

Rolf Cordes



1957

Als Funker mit der

SS “Kattenturm”

in gefährliche Gewässer

— • — • — • — • — • — • — • — • — • — cq

Alle Fotos stammen aus folgenden Quellen, bei denen auch die Rechte bzw. die Freigabe für dieses Buch liegt:

- Rolf Cordes, Privataarchiv, Brake (Unterweser)
- Holger Patzer, DDG Hansa Archiv, Bremen
- Kapitän Paul Zimmermann, Wilhelmshaven, Privataarchiv
- Wikipedia

Mein Dank für die Unterstützung beim Anfertigen dieses Buches geht an ...

Meine Lebensgefährtin Annelene, die mich in jeder Hinsicht beim gesamten Projekt immer wieder nachhaltig unterstützt hat.

Mein Sohn Cord hat mit Lektorat, Korrektur, Layout, Fotobearbeitung und der Umsetzung über BoD wesentlich für ein Gelingen gesorgt.

Mein Sohn Ralf in Berlin war uns aufgrund seiner eigenen Autorentätigkeit behilflich.

Der Sohn meiner Lebensgefährtin Annelene, Jens, hat die Digitalisierung aller Bilder übernommen, sowie ihr Enkel Tim die Gestaltung des wunderschönen Covers.

Kapitän Eik F.F. Reher, Brake, war mir sehr behilflich in der Beschreibung „Sonne schießen“ mit dem Sextanten.

Kapitän Paul Zimmermann, Wilhelmshaven, danke ich für die Überlassung schöner alter Fotos aus jener Zeit.

Prof. Kapitän Jürgen Rahn, Elsflath, Dekan der Seefahrtsschule a.D. gab mir wichtige Hinweise.

Inhaltsverzeichnis

Kapitel 1 Kindheit und Jugend

Kapitel 2 Warum ausgerechnet zur See fahren?

Kapitel 3 Ausbildung an der Seefahrtschule Elsflëth

Kapitel 4 26 Stunden Bahnfahrt nach Genua

Kapitel 5 Übernahme der Funkstation „Kattenturm“

Kapitel 6 Auslaufen Genua nach Marseille

Kapitel 7 Auslaufen Marseille mit Kurs Kapstadt

Kapitel 8 Maschinenschaden südlich Äquator

Kapitel 9 Schleichfahrt nach Kapstadt

Kapitel 10 Von Kapstadt zum Persischen Golf

Kapitel 11 Zurück vom Golf zum Suez-Kanal

Kapitel 12 Mittelmeerhäfen

Kapitel 13 Wieder im Persischen Golf, Untergang der „Pamir“

Kapitel 14 Die Krim und Mariupol

Kapitel 15 Abgesang

Vorwort



Verfasst von Dr. Christine Keitsch, Leiterin des Schiffahrtsmuseums in Brake/Unterweser

Am 21. September 1957 sank die PAMIR, ein Segelschulschiff der deutschen Handelsmarine, etwa 600 Seemeilen südwestlich der Azoren. Nur sechs der insgesamt 86 Besatzungsmitglieder, darunter der größte Teil Kadetten im Alter von 16 bis 22 Jahren, überlebten das Unglück. Das Ereignis erschütterte nicht nur die damals noch junge Bundesrepublik, sondern sorgte weltweit für bestürzte Schlagzeilen. Einer, der das dramatische Geschehen und die bis dato beispielslose internationale Rettungsaktion sozusagen hautnah mitverfolgte, obwohl er tausende von Kilometern weit entfernt war, ist der Autor des vorliegenden Buches. Als frischgebackener Funkoffizier saß der damals 22-jährige Rolf Cordes an seinem Arbeitsplatz auf dem Dampfer KATTENTURM der Bremer Schwergutreederei DDG Hansa, zu dem Zeitpunkt vor Bahrein im Persischen Golf. Obwohl seither fast 60 Jahre vergangen sind, hat Cordes die Einzelheiten des Dramas, das er über den internationalen Funkverkehr intensiv mitverfolgte, gut in Erinnerung. Ein Erlebnis, das den noch jungen Mann prägte und ihn bis heute begleitet, obwohl er sechs Jahre später die Seefahrt wieder an den Nagel hängte und eine andere berufliche Laufbahn einschlug.

