

Waldtraut Uphoff

# Mein Tagebuch zur See

*Mit der Edgar Andre' von Rostock um die Welt*



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über [www.dnb.de](http://www.dnb.de) abrufbar.

Das Werk ist in allen seinen Teilen urheberrechtlich geschützt.

Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig.

Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung durch elektronische Systeme.

Wenn Rechteinhaber oder ihre Anschriften bis zur Drucklegung nicht ermittelt werden konnten, bleiben Rechtsansprüche selbstverständlich gewahrt.

IMPRESSUM:

Autorin: Waldtraut Uphoff

Titel: Mein Tagebuch zur See

© Elmenhorst/Vorpommern: Edition Pommern 2020

[info@edition-pommern.de](mailto:info@edition-pommern.de)

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

ISBN: 978-3-939680-55-0

Gedruckt in Deutschland

## PROLOG

In diesem Jahr begehen wir den 30. Jahrestag der friedlichen Revolution in der DDR. Damals waren wir von dem Gedanken beseelt, jetzt muss alles anders, alles besser werden. Die Politik unserer Regierung stieß schon lange auf Ablehnung in großen Teilen der Bevölkerung. 1989/90 war eine Zeit voller Anspannung, voller freudiger Erwartung, der aber schon bald die Ernüchterung folgte. Der Elan, etwas Neues zu schaffen, anzupacken, zu verändern verflog, als Millionen von Menschen ihre Arbeit verloren, weil unsere Betriebe nahezu flächendeckend „abgewickelt“ wurden.

1967, als dieses Tagebuch entstand, gab es viel Gemeinschaftlichkeit im Leben der Menschen, ob bei der Arbeit im Betrieb, in der Freizeit oder im Wohnumfeld. Die Entwicklung der Seefahrt in der DDR, insbesondere die ersten 25 Jahre, bedeutete für die meisten Seeleute die schönste Zeit ihres Lebens. Für mich als mitreisende Ehefrau – ich durfte wie kaum ein DDR-Bürger hinaus in die Welt – stellte diese Reise einen Höhepunkt meines Lebens dar. Die Seefahrt, wie ich sie erlebte, gibt es schon lange nicht mehr. In der heutigen Containerschiffahrt dauern die Hafenliegezeiten nur wenige Tage oder gar Stunden. Mein Tagebuch ist ein Zeitdokument geworden. Als kürzlich die Wiederholung der Serie des DDR-Fernsehens „Zur See“ gesendet wurde, erinnerte ich mich. Glücklicherweise fand ich das Tagebuch noch, es war nicht wie die meisten Fotos dieser Reise im Müll gelandet. So wie ich, reiste eine weitere Ehefrau mit ihrem Mann, einem Ingenieur der Maschine, ebenfalls mit. Noch weitere drei Frauen gehörten der Schiffsbesatzung an (Verwalterin, Stewardessen). Ursprünglich sollten wir mit der „Dresden“ fahren. Mein Mann Klaus gehörte zu deren Besatzung. Sein Kapitänspatent, welches er nach dem Besuch der Seefahrtsschule Wustrow erworben hatte, erforderte noch Nachweise der astronomischen Navigation. Deshalb hatte er sich 1966 für zwei Reisen auf Großer Fahrt entschieden, um diese zu erbringen. Danach plante er seinen weiteren Weg als Nautiker in der Nord- und Ostseefahrt, die seinen Wünschen und seinem Patent A III entsprach. Auf Großer Fahrt galt sein Steuermannspatent A5/II. Wir heirateten am 18. Januar 1967. Klaus war gerade erst aus Fernost nach Hause gekommen.



Hochzeitsfoto von mir und meinem Mann  
Klaus

Ich durfte natürlich erst als Ehefrau mit meinem neuen Familiennamen den Passantrag unterschreiben. So kam es, dass mein Reisepass mir nicht rechtzeitig zur Verfügung stand, als zwei Wochen später die „Dresden“ auslaufen sollte. Immerhin gab es keine Probleme bei den Behörden wegen des Passes oder des Ausreisestempels der DDR, obgleich wir beide nicht der SED angehörten und noch keine Kinder hatten.

Wir verbrachten die Zeit bis zum Anmustern auf der „Edgar Andre“ im

Hotel in Rostock (Bettenhaus der DSR). Während die „Dresden“ ein Typ IV-Schiff war, gehörte die „Edgar Andre“ zum Typ X, auch ein 10000-Tonnen-Frachtschiff jüngerer Bauart. Es hatte statt Ladegeschrir schon Kräne an Bord. Als besonders angenehm stellte sich später das Vorhandensein einer Klimaanlage heraus. Die Brücke, die Messen, Küche und Kammern (Kajüten) wiesen eine moderne Ausstattung aus. Unsere Kammer, Klaus heuerte als III. Nautischer Offizier an, war groß genug für zwei und recht gemütlich. Ich verstaute die Kleidung für alle Jahreszeiten sowie mehrere Stücke Seife, Zahnpaste usw. in den Schränken. Ein paar Bücher und ein bisschen Material für Handarbeiten sollten mir die Langeweile vertreiben. Monate auf See lagen vor uns, Richtung Fernost. Ganz festgelegt ist die Route bei „Trampfahrt“ jedoch nicht. Die Reederei kann bei entsprechender Geschäftslage das Anlaufen anderer Häfen anordnen. Für mich bedeutete das Abenteuer pur, meine Eltern sorgten sich natürlich. Mein Mann fuhr bereits einige Jahre zur See, war sogar schon in China gewesen, in vielen Ländern Europas, Asiens und auf Kuba. Auch deshalb fühlte ich mich sicher und geborgen, ohne Angst, frei und

glücklich.

So haben wir damals in der DDR gelebt, gefühlt, die Welt gesehen. Wir waren glücklich und traurig, neugierig und voller Erwartung auf das Leben, das vor uns lag. Unser Land war jung, unsere Schiffe neu und schön, die Besatzung unseres Schiffes lag altersmäßig zwischen 18 und 45 Jahren. Mit kaