

Heinz Röper

SEEMANNSGARN,  
ERSTUNKEN UND  
ERLOGEN VON  
HEINZ RÖPER,  
JEDES WORT IST  
WAHR

**Ein Gemälde der Frachtschiffahrt vor der Einführung  
des Containers, der Satellitennavigation und der  
ständigen Erreichbarkeit per E-Mail mit einem  
Ausblick bis heute**

erzählt anhand der zehnjährigen Fahrzeit des Autors vom  
Moses bis zum Erwerb des Patentes auf Großer Fahrt und  
weiteren Recherchen

und

**Der Wortschatz der Seemannssprache**



**Der Autor hat 1952 mit 16 Jahren die Seefahrt als  
Moses begonnen und zehn Jahre später das Patent A6**

**- Kapitän auf Großer Fahrt - erworben. Danach hat er das Abitur nachgeholt, Jura studiert und hat ab 1972 zunächst als Dozent später als Professor an der Fachhochschule Hamburg - heute Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg (HAW Hamburg) - die künftigen Nautiker in Schiffahrtrecht unterwiesen.**

## **XVII Inhaltsverzeichnis**

Die Seefahrtzeit von 1952 bis 1962

- I. Die Berufswahl
- II. Überblick über Seefahrtszeit des Autors
- III. Die „Luise“
  - III 1 Einleitung
  - III 2 Der Kümo „Luise“
    - Exkurs Flaggenrecht
    - Exkurs Kümo
  - III 3 Die Lage der deutschen Seefahrt nach dem 2. Weltkrieg
    - Exkurs Geltendes Arbeits- und Ausbildungsrecht für Seeleute Anfang 1952
  - III 4 Das Schiff
    - III 4 1 Das Steuerrad
    - III 4 2 Die Maschine
    - III 4 3 Der Kapitän beim Manövrieren
    - III 4 4 Der Kompass
    - III 4 5 Der Peildioptr
    - III 4 6 Das Lot
    - III 4 7 Die Logge
    - III 4 8 Die Petroleumlampen
    - III 4 9 Die Lukenabdeckung
  - III 5 Mein Leben auf der „Luise“
    - III 5 1 Die ersten Tage an Bord
    - III 5 2 Windstärke 5
    - III 5 3 Das Wohnen an Bord

- III 5 4 Die Ausrüstung der „Luise“
- III 5 5 Die Verpflegung
- III 5 6 Frischwasser und Zeugwäsche
- III 5 7 Schöne Jobs
- III 5 8 Beladung mit Linsen als Schüttladung
- III 5 9 Sichere Navigation des Moses
- III 5 10 Der Lieblingssport der Seeleute
- III 5 11 Der lange Arbeitstag
- III 5 12 Die Heuer
- III 5 13 Die Abmusterung
- III 6 Fazit meiner Zeit auf der „Luise“

#### IV. Die „Liselotte Essberger“

- IV 1 Die Suche nach einem Schiff
- IV 2 Das Schiff
- IV 3 Die Bordgemeinschaft
  - IV 3 1 Die hierarchische Schichtung der Bordgemeinschaft
    - IV 3 1 1 Die horizontale Trennung zwischen Deck und Maschine
    - IV 3 1 2 Die vertikale Trennung zwischen Mannschaft und Offizieren
  - IV 3 2 Der Kapitän
  - IV 3 3 Die Schiffsoffiziere
    - IV 3 3 1 Die Nautiker
    - IV 3 3 2 Die Schiffingenieure
      - Exkurs: Patente der Schiffingenieure
    - IV 3 3 3 Der Funker
      - Exkurs: Die Einführung der Funktelegrafie in die Schifffahrt
      - Exkurs: Signalflaggen
- 3 1 Die Ausbildung der Funker

- 3 2 Die technische Entwicklung des Seefunkwesens
- IV 3 3 4 Der Funker auf der „Liselotte Essberger“
  - 4 1 Der Funkverkehr
    - 4 1 1 Der Not-, Dringlichkeits- und Sicherheits-Verkehr
    - 4 1 2 Der Routineverkehr
    - 4 1 3 Sonstige Dienste
      - 4 1 3 1 Der Wetterdienst
      - 4 1 3 2 Das Zeitsignal
      - 4 1 3 3 Die Funkpresse
  - 4 2 Das Bordradio
- IV 3 3 5 Die Stellung des Funkers an Bord
- IV 3 4 Die Mannschaftsmitglieder
- IV 4 Die Karibikreisen der „Liselotte Essberger“
- IV 5 Das Leben auf der „Liselotte Essberger“
  - IV 5 1 Die Kammern
  - IV 5 2 Die Brücke
  - IV 5 3 Die Verpflegung
  - IV 5 4 Die Verbindung nach Hause
  - IV 5 5 Die lieben Haustiere
  - IV 5 6 Die Mannschaftsmitglieder
  - IV 5 7 Die Arbeit
    - IV 5 7 1 Lochfraß im Schiffsboden
    - IV 5 7 2 Rost in den Ladetanks
    - IV 5 7 3 Die Rohrleitungen
  - IV 5 8 Erinnerung an meine Patenschaft
  - IV 5 9 Die Barranquilla-Gang
  - IV 5 10 Die Bergung
- IV 6 Schlussbetrachtung

## V. Die „Urundi“

- V 1 Das Schiff
  - Exkurs: Frachtschiffe
  - V 1 1 Die Luken
  - V 1 2 Die Arbeit mit dem Ladegeschirr
  - V 1 3 Auftakeln des Schwergutgeschirrs
- V 2 Die Reisen
- V 3 Die Ladung
- V 4 Die Verteilung der Ladung im Schiff
  - Exkurs: Stauplan
- V 5 Die Besatzung
  - V 5 1 Der Matrose
    - V 5 1 1 Die Ausbildung zum Matrosen
    - V 5 1 2 Der Schiffsmechaniker
    - V 5 1 3 Der Vollmatrose Deck/Maschine
  - V 5 2 Der Bootsmann
    - V 5 2 1 Die Ausbildung zum Bootsmann und des Schiffsbetriebsmeisters
    - V 5 2 2 Unser Bootsmann
      - Exkurs: I. Weltkrieg in Deutsch-Ostafrika
- V 6 Das Leben auf der „Urundi“
  - V 6 1 Der Arbeitsalltag eines Matrosen
    - V 6 1 1 Allgemein
    - V 6 1 2 Die Wachdienste an Deck
      - V 6 1 2 1 Die Seewache
      - V 6 1 2 2 Die Raumwache
    - V 6 1 3 An- und Ablegemanöver
    - V 6 1 4 Seeklar machen
    - V 6 1 5 Die Schiffspflege
    - V 6 1 6 Die Ladungsarbeiten
    - V 6 1 7 Tauwerksarbeit
      - V 6 1 7 1 Das Tauwerk
      - V 6 1 7 2 Die Knoten
      - V 6 1 7 3 Der Takling

- V 6 1 7 4 Spleißen und Kleeden
- V 6 1 7 5 Eine Netzbrook bauen
- V 6 2 Woermannus Africae
- V 6 3 Eine feuchte Beerdigung
- V 7 Der Verbleib der „Urundi“

## VI. Die „Nigeria“

- VI 1 Das Schiff
- VI 2 Die Aufgaben eines Offiziersanwärters
  - VI 2 1 Die Seewache des Offiziersanwärters
  - VI 2 2 Das Anfertigen der Tallybücher
- VI 3 Die Crewboys
- VI 4 Meine Äquatortaufe
- VI 5 Südafrika
- VI 6 Der Verbleib der „Nigeria“

## VII. Die „Remscheid“

- VII 1 Das Schiff
- VII 2 Die Boa
- VII 3 Blinde Passagiere

## VIII. Besuch der Seefahrtsschule zum Erwerb des Patentbeschlusses A5II

- VIII 1 Die Ausbildung der Nautiker und die Schiffsfahrtsforschung in Hamburg
  - VIII 1 1 Die Entwicklung der staatlichen Nautikerausbildung in Hamburg
  - VIII 1 2 Der Studiengang Schiffsbetrieb
  - VIII 1 3 Forschung und Simulation
    - Exkurs: SUSAN
    - Exkurs: CONRAD
    - Exkurs: Landradarberatung
    - Die technische Ausstattung der Verkehrszentralen für die



Landradarberatung  
Das Verfahren bei der Radarberatung  
nach dem Hamburger Modell

Die Schleife

Die Positionsbeschreibung

Adressat

Kennwort

„Pos quer“

„Pos längs“

Hinweise und Empfehlungen

Beispiel

Die Beratung in deutscher Sprache

VIII 2 Überraschung: A 5 II statt A 5

VIII 3 Der Verlauf der Lehrgangs zum A 5 II

VIII 3 1 Einleitung

VIII 3 2 Die Fächer

VIII 3 2 1 Mathematik

VIII 3 2 2 Physik

VIII 3 2 3 Nautik/Navigation

VIII 3 2 3 1 Die terrestrische Navigation

1 1 Die Seekarte

1 2 Die Verfahren der terrestrischen  
Navigation

VIII 3 2 3 2 Die astronomische Navigation

Exkurs: Der Sextant

Exkurs: Das Chronometer

VIII 3 2 3 3 Die technische Navigation

3 1 Die Funkpeilung

3 2 Die Hyperbelnavigation

Das Decca-Verfahren

3 3 Die Radarnavigation

VIII 3 2 3 4 Die Satellitennavigation

VIII 3 2 3 5 Die Koppelnavigation

## VIII 3 2 4 Gesetzeskunde

### VIII 3 2 4 1 Das Seeverkehrsrecht

#### VIII 3 2 4 1 1 Einleitung

#### VIII 3 2 4 1 2 Die KVR

2 1 Die Geschichte der KVR

2 2 Die Prinzipien der KVR

2 2 1 Das Klarsichtregime

2 2 2 Das Nebelregime

Nebelsignale

Das Fahrverhalten bei verminderter Sicht

Fallgruppe a)

Die Nahbereichslage

Das Plotten

Das Nb-Vermeidungsmanöver

Fallgruppe b)

2 3 Verkehrstrennungsgebiete

### VIII 3 2 4 2 Das Seemannsrecht

VIII 3 2 4 2 1 Die Musterung von Besatzungsmitgliedern

VIII 3 2 4 2 2 Der Kapitän als Vertreter der Staatsgewalt an Bord

#### VIII 3 2 4 2 3 Das Seearbeitsrecht

3 1 Das Leben auf den alten Segelschiffen

3 2 Der Lebensraum Schiff

2 1 Die Unterbringung der Seeleute

2 2 Die Verpflegung der Seeleute

2 3 Die Krankenfürsorge

2 4 Die Heuer

2 5 Vertragsverletzungen

2 6 Die Freizeitgestaltung

6 1 Freizeit an Bord

- 6 2 Freizeit an Land
- 2 7 Der Urlaub
- 3 3 Das Recht der betrieblichen  
Mitbestimmung in der Seeschiffahrt
- VIII 3 2 5 die Seemannschaft
- VIII 4 Die Geschichte der Ausbildung zum Kapitän  
auf großer Fahrt
- VIII 4 1 Grundsatz
- VIII 4 2 Die Patente der Nautiker
  - VIII 4 2 1 Einleitung
  - VIII 4 2 2 Die Patentbezeichnung
  - VIII 4 2 3 Die Geltungsdauer der Patente
- VIII 4 3 Die Ausbildung zum Erwerb der  
Patente
  - VIII 4 3 1 Die praktische Ausbildung
    - Exkurs Offiziersbewerber
    - Exkurs Offiziersassistent
  - VIII 4 3 2 Die theoretische Ausbildung
    - VIII 4 3 2 1 Die Ausbildungsinstitute, die  
Schulzeiten und die schulische  
Vorbildung
    - VIII 4 3 2 2 Der Lehrkörper
    - VIII 4 3 2 3 Die Ausbildungsinhalte
- VIII 4 4 Die zusätzlichen Bedingungen für den  
Erwerb des angestrebten Patentes
  - VIII 4 4 1 Nautische Beobachtungen
  - VIII 4 4 2 Zum Mindestalter
  - VIII 4 4 3 Zum Charakter
  - VIII 4 4 4 Zum Funkzeugnis der Nautiker