Doch unabhängig davon ist das vorliegende Buch auch in anderer Hinsicht bemerkenswert, vermittelt es doch in anschaulicher und sehr lebendiger Weise Einblicke in die Zeit des deutschen Wirtschaftswunders der 1950er Jahre und gibt Aufschlüsse über einige Aspekte bundesdeutscher Verhältnisse, wobei die Wesermarsch durchaus als exemplarisch gelten kann. Cordes schildert die Herausforderungen, als junger Mensch in der Nachkriegszeit einen Ausbildungsplatz zu ergattern und nachhaltige berufliche Perspektiven zu

entwickeln. Das für den weiteren Werdegang notwendige Geld musste zunächst durch harte körperliche Arbeit selbst verdient werden, bei der Firma „Tiefbau Blexen“ auf der Insel Helgoland, später, auch noch während der Ausbildung zum Funkoffizier an der damaligen Seefahrtsschule in Elsfleth, durch Schichtarbeit in den Häfen Nordenham und Bremerhaven.

Die Erinnerungen von Rolf Cordes bilden ein Stück vergangener maritimer Zeitgeschichte ab, gekennzeichnet durch den wirtschaftlichen Aufschwung jener Jahre, den neuerlichen Aufbau internationaler Handelsverbindungen nach dem Zweiten Weltkrieg und dem damit verbundenen Schifffahrtsboom. Entsprechend groß war auch die Nachfrage der Reedereien nach seemännischem Nachwuchs, ein Umstand, von dem viele junge Menschen profitierten, so auch Rolf Cordes. Das vorliegende Buch spiegelt seine Erfahrungen und Erlebnisse auf seiner ersten Seereise wieder, für ihn zugleich ein großes Abenteuer und beruflich der Sprung ins kalte Wasser, nach nur einem Jahr Ausbildung mit dem Seefunksonderzeugnis als Qualifikation. Was die Schilderungen Cordes' darüber hinaus auszeichnen, ist vor allem ihre Offenheit. Seine Sprache ist klar und ohne Pathos, sachlich und doch oft mit einem Schuss Humor und einem Augenzwinkern an der richtigen Stelle. Ein aufschlussreiches und lesenswertes Stück Zeitgeschichte aus persönlichem Blickwinkel.

Damit reiht sich Rolf Cordes in eine Anzahl seemännischer Biografien aus der Zeit der 1950er und 1960er Jahre ein, die in den letzten Jahren - teilweise, wie auch das vorliegende Buch, im Eigenverlag - erschienen sind. Das Engagement ihrer Verfasser ist umso mehr zu loben, als sie durch ihre biografische und damit ausdrücklich subjektive Perspektive die im Gegensatz dazu um strikte Objektivität bemühte maritime Historiografie bereichern und lebendig werden lassen. Es ist zu hoffen, dass das vorliegende Buch nicht nur ein zahlreiches und geneigtes Publikum findet, sondern darüber hinaus auch andere Seemänner (und Seefrauen) zum Schreiben anregt.

Dr. Christine Keitsch, Brake, im März 2015

Vorwort



Verfasst von Peter Busse, Funker und Mitarbeiter der früheren Küstenfunkstelle „Norddeich Radio“ in den Jahren von 1966 bis 1986

Dieses Vorwort ist eigentlich mehr ein Nachruf für den historischen Seefunkdienst, der fast ein Jahrhundert lang seinen Beitrag zum „Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS)“ leistete. Automatische Systeme haben größtenteils die Aufgaben der Seefunker übernommen und deren Berufsstand damit überflüssig gemacht. Der scherzhaft genannte „bestbezahlte Passagier“ ist für immer von Bord gegangen. Übrig geblieben ist die Erinnerung tausender Funker an einen Lebensabschnitt, der für sie von hoher Verantwortung für Schiff und Besatzung, weltweiter Kameradschaft und Zusammenarbeit geprägt war.

Die elektromagnetischen Wellen – also die Funkwellen – dienten der Verbindung zwischen den Schiffen auf See und ihren Kontakten zu den Küstenfunkstellen an Land. Auch diese sind größtenteils verschwunden und ihre markanten Morsesignale im Äther sind für immer verstummt.

Rolf Cordes beschreibt den Seefunk wie er ihn als junger Mensch mit 21 Jahren erlebt hat. Das war eine Periode, die von zahlreichen technischen Neuerungen geprägt war und die natürlich ihre Auswirkungen auf die Seeschifffahrt hatten. Anpassungen an diese Entwicklungen galt auch für die Seefunker. Gerade diese Fähigkeit, sich Neuerungen nicht zu verschließen, hat vielen von ihnen geholfen, nach ihrer Seefahrtzeit in anderen Berufen Fuß zu fassen. Rolf Cordes ist ein

Beispiel dafür. Die Begeisterung für den „Morsefunk“ teilt er mit vielen seiner ehemaligen Kollegen immer noch, die sich heute dafür einsetzen, dass die Morsezeichen zum „Weltkulturerbe“ erklärt werden. Die „Punkte und Striche“ haben es verdient! Bevor dann am 31. Dezember 1998 auch die letzten Empfänger und Sender von Norddeich Radio, Rufzeichen DAN, endgültig abgeschaltet wurden, verabschiedeten sich die Funker von Norddeich Radio von ihren Kollegen auf See und bei den Küstenfunkstellen im benachbarten Ausland. Über 90 Jahre hatte diese größte deutsche Küstenfunkstelle ihren Dienst zum Wohle deutscher und ausländischer Seeleute wahrgenommen. Unzählige Telegramme waren im Laufe der Jahrzehnte von See nach Land und umgekehrt zumeist mit der Morsetaste übermittelt worden. Seefunkgespräche wurden signal zwischen Land und See und umgekehrt vermittelt. Stille Zuhörer waren die Funker von Norddeich Radio, denn sie mussten die technische Qualität der Verbindung überwachen.

Eine sehr wichtige Aufgabe der Küstenfunkstelle bestand in der ständigen Beobachtung der Seenot- und Anruf Frequenzen. Keinesfalls durfte ein „SOS“, das per Morsezeichen ausgesendet wurde oder ein „MAYDAY“ im Sprechseefunkdienst überhört werden. Schließlich waren in diesen Fällen Menschen in unmittelbarer Gefahr. Die Verbreitung von Seewetterberichten, nautischen Warnnachrichten und Wetterwarnungen halfen den Seeleuten sich auf die möglichen Situationen auf See vorzubereiten.

Nicht nur weltweit unter den Funkern auf See war Norddeich Radio ein Begriff und genoss hohe Wertschätzung, sondern auch war diese Küstenfunkstelle bundesweit bekannt. Die Sendung „Gruß an Bord“, die am Heiligabend vom Norddeutschen Rundfunk und anderen Rundfunkanstalten auf Kurzwelle weltweit gesendet wurde, bestimmte in sehr vielen Familien den Ablauf dieses Festabends.

Ich wünsche dem Buch von Rolf Cordes einen guten Erfolg.

Peter Busse, Elsfleth, 5.2.2015

(zuletzt zuständig beim Bundesverkehrsministerium für den See- und Binnenschiffahrtfunk)

WIDMUNG

Meinen früheren OM-Kollegen ist dieses Buch gewidmet.

Ich erinnere mich gerne an meine eigene Anfangszeit von 1957 und die Hilfe, die ich gelegentlich in Anspruch nehmen musste, um den richtigen Draht, die richtige Wellenlänge zu finden.

Es war immer ein hilfreiches gegenseitiges Verständnis vorhanden.

