

Manfred Menzel

Schwarzer Frost, glühende Hitze  
und tropische Stürme

Aus dem Tagebuch eines Kapitäns ...





Manfred Menzel

# Schwarzer Frost, glühende Hitze und tropische Stürme

Aus dem Tagebuch eines Kapitäns ...

Mit 74 Abbildungen



Edition Falkenberg

Bildnachweis:

Archiv der D.D.G. »Hansa«: 445; CC BY 2.0: 129, 215o, 255, 513; CC BY 2.5: 213; CC BY 3.0: 138u, 215u, 574; CC BY-SA 3.0/Marcus Bengtsson: 179, 180; CC BY-SA 4.0: 577; CC BY-SA 4.0 Olga Ernst/Hp. Baumler: 177; Reinhard Dieckhoff: 465, 466; gemeinfrei: 120, 123, 125, 130, 499; gemeinfrei/Lt. Carl R. Begy: 519; Hamburg Süd, Foto-Archiv: 501; Shengji Group/China: 210; Wikimedia commons: 117; Wikipedia/Nasa gemeinfrei: 133; [www.freeworldmaps.net](http://www.freeworldmaps.net): 119, 121.

Alle übrigen Abbildungen: Privataarchiv Manfred Menzel

Titelabbildung: Reinhard Dieckhoff

1. Auflage 2022

Copyright © Edition Falkenberg, Bremen

ISBN 978-3-95494-297-8

[www.edition-falkenberg.de](http://www.edition-falkenberg.de)

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (durch Fotografie, Mikrofilm oder irgendein anderes Verfahren) ohne schriftliche Erlaubnis des Verlages reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

[www.edition-falkenberg.de](http://www.edition-falkenberg.de)

# Inhalt

Vorwort .....	7
M/V MEDINA Sommer 1969 .....	9
M/V TITA .....	25
M/V MEDINA .....	49
M/S TRIAS .....	87
Zivile Versorgungsschiffahrt .....	177
S/S TAEPING .....	251
M/S CRAIGWOOD .....	301
M/V ALCAZAR .....	309
Selbstreflexion .....	411
M/V SANTA URSULA .....	413
M/S BELGRANO .....	501
Havarien .....	541
Meine mitreisenden Mädels .....	561
Glossar .....	609
Der Autor .....	620

**Meinen beiden Mädels**

## Vorwort

Warum schreibe ich dieses Buch? Warum schreibe ich überhaupt eines?

Nun, unser Haus in Worpswede verfügt, des moorigen Untergrundes wegen, über keinen Keller. Aber es hat einen Boden. Also, alles, was andere im Keller lagern, kommt bei uns seit einem halben Jahrhundert da rauf. So auch meine »Berge« von Altakten. Als unsere Tochter, einziges Kind, vor zwei, drei Jahren mal da oben war, weil sie etwas suchte (und fand), meinte sie anschließend: »Also Papa, wenn da was drin ist, wovon du glaubst, dass es deine Enkelin (ihre Tochter) und mich interessieren könnte, hole diese Akten da runter und schreib es auf ...«

Das Ergebnis lesen Sie in diesem Buch.





## M/V MEDINA Sommer 1969

Heimathafen und Flagge Malta

1. Offizier vom 29.05. bis 20.08.1969

Urlaubsvertretung während des Studentenstreiks

Während meiner Zeit als 1. Offizier (1.O.) habe ich wahrscheinlich mehr gelernt, wie man ein Schiff nicht führt, als jemals zuvor oder danach. Der Kapitän, ein Deutscher, war geschätzt um die 40 Jahre alt, von kräftiger Statur mit einem ebensolchen Standesdünkel. Ich verstehe noch heute nicht, was im Kopfe dieses Kapitäns vorging. Er zeigte sich nur in seiner nagelneuen, stets pieksauberen und gebügelten weißen Uniform (es war Sommer) mit seiner ebenso steifen wie schweren Kapitänsmütze, die er selbst auf der Brücke trug. In seiner linken Brust- und seiner rechten Gesäßtasche trug er je einen wohl 15 Zentimeter langen Kamm. Wann immer er unter Stress geriet, und das passierte häufiger, aus Anlässen, die ich nicht sah, setzte er seine Mütze ab und kämmte sich beidhändig. Dabei richtete er sich vor dem mittleren Brückenfenster kerzengerade auf, Brust raus, den Blick starr nach vorne gerichtet, seine Beine wie angenagelt auf das Deck gestemmt. Da außer dem Kapitän und mir nur Nichtdeutsche an Bord waren, war die Bord- und Geschäftssprache Englisch.

## Nebelfahrt in der Ostsee

Ich hatte die Wache 06.00 bis 12.00 Uhr und von 18.00 bis 24.00 Uhr (Zwei-Wachen-Schiff). Es herrschte dichter Nebel bei ziemlichem Verkehr in der Ostsee. Ich hatte die Fahrt reduziert, regelmäßig das Nebelhorn betätigt und fuhr nach Radar. Der Kapitän kam auf die Brücke und ohne sich zu informieren oder zu orientieren, legte er den Maschinentelegrafen wieder auf Voll Voraus. Ich wies ihn darauf hin, dass wir im Nahbereich (drei Seemeilen, knapp sechs Kilometer) einige andere Schiffe hatten, die ich beobachtete, um von ihnen klar zu fahren. Er schaute in das Radargerät hinein und schaltete es auf zwölf Seemeilen. Warum? »Es macht mich nervös, wenn die so groß und so nah erscheinen.« Himmel, Gesäß und Nähgarn: Genau dafür hatte ich das Gerät auf Nahbereich gestellt, um zu sehen, wie sie sich verhalten ...

## Manöver und Havarie in Oristano, Sardinien

Wir befanden uns in Ballast auf der Reise von La Spezia nach Oristano an der Westküste von Sardinien. Bereits beim Einlaufen in die sehr weite Bucht setzte der Kapitän seine Mütze ab und kämmte sich. Mitten in der Bucht ankerte er. Es war ein Freitagmorgen, 06.30 Uhr. Die Charterparty<sup>1</sup> besagte, dass die sogenannte Notice of Readiness (NoR)<sup>2</sup> nur werktags während der Bürostunden zwischen 09.00 und 17.00 Uhr im

---

1 Charterparty = Mietvertrag für das Schiff, ähnlich einem Leihwagenvertrag

2 NoR = Notice of Readiness = Schriftliche Ankunfts- und Ladebereitschaftserklärung

Büro des Abladers eingereicht werden könne sowie samstags zwischen 09.00 und 12.00 Uhr. Die Charterparty sagte nichts darüber, ob die NoR auch per Telegramm gegeben werden könne.