## IX. Die „Johanna“

IX 1 Das Schiff

IX 2 Die Reisen

- IX 3 Die Aufgaben eines III. Offiziers
  - IX 3 1 Die Seewache
  - IX 3 2 Der Ladungsdienst
  - IX 3 3 Die Manöverstationen
  - IX 3 4 Die speziellen Aufgabenfelder
    - IX 3 4 1 Die Pflege der naut. Veröffentlichungen
    - IX 3 4 2 Die medizinische Versorgung

- X. Die „Amelie Thyssen“
  - X 1 Das Schiff
  - X 2 Ein schwerer Unfall

- XI. Die „Learina“
  - XI 1 Das Schiff
  - XI 2 Die Reisen
    - XI 2 1 Gefangennahme in Havanna
    - XI 2 2 Dixieland in New Orleans
    - XI 2 3 Fußball
    - XI 2 4 Die Bauxitreisen
    - XI 2 5 Etwas Wind

- XII. Der Besuch der Seefahrtsschule zum Erwerb der Patente A5 und A6
  - XII 1 Das 3. Semester zum vollen A 5
  - XII 2 Der Kampf um den unmittelbaren Eintritt in den Kapitänslehrgang zum A 6

- XIII. Die Rolle des Kapitäns im Laufe der Geschichte
  - XIII 1 Einleitung
  - XIII 2 Die Aufgaben des Kapitäns
  - XIII 3 Die Befugnisse der Kapitäns bei Reisenotlagen
    - XIII 3 1 Die Bodmerei
    - XIII 3 2 Die Große Haverei

XIII 4 Die Haftung des Kapitäns  
XIII 5 Die Vertretungsmacht des Kapitäns  
XIII 6 Die Informationspflicht des Kapitäns  
    XIII 6 1 Das Schiffstagebuch und andere  
    Aufzeichnungsbücher  
    XIII 6 2 Die Verklarung  
Resümee

XIV. Der Wortschatz der Seemannssprache

XV. Literaturverzeichnis

XVI. Abkürzungsverzeichnis

# **Die Seefahrtzeit von 1952 bis 1962**

## **I Die Berufswahl**

Die Berufswahl war etwas schwierig. Keiner wusste, was ich werden sollte/wollte. Ich auch nicht. Alles war sehr schnell und überraschen gekommen. Trotz meiner miserablen Schulnoten war ich immer davon ausgegangen, das Abitur zu machen und zu studieren. Als das neue Schuljahr begann, habe ich meine alte Klasse ein paar Mal besucht und z. B. in den Fächern Erdkunde und Geschichte erlebt, dass jetzt vollkommen andere Lernziele verfolgt wurden. Es wurden nicht mehr bloße Fakten gepaukt, sondern es wurden Zusammenhänge erschlossen und Hintergründe beleuchtet. Wie habe ich meine ehemaligen Mitschüler um diese Aussichten beneidet. Möglicherweise sind diese Erlebnisse eine der starken Motivationsschübe gewesen, die mich später angetrieben und ermuntert haben, das Abitur nachzuholen und zu studieren.

Nun ging das nicht mehr. Die Familie war ratlos. Man befand: „Für einen handwerklichen Beruf ist der Junge völlig unbegabt.“ „Auch für das kaufmännische hat er keine Neigung.“ „Zur See fahren kann er auch nicht.“ Mehr aus Trotz antwortete ich: „Wieso denn das nicht?“ Erleichterte Reaktion: „Der Junge will zur See fahren!!!!“ Welche eine Freude. Jetzt kam ich davon nicht wieder los. Übrigens waren die Einschätzungen der Familie über meine Begabungen nur zum Teil richtig. Kaufmännisches handeln liegt mir tatsächlich nicht. Ich kann zwar gut und gerne einkaufen, aber vom Verkaufen habe ich keine Ahnung. Handwerkliche Begabungen konnte ich jedoch nur

deswegen nicht zeigen, weil die Familie überhaupt kein brauchbares Werkzeug besaß.

OK; die Entscheidung war gefallen.

Meine Mutter hat noch einen verzweifelten Versuch gemacht, mich umzustimmen. Sie kannte ja die Familienuntauglichkeit der Seefahrtberufe. In der Zeit vom 2. 10. 1933 bis zum 15. 6. 1938, also in 4 Jahren, 8 Monaten und 13 Tagen war mein Vater maximal 44 Tage zu Hause gewesen. Diese Tage verteilten sich nach den Eintragungen in das Seefahrtsbuch meines Vaters auf sieben Reiseunterbrechungen zwischen 13 und einem Tag. An einem dieser 1-Tages-Anwesenheiten, nämlich am 16. Juni 1935, fand auch meine Kiellegung statt. Auch wenn ich die Argumente meiner Mutter nicht von der Hand weisen konnte, bin ich ihr und ihnen nicht gefolgt. Ich hatte schlicht keine Wahl, denn ich wäre in der 10. Klasse sitzen geblieben und mein Vater hatte sich geweigert, mich das Jahr wiederholen zu lassen.

## **II Überblick über Seefahrtszeit des Autors**

In den 10 Jahren meiner Seefahrtszeit von 1952 bis 1962 und später bei gelegentlichen Fahrten in den Semesterferien als Lehrer an der Seefahrtschule, habe ich die Entwicklung der Handelsschifffahrt vom ausgehenden 19. Jh. bis zur Containerfahrt miterlebt. Auf meinem 1. Schiff, der „Luise“, fand die Seefahrt noch ohne Elektrizität wie in den vergangenen 100 Jahren statt. Das 2. Schiff, der Tanker „Liselotte Essberger“ war ein Beispiel für die ersten Neubauten nach dem Kriege, die unter strengen Auflagen und Begrenzungen zustande kamen. Das Schiff war mit der damals üblichen Funkstation und einem der ersten Radargeräte auf deutschen Schiffen ausgestattet. Die nächsten Schiffe, die „Urundi“, die „Nigeria“ und die „Remscheid“ waren moderne Stückgut-Frachtschiffe, die damals in großer Zahl für die großen Linienschiffsreedereien gebaut wurden. Sie waren schiffbaulich und technisch auf der Höhe der Zeit. Hier waren moderne Luken- und Umschlagseinrichtungen eingebaut, die diese Schiffe in die Lage versetzte, auch in solchen Häfen Ladung umzuschlagen, in denen es landseitig keine entsprechenden Einrichtungen gab. Ein schönes Beispiel davon ist die „Cap San Diego“, die als Museumsschiff in Hamburg bei den Landungsbrücken liegt. Nach dem einjährigen Besuch der Seefahrtsschule Hamburg und dem Erwerb des Patentes A5 II, das zum Wachoffizier auf Schiffen in der Großen Fahrt berechtigte, habe ich als 3. und 2. Offizier vor allem die damals üblichen Methoden der terrestrischen und der astronomischen Ortbestimmung praktiziert. Zu den Eingangsvoraussetzungen für den Kapitänslehrgang gehörte u. a. der Nachweis von 200 Ortbestimmungen nach den Gestirnen. Während einer Reise in den