ERSTES KAPITEL

Kindheit und Jugend

* * *

Bevor ich mich daran machte, dieses kleine Buch zu schreiben, habe ich viele Bemühungen angestellt, jemanden zu finden, der mit mir 1957/58 auf der SS „Kattenturm“ von der D.D.G. Hansa-Reederei gefahren ist. Es ist mir nicht gelungen. Insbesondere hätte ich dabei gerne jemand vom damaligen Maschinenpersonal gefunden, der mir meine Angaben zum dargestellten Maschinenschaden mit allen Folgen so bestätigt hätte. Insofern muss ich mit einem kleinen Zweifel leben. Ich war zu der Zeit nicht in der Maschine beschäftigt und bin auch kein Maschinen-Fachmann.

Alle Zeilen sind aus meinem Gedächtnis entstanden und es sind inzwischen etwa 60 Jahre vergangen. Sollte es doch noch jemand geben, der sich aufgrund dieses Buches an die damalige Zeit erinnert und tatsächlich dabei war, dann bitte ich kleinere Fehler, die ich eventuell gemacht habe, zu entschuldigen.

Neben dem Maschinenschaden sind alle Erlebnisse, die ich im Alter von 21 und 22 Jahren als Funkoffizier auf dem Dampfschiff SS „Kattenturm“ der Hansa-Reederei Bremen erlebt habe, den Tatsachen entsprechend geschildert. Gleichwohl hätte ich natürlich gerne jemand gefunden, mit dem ich die Einzelerlebnisse hätte austauschen können um vielleicht kleinere Korrekturen vornehmen zu können.

Die nachfolgenden näheren Erläuterungen meiner Kinder- und Jugendzeit in [Kapitel 1](#) und → haben zwar mit

meiner späteren Seefahrtzeit nichts zu tun, sind aber meines Erachtens wichtig, um insbesondere jüngeren Lesern einen Einblick in die schwierigen Kriegs- und Nachkriegsjahre und das Bestreben nach „Weiterkommen“ zu geben. Vielleicht bringen diese Zeilen ihnen ja auch einen Ansporn. Die Jugendzeit jüngerer Menschen von heute ist mit meiner Jugendzeit damals überhaupt nicht vergleichbar. Alles ist heute bedeutend leichter, von der Schulzeit über eine Lehrzeit bis hin zu einem Studium.

Erst die weitere Entwicklung der allgemeinen EDV Technik hat mich dann dazu gebracht, mich an dieses Projekt heranzuwagen. Sei es nun die Nutzung von Schreibprogrammen oder das Einfügen von Fotos oder sonstiger älterer Unterlagen, ohne PC wäre es fast unmöglich geworden. Das flüssige Schreibmaschineschreiben hatte ich auf der Seefahrtschule in Elsfleth gelernt, wie die nachfolgenden Berichte noch zeigen werden. Das Tastenfeld, die Tastatur eines PC's, hat die gleiche Buchstaben- und Zahlenanordnung wie in den früheren Jahre eine Schreibmaschine. Also war die reine Umstellung auf PC, also die manuelle Arbeit, keine Schwierigkeit für mich.

Nun zur Einleitung!

Name des Autors: Rolf Cordes, Jahrgang 1935, geboren in Nordenham an der Unterweser.

Ich durchschritt eine 9-jährige Volksschulzeit von 1941 bis zur Konfirmation und Schulentlassung 1949. Wegen fehlender Lehrstellen wurden wir ein Jahr später, also 1950, ausgeschult. In den Kriegsjahren 1939 bis 1945 gab es kaum noch eine intakte Schule für uns Kinder und Jugendliche in Nordenham. Es gab dafür nur Bombenangriffe, Terror und Tiefflieger der Alliierten. Wir

Kinder haben dann nur in den Kellern der Schule bzw. den Kellern der angrenzenden Wohnhäuser gegessen. Unsere Volksschule wurde in den letzten Jahren des Krieges als Lazarett umfunktioniert und wir Jugendliche wurden in eine andere Volksschule verlegt und haben dabei mit 65 Schülern in einer Klasse gegessen. Unterrichtet wurden wir teilweise von sogenannten Hausfrauenlehrerinnen, oder überhaupt nicht. In den Wintermonaten wurden wir Kinder wegen fehlender Kohlen zur Beheizung des Klassenofens nach Hause geschickt.