Ich empfahl dem Kapitän, es dennoch zu tun. Stattdessen kabelte er unserem Agenten mit der Bitte, dem Ablader unsere NoR im Namen des Kapitäns noch während der heutigen Bürostunden zu überbringen und sich den Erhalt durch eine Unterschrift und Rückgabe einer Kopie bestätigen zu lassen. Für diesen Routinevorgang war es nicht erforderlich, den Agenten zu bitten an Bord zu kommen. Diese Formalität allerdings war wichtig, weil die Zeit zum Laden ab dem nächsten Werktag zählte. Die NoR erst nach dem Anlegen einzureichen, würde bedeutet haben, dass die Reederei drei bis vier Tage Zeit verloren hätte, die nicht bezahlt worden wäre.

Nachdem sich unser Agent auch am Freitagmittag noch nicht gemeldet hatte, beauftragte mich der Kapitän, mit unserem Motorrettungsboot an Land zu fahren, um die NoR noch vor Büroschluss im Abladerbüro<sup>3</sup> abzuliefern. Unnötig zu erwähnen, dass ich weder die Geografie kannte noch eine Straßenkarte hatte und gar nicht wusste, wo ich hätte hinlaufen müssen.

Tolle Wurst.

Auf Schiffen unter UK-Flagge<sup>4</sup> ist die Durchführung von Boots- und anderen Sicherheitsübungen zwingend vorgeschrieben und wird/wurde von britischen Auslandsvertretungen periodisch kontrolliert. Dieses Tagebuch enthielt solche zweiwöchigen Eintragungen. Wie sich herausstellte, waren dies

---

3 Ablader = zuständig und verantwortlich für die Be- oder Entladung von Schiffen, im Auftrag Dritter

4 UK-Flagge = Flagge des Commonwealth, zu dem Malta gehört

Schutzbehauptungen des Kapitäns. Wie sonst wäre es zu erklären gewesen, dass sich das Rettungsboot nicht aussetzen ließ ... Beim bloßen Anblick war mir, gutem Seemann, das sofort klar. Es war wohl schon lange nicht mehr ausgesetzt worden.

Ich bat den Chief, einen wohl sechzigjährigen Engländer, sich darum zu kümmern. Das tat er mit seinem 2. Ing. Während seiner erfolgreichen Bemühungen bat ich ihn zudem, den Motor zu überprüfen, und schlussendlich, dass er mich auf der Fahrt an Land begleitete. Dies nur für den Fall, dass der Motor unterwegs verreckte.

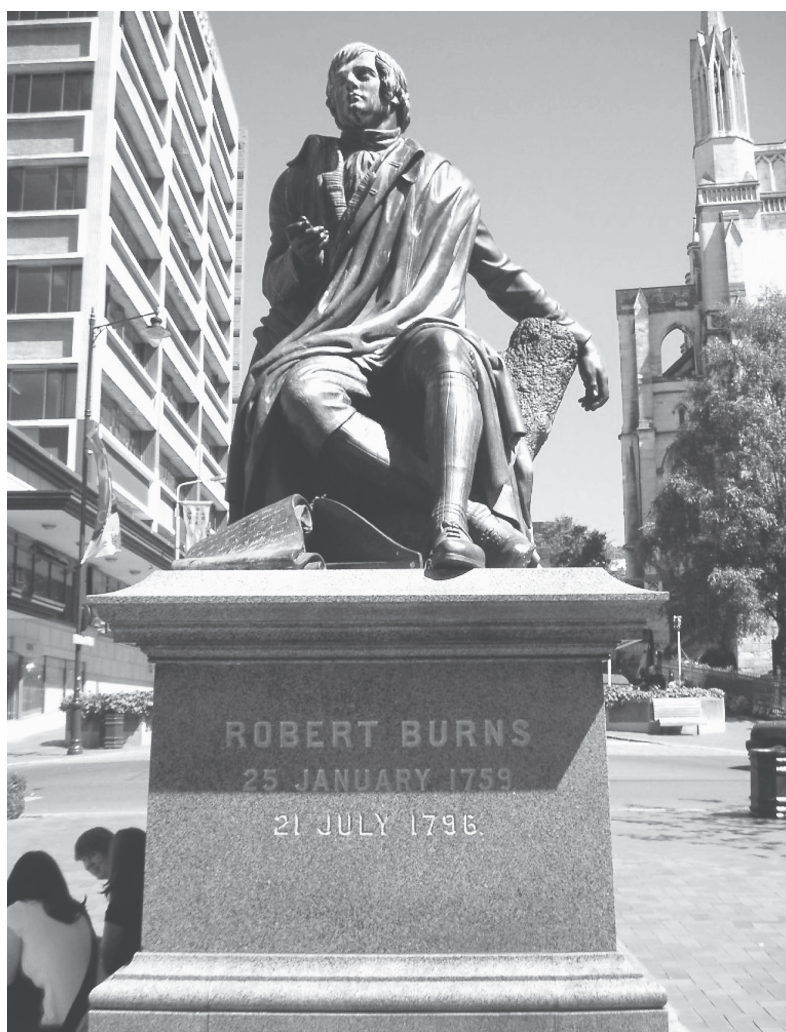
Zuvor hatte ich den Kapitän vergeblich ersucht, weiter an die Küste ranzufahren. Nicht ausschließend, dass der Motor unterwegs ausfallen könnte, nahm ich noch drei Matrosen mit. Und so geschah es denn auch: Kaum vom Schiff gelöst, fiel der Motor aus und ließ sich nicht wieder starten. Das schwere Boot mit nur vier ungeübten Leuten fünf Kilometer zur Pier zu rudern, war ein sinnloses Unterfangen. Wir kamen nicht einmal gegen die Strömung an.

