

Auf großer Fahrt: Zielscheibe für Bomber

Von 1930 bis 1992 fuhren vier Schiffe unter dem Namen „Halberstadt“ über die Meere (Teil II)

In der Verkehrsgeschichte wird Halberstadt als Fliegerstadt erwähnt. Doch ab der Gründung des VEB Maschinenbau 1951 und der Produktion von Schiffsdieselmotoren wurde auch ein großes Kapitel Geschichte der Schifffahrt mit geschrieben.

Von Gerald Eggert
Halberstadt • DDR-Frachter waren über viele Jahre auf der „Linie der Solidarität“ zwischen Rostock und Haiphong unterwegs, um dringend benötigte Hilfgüter (Lastkraftwagen, Reifen, Medizintechnik, Montageile für Brücken und anderes mehr) schnell und sicher an ihren Bestimmungsort zu bringen. Das galt auch für die „Halberstadt“.

Raketentreffer in Haiphong

Auf einer dieser Reisen geriet sie in die weltweiten Schlagzeilen. 1972 im nordvietnamesischen Hafen Haiphong verortet liegend, erlebten das Schiff und seine Besatzung eine neue Eskalation des Vietnam-Krieges.

Die rund 6500 Tonnen Fracht waren bereits gelöscht, als das Schiff am frühen Nachmittag des 16. April von US-Kampfflörern beschossen wurde. Eine Rakete durchschlug das Deck, riss ein Leck in die Backbordseite, zerstörte Treiböl-, Luft- und Kühlwasserleitungen, Ladegeschirre sowie auf der Pier Teile der gelöschten Ladung. Auf dem gesamten Schiff wurden circa 100 Splitterdurchschläge und Einschüsse von Bordwaffen gezählt.

Außerdem waren das Radar sowie die Ruder- und Funkanlage beschädigt worden. Durch den Treffer krängte die „Halberstadt“ stark nach Backbord. Glücklicherweise gab es bei dem Angriff nur leicht Verletzte unter den Rostocker Seeleuten.

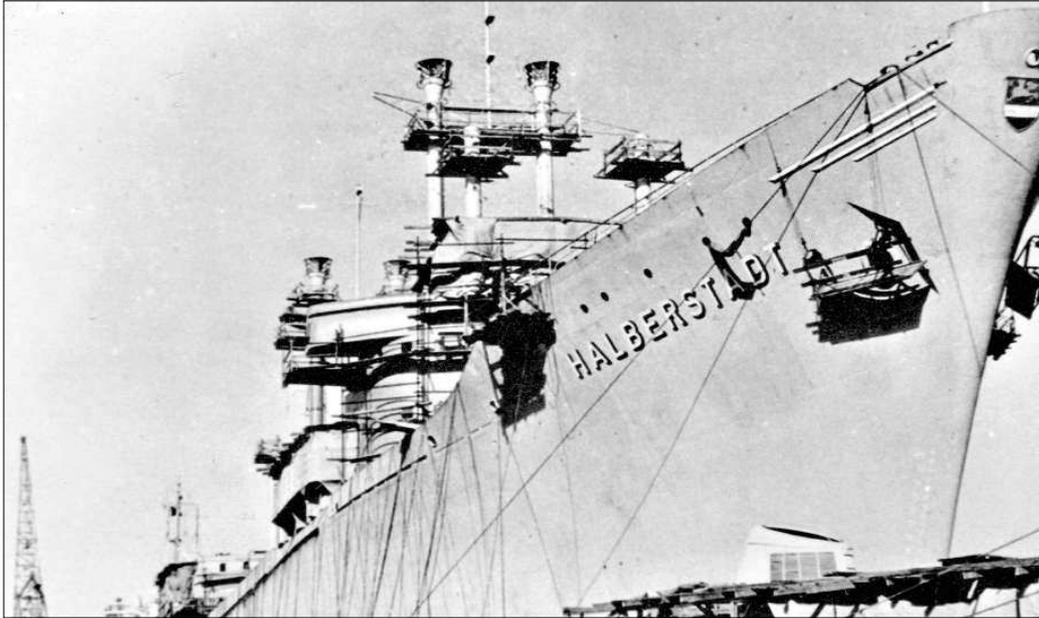
Einen Tag nach dem Beschuss durfte die Mehrheit der 56 Besatzungsmitglieder auf den acht Kilometer vor Haiphong auf Reede liegenden Frachter „Frieden“ umsiedeln. 13 Matrosen blieben zurück, um die „Halberstadt“ wieder seetüchtig zu machen.

Vorerst war an ein Auslaufen nicht zu denken. Nicht nur wegen der notwendigen Instandsetzungsarbeiten musste das Schiff am Kai verortet bleiben. Die Vietnamesen wollten die ausländischen Schiffe so lange wie nur irgend möglich als Schutzschilder im Hafen festhalten. Das gefiel den amerikanischen Militärs nicht. Sie drängten auf ein sofortiges Auslaufen aller ausländischen Schiffe.

