

Schiffsverluste der DSR in vier Jahrzehnten

von Stephan Bohnsack, Rostock

Mit Schiffen bestreitet die Weltwirtschaft ungefähr 95% des gesamten Warenaustausches, denn es ist unbestritten, Weltmeere bedecken 70% der Erdoberfläche. Die Meere sind für die Menschheit wichtiges Element ihrer geografischen Umwelt, Quelle reicher Nahrungs- und Rohstoffvorkommen und erdumspannender Transportweg. Damit sind sie auch Voraussetzung für die menschliche Existenz. Es gab also sehr viele Gründe, das „Große Wasser“ zu erschließen und zu beherrschen. Der Mensch wollte seinen Lebensraum auf neue Länder ausdehnen, die aber erst noch zu entdecken waren, exotische Schätze in die Heimat holen und sogar noch unbekannte Pflanzen und Tiere finden. Seitdem geht es um weltweiten Handel und Austausch von Waren.

Ca. 6 Millionen Wracks auf dem Meeresgrund...

Man baute Schiffe – zunächst aus Holz, später aus Stahl und zwischendurch sogar auch aus Beton. Mit den wachsenden Bedürfnissen der Menschheit wurden die Schiffe immer größer, schneller und technisch vollkommener – und die Transportwege immer befahrener. Erleidet aber ein Schiffbruch, verschwindet plötzlich "mit Mann und Maus" in den geheimnisvollen Tiefen der Meere – durch Kollision, Feuer, Explosion, Naturkatastrophen, Wetter, technisches Versagen, Kriegseinwirkungen oder schlicht durch menschliches Versagen –, sprechen wir von Katastrophen, oder in sachlicherem Deutsch von Verlust oder gar von Totalverlust.

Auf dem Grund der Weltmeere haben sich inzwischen schätzungsweise mehr als 6 Millionen Wracks angesammelt, zum Teil mit immer noch kostbaren, nicht wenige mit immer noch brisanten Ladungen im Bauch.

Die DSR verlor 14 Schiffe...

Auch die DSR Rostock, die Anfang 1976 194 Schiffe mit 1,7 Millionen tdw bereederte, verlor durch Seeunfälle in der Zeit zwischen 1957 und 1988 vierzehn Schiffe samt Ladung. Leider auch Seeleute – Kameraden –, die dabei auf grausame Weise auf See den Tod fanden. Mit unserem Beitrag wollen wir an sie und ihr schreckliches Schicksal erinnern, wie einst bei den Trauerfeiern feierlich gelobt.

Die gründliche Ausbildung der Mannschaften und Offiziere lassen trotz dieser Seeunfälle an der Kompetenz zur Führung der Schiffe keinerlei Zweifel. Gewaltige Belastungen von Schiffen und Mannschaften während des Unglücksmoments ließen keine Chance zur Rettung ihrer Schiffe und Ladungen. Riesenwellen, Orkane, Feuer, Tropenstürme, Rollbewegungen der See, schlechtes Wetter, Nebel oder gar technisches Versagen führten bei der DSR zu den hier aufgeführten Schiffsunglücken.

Verunglückte Handelsschiffe der DSR zwischen 1957 bis 1988:

50er Jahre...

8. Februar 1957 **MS „Stralsund“ (1)**

16:00 Uhr erhielt das Schiff eine Backbord-Schlagseite, 16:30 Uhr Wassereinbruch in Luke 1, um 20:10 Uhr sank das Schiff auf Position **54°27'N, 00°16'E**.

Das Schiff hatte, laut mündlicher Überlieferungen, beim Auslaufen aus Wismar womöglich eine Grundberührung, die vom Kapitän entgegen den Dienstvorschriften nicht gemeldet wurde. Unterwegs seien die Schweißnähte gerissen, und Wasser konnte eindringen. Die Ladung bestand aus Kali, welches sich mit dem Seewasser zu einem unkontrollierbar zähen Brei verband. Das Schiff wurde gegen 17:30 Uhr organisiert, aber übereilt verlassen. Alle Besatzungsmitglieder wurden gerettet.

60er Jahre...