Der Chief stellte seine Bemühungen ein und ich das Rudern. Er hatte eine sehr schöne, sonore Stimme und sang Lieder – u.a. den Schlager von Tom Jones: Green Green Grass of Home – mehrere Male und andere. Zwischendurch erzählte er von seiner verstorbenen Frau und ließ erkennen, dass er sich zu ihren Lebzeiten wohl nicht genug um sie gekümmert hatte. Dazu zitierte er einen Spruch von Robby (Robert) Burns, einem schottischen Dichter und Schriftsteller (1759–1796):

**»You never miss the water until the well runs dry.«<sup>5</sup>**

---

5      »Du wirst das Wasser nicht missen, bis der Brunnen trockenfällt.«



Aufgenommen während meiner Radtour  
am 21. Januar 2008 in Dunedin/Neuseeland

Diese Weisheit begleitet mich seit nunmehr einem halben Jahrhundert. Während wir durch die Bucht drifteten, kamen wir dem Ufer nie nahe genug, um einen erneuten Versuch zu starten, es durch Rudern zu erreichen. Andererseits wurde es immer aussichtsloser zu versuchen, zurück zum Schiff zu kommen.

Die Stunden vergingen, die Stimme des Chiefs verstummte. Die Leute waren durstig und hungrig. Mein Versäumnis: Ich hatte kein frisches Wasser mitgenommen und das aus den Notkanistern »empfahl« ich nicht zu trinken. Einer versuchte es trotzdem und spuckte es zu meiner Erleichterung gleich wieder aus. Nachdem wir der Sonne bereits mehr als sechs Stunden schutzlos ausgeliefert waren, gab ich das Wasser zur äußeren Erfrischung der Leute frei. Natürlich hatten wir mehr als genug und kühleres Wasser um uns herum. Und das hätten meine Leute zur Erfrischung auch bevorzugt. Jedoch: Das war Salzwasser, das dem Körper beim Trocknen in der brennenden Sonne Wasser und Nährstoffe entzieht. Meine vier Hansels waren zum Glück einsichtig und nutzten das alte, abgestandene Kanister-Wasser zum Abkühlen aber nicht zum Trinken.

Ich hatte den ganzen Nachmittag unser Schiff beobachtet und darauf gewartet, dass der Kapitän die Notwendigkeit erkannte, den Anker aufzuholen und uns »einzufangen«. Es wurde Abend, bevor er das tatsächlich tat. Da er einfach nicht nah genug herankam, machte ich ihm irgendwie verständlich, in Lee (Wind abgewandte Seite) von uns erneut zu Anker zu gehen, so dass wir uns auf das Schiff zutreiben lassen konnten. Blöderweise war das seine Backbordseite, so dass der Kapitän mir doch allen Ernstes durch Handzeichen zu verstehen gab, um das Heck herum nach steuerbord unter die Aufholvorrichtung des Bootes zu kommen.

So ein Hirni! Wenn überhaupt, würde ich versucht haben, vorne herumzukommen, um an der Steuerbordseite mit dem Strom unter die Bootsdavits zu kommen. Aus beidem wurde aber nichts, so dass wir uns vom frischer gewordenen Wind an seine Backbordseite treiben ließen. Das Boot wurde schließlich sicher vertäut und wir krabbelten oder quälten uns die Lotsenleiter hoch zurück an Bord.

Zu allem Überflus äußerte der Kapitän dann auch noch sein Missfallen über meinen fehlgeschlagenen Versuch, die NoR an Land zu bringen. Und hören wollte er auch gar nichts davon, dass er doch telegrafisch einfach den Agenten hätte bitten können oder drängen müssen, diese vermaledeite NoR abzuholen oder wenigstens ein Boot mit funktionierendem Motor zu schicken, das mich hätte abholen und zurückbringen können nach Abgabe dieser blöden NoR.

Da unser Rettungsboot noch längsseits lag, wollte er am nächsten Morgen doch allen Ernstes, dass ich einen weiteren Versuch unternahm. Es war ja nun Samstagmorgen und bis Mittag hätte man die NoR noch abgeben können. Der Chief winkte nur ab: Der Bootsmotor sei hinüber und bordseitig nicht zu reparieren. Und nein, im Gegenzug lehnte ich es schlichtweg ab, einen weiteren Versuch ohne funktionierenden Motor zu unternehmen, es sei denn, er fuhr das Schiff bis auf 200 Meter an die Pier heran. Das wiederum lehnte er ab.

An diesem Tag ließ ich zunächst einmal die Rettungsbootsdavits gangbar machen. Die Schienen wurden von zu Teer gewordenem Fett befreit, alle beweglichen Teile ausgebaut und die Drähte gefettet. So wie die aussahen, hätten sie ausgetauscht gehört. Aber wir hatten keine passenden Reserverdrähte an Bord. Erst als die Bootsdavits halbwegs in Ordnung gebracht waren, wurde das Rettungsboot mittels langer

Leinen um das Heck herum und wieder aufgeholt. Der ganze Tag ist dabei draufgegangen. Tags darauf, also am Sonntag, entschloss sich der Kapitän anzulegen, um gleich am Montagmorgen ladebereit zu sein. Wieso er den Versuch nicht bereits gestern unternommen hatte, blieb sein Geheimnis.

Ich vermutete, dass das Schiff gar nicht direkt an der Pier festmachen sollte, sondern an starken Festmachertonnen, die vielleicht 50 oder 100 Meter von der Pier entfernt lagen. Sinn und Zweck dieses Arrangements erschlossen sich mir schnell: Das zu ladende Schüttgut wurde über einen conveyor belt<sup>6</sup> über eine rechtwinklig fixierte Rutsche, auch Schute genannt, in die Schiffe befördert. Da die Pier zu kurz war, um das Schiff von einer zur nächsten Luke zu verhohlen, wurde das mittels der Festmacherleinen an den Bojen erledigt. Die Frage war nur: Wie kriegten wir die Leinen da rüber?

Antwort des Kapitäns: »Mit dem Motorrettungsboot.«

Rad ab?

Der Motor funktionierte nicht und in der Mannschaft gab es keine geübten Ruderer. Mit diesen Leuten kriegte ich kaum das andere Rettungsboot, ebenfalls ohne Motor, an die Tonnen – geschweige denn, wenn wir auch noch die schweren Festmacherleinen des Schiffes mitziehen sollten ...