Britische Tiefflieger heulten 1944/45 über Nordenham und den Unterweserraum hinweg und schossen aus Bordwaffen auf alles, was sich bewegte. Dazu gehörten alle Eisenbahnlinien und insbesondere die Flugzeugwerke in Nordenham-Einswarden. Alle Schiffsbewegungen auf der Unterweser wurden angegriffen und auch die Fährverbindungen nach Bremerhaven.

In diesen Flugzeugwerken in Nordenham-Einswarden wurden kriegswichtige Kampfflugzeuge gebaut, wie die Junkers Ju 87 „Stuka“ (Sturzkampfbomber) und die Focke-Wulf Fw 190 (Jagdflugzeug) und der legendäre Transporter, die Ju 52, die mit wenigen Exemplaren heute noch fliegt.

4000 MENSCHEN ARBEITEN IM WERK

Weserflug brachte nach ihrer Gründung 1935 ein Beschäftigungswunder nach Nordenham.

Die Zahl der Einwohner stieg durch das Flugzeugwerk Anfang der 40er-Jahre deutlich an.

Im Zweiten Weltkrieg beschäftigte das Werk in Einswarden 4000 Menschen. Auch Kriegsgefangene.

Ende 1957 hatte das Werk 650 Mitarbeiter, davon 100 Frauen.



Die Junker Ju 87, der gefürchtete Sturzkampfbomber (Stuka), wurde von 1938 bis 1943 bei Weserflug in Einswarden gefertigt.

BILD: PREMIUM AEROETEC

Ein Werk für die neue Luftwaffe



Ein Dutzend Transportmaschinen vom Typ Ju 52 der Luftwaffe steht auf dem Gelände des Einswarder Flugzeugwerks.

Ju 52, gefertigt in Nordenham / Einswarden

Nordenham lag in der Einflugschneise der täglich anfliegenden Bomberverbände in Richtung Hamburg, Berlin, Dresden usw. und bekam auch oft einen gehörigen Teil der Bombenlast verpasst, entweder gleich beim Anflug oder nach Beendigung eines Luftangriffes auf dem Rückflug der Bomberverbände nach England. Wie sollte es dann noch möglich sein, uns Kindern und Jugendlichen einen geordneten Schulunterricht zu geben?

Zu Anfang des Krieges flogen diese Bomberverbände noch in der Nacht. In allen deutschen Städten war Verdunkelung aller Lichtquellen absolutes Gebot, so dass es für die Bomber-Piloten auch nicht immer so einfach war, das richtige Ziel zu erkennen. Ab 1943 flogen diese Bomberverbände aber auch am Tage. Eine gezielte Abwehr durch Batteriegeschütze vom Kaliber 8,8 bis 12,5 cm wurde immer unwirksamer, weil die Bomber immer höher flogen, immer unerreichbarer für Flak Granaten. Bei mir zu Hause in

Nordenham gab es auch mehrere Batteriestellungen. Das Hinterherschießen hat man dann in den letzten Kriegsjahren auch mehr oder weniger eingestellt. Es war sowieso sinnlos. Wir Jungs haben dann allerdings immer unseren Spaß dabei gehabt, wir konnten uns an den vielen gefundenen Granatsplittern begeistern, vor allen Dingen dann, wenn die Granaten am Himmel explodierten und die Splitter auf die nahen Hausdächer aufschlugen und es dabei kräftig klapperte.

Ich höre heute noch den damaligen Reichspropagandaminister Joseph Göbbels aus dem Radio - auch genannt Göbbelschnauze - tönen: „Wenn ein feindliches Flugzeug Berlin erreicht, will ich Meyer heißen“!

Das war aber wohl auch nicht besonders ernst gemeint.