19. Januar 1964 **MS „Kap Arkona“ (1)**

08:49 Uhr Kollision im Nebel mit dem norwegischen MT „Ida Knudsen“, der das Schiff in der Nähe des Feuerschiffes WANDELAAR ramnte. MS „Kap Arkona“ sank um 09:34 Uhr auf Position **51°22'N, 02°43'E** über den Achtersteven in der Nordsee. Das Schiff wurde gegen 09:00 Uhr organisiert verlassen. Alle 30 Besatzungsmitglieder wurden gerettet. Das Wrack wurde 1966 gehoben und verschrottet.

27. Oktober 1964 **MS „Magdeburg“ (1)**

01:39 Uhr Kollision mit dem japanischen MS „Yamashiro Maru“

Das Schiff geriet in starke Steuerbord-Schlagseite, zunehmend auf 90°, vier britische Schlepper versuchten durch Druck gegen den Schiffsboden, ein Abrutschen des Schiffes nach der Fahrwassermitte zu verhindern.

Das Schiff befand sich auf Ausreise von London nach Havanna, mit Stückgut und 42 Leyland Bussen, die es in London geladen hatte. Es sank auf Position **51°28'N, 00°19'E** auf der Themse. Um 02.50 Uhr wurde das Schiff organisiert verlassen. Alle 57 Besatzungsmitglieder wurden gerettet.

Das Schiff wurde geborgen und an einen griechischen Reeder verkauft. Am 18. Dezember 1965 sank es für immer in der Biskaya.

23. August 1965 **MS „Käthe Niederkirchner“**

Das Schiff lief aus Kuba kommend um 05.05 Uhr im Pentland Firth vor der Insel Muckle Skerry in die Klippen und wurde auf Höhe des Maschinenraumes aufgerissen, was zur starken Steuerbord-Schlagseite führte, zunehmend auf 90°. Das Schiff sank um 13:05 Uhr auf Position **58°41'N, 02°56'E** im Pentland Firth. Es wurde zuvor gegen 05:20 Uhr von einem Teil und um 06:30 Uhr vom Rest der Besatzung organisiert verlassen.

Der Kapitän war für den Kurs nicht vorbereitet. Er fertigte Handskizzen an, nach denen navigiert wurde. DECCA-Unterlagen waren für dieses Seegebiet an Bord nicht vorhanden. Die Besatzung rettete sich mit dem Steuerbord-Rettungsboot und ging um 07:05 Uhr auf der Insel Muckle Skerry beim Leuchtturm an Land. Alle 48 Besatzungsmitglieder wurden gerettet.

20. September 1967 MS „Fiete Schulze“

Ab 05:07 Uhr Steuerbord-Schlagseite durch Übergehen der Ladung, die aus 8.000 Tonnen Roheisenmasseln bestand, die vorschriftsmäßig gestaut waren. Das Schiff befand sich auf dem Weg von Rotterdam via Panamakanal nach Japan und geriet in ein Schlechtwettergebiet. Es bildeten sich hohe Wellen und Kreuzseen. Gegen 23:30 Uhr hörte man das Poltern der Ladung, die überging. Wahrscheinlich durchschlugen die Eisenmasseln die im Wasser befindliche Steuerbord-Bordwand. Ab 00:00 Uhr am 21.09. nahm die Schlagseite nach 80° Steuerbord zu. 01:35 Uhr sank das Schiff auf Position **45°33' N, 10°15' W** in der Biskaya.

28 Besatzungsmitglieder wurden gerettet.

Ein beschädigtes Gummifloß mit Bootsmann, einem Lehrling und einer Stewardess trieb 48 Stunden bis zur Rettung in der tobenden See.

14 Besatzungsmitglieder fanden am 21.09. 1967 den Tod in der See:

Dr. Kurt Albrecht	- Schiffsarzt	Georg Paeper	- Motorenwärter
Heinz Basler	- 2. Nautischer Offizier	Friedhelm Radü	- Matrose
Rolf Gellert	- Ltd. Technischer Offizier	Artur Richter	- Maschinenassistent
Bernd Hoffmann	- 4. Nautischer Offizier	Ekke Thiessen	- Funkoffizier
Elke Klingenberg	- Stewardess	Olaf Trautmann	- Chefkoch
Detlef Löpke	- Lehrling (2. Lehrjahr)	Dieter Schulze	- Motorenwärter
Eberhard Neumann	- 3. Nautischer Offizier	Siegfried Wirbel	- Kapitän

25. November 1967 MS „Stubbenkammer“

Um 05:07 Uhr Kollision mit dem britischen 39.000 Tonnen Tanker MT „Zenatia“

Um 05:17 Uhr brach MS „Stubbenkammer“ auseinander und sank auf Position **52°00'N, 04°01'E** vor Hoek van Holland.