Mein Gegenvorschlag: »Legen Sie doch erst einmal an und wir beginnen morgen (Montag) mit der Beladung. Bevor unsere Mittelluke voll wäre, könnten die Mooringleute<sup>7</sup> unsere Leinen mit ihren dafür eingerichteten und ausgerüsteten Motorbooten auf die Tonnen bringen.«

---

6 conveyor belt = Fließband

7 Mooringleute = Festmacher von Land



Ende vom Lied? Anweisung des Kapitäns: »Fahren Sie mit dem Ruderboot an Land und machen Sie dort unsere Leinen fest.«

»Aha, also bringen Sie mich zunächst einmal auf 100 Meter an die Pier heran. Dann wieder das Backbordboot zu Wasser lassen und sobald wir auf der Pier sind, legen Sie das Schiff an.«

»Einverstanden.«

Zwar fuhr er nicht bis auf 100 Meter heran, aber immerhin weit genug, dass wir es mit vier anderen »Ruderern« tatsächlich schafften an Land zu gelangen. Puh, wat 'ne Nummer ...

Inzwischen hatte der Kapitän einen Vollkreis gedreht, um einen günstigen Anlaufwinkel für sein Anlegemanöver zu wählen. Und dann kam er, mein Kapitän, in voller Montur, wie wild mit beiden Kämmen seine Haare malträtiertend, vierkant auf die Pier zu. Ich winkte und schrie, er solle Voll Zurück geben und beide Anker fallen lassen! Mir war klar, er würde gleich in die Pier reinrauschen. Es war Sonntag und auf der Pier befanden sich Besucher. Denen rief ich zu, dass sie sich schnellstens in Sicherheit bringen sollten. Und dann fiel der Backbordanker – auf die Pier.

Der Kapitän stand wie paralysiert im mittleren Brückenfenster und wurde erst wieder wach, als der Bug des Schiffes in die Laderampe krachte. Erst dann gab er Voll Zurück. Zum Glück hatte der Mann auf der Back<sup>8</sup>, der den Anker auf Geheiß hatte fallen lassen, keine Zeit mehr gehabt, die Ankerbremse anzuziehen, bevor er aus Angst vor der Kollision fluchtartig die Back verließ.

Das war Glück im Unglück: Hätte er die Ankerbremse angezogen, hätte der Anker durch das Rückwärtsmanöver auch noch die Leitplanken vom Pierkopf gerissen.

---

8      Back = oberstes Deck am Vorschiff

Oh Gott, oh Gott, oh Gott, wat für 'n Schlamassel. Wenigstens hatte der 2.O., der neben dem Kapitän auf der Brücke war, diese Gefahr erkannt und sofort die Maschine gestoppt und mit Ganz Langsam Voraus die einsetzende Rückwärtsfahrt des Schiffes gebremst.

Wir, die das ganze Malheur von der Pier aus beobachtet hatten, haben dann die von Bord per Wurfleinen herübergegebenen Festmacherleinen aufgefangen, die Leinen an Land geholt und festgemacht. Ohne weitere Befehle des sich noch immer kämmenden Kapitäns hievten sie das Schiff längsseits. Im Schiffstagebuch hieß es dazu lediglich, frei übersetzt:

»Mit Ganz Langsam Voraus an die Pier, 30 Fuß Abstand (neun Meter) vor der Pier drückt ein plötzlicher Windstoß das Schiff gegen die Ladeschute und berührt sie leicht; kein Schaden am Schiff.«

Letzteres stimmte, kein Schaden am Schiff, aber schwere Schäden an der Ladeanlage. Während der nächsten Tage war auch ich damit beschäftigt, die angereisten Versicherer (Kasko und Haftpflicht) zu informieren. Kuriosität am Rande? Der Kapitän hatte das Schiff für Montagmorgen ladeklar gemeldet und bestand darauf, dass die zu bezahlende Zeit ab da zählte. Es interessierte ihn überhaupt nicht, dass die Ladeanlage nicht betriebsbereit war, weil er sie kaputtgefahren hatte. Er verwies auf die Charterparty, die besagte, sollte das Schiff nicht beladen werden können, weil die Ladeanlage nicht verfügbar war, dann zählte die Zeit ab dem nächsten Werktag morgens. Und darauf wollte er den Ablader festnageln. Dass die Anlage durch sein Verschulden nicht betriebsbereit war, änderte an seiner Forderung nichts, weil die Charterparty banal vorgab, dass Wartezeiten als Ladezeiten zählten.

Wie dieser Disput schließlich ausgegangen ist, entzieht sich meiner Kenntnis. Ich war ja nur knapp drei Monate während

des Studentenstreiks an Bord. Daher weiß ich nicht, wie lange es gedauert hat, bis sich die Parteien geeinigt haben. Provisorisch wurde die Anlage binnen weniger Tage instandgesetzt, sodass wir unsere Ladung nehmen konnten.

## **Zweifache Havarie in Leningrad (Sankt Petersburg)**

Beim Einlaufen nach Leningrad gab es eine Havarie mit einem assistierenden Schlepper, der durch eigenes Verschulden kenterte und unterging. Zum Glück ohne Personenschaden. Nachdem wir sicher an der Pier lagen, kam eine russische Delegation an Bord, um die Unfallursache zu ermitteln. Ich konnte dazu keine Aussage machen, weil ich den Schadenshergang nicht gesehen hatte. Trotzdem sollte ich als 1.O. natürlich aussagen. Zur Diskussion des Ereignisses saßen wir in der Offiziersmesse, als plötzlich unser Koch in der Tür stand und vergeblich versuchte, uns zu warnen. Er hatte einen Sprachfehler und stotterte, wenn er aufgeregt war.

Den Anlass seiner Aufgeregtheit erkannten wir sofort, weil es plötzlich dunkler wurde im Salon. Der Vorsteven eines russischen Schiffes erklomm unser Heck über unseren Achtersteven und stieg noch ein Deck höher, bevor er zum Stillstand kam und langsam wieder zurückrutschte. Ich bin sofort hinausgerannt und habe zunächst einmal unsere Festmacherleinen kontrolliert. Es war ja nicht auszuschließen, dass der Besuch dieses Russen unsere Leinen gebrochen hatte und wir damit selbst gegen das vor uns liegende Schiff gedrückt worden waren und dort Schaden angerichtet hatten. Das war zum Glück nicht der Fall. Als ich in den Salon zurückkam, war unsere »Vernehmung« zur Schlepperhavarie beendet, once

and for all (einmal und für immer), zumindest ich hörte nie wieder etwas davon.