Zehn Tage nach dem Angriff verließ die „Halberstadt“ den Hafen. Auf das größte Loch war eine zufällig gefundene Metallplatte geschweißt, alles andere war notdürftig repariert worden. Bei der Begegnung mit der „Frieden“ wechselte die restliche Halberstadt-Besatzung auf ihren Frachter. Der nahm Kurs auf Singapur, in dessen Hafen er vier Tage später festmachte.

Reparatur in Singapur

Hier erfuhr die Besatzung, dass auf Befehl von US-Präsident Nixon die Hafeneinfahrt von Haiphong durch die Navy vermint worden war, um den militärischen Nachschub aus der Sowjetunion zu unterbinden. Den Amerikanern war es nicht gelungen, die im Hafen liegenden ausländischen Schiffe her-



Das Frachtschiff „Halberstadt“ liegt im Hafen, wo notwendige Reparatur- und Wartungsarbeiten erledigt werden.

Fotos (2) und Repro: Sammlung Gerald Eggert

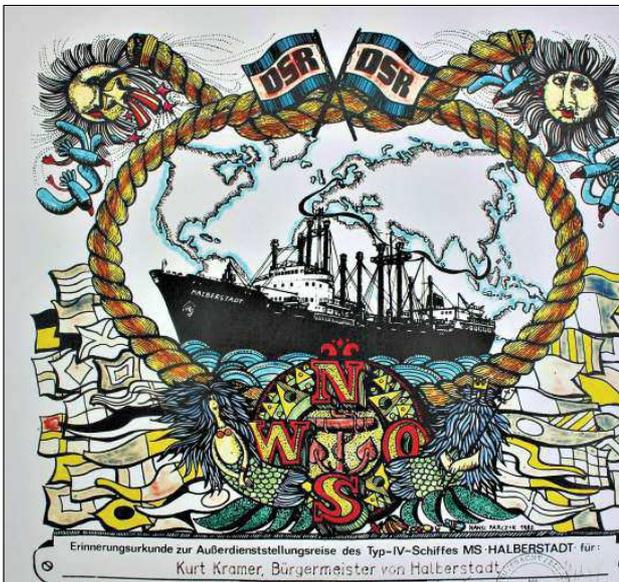


Ab 1985 verkehrte das erste Vollcontainerschiff der DDR-Handelsflotte unter dem Namen „Halberstadt“.

auszubefehlen. Im Gegenteil, die „Frieden“ war inzwischen von ihrem bisherigen Liegeplatz mit Hilfe eines vietnamesischen Lotsen durch den Minengürtel geschleust worden

und saß damit wie die anderen Frachter in der Falle. Am folgenden Tag meldete die New York Times sehr zum Ärger der US-Regierung, dass es einem ostdeutschen Schiff gelungen

sei, die Minensperre zu durchbrechen. Das Handelsschiff eines unbeteiligten Landes getroffen zu haben, brachte die USA in große Erklärungsnot. Sie übernahm



Diese Erinnerungsurkunde zur Außerdienststellung der „MS Halberstadt“ bekam Halberstadts Bürgermeister Kurt Kramer. Er hielt während seiner Amtszeit als Stadtoberhaupt die Verbindung zur Besatzung des Patenschiffes und danach als Privatperson über viele Jahre noch zum letzten Kapitän Klaus Krüger.

men die Kosten für die Reparatur der „Halberstadt“ in der Werft Jurong-Yard von Singapur. Dann begann die von den Besatzungsmitgliedern ersehnte Heimfahrt.

Am 8. August 1972 kehrte die Crew nach knapp sieben Monaten in den Heimathafen Rostock zurück. Inzwischen hatten sich die USA in einer Note an die Regierung der DDR für den Beschuss des Schiffes entschuldigt.

Besuch in Patenstadt

Groß war die Anteilnahme der Halberstädter am Schicksal ihres Patenschiffes. In der Volksstimme verurteilten viele den Angriff auf den Frachter. Schon von Bord bedankte sich die

gelegen hatte, war es ab November 1975 wieder unterwegs. Auf dieser Tour nach Bangkok und weiter nach Heungnam erlebte die Besatzung nicht nur ein Weihnachtsfest bei hochsommerlichen Temperaturen in Thailand, sondern auf dem Weg nach Nordkorea stürmische See und bei Ankniff minus 15 Grad.

Die so unterschiedlichen Wetterbedingungen machten einen Neuanstrich des Schiffes notwendig und erforderte von den Besatzungsmitgliedern viele zusätzliche Arbeitsstunden, berichtete der Kapitän.

Im Sommer 1976 war das Schiff nach Schweden und Antwerpen unterwegs, im Mai des Folgejahres fuhr es quer durch den At-

lantik nach Nordafrika, dann durch den Suezkanal, durch das Rote Meer, den Golf von Aden, den Indischen Ozean und die Malaccastraße nach Port Kelang in Westmalaysia. Nächste Ziele waren nach weiteren Lösch- und Ladehäfen noch Saigon, Heungnam (Nordkorea) und Tsingking in China.

Als die Besatzung im Januar 1978 wieder einmal ihre Patenstadt besuchte, standen der Bürgermeister und eine Delegation von Pionieren am Bahnhof, um die Gäste mit Blumen zu empfangen. Es folgten Gespräche mit Stadträten in der Dombrotstube und Besuche in Betrieben.

Zwölf Kapitäne in 19 Jahren

Nach fast 19 Jahren und sieben Monaten DSR-Dienstzeit wurde das MS „Halberstadt“ am 9. Januar 1980 außer Dienst gestellt und in Shimonoseki an Nissho-Iwai Co. Ltd. mit Sitz in Osaka übergeben. Bis dahin waren 915 000 Seemeilen zurückgelegt worden, was 1 694 580 Kilometer und damit etwa 42 Erdumrundungen entspricht.

Am 10. Januar folgte die letzte Fahrt nach Taiwan, wo ab 12. März 1980 in Kaohsiung bei Tung Ho Steel Enterprise Co. der Abbruch erfolgte. Unter zwölf Kapitänen hatte der Frachter ein beachtliches Stück Seefahrtsgeschichte der DDR mitgeschrieben.

Übrigens: Die damaligen traumatischen Erlebnisse der

Besatzung in Vietnam wurden im April 2014 mit dem viel beachteten Dokumentarfilm „Unter Honeckers Flagge - Die MS Halberstadt im Vietnamkrieg“ wieder hervorgerufen.

Erstes Containerschiff

Gut fünf Jahre später, am 30. Mai 1985, wurde das erste Containerschiff einer Serie Typ VCS 420 an den Auftraggeber DSR übergeben. An seinem Bug führte es den Namen „Halberstadt“. Der Bau erfolgte auf der spanischen Werft Juliana Constructora Gijonesa in Gijón.

Ausgerüstet wurden alle Schiffe der Serie mit jeweils einem leistungsstarken Zwölfzylinder-Viertakt-Dieselmotor des Typs 12 VDS 48/42 AL-2 (4.413 kW) aus dem VEB Maschinenbau Halberstadt. Das fast 8000 Bruttoregister große und 122 Meter lange Schiff, das bis zu 440 Container an Bord nehmen konnte, lief fortan vorwiegend Häfen in Ostasien, Afrika und im Mittelmeer an.

Die Schiffe dieser Serie wurden als Doppelhüllen-Mehrzweck-Trockenfrachtschiffe mit weit achtern angeordnetem Deckshaus und drei vorderen Laderäumen ausgelegt. Diese Laderäume bekamen Zellenrüste zur Führung von 40-Fuß-Containern, die einen schnellen Abbau ermöglichen, um stattdessen konventionelles Stückgut und Massengüter zu transportieren.

Die zwei Bordkrane waren dementsprechend variabel einsetzbar. Deren backbordseitige Belastung bei Ladungsumschlag wurde mittels Trimm tanks an Steuerbord ausgeglichen. Die zur damaligen Zeit noch nicht flächendeckende Containerisierung der vorgesehenen Fahrtgebiete machte eine solche Lösung erforderlich. Die Klasse erlaubte auch die Fahrt in gering vereisten Gewässern und den vollen Betrieb in gemäßigten und tropischen Breiten. Diese Schiffe erfüllten außerdem die Bedingungen zum Befahren des Suez- und des Panamakanals sowie des St.-Lorenz-Straßens.

Auf seiner Jungfernfahrt lief das erste Vollcontainerschiff der DDR-Handelsflotte mit der 25-köpfigen Besatzung unter Kapitän Harald Schmolinske unter anderem Dänemark, Belgien, Schweden, Ägypten, Zypern und die Türkei an.

Auch zwischen der Stadt Halberstadt und der Besatzung des Containerschiffes wurde ein Patenschaftsvertrag abgeschlossen. Regelmäßig berichteten die Seeleute vom Bordleben und ihren Reisen.

Nach den Vorstellungen der politisch Verantwortlichen im DDR-Ministerium für Verkehrswesen sollten mit dieser Schiffserie Antifaschisten oder Persönlichkeiten der deutschen Arbeiterbewegung geehrt werden. Doch letztendlich bekamen alle Schiffe Städtenamen. Für die „Halberstadt“ war ursprünglich der Name Fritz Grosse geplant.

Mehrfache Besitzerwechsel

1990 auf die Deutsche Seereederei Rostock GmbH übertragen, folgten mehrere Besitzerwechsel und Umbenennungen (1992 „Ever Gain“ und „Eagle Sun“, 1993 erneut „Ever Gain“, 1994 „Orient Star“ und „Star Light“, 1996 „Claire A.“, 2008 „Timucin“, 2011 „Simin“). Das Schiff wird trotz der vielen Verkäufe und Bereederwechsel ab 1996 in der Türkei beheimatet.

Es wird davon ausgegangen, dass der Abbruch im Januar 2013 in Aliaga/Türkei erfolgte.