Sommersemesterferien 1978 auf der „Main Express“ habe ich die Containerschiffahrt, die sich inzwischen durchgesetzt hatte, unmittelbar studieren können. Die modernen Navigationssysteme wie GPS und elektronische Seekarte konnte ich auf dem Traditionsschiff „Johann Smidt“ ausprobieren.

Ich möchte meinen Enkeln diese Entwicklung beschreiben. Daneben gibt es natürlich auch zahlreiche „Stories“ aus der Seefahrt zu berichten.

### **III Die „Luise“**

Schiffsjunge bzw. „Moses“ vom 02. 04. 1952 bis 19. 12. 1952

#### **III 1 Einleitung**

Wer Kapitän werden wollte, musste damals 6 Monate auf einem Segelfrachtschiff gefahren haben. Davon gab es nur die Viermastbark „Pamir“ – ein Schwesterschiff, die „Passat“, liegt heute in Travemünde -, deren Kapazität bei weitem nicht ausreichte, um alle Schiffsjungen, die Kapitän werden wollten, auszubilden. Meine Bewerbung auf einen Platz dort wurde mit der Begründung abgewiesen, ich hätte im Abschlusszeugnis im Fach Erdkunde eine 5 gehabt!! Als Ersatz wurde eine einjährige Fahrzeit auf so einem Kümo – das ist die Abkürzung für „Küstenmotorschiff“ – wie die „Luise“ akzeptiert.

Später ist dann diese Segelschiffsfahrzeit als Voraussetzung für das Kapitänspatent gestrichen worden.

Die Segelschiffsfahrzeit war also der Grund, weswegen ich mich um eine Anstellung auf einem Kümo bemüht hatte. Dazu musste man in die Heuerstelle für Kümos, von den Seeleuten „Stall“ genannt, warten, bis ein Kapitän kam und einen Mann – Frauen fuhren damals nicht zur See – aussuchte. Nach vier Wochentagen hatte ich mein Schiff. Am Dienstag, den 25. März 1952 war die Entlassung aus der Schule. Am darauffolgenden Montag, dem 1. April, hat mich Hein Querfeldt, der Eigner und Kapitän der „Luise“, im Stall angetroffen und als seinen Moses Das klappte nur, weil mein Vater großen Druck auf mich ausgeübt hatte. Ich musste morgens um 08.00 Uhr im Stall sein und dortbleiben, bis der Heuerbaas – so hieß der Mensch für die Vermittlung der Arbeitsplätze an Bord – den Laden schloss, also bis 17.00 Uhr. Ich fuhr also morgens mit dem Fahrrad von der Adickesstraße in Othmarschen zur Großen Elbstraße in die Nähe des Fischmarktes. Bis in die Nachmittagsstunden war der Heuerstall brechend voll, weil es damals viele arbeitslose Seeleute gab. Ich blieb als einziger noch sitzen und durfte am Schluss den Heuerstall ausfegen. Am späten Nachmittag des 1. April befreite mich Hein Querfeld von diesem Los. Als ich am 02. April 1952 auf der „Luise“ anmusterte, war ich gerade 16 Jahre und einen Monat alt, 1,81 m

lang, ziemlich schwächlich oder gar dürr und hatte noch nie körperlich gearbeitet, blickte aber voller Hoffnung und Zuversicht in die Zukunft.

### **III 2 Der Kümo „Luise“**

Die „Luise“ war mein zu Hause vom 02. April bis zum 19. Dezember 1952.

Die „Luise“ war um die Jahrhundertwende als Zweimastschoner gebaut worden. Später wurde der Großmast zugunsten einer Maschine geopfert. Die „Luise“ war mit einem Bruttoreumgehalt von 114,5 cbm vermessen, war 30 m lang, 4,5 m breit und hatte in abgeladenem Zustand einen Tiefgang von 2,2 m. Sie konnte ca. 160 Tonnen Ladung transportieren. Die Maschine verlieh der „Luise“ bei voller Fahrt die atemberaubende Geschwindigkeit von 6 kn. Deswegen wurden bei günstigen also achterlichen Winden das Schonersegel und die Fock gesetzt. Die Segel waren aus schwerer Naturfaser hergestellt und sehr steif. Beim Bergen der Segel brachen die Fingernägel; die waren daher ziemlich schnell sehr kurz. Eine Nagelschere brauchten wir nicht. Damit gehörte die „Luise“ zu der Art von Kümos, mit denen nach dem Krieg die deutsche Seeschifffahrt bis 1950 am (Kümmer-)Leben erhalten wurde.

Die „Luise“ war ein sehr kleines Schiff. Außer dem Kapitän, dem einzigen Nautiker an Bord, gehörten ein Leichtmatrose, der später durch einen Matrosen ersetzt wurde, und ich als Schiffsjunge, genannt „Moses“, zur Schiffsbesatzung.



Abb. 1: Das ist die „Luise“ - mein erstes Schiff<sup>1</sup>.

Vorne erahnt man die Oberkörper von zwei Personen – Leichtmatrose und Moses. Der kleine schwarze Fleck hinter dem Rücken der vorderen Person war die Einstiegshaube zu unserer Kammer. Zwischen dort und dem Mast gab es eine kleine Luke; hinter dem Mast bis zu den weißen Aufbauten` war die große Luke mit dem Rettungsboot darauf. Die Aufbauten vor dem Ruderhaus beherbergten vorne an Stb das Klo und an Bb die Kombüse, erkennbar an dem Schornstein für den Herd, und dahinter die Kammer des Kapitäns. Ganz hinten sieht man das Ruderhaus.

Das Foto der „Luise“ ist irgendwann zwischen Kriegsende und Mai 1949 aufgenommen worden. Das erkennt man an der Flagge. Am Flaggenstock weht nämlich nicht die Flagge der Bundesrepublik Deutschland. Die gab es erst ab Ende Mai 1949. Geführt wurde ein als Stander geschnittener „Lappen“, also ein rechteckiges Tuch mit einem Winkelausschnitt, der wie der Buchstabe C des internationalen Flaggenalphabets fünf gleich breite Streifen in den Farben Blau, Weiß, Rot, Weiß und Blau zeigte. Deutschland war damals kein Staat,

sondern ein in vier Besatzungszonen aufgeteiltes besetztes Gebiet. Der Buchstabe C stand für Capitulation. Die gewählten Farben symbolisierten die Nationalfarben der Sieger USA, Großbritannien, Frankreich und Sowjetunion. Der Buchstabe C im internationalen Flaggenalphabet ist allerdings ein rechteckiges Tuch. Der Winkeleinschnitt wurde gewählt, weil Costa Rica, dessen Nationalflagge ebenfalls dem C nachempfunden ist, Einspruch erhoben hatte.



Abb. 2: Die deutsche „Nationalflagge“ nach dem Krieg

## **Exkurs Flaggenrecht**

Die Flagge eines Schiffes hat im Seevölkerrecht eine zentrale Bedeutung. Sie zeigt an, dass der Flaggenstaat dem Schiff die Befugnis eingeräumt hat, unter seiner Flagge die Hohe See, das ist das Seegebiet außerhalb des damals 3 - 12 sm breiten Küstenmeeres, zu befahren. Das Schiff genießt den völkerrechtlichen Schutz des Flaggenstaates. Es muss darüber eine amtliche Bescheinigung an Bord mitführen. Fehlt einem Schiff dieses Recht, ist es staatenlos. Ein flaggenloses Schiff wird von der Staatengemeinschaft auf der Hohen See nicht geduldet. Es ist nämlich nicht die Privatperson, der das Schiff gehört, befugt, die See zu befahren, sondern nur Staaten, die Schiffen das Recht verliehen haben, ihre Flagge zu führen<sup>2</sup>.

Das Recht, eine Nationalflagge führen zu dürfen, wird durch die Kriegsschiffe aller Nationen kontrolliert. Das geschieht auf freundliche Art. Nähert sich ein Handelsschiff auf See einem Kriegsschiff, wird die Flagge, die normalerweise auf See eingeholt ist, gesetzt. Das gleiche geschieht auf dem Kriegsschiff. Dann wird das Kriegsschiff begrüßt, indem das Handelsschiff die Flagge „dippt“, d.h. das Handelsschiff verbeugt sich sinngemäß vor dem Kriegsschiff dadurch, dass es seine Flagge niederholt und danach wieder hoch heißt. Das Kriegsschiff antwortet entsprechend.

Dieses Verfahren fand zwischen dem Ende des 2. Weltkrieges und der Gründung der Bundesrepublik Deutschland nicht statt. Die Alliierten hatten verfügt, dass dieser „Stander der Schande“, wie die Siegermächte ihn nannten, nicht begrüßt werden durfte und die Ehrenbezeugungen ihm gegenüber kamen nicht in Frage.

Die „Luise“ gibt Veranlassung, sich etwas mit der deutschen Seeschifffahrt in den ersten Jahren nach dem 2. Weltkrieg ([Kap. III 3](#)), mit diesem Schiff ([Kap. III 4](#)) und dem Leben als Moses auf dem Schiff ([Kap. III 5](#)) zu befassen.

## **Exkurs Kümo**

Kümo ist die Abkürzung von Küstenmotorschiff. Das ist ein mit einer Maschine angetriebenes Seehandelschiff, das im Küstenverkehr eingesetzt wird. Allerdings gehören nur Trockenfrachter zu dieser Schiffskategorie.

Die Frage ist, was unter Küstenverkehr zu verstehen ist (1) und ob die Größe des Schiffes eine Rolle spielt (2).

(1) Schon seit alters her sind die Seegebiete der Nord- und Ostsee das traditionelle Fahrtgebiet der deutschen Küstenschifffahrt. Die Küste kann ausschließlich die deutsche Küste, die der Nachbarstaaten oder der näheren Umgebung oder weltweit sein.

Da gibt es zunächst die Fahrt vor der deutschen Küste. Nach dem Ende des 2. Weltkrieges durften deutsche Schiffe, wenn überhaupt, nur in deutschen Gewässern fahren. Dies hatten sich jedoch nicht ihre Eigentümer ausgedacht, sondern war die Entscheidung der Siegermächte. Diese Beschränkung wurde 1948 gelockert und 1950 ganz aufgehoben<sup>3</sup>. Es gab und gibt aber Vorschriften, die den Transport von Ladung oder Passagieren zwischen zwei deutschen Häfen grundsätzlich deutschen Schiffen vorbehalten<sup>4</sup>. Diese Bestimmung über die sog. Kabotage ist international üblich, hat aber mit der Art der Schiffe, die diesen Transport durchführen, nichts zu tun.

Der Reeder eines Schiffes musste sich aber beim Bau (oder Kauf) eines Schiffes entscheiden, in welchen Seegebieten er sein Schiff einsetzen wollte. Davon hing die Ausrüstung<sup>5</sup> und auch die

Besatzung<sup>6</sup>.ab. Und jedes Schiff brauchte eine Zulassung. Sie hieß Fahrerlaubnisschein und wurde ab 1887 bis Anfang 2018 von der See-BG erteilt. Darin wurde bescheinigt, dass das Schiff den UVV-See entsprach und dass es zur Seefahrt (nur) innerhalb bestimmter Fahrtgrenzen zugelassen war,<sup>7</sup>. Die Fahrtgrenzen waren nach § 17 UVV-See 1935/55 die Wattfahrt, die Kleine Küstenfahrt, die Nord- und Ostseefahrt, die Große Küstenfahrt und die Lange Fahrt. 1962 wurden sie dann umbenannt in Wattfahrt, Küstenfahrt, Kleine, Mittlere und Große Fahrt<sup>8</sup>. Ab der UVV-See 1981 wurden die Fahrtgrenzen in Fahrtgebiete umbenannt<sup>9</sup>.