Was aber dann geschah, war schier unglaublich: Unser Kapitän lud seinen Kollegen des Schiffes ein, das uns »hinten rauf« gefahren war. Ein russischer Frachter mit der höchsten Eisklasse. Damals noch schnittig gebaut zum »Zerschneiden« von See- und Flusseis. Heute haben diese Schiffe vorne eher einen flachen Steven, mit dem sie auf das Eis fahren und es Kraft ihres Gewichtes brechen. Damals war es in russischen Häfen noch so, dass selbst solche normalen Dinge, wie Schiffstiefgänge durch Schiffsoffiziere ablesen zu lassen, problematisch waren. An den Gangways standen bewaffnete Posten, die jeden Landgang kontrollierten und meistens, wenn nicht ver- so doch behinderten. Dass dies auch für russische Schiffe galt, hatte uns überrascht.

Jedenfalls erhielt der russische Kapitän keine Genehmigung, zur gemeinsamen Schadensbesichtigung auf unser Schiff zu kommen. Dabei wäre das ein stinknormaler Vorgang gewesen. Stattdessen wurde unser Kapitän auf das russische Schiff eingeladen und dort großzügig bewirtet. Der Wodka floss in Strömen. Ich verblieb auf unserem Schiff, um die Ladungsarbeiten zu beaufsichtigen. Als das Ladeende näherkam, erhielt ich die Genehmigung, unseren Kapitän auf dem Kollisionsverursacher zu besuchen. Nein, ich wollte keinen Wodka und auch sonst nichts.

Man wollte nicht, dass ich an dem Gespräch der beiden Kapitäne teilnahm und führte mich in einen anderen Raum. Der russische Kapitän ließ mir eine Münzsammlung goldener Rubel schenken – einer Sonderprägung aus Anlass des sowjetischen Jahrestages der Oktoberrevolution. Nach einer Weile ging ich zurück in den Kapitänssalon und sah gerade noch, wie der russische Kapitän einige Seiten Papier in der

Mittelschublade seines Schreibtisches verschwinden ließ, die ich in einem unbeobachteten Moment herausholte und einsteckte, nachdem ich die Überschrift gelesen hatte: Statement of Facts<sup>9</sup>. Dann schlich ich mich (ohne die goldenen Rubel) von dannen. Zur Abendbrotzeit schickte ich den 2.O. auf das russische Schiff, unseren Kapitän zu holen. Wir waren beladen und seeklar. Der Lotse war an Bord und die Schlepper längsseits. Statt des Kapitäns ging ich auf die Brücke. Damit war der Lotse aber nicht einverstanden. Angeblich durfte er nur losfahren mit dem Kapitän auf der Brücke, also rief ich ihn an. Seine Frau, die während dieser Reise an Bord war, brachte seine Khakijacke, die auch die goldenen vier Ärmelstreifen und Achselklappen hatte, auf die Brücke und zog sie mir über. Sie war reichlich groß für mich.

Der Lotse guckte zwar skeptisch, stellte aber keine Fragen, sprach mich dann auch mit Captain an. Damit legten wir ab. Die Revierfahrt mit Lotsen dauerte einige Stunden und ich war froh, als meine anschließende Wache um Mitternacht zu Ende ging und der 2.O. mich ablöste, bevor meine nächste Wache um 06.00 Uhr begann. Das waren 24 sehr anstrengende Stunden, die nachwirkten.

Unsere Kollisionsschäden waren beträchtlich, aber längst nicht so schlimm wie befürchtet. Unser Heck war aufgerissen (die Sonne schien hinein), das Schanzkleid (stählerne Reling) war platt, die Treppen zum Achterdeck perdu. Schrammen und Kerben gingen bis über die Fenster des Offizierssalons hinauf, aber zum Glück war die unter Deck befindliche Rudermaschine nicht beschädigt worden und vor allem: Unsere Festmacherleinen hatten der Auffahrt des Russen standgehalten – wohl, weil sie einige lose gehabt oder

---

9 Statement of Facts = Protokoll

nachgegeben haben. Unsere Gangway war abgerissen und an Land gefallen. Bevor ich am späteren Nachmittag auf das russische Schiff gegangen war, hatte ich bereits einen Schadensbericht geschrieben und unserem Kapitän mit der Bitte gegeben, ihn von dem Kapitän des Kollisionsverursachers gegenzeichnen zu lassen. Neben der Schadensaufauflistung hatte ich (frisches Studienwissen) den üblichen Revers<sup>10</sup> hinzugefügt, dass die Feststellung unserer tatsächlichen Schäden einer späteren Besichtigung durch Versicherungsexperten vorbehalten bleibe. Dieses Papier ist leider nie wieder aufgetaucht, so dass meine Kopie zur späteren Schadensregulierung herangezogen werden musste. Als Zeugen des Sachverhaltes und der von mir reklamierten Schäden unterschrieben auch der Chief, der 2.O. und der Koch den Schadensbericht.

Unser nächster Bestimmungshafen war Rostock in der damaligen DDR. Vorsichtshalber hatte der Kapitän westdeutsche Schadensbesichtiger bestellt. Von unserem Kaskovertreter reiste ein Fachmann aus London an. Die Reederei des Schadenverursachers war durch drei DDR-Repräsentanten vertreten. Provisorische Reparaturen, vor allem die Schließung/Verschweißung des sensiblen Rudermaschinenraumes wurde von einem Reparaturtrupp der Stralsunder Werft durchgeführt.

