ab jetzt in Farbe !!



Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, liebe Leser,
auch die Drucktechnik entwickelt sich weiter.

Wir sind froh eine Lösung gefunden zu haben, unsere Seefunkkameradschaft-Info jetzt in Farbe zu präsentieren. Durch eine kleine Seitenreduzierung können wir jetzt zum gleichen Preis produzieren.

Wir ersuchen Euch auch weiterhin um Eure Mitarbeit.
Schickt uns Eure Erlebnisse aus der Seefahrt – dem Küstenfunk.

**Der Vorstand, die Redaktion und die Herstellung
wünschen Euch und Euren Angehörigen
ein gesegnetes Weihnachtsfest
und ein gutes neues Jahr 2016 in bester Gesundheit.**

Bremer Überseehafen einst und jetzt !



Man erzählt sich: Bei der Jungfernfahrt eines Kombischiffes, das mit vornehmlich britischen Fahrgästen nach Ostasien fahren soll, werden die Stewardessen in aller Eile mit dem nötigen Sprach-Rüstzeug versehen, so auch mit der Information, dass die Gästetoiletten auf der Backbordseite (port side) sind. Auf die Frage einer Lady, die in Southampton ihre Freunde an Bord bringt, wo denn die „lady rooms“ zu finden sind, antwortet eine Stewardess: „port side“. „Oh, dear, I can't wait so long“, antwortet die Dame mit den guten Geografie-Kenntnissen.

Sparks-Transmitter