Inzwischen ist der Fahrerlaubnisschein allerdings aus dem deutschen Recht verschwunden<sup>10</sup>. Das für ein Schiff zugelassene Fahrtgebiet ergibt sich aber aus dem Schiffsbesatzungszeugnis<sup>11</sup>.

(2) Auch die Größe der Kümos hat sich im Laufe der Zeit geändert.

Kümos waren zunächst sehr klein. Zu Beginn der 1930iger Jahre umfasste die Küstenschiffahrt etwa 900 Schiffe mit etwas mehr als 85 000 BRT. Überwiegend waren das Motorsegler. Nur etwa 100 Schiffe konnten auch in der gesamten Nord- und Ostseefahrt eingesetzt werden. Nach dem 2. Weltkrieg waren es Schoner oder Tjalken, in die man eine Maschine eingebaut hatte. Ihre BRT-Zahlen lagen weit unter 100. Die „Luise“ war mit 114,5 cbm vermessen. Das sind 40,4 BRT<sup>12</sup>. Als nach dem Kriege in Westdeutschland wieder Schiffe gebaut werden durften<sup>13</sup>, begann man mit Kümos mit bis zu 299 BRT. Ab 1950 erhöhte man die Größe auf 499 BRT. In den 1970iger Jahren vergrößerte sich die BRT-Zahlen auf 999 und erreichten schließlich 1599 BRT. Obwohl es keine rechtlich gültige Definition für Kümos gibt, dürften noch größere Schiffe wohl aus dieser Schiffskategorie herausfallen, auch wenn sie nur im Küstenverkehr eingesetzt sein sollten.

In der deutschen Handelsschiffahrt wurde lange zwischen der Küstenfahrt und der Hochseefahrt unterschieden:

Die deutschen Reeder in der Hochseefahrt waren im Verband Deutscher Reeder (VDR) und die Eigentümer der in der Küstenfahrt eingesetzten Schiffe im Verband Deutscher Küstenschiffer (VDK) organisiert. Erst 1995 fusionierten beide Verbände zum VDR. Die

beiden Verbände waren auch die Tarifparteien in den Tarifverträgen für die deutsche Seeschifffahrt.

Es gab auch getrennte Heuerstellen für die Vermittlung von Seeleuten in die Küstenfahrt, den „Kümostall“ in der Großen Elbstraße, einerseits und Heuerstelle für die Große Fahrt, damals im Keller des Slomannhauses am Baumwall<sup>14</sup>.

Es gab noch weitere Unterschiede zwischen diesen Schifffahrtsbereichen:

Staatlich Vorschriften über die Schifffahrt gelten oft erst ab einer bestimmten Schiffsgröße.

Die meisten Schiffe in der Hochseefahrt gehörten Reedern, die auch mehrere Schiffe haben konnten oder Kapitalgesellschaften mit mehreren Schiffen. Diese werden umgangssprachlich Reederei genannt<sup>15</sup>.

Die Kapitäne der Schiffe in der Küstenfahrt waren sehr häufig deren Eigentümer oder im Falle einer Partenreederei<sup>16</sup> einer der Partner. Dies änderte sich etwa ab 1960. Ab dann bauten die Kümo-Reeder mehrere Schiffe. Weil sie diese nicht mehr selber als Kapitän fahren konnten, sondern den Betrieb von zu Hause aus managten, wurde sie im Volksmund „kleine Sofareeder“ genannt. 2010 hatten 70 bis 75 dieser Reedereien im Alten Land und in Kehdingen ihren Sitz.

Es gab auch Anwaltskanzleien, die sich ausschließlich um die rechtlichen Belange der Küstenschiffer kümmerten.

Küstenschiffer, die in einer bestimmten Region wohnten, organisierten sich in Versicherungsvereinen auf Gegenseitigkeit. So hatten z. B. Schiffseigner aus den Kirchspielen Grünendeich, Borstel, Estebrügge und Neuenfelde, also aus dem Alten Land, den Assecuranz-Verein für Küstenfahrer in Cranz gegründet. Damit hatten ihr das Risiko, Schäden am Schiff zu erleiden, kostengünstig versichert. Als alleinige Miteigentümer der Versicherung hatten jeder von ihnen ein persönliches Interesse, die Auszahlungen an Versicherungsnehmer gering zu erhalten. So war es die Regel, dass Kapitäne, die einem Vereinskollegen aus einer Seenotlage halfen, auf den ihnen zustehenden Bergelohn verzichteten. Da die Vereinsmitglieder sich alle persönlich und deren Familien gut



kannten, gab es praktisch auch keine Motivationen für einen Versicherungsbetrug.

Die Einsatzbereiche der Kümos waren eigenständige Frachtreise – so hat die „Luise“ auf mehreren Reisen Grubenholz von Schweden über das binnendeutsche Kanalsystem ins Ruhrgebiet gebracht<sup>17</sup> - und die Verteilung der Ladung der großen Schiffe z. B. von Hamburg oder Bremen in die Ostsee<sup>18</sup>. Heute wird dieser Dienst von Containerschiffen geleistet, die Feederschiffe heißen. Aus dem Verb to feed = füttern haben die Engländer den Zubringerverkehr gemacht. Die Größe der Feederschiffe variiert außerordentlich. In der Woche vom 01. 03. Bis 06. 03. haben Feederschiffe zwischen 3.833 über 9.990 bis 29.316 BRZ und Längen von 101 über 134 bis 195 m Hamburg angelaufen<sup>19</sup>.

### **III 3 Die Lage der deutschen Seefahrt nach dem 2. Weltkrieg**

Die „Luise“ gehörte zu den wenigen Schiffen, die nach dem Kriege die deutsche Seeschifffahrt aufrechterhielten. Sie war nämlich eines der deutschen Seeschiffe, die nach Ende des 2. Weltkrieges nach Verlusten im Krieg und der Beschlagnahme nach dem Kriege von der stolzen deutschen Handelschiffsflotte übriggeblieben waren.