Ein Jahr später, ich war inzwischen Kapitän des M/S Tita derselben Reederei, ergab es sich oder wurde reedereiseitig so eingerichtet, dass sich die beiden Schiffe in der Kieler Bucht trafen. Die Medina hatte einige dringend benötigte Reserveteile für mein Schiff an Bord. Ich lag bereits vor Anker, als die Medina eintrudelte und wie in Oristano viel zu weit entfernt ankerte. Zwar war deren Rettungsbootmotor inzwischen

---

10 Revers = Vorbehalt

durch einen gebrauchten anderen ersetzt worden, gleichwohl erschien mir der Abstand unnötig groß. Wissend, dass der Kapitän der Medina sich nicht traute, näher heranzukommen, ging ich Anker auf und legte mich in noch immer sicherem Abstand neben ihn.

Das ist eigentlich nicht erwähnenswert. Ich tue es hier aber trotzdem: Es war abends und bereits dunkel. Es bestand überhaupt keine Veranlassung, dass der Kapitän der Medina die Reserveteile persönlich mit seinem Rettungsboot zu uns herüberbrachte. Er tat es trotzdem – in voller Montur, d.h. weiße Uniform mit seinen vier goldenen Tressen, Schulterklappen mit Tressen und seiner schicken Uniformmütze. Längsseits kommend sah das recht albern, um nicht zu sagen »affig« aus, wie er dort unten auf seiner Ducht<sup>11</sup> des Rettungsbootes saß. Irgendwie kümmerlich.

Auf diese blödsinnige Art und Weise haben beide Schiffe bestimmt zwei Stunden Zeit verloren. Wenige Wochen nach diesem, meinem letzten persönlichen Treffen mit diesem außergewöhnlichen Kapitän erfuhr ich von unserer gemeinsamen Reederei, dass die Medina eine Kollision mit einem anderen Schiff gehabt hatte, unser Kapitän daran aber schuldlos gewesen sei ...

Soweit mein Bericht über meine Urlaubsvertretung als 1.O. während des Studentenstreiks.

---

11 Ducht = Holzbohle, quer im Rettungsboot = Sitzplatz für Ruderer





## M/V<sup>12</sup> TITA

Heimathafen und Flagge Malta

15.12.1969 – 12.10.1970 (10 Monate)

Länge 67,3 Meter, Breite 10,6 Meter, Tiefgang 4,75 Meter

Ladefähigkeit 1.424 Tonnen, Hauptmaschine 1.150 PS

Mein erstes Schiff als Kapitän

## Vorgeschichte

1965 hatte ich an der Seefahrtsschule zu Bremen mein A5<sup>13</sup> gemacht. Zwei Jahre lang war ich danach erst als 3., dann als 2. nautischer Offizier bei der Hamburger Reederei Detjen in der Großen Fahrt (Westafrika und Große Seen/Kanada) gefahren. Das hatten die deutschen Reeder (politisch) geschickt eingefädelt. Im rasanten Wiederaufbau der deutschen Seeschifffahrt nach dem Zweiten Weltkrieg fehlte es an nautischen Offizieren, so dass eine Voraussetzung zur Zulassung zum Kapitänsstudium darin bestand, dass A5er zwei Jahre auf einem deutschen Schiff unter deutscher Flagge mit einem deutschen Kapitän ihren Dienst tun mussten, zu einer Heuer, die deutlich geringer war als die ausländischer Reedereien. Bedingt durch die Knappheit an nautischen Offizieren war es üblich, dass A6<sup>14</sup>-Studenten

---

12 M/V = motor vessel = M/S = Motorschiff

13 A5 = Befähigungszeugnis = Patent, nautischer Offizier für Große Fahrt

14 A6 = Befähigungszeugnis = Patent Kapitän auf Großer Fahrt

während der Semesterferien die Urlaubsvertretung für ihre Kollegen an Bord machten. Dann kam das Jahr 1969. Die Unis, die Hochschulen und auch die Seefahrtsschulen wurden bestreikt. Ich hatte vergeblich versucht, das zumindest an den Seefahrtsschulen zu verhindern. Dafür hatte ich im Wesentlichen zwei Gründe: Erstens war ich bereits verheiratet, wir hatten eine dreijährige Tochter; ich musste Geld verdienen zum Lebensunterhalt meiner kleinen, jungen Familie und zweitens sah ich keine Veranlassung, sondern hielt es für einen sehr schlechten Stil (indirekt) die Reedereien zu bestreiken, ohne ihnen zunächst einmal die Forderungen der Seefahrtstudenten vorgetragen zu haben.

Ein Streikbrecher wollte ich trotzdem nicht sein oder werden und verdingte mich deshalb vom 29.05.1969 bis zum 20.08.1969 als 2.O. unter guten Konditionen auf einem Schiff unter Malta-Flagge. Bereits einen Monat später wurde ich zum 1.O. befördert.

Anfang September 1969 war der Streik ohne jedwede Verbesserung der Anstellungsbedingungen unter deutscher Flagge beendet. Die Seefahrtsschulen wurden wieder geöffnet und auch ich setzte mein Studium fort. Mitte September erhielt ich von dem maltesischen Reeder das Angebot, das kleinere seiner beiden Schiffe als Kapitän zu übernehmen. Ja, ja und noch mal ja, das wollte ich unbedingt. Voraussetzung war, dass ich das Kapitänspatent hatte. Wat nu?

Ich trug dem Leiter meiner Seefahrtsschule das Angebot vor und bat, meine A6-Prüfung ausnahmsweise um nämliche dreieinhalb Monate, die der Streik gedauert hatte, vorzuverlegen. Meinem Antrag wurde stattgegeben. Es standen noch zwei bis drei schriftliche Arbeiten aus, die ich binnen kürzester Zeit erfolgreich absolvierte. Dann folgte die mündliche Prüfung, die überhaupt kein Problem war, bis auf die

bei meinem speziellen Dozenten. Er war ein saumäßig Vortragender, bei dem fast jedes dritte Wort aus einem »Äh« bestand. Das ging mir derart auf den Keks, dass ich sie einmal per Strichliste, vier senkrecht, einen quer, mitgezählt und alle zehn »ausgesungen« habe, wie das in alter Segelschiffszeit hieß, wenn jemand eine Ansage machte. Irgendwann fiel das auch dem Dozenten auf, der mich fragte, was ich denn immer dazwischenzuquatschen hätte. Ich bat um eine Sekunde Geduld, zählte die Fünferpäckchen und nannte ihm die Zahl seiner »Ähs« seit Beginn seiner heutigen Vorlesung.