Dieses einfache Radio mit Bakalit-Gehäuse wurde „Goebbels-Schnauze“ genannt. Es befand sich in jeder Familie

Bei Kriegsende hatten wir für ein dreiviertel Jahr, also von Januar bis September 1945, überhaupt keine Schule und von da an mit Einwilligung der Alliierten „nur Religion“! Das war ja wunderbar. Es gab jedoch auch gar keine Lehrer. Diese waren entweder „für Führer, Volk und Vaterland“ gefallen, oder in Gefangenschaft geraten und litten noch in Sibirien.

Eine weiterführende Schule zu besuchen, ob nun Mittelschule oder Gymnasium, wäre grundsätzlich denkbar gewesen, aber für mich, ein Jahr nach der Währungsreform, ausgeschlossen. Es war mit Schulgeld verbunden und das

hatten meine Eltern nicht. Ich musste somit ein Handwerk lernen und versuchen, damit meinen Weg zu finden.

Meine Lehrzeit endete Ostern 1953. Ich habe das Tischlerhandwerk in einem holzverarbeitenden Betrieb gelernt. In diesem Beruf zu arbeiten, war zu der Zeit aber fast nicht möglich, weil Deutschland noch am Boden lag. Das später unter Ludwig Ehrhardt berühmt gewordene Wirtschaftswunder war noch in den ersten zaghaften Ansätzen.

Es gab keine Aufträge, keine Arbeit. Überhaupt einen Beruf gelernt zu haben war in den Jahren 1950 bis 1955, also wenige Jahre nach der Währungsreform, schon fast ein Wunder. In den Jahren 1945 bis 1950 war es fast unmöglich. Nein, um Geld zu verdienen, lautete damals die allgemeine Devise:

„Zur See fahren, ins Bergwerk gehen, oder zum Bauern“!

Die erste dieser drei Möglichkeiten, die Seefahrt, gefiel mir davon am besten. Aber bis dahin sollte noch einige Zeit vergehen.

Harte arbeitsintensive Jahre folgten für mich nach der Lehrzeit 1955/56 beim Wiederaufbau der Hochseeinsel Helgoland. Ich bekam einen Job bei der Firma „Tiefbau Blexen“. Jeden Tag, außer Sonntags, 12 Stunden harte körperliche Arbeit von 6.00 bis 18.00 h im Tiefbau, im Wasserbau. Ob Rammarbeiten von der Schwimmramme, Betonarbeiten, Wasserbau, egal, man musste alles machen. Sklavenhaltung war ähnlich, teilweise besser.

Aber es hat mir für meinen späteren beruflichen Werdegang gute Voraussetzungen mitgegeben. Ich habe durchgehalten und gutes Geld verdient. In diesen 2 Jahren ist durch vielerlei Gespräche mit Arbeitskollegen mein Entschluss

gefasst worden, mein künftiges Leben in andere Bahnen zu lenken. Wohl leichter gedacht als getan. Volksschüler mit handwerklicher Berufsausbildung war soweit in Ordnung, aber wie geht es einmal weiter, welche Chancen bestehen? Eine Verbesserung war eigentlich nur über den zweiten Bildungsweg möglich.

Auf Helgoland traf ich unter verschiedenen Arbeitskollegen vom Bau Leute, die während des Krieges als Funker gedient hatten, ob nun bei der Handelsschiffahrt, bei der Kriegsmarine, bis hin zu U-Boot-Funkern, oder auch Panzerfunkern.

Es gab von diesen Leuten noch einige und mit denen habe ich mich wiederholt unterhalten und dabei ist auch der Grundstein für meine spätere berufliche Zielrichtung gelegt worden. Ich musste somit eine Wende beschreiten. In dieser harten körperlichen Arbeitswelt auf Helgoland wollte ich mein ganzes Leben nicht verbleiben.



*Gruppenbild mit den Mitarbeitern der Firma Tiefbau Blexen beim Wiederaufbau
der Hochseeinsel Helgoland 1954/55 Mitte vorne Bauleiter Gustav Wedemeyer*