Bei Ausbruch des Krieges waren 2466 Schiffen mit 4.492.000 BRT unter deutscher Flagge in Fahrt; dabei sind die Schiffe unter 100 BRT noch gar nicht mitgerechnet<sup>20</sup>. Deutschland stand nach Großbritannien, USA, Japan, und Norwegen international auf dem 5. Platz<sup>21</sup>. Alle Schiffe über 100 BRT, die während des Krieges nicht durch Minen, Feindbeschuss oder Fliegerbomben vernichtet worden oder durch Seeunfälle verloren gegangen waren, hatten die Alliierten beschlagnahmt. Sie folgten damit dem Potsdamer Abkommen, das Joseph Stalin, Harry S. Truman und Winston Churchill, die Führer der drei Siegermächte Sowjetunion, USA und Großbritannien am 02. August 1945 beschlossen hatten.

Danach gab noch 422 kleine Küstenmotorschiffe und Fischereifahrzeuge mit etwa 117.000 BRT in westdeutschem Besitz<sup>22</sup>. Diese wenigen verbliebenen Schiffe durften dann auch nur innerhalb deutscher Gewässer verkehren. Erst ab März 1948 wurde ihnen das Befahren der Nord- und Ostsee und des englischen Kanals bis Brest

gestattet. Weltweit durften deutsche Schiffe sich erst wieder ab 1950 auf See sehen lassen.

Auch der Bau neuer Schiffe war den Deutschen untersagt. Erst am 22. 11. 1949 erlaubten die Westalliierten Westdeutschland im Petersberger Abkommen den Bau von Frachtschiffen bis zu 7000 BRT und einer Geschwindigkeit von maximal 12 kn. 1951 sind dann alle Bau- und Einsatzbeschränkungen aufgehoben worden.

### **Exkurs: Geltendes Arbeits- und Ausbildungsrecht für Seeleute Anfang 1952<sup>23</sup>**

Das Arbeitsrecht der Seeleute auf deutschen Schiffen richtete sich noch nicht nach dem Seemannsgesetz, das erst 1957 verabschiedet werden sollte<sup>24</sup>, sondern nach der Seemannsordnung von 1902<sup>25</sup>, die in wesentlichen Teilen noch auf die Seemannsordnung von 1872<sup>26</sup> zurück ging. So galt z. B. der 8-Studentag nur in den Tropen; sonst musste werktags, also auch am Sonnabend, zehn Stunden gearbeitet werden. Diese Regelung war allerdings durch Tarifverträge gemildert. Die waren allerdings nur auf Schiffe ab 50 BRT anzuwenden<sup>27</sup>. Auf See galt das Wachsystem, natürlich auch sonntags: der Leichtmatrose und ich lösten sich alle sechs Stunden am Ruder ab; Ich hatte die „Hundewache“, musste also von Mitternacht bis 06.00 Uhr morgens und von mittags bis 18.00 Uhr abends steuern. Die Dauer der Arbeitszeit war aber eigentlich gleichgültig; die Arbeiten, die erledigt werden mussten, wurden ausgeführt; Überstunden wurden nicht einmal aufgeschrieben, geschweige denn bezahlt. Auch die späteren Vorschriften zur Ausbildung zum Matrosen existierten noch nicht<sup>28</sup>. Im Manteltarifvertrag von 1952 war festgelegt, dass die Beförderung vom Decksjungen über den Jungmann und den Leichtmatrosen zum Matrosen jeweils lediglich durch die Ableistung einer Fahrzeit von einem Jahr erfolgte. Auf Segelschiffen reduzierte sich die Fahrzeit um ein Drittel. Auch ich habe mein Matrosenlatein ausschließlich durch die praktische Tätigkeit auf Frachtschiffen und das genaue Beobachten der Könner in der Crew erworben. Ich hatte also:

- keine Schiffsjungenschule besucht, auf der erst ab Mai 1952 alle angehenden Seeleute, bevor sie das erste Mal ihren Fuß an Deck eines Seeschiffes setzen durften, einen zwei- später dreimonatigen Kurs über Bootsdienst, Feuerschutz und Unfallverhütung zu absolvieren hatten;

- keine Matrosenprüfung abgelegt und keinen Matrosenbrief erworben, wie es ab 1956 vorgeschrieben wurde,
- keine Berichtshefte geschrieben,
- keine Fahrzeiten auf anerkannten Ausbildungsschiffen mit einem Ausbildungsoffizier erlebt und
- und erst recht keine duale Ausbildung erhalten, bei der sich *die* praktische Ausbildung im Betrieb also an Bord eines anerkannten Ausbildungsschiffes, mit der Theorievermittlung an Land abwechselt.

Immerhin reichte meine Ausbildung schließlich zum Kabelgattsmann. So hieß der Matrose auf Stückgutfrachtschiffen, der u. a. für die Herstellung von Gegenständen aus Tauwerk oder Draht für den Ladungsumschlag zuständig war. Das war möglich, weil anders als heute alle seemännischen Arbeiten tatsächlich an Bord vorkamen<sup>29</sup>.

Dass ich keine systematische Ausbildung im Umgang mit den Rettungsbooten erhalten hatte, führte später, als ich meine erste Reise als nautischer Offizier machte, zu einer peinlichen Situation: Wir waren auf dem Sankt-Lorenz-Strom in Canada unterwegs nach Quebec. Es war kurz nach Mitternacht. Ich war gerade von meiner Wache abgelöst worden, als wir den Hilferuf eines anderen Schiffes, das uns folgte, empfangen. Dort war ein Mann über Bord gegangen und wir wurden gebeten, bei dessen Suche zu helfen. Also: Bootsmanöver, Boot ausschwingen, Boot besetzen, Boot auf das Wasser fieren, Boot aus den Davidfallen aushaken und losrudern – einen Motor hatte unser Boot nicht. Stattdessen saßen auf den vier Duchten je zwei Mann mit ihren Riemen in der Hand und warteten auf die Ruderkommandos. Die hätten von mir, der an der Pinne stand, kommen müssen. Die fielen mir aber partout nicht ein. Der Koch, der einer der Ruderer war, half aus der Patsche: er wusste die Kommandos. Mit seiner Hilfe kamen sie mir dann auch wieder ins Gedächtnis.