Er war auch zuständig für Kunst. Warum, und warum überhaupt, hat sich mir nicht erschlossen. Wahrscheinlich wollte die Dozentenschaft erreichen, dass angehende Kapitäne nicht als Banausen auf die Seefahrt losgelassen wurden. Jedenfalls gab es in der Bremer Kunsthalle gerade eine Ausstellung mit Werken von, wenn ich mich richtig erinnere, Pablo Picasso. Ein Bild war darunter, das sah für mich aus wie ein bunt bemaltes Ei. Ich erinnere das nur, weil der Dozent mich, ausgerechnet mich, explizit danach fragte und wissen wollte, was ich denn davon hielt. Nun, ich hielt gar nichts davon und meinte, dass Kleinkinder Eier schöner bemalen würden. Halt ein Ei mit durcheinander gelaufener Tusche. Es ergab sich dann doch noch ein kurzer sachlicher (?) Dialog, der damit endete, dass ich das »Werk« als hübsch bezeichnete, es mir aber absolut nichts sagte ... Und wenn ein Künstler mir mit seinen Werken etwas sagen möchte, müsste er das in einer Sprache tun, die ich verstehe ...

Das war's. Wenn überhaupt, habe ich mich für die mündliche Prüfung auf seinen Bereich besonders gründlich vorbereitet. Trotzdem hat er mich nur mit »4« bewertet. Nach bestandener Prüfung haben mir alle Dozenten in Reih' und Glied gratuliert. Auch er, reichlich säuerlich. Als er mir die

Hand gab und mir gratulierte, sagte ich ihm nur: »Sie werden meiner Zukunft nicht im Wege sein.«

Ach Gott, was war das für eine aufregende Geschichte. Für die vorzeitige Patentaushändigung bedurfte es einer Sondergenehmigung des Senators für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, die erteilt wurde. Das Patent wurde mir in einer kleinen, sehr persönlichen Zeremonie am 12.12.1969 im Bremer Rathaus ausgehändigt. Drei Tage später übernahm ich das M/V Tita in Bayonne/Frankreich, in der südöstlichen Ecke der Biskaya.

Ergänzend hinzufügen möchte ich, dass ich als deutscher Kapitän dafür eine Ausnahmegenehmigung von dem British High Commissioner aus London benötigte. Grund: Malta gehört zum British Commonwealth, daher durften alle Schiffe nur von britischen Kapitänen geführt werden. Meine Ausnahmegenehmigung wurde erteilt, nachdem ich bereits längst mit dem Schiff unterwegs war! Das offizielle Ende meines A6-Lehrgangs war rund dreieinhalb Monate später. Stellvertretend für mich nahm meine Frau an dem abschließenden Kapitänsball teil. Nach ihrer Aussage war das eine sehr lustige Veranstaltung, die auch mir mit Sicherheit Spaß gemacht hätte.

**Und nun ging's los mit meinem ersten, jungfräulichen Kommando.**

Ich selbst stellte schon sehr bald fest, dass ich vielleicht ein guter Seemann war, aber von Schiffsführung noch nicht viel, um nicht zu sagen, noch gar nichts verstand. Die Kommunikation mit dem Reeder und Dritten wurde auf Englisch geführt. Ich hatte gedacht, dass meine Sprachkenntnisse ausreichend gut waren. Der Reeder dachte das (wohl) nicht. Sämtliche Briefe, die ich ihm schickte, z.T. in (rüder)

Matrosensprache, schickte er mir korrigiert und zum großen Teil umformuliert mit dem Hinweis zurück, das Original unterschrieben an ihn zu retournieren. Zusätzlich, und das war grausam, schickte er mir einen älteren Herrn aus Stratford-upon-Avon, dem Geburtsort von William Shakespeare, an Bord. Er war ein alter Freund des Reeders.

Das mag zur Verbesserung meiner Englischkenntnisse hilfreich gewesen sein. Vor allem aber war es nervig. Er verfolgte mich auf Schritt und Tritt und erzählte vor allem von so vielen Kriegen, dass ich ihn immer wieder fragen musste, wann und wo er sich in seinem Bericht gerade befand. Dem Mann gefiel es wohl so gut an Bord, dass er so lange blieb, bis ich ihn betont höflich von Bord komplementierte. Das war die eine Seite der Medaille. Die andere war die tatsächliche und praktische Kapitänsarbeit, die ich ja zunächst einmal lernen und erfahren musste.

Ein Beispiel: Ein Schiff ohne Schlepper und Lotsen an- und abzulegen hatte ich während meiner Zeit vor dem Mast und auch als junger Schiffsoffizier zwar schon häufiger gesehen, wie es gemacht wurde (und wie nicht). Aber es jetzt in diesen kleinen Häfen selbst zu tun, war schon 'ne ganz andere Nummer. Meine einzige diesbezügliche Erfahrung war, Kanus und Paddelboote zu manövrieren, und selbst da hatte es hin und wieder gebumst.

Vom Studium für mein ganzes Leben in Erinnerung geblieben aber ist die Formel  $M1/2V^2$  soll heißen: Die halbe Masse wird mit der Geschwindigkeit zum Quadrat multipliziert. Das bedeutet: Je geringer die Fahrt beim Anlegen oder die Berührungsgeschwindigkeit mit anderen Schiffen oder Piers ist, desto geringer ist die Wucht, mit der man dagegen kommt. Und auch in der sogenannten Kleinen Fahrt war ich bisher nicht zuhause. Die Seereisen jetzt in der Kleinen Fahrt

waren meist kurz und die Häfen, die ich anzulaufen hatte, kannte ich anfangs noch nicht einmal beim Namen. Das blieb natürlich auch dem Reeder bzw. dem managing owner<sup>15</sup>, das ist eine Firma, die für den Reeder agiert, nicht verborgen, weil ich jedes Mal fragte, wo sich der Hafen befand, den ich als nächstes anlaufen sollte. Eines Tages erhielt ich die Order Dünkirchen anzulaufen, mit dem Zusatz: »Sie wissen doch, wo der ist?«

Ja, das wusste ich natürlich. Was ich bis dato nicht gewusst hatte, war, dass dort auch Kümos, also Küstenmotorschiffe, abgefertigt wurden.