Das Schiff wurde organisiert gegen 05:12 Uhr verlassen. Es tauchte über den Bug weg, so dass keine kollektiven Rettungsmittel eingesetzt werden konnten. Von 30 Besatzungsmitgliedern konnten 29 gerettet werden. Die Seekammer entschied, dass der Kapitän ungenügend auf das Seegebiet eingestellt war und die Ausweichpflicht missachtete. Das Wrack wurde im April 1968 gehoben und verschrottet.

Ein Besatzungsmitglied ging am 25.11.1967 mit dem Schiff unter.

Paul Sachweh - Obersteward

70er Jahre...

3. Januar 1976 MS „Capella“ (840er Kümo)

Das Schiff erlitt am 3.1.1976 einen Wassereintritt durch Seeschlag. Bei starkem Sturm fiel die Ruderanlage aus, Rettungsboot und Vermessungsluke waren eingeschlagen. Das Schiff kam quer zur See. Trotz des schweren Wetters konnte die Ruderanlage repariert und die „Capella“ in See gelegt werden. Die Besatzung gab ihr Schiff nicht auf und versuchte die Insel Borkum zu erreichen. Doch das Schiff sank im Seegebiet der Emsmündung um 18:23 Uhr auf Position **53°38'N, 06°13'E** bei der Insel Schiermonnikoog. Bei schwerer Grundsee gelang es der 11-köpfigen Besatzung nicht mehr, das Schiff zu verlassen.

Alle 11 Besatzungsmitglieder blieben am 3. Januar 1976 in der See.

Erhard Bursas	- 1. Nautischer Offizier	Horst Panther	- 1. Technischer Offizier
Dieter Dieckmann	- Ltd. Technischer Offizier	Klaus Pitulle	- Bootsmann
Detlef Ebeling	- Maschinenhelfer	Herbert Sieler	- Vollmatrose
Andreas Hands	- Koch	Roland Steyk	- Matrose
Richard Hentschel	- Kapitän	Dieter Uhlig	- Decksmann
Hans -Joachim Kotte	- E-Anlagen-Wärter		

14. Oktober 1976

MT „Böhlen“

03:35 Uhr Grundberührung bei Sturm mit nachfolgendem Wassereinbruch. Das Schiff sank um 17:00 Uhr nahe der Insel Quessant an der Bretagne-Küste, auf Position **48°11'N, 05°12'W** (Biskaya).

Mangelhafte Navigation und inkonsequente Schiffsführung führten zur Grundberührung, stellte die Seekammer fest. Das Motortankschiff wurde unorganisiert verlassen. 11 Besatzungsmitglieder wurden gerettet.

24 Seeleute und 2 mitreisende Ehefrauen ließen am 14.10.1976 ihr Leben in der See.

Friedrich Arndt	- Storekeeper	Hartmut Markowski	- Matrose
Wolfgang Allwardt	- Pumpenmann	Hans Jürgen Möller	- Bootsmann
Andreas Buse	- Maschinenassistent	Harald Reif	- E-Ingenieur
Franz Dockter	- Motorenwärter	Siegbert Rennecke	- Kapitän
Reinhard Duchert	- Vollmatrose	Ernst Riebisch	- Motorenwärter
Hans Joachim Ernst	- Maschinenassistent	Karl Heinz Schumann	- Pumpenmann
Wolfgang Fuhrmann	- 1. Technischer Offizier	Hans Joachim Wabst	- 1. Nautischer Offizier
Manfred Holz	- Decksmann	Heiko Weiß	- 2. Technischer Offizier
Fritz Hoppe	- 2. Nautischer Offizier	Linda Weiß	- Oberstewardess
Karin Jäschke	- Wirtschaftshelferin	Hans Joachim Zietz	- 3. Nautischer Offizier
Johannes Kirschling	- Vollmatrose	Karl-Heinz Zigon	- Matrose
Helmut Kitzmann	- Ltd. Technischer Offizier	Gerda Kitzmann	- mitreisende Ehefrau
Reiner Klugmann	- Motorenhelfer	Antje Reif	- mitreisende Ehefrau