Hier einige der Ruderkommandos:

„Klar bei > Aufpassen; es geht gleich los;  
Riemen“

„Ruder > Nun hängt Euch in die Riemen;  
an“

„Ruder > Pause;  
halt“

„Streich > Mit den Stb- bzw. Bb-Riemen die Wasseroberfläch  
Stb bzw. streichen und so auf dieser Seite bremsen, so dass  
Bb“ Kursänderungen möglich sind;

„Halt > Vollbremsung;  
Wasser“

„Riemen > Feierabend.  
ein“

Übrigens haben weder wir noch andere Suchboote den Mann gefunden; nach zwei Stunden wurde die Suche abgebrochen.

Heute kann so etwas nicht mehr passieren. Die Rettungsboote ohne Motoren, die man mit Riemen antreiben muss, gibt es nicht mehr. Frachtschiffe müssen heute entweder auf jeder Seite des Schiffes je ein vollständig geschlossenes Rettungsboot mit einem Motor oder am Heck ein oder zwei Frei-Fall-Rettungsboote mitführen<sup>30</sup>. Außerdem gibt es heute keinen Nautiker, der nicht im Besitz eines Befähigungszeugnisses als Rettungsbootmann ist und damit u. a. nachweist, dass er im Gebrauch der Riemen geübt und befähigt ist, die im Rettungsboot üblichen Befehle zu verstehen und auszuführen<sup>31</sup>.

### **III 4 Das Schiff**

Der Kapitän des Schiffes mag um die 50 Jahre alt gewesen sein; er sprach nur Plattdeutsch, was ich in den ersten Wochen überhaupt nicht verstand. Er hatte fast seine ganze Seefahrtszeit auf diesem Schiff zugebracht. Gegen 1950 hat der Eigner ihm angeboten, das Schiff gegen eine Leibrente von monatlich 300 DM zu übernehmen. Sechs Monate später ist dieser Mann verstorben. So hatte unser Kapitän das Schiff fast geschenkt bekommen. Trotzdem ging es ihm wirtschaftlich wohl nicht besonders gut. Mehrfach hat er darüber geklagt, dass es schwierig sei, für diese alten und kleinen Kümos

noch Ladung zu auskömmlichen Frachtraten zu bekommen. Die 299iger Kümos erdrückten ihn.

Auf der „Luise“ gab es keinen elektrischen Strom. Das Leben an Bord gestaltete sich daher wie in den zurück liegenden 100 Jahren. Das wird deutlich, wenn man seine Ausrüstung betrachtet.

### **III 4 1 Das Steuerrad**

Das Steuerrad war über eine mechanische Kraftübertragung direkt mit dem Ruderschaft verbunden. Jeden Druck auf das Ruderblatt durch die See spürte man beim Steuern; wenn das Schiff in schwerem Seegang rollte, also um die Längsachse pendelte, war der Druck auf das Steuerrad gelegentlich sehr hoch. Deswegen waren die bekannten Griffnoppen auf dem Radkranz zum Halten des Ruders unbedingt notwendig. Die Noppen machten es auch möglich, dass man das Steuerrad bei Sturm mit zwei Mann halten konnte. Ein schönes Beispiel für so ein Ding hängt bei uns im Flur.

Das Steuerrad musste ständig festgehalten werden, sonst schlug es wild hin und her.

Die Bedienung des Ruders hat sich seit damals grundlegend gewandelt. Heute wird die Arbeit der Ruderbedienung von einer elektrisch oder hydraulisch gesteuerten Rudermaschine erledigt. Die Rudermaschine bekommt von der Brücke ihre Kommandos – entweder automatisch oder über einen daumengroßen Stift, den sog. Tiller, den der Rudergänger oder ein Nautiker bedient. Von dem Druck der See auf das Ruderblatt bekommt niemand mehr etwas mit. Auch einen Rudergänger, also jemanden der das Schiff steuerte, braucht man nur noch selten; den größten Teil der Reise wird das Steuern automatisch von einer Kursregelungsanlage übernommen<sup>32</sup>.

### **III 4 2 Die Maschine**

Die Maschine war achtern unter dem Ruderhaus eingebaut worden. Sie wurde vom Ruderhaus aus mit zwei Hebeln gesteuert. Mit dem einen wurde die Umdrehungszahl variiert – Gas geben oder die Geschwindigkeit drosseln. Mit dem andere wurde die Maschine ein- und ausgekuppelt und auf voraus und achteraus umgesteuert. Dazu

diente ein ca. 1,50 m langer eiserner Hebel, der auf ein senkrecht zur Maschine führendes Gestänge per Vierkant aufgesteckt war.

- Hebel nach vorne drehen hieß: Maschine voraus; der Hebel lag querschiffs.
- Hebel zur Seite drehen hieß: Maschine achteraus; der Hebel zeigt nach achtern und versperrte den Eingang zum Ruderhaus;
- Hebel auf 45° rücken hieß: Maschine auskuppeln; der Hebel ragte schräg in das Ruderhaus.

Der Hebelknopf war maximal eine Armlänge vom Ruder entfernt. Während der Fahrt war dieser Hebel abgenommen, weil er den Durchgang durch das Ruderhaus behindern konnte.

### **III 4 3 Der Kapitän beim Manövrieren**

Beeindruckend war es, den Kapitän beim Anlegemanöver zu beobachten. Dann waren sowohl Maschinen- als auch Rudermanöver erforderlich. Das kam besonders häufig auf den Binnenkanälen vor, wenn wir mit Grubenholz aus Schweden unterwegs ins Ruhrgebiet waren. Dort gab es zahlreiche Schleusen:

vor der Schleuse anlegen, um zu warten, bis das Einlaufen freigegeben ist;

dann ablegen;

in die Schleuse fahren;

dort das Schiff aufstoppen und

an der Schleusenwand oder an einem anderen Schiff anlegen; dabei auf die sehr kurzfristig erteilte Order des Schleusenmeisters über die zu benutzende Anlegeseite reagieren;

schließlich wieder ablegen und die Schleuse verlassen.

Bei allen Manövern war der Kapitän alleine im Ruderhaus, denn der Leichtmatrose musste vorne und ich achtern die Festmacherleinen bedienen. Der Kapitän war dann zu artistischen Einlagen gezwungen.

Ein Ablegemanöver konnte dann z. B. so aussehen:

- Ruder 10° Bb legen;
- Hintern zwischen die Speichen des Ruderrades pressen und es so festklemmen;
- Maschinenhebel nach vorne drücken;
- Geschwindigkeitshebel auf Langsam Voraus legen;