Dieses Schiff war eine echte Herausforderung und dies gleich in mehrfacher Hinsicht: Alle naselang fielen die Hauptmaschine und/oder Hilfsdiesel aus sowie der Kreiselkompass, das Radargerät, die Funkanlage und weitere technische Einrichtungen. Zusätzlich waren Regressansprüche gegen das Schiff abzuwehren für Schäden an der Ladung, die das Schiff nicht zu vertreten hatte, aber stets einen Haufen Schreibung bedeuteten und die Einschaltung externer Gutachter notwendig machten. Hier nur ein Beispiel: In Zypern hatten wir eine ganze Schiffsladung Frühkartoffeln geladen für Häfen am Nordkontinent. Die Kartoffeln fingen unterwegs an zu keimen ... Und das, obwohl ich die Luken bestmöglich und wetterabhängig lüften ließ ...

Und dann erst die Mannschaften: Meine Güte, wo hatten der Reeder oder seine Bremer Managementfirma die bloß aufgelesen?

---

15    managing owner (MO) = Geschäftsführender Vertreter des Reeders

## Schlechtwetter

Anfang Februar, ich war also grade mal zwei Monate an Bord, hatten wir in Aviles an der Nordküste Spaniens eine volle Ladung Schüttgut genommen. Draußen briste es wie Hund. An dieser Küste, dem Süden der wegen seiner Stürme gefürchteten Biskaya, hatte sich eine hohe Brandung aufgebaut. Um 16.30 Uhr kam der Lotse an Bord. Wegen der hohen Dünung<sup>16</sup> in der Einfahrt setzte ich ihn gegen 17.00 Uhr bereits innerhalb der Gefahrenzone am Lotsenhaus ab und stellte die Maschine sofort auf Voll Voraus. Sobald sie auf Touren kam, hörten wir bumsende Geräusche aus dem Maschinenraum. Der Chief<sup>17</sup> reduzierte die Umdrehungen auf 195 pro Minute. Das entsprach etwa Halber Fahrt Voraus. Des Wetters wegen traute ich mich nicht umzudrehen. Den Chief fragte ich per Telefon von der Brücke in den Maschinenraum, ob er wenigstens diese Umdrehungen halten könnte, was von ihm bejaht wurde. Das Schiff kam nur langsam aus der Dünung heraus und von der Brandung frei. Zehn Minuten später, Alarm und Anruf vom Chief: Die Kühlwasserpumpe für die Hauptmaschine war ausgefallen. Mit Halbe Voraus konnte das Schiff nicht gehalten werden und trieb zurück in die Brandungszone, die ich kurz zuvor erleichtert hinter mir gelassen hatte.

Inzwischen war es dunkel geworden und die Küste und Klippen waren nur noch am weißen Brandungsschaum zu erkennen. Als wir nur noch eine Seemeile von gefährlichen Klippen entfernt waren, setzte ich um 17.50 Uhr über die

---

16 Dünung = natürliches Atmen der Meere = Wellenbewegung ohne Sturm und Wind

17 Chief = Leitender Ingenieur, verantwortlich für alle technischen Schiffsanlagen und -einrichtungen (im Maschinenraum)

Seenotfrequenz 2182 Kiloherz eine Pan-Pan-Meldung<sup>18</sup> ab und forderte einen (Bergungs-)Schlepper an. Trotz meiner Besorgnis wegen hoher Wellen und der engen, kniffligen Einfahrt drehte ich nun doch um und steuerte zurück in die Mündung. Die Besatzung hatte Schwimmwesten angelegt und war bereit, auf mein Kommando hin das Schiff zu verlassen.

Die Rückfahrt in den Hafen gelang ohne Schlepper und ohne Lotsen. Wir hatten Glück im Unglück: Der stürmische Nordwest trieb uns quasi hinein, sodass ich die Maschine nur zum Steuern brauchte. Zwei Stunden nach dem Ablegen vom Ladepier lag ich dort wieder sicher vertäut und widerrief meine Pan-Meldung über Gijón Radio.

Draußen hatte das Schiff schwer gearbeitet. Es rollte rund 30 Grad hin und her und schaufelte mächtig Wasser mit seiner Backbordseite. An der Pier liegend hatte es nach Rückkehr 7,5 Grad Schlagseite nach Backbord. Ich ließ die Luken öffnen und erschrak: Unsere Schüttgutladung war von Steuerbord quasi bergan nach Mittschiffs verrutscht. Donnerwetter: Das hätte nicht passieren dürfen!

Ich schickte meine Mannschaft in die Luken und ließ die Ladung zurücktrimmen. Eine echte Kärnerarbeit. Für den nächsten Morgen bestellte ich einen Ladungsbesichtiger, der nicht nur das Verrutschen bestätigte, sondern durch Messung auch feststellte, dass der Feuchtigkeitsgehalt des Schüttguts neun Prozent betrug und daher ohne weitere Vorkehrungen/Sicherungsmaßnahmen zum Seetransport nicht geeignet war.

---

18 Pan-Pan-Meldung = Vorstufe zum SOS = Dringlichkeitsmeldung im Sprechfunkverkehr auf See. Sie wird bei konkreter, aber nicht akuter Gefährdungslage abgesetzt



## Der Autor

Manfred Menzel, geboren 1941 in Bremen, war Kapitän auf Großer Fahrt.

Nach sechs Jahren in dieser Funktion reformierte er eine deutsche Reederei mit Sitz in London, ging anschließend als Regierungsberater nach Saudi Arabien und wurde danach Geschäftsführer eines maritimen Büros, das für internationale Organisationen und Großkonzerne tätig wurde.

Er entwickelte Konzepte für privatwirtschaftliches Engagement in Seehäfen und Reedereien sowie zur Schaffung inländischer Verteilzentren für Container-Ladungen, die bis heute weltweit umgesetzt werden.

Darüber hinaus arbeitete er für staatliche Banken und Förder-Organisationen aus Deutschland und der Europäischen Union, die Weltbank, die Asiatische Entwicklungsbank und andere internationale Finanzinstitute.

Mit seinen Kernkompetenzen war er häufiger Gastdozent an internationalen Universitäten wie der International Maritime University Malmö und gefragter Referent auf weltweiten Fachkongressen.

Er lebt mit seiner Frau in Worpswede bei Bremen.