26. Oktober 1977

MS „Karlshorst“

Ab 03:20 Uhr starke Backbord-Schlagseite durch Übergehen der Decksholzladung. Der Holzfrachter befand sich aus Archangelsk kommend mit einer Holzladung auf Heimreise. Bei einem kräftigen Sturm schlugen mehrere große Wellen gegen das Schiff und verursachte Krängungen bis 55° nach Backbord. Die Backbordstützen der Decksladung brachen. Mit 40° Schlagseite in einen Fjord geschleppt, vergrößerte sich die Schlagseite trotz Leichtern der Decksladung und den Versuchen, das Schiff in seichtere Gewässer zu schleppen.

27.10.1977 kenterte das Schiff vor Anker über Bb-Seite. 17:55 Uhr versank die MS „Karlshorst“ auf Position **68°06'N, 13°27'E** in den Lofoten (Norwegen). Das Schiff wurde organisiert und rechtzeitig verlassen. Kapitän und Mannschaft hatten ihre seemännischen Pflichten erfüllt. Alle 25 Besatzungsmitglieder wurden gerettet.

31. März 1978

MS „Seeadler“

Um 02:33 Uhr Kollision mit dem sowjetischen MS „Inzheer Nechiporenko“

04:25 Uhr sank MS „Seeadler“ auf Position **57°47'N, 22°42'E** in der Rigaer Bucht. Das Schiff befand sich mit 1.075 Tonnen Papier an der Eisgrenze laufend auf Heimreise nach Stralsund. Das für die Sichtverhältnisse zu schnell fahrende sowjetische Schiff traf MS „Seeadler“ an Backbord, auf Höhe des Maschinenraumes. Sie sank sofort über den Achtersteven. Das Schiff wurde dennoch organisiert und rechtzeitig verlassen.

Alle 22 Besatzungsmitglieder wurden gerettet. Die Seekammer sprach beiden Kapitänen die Schuld zu.

80er Jahre...

30. Juli 1984

MS „Arendsee“

Um 03:40 Uhr durch 2 Haftminenexplosionen schwer beschädigt. An Steuerbord detonierte die erste Haftmine auf Höhe des Maschinenraumes. Die gesamte Energieversorgung brach zusammen. Fünf Minuten später kam es zu einer zweiten Detonation an Steuerbord, auf Höhe von Luk 2. Der Mehrzweckfrachter vom Typ Poseidon sackte über das Vorschiff ab. Mit Schlepperhilfe konnte es jedoch um 07:50 Uhr mit dem Heck am Ufer der Bucht von Luanda, mit der Ladung von 2.782 Tonnen Stückgütern, auf Grund gesetzt werden. Eine dritte Haftmine wurde entdeckt und entschärft. Die Ladung übernahm MS „Blankensee“. Die Besatzung verließ das Schiff organisiert, besetzte es später aber wieder. Am 30. Juli 1984 wurden 14 Besatzungsmitglieder von Luanda (Angola) ausgeflogen. Alle 32 Seeleute plus einer mitreisenden Ehefrau wurden gerettet.

So ging es weiter:

27. August – provisorisches Abdichten der Lecks / 30. August die DSR gibt ihre Eigentumsrechte auf. / 5.9.1984 wird das Schiff aus dem Hafen geschleppt und außerhalb angolanscher Hoheitsgewässer auf der Höhe von Luanda auf Position **08°42'S, 12°51'E** versenkt. Das Schiff sank über den Achtersteven in 530 m Wassertiefe.

19. September 1984 MS „Hennigsdorf“ (1)

Am 18.09. gegen 14:00 Uhr wurde Wassereinbruch in Luke 1 festgestellt, als das Schiff mit Motorschaden ca. 140 sm vor Lissabon und bei Windstärke 6 mit 32.000 Tonnen Eisenerzladung trieb. Um 4:13 Uhr wurde die Hauptmaschine gestoppt. Am 19.09.1984 sank das Massengutschiff um 05:58 Uhr 120 sm westlich von Lissabon auf Position **38°57'N, 10°32'W** im Atlantik mit brennender Beleuchtung über den Vordersteven. Das Schiff wurde organisiert und rechtzeitig um 04:20 Uhr verlassen. Die Seekammer stellte fest, dass Kapitän und Mannschaft ihre Pflichten vorbildlich erfüllt hatten. Alle 34 Besatzungsmitglieder und Passagiere wurden gerettet.

16. Februar 1986 MS „Mansfeld“

Das Schiff strandete gegen 22:00 Uhr an der portugiesischen Küste nahe der Ortschaft Leirosa auf ungefähr **40°01'N, 08°56'W**. Am Vortag brach um 12:30 Uhr in einer unbewohnten Kammer ein Brand aus, der zum Ausbrennen der Aufbauten oberhalb des Hauptdecks und zu starker Rauchentwicklung führte. Die Brücke musste geräumt werden. Das Abtreiben des unter Ballast laufenden Massengutschiffes konnte bei den ungünstigen Witterungsbedingungen auch durch Schlepper und Werfen der beiden Anker auf etwa 13 m Wassertiefe nicht gestoppt werden. Der Brand ließ nach, aber das Schiff trieb weiter auf die Küste zu. Durch den Sturm konnten keine Besatzungsmitglieder zurück an Bord gebracht werden, um Rettungsmaßnahmen durchzuführen. Das Schiff strandete. Der Kapitän hatte die Gesamtsituation falsch eingeschätzt und das Schiff zu zeitig evakuieren lassen. Alle 35 Besatzungsmitglieder wurden gerettet.

25. September 1988 MS „Rudolf Breitscheid“

Das Schiff strandete um 07:01 Uhr an der Nordmole von Klaipeda (Litauen) als Folge einer Grundberührung am 24.09. um 21:03 Uhr außerhalb der Fahrrinne (Ansteuerung Klaipeda) **55°44'N, 21°05'E**. Der Wind wehte mit Stärke 7. Für die Nacht bestand Sturmwarnung, Wind zunehmend auf Stärke 9. Vor der Einfahrt stand eine schwere Brandung. Das mit 10.064 Tonnen Metall beladene Schiff geriet beim Auslaufen trotz Warnung außerhalb der Fahrrinne auf Grund und vertrieb auf die Mole. Nach Aufsetzen des Achterschiffes auf den Nord-Molenkopf wies das Schiff eine Backbord-Schlagseite von 13° auf. Das Schiff wurde organisiert und besonnen nach dem Stranden am 25.09. von 07:30 bis 09:45 Uhr verlassen. Es brach später in zwei Teile auseinander und wurde zum Totalverlust erklärt. Alle 41 Besatzungsmitglieder wurden gerettet.



Was der Nachwelt bleibt...

Von den Schiffsverlusten der DSR sind die Protokolle der Seekammer der DDR in den Archiven, umständehalber seltene Fotos und die natürlich intensiven Erinnerungen der betroffenen Seemannsfamilien erhalten. Aber die langsam verblassende öffentliche ... Gegen das Vergessen – wir wollen hier wie feierlich gelobt an unsere auf See gebliebenen Kameraden und an das Schicksal der verunglückten Schiffe erinnern.



MS "Käthe Niederkirchner" (Typ X, Baujahr 1964) am 23.8.65 vor Muckle Skerry

Quellen: DSR-Archiv; Sammlung Stephan Bohnsack, Rostock, 2011;
"DSR - Deutsche Seereederei Rostock" von Brigitte Götz und Harry Wenzel, 2. Auflage,
erschieden 2004 im Köhlers Verlag, Hamburg, ISBN 3-7822-0899-4, S.140-144
Screenshot: Google Earth von Albrecht Schäfer, Granschütz, 2015
Foto/Dia: Besatzung MS "Käthe Niederkirchner" 1965 / Sammlung Roland Morgenstern, Rostock, 2008
Korrektur: 25.05.2021, ABa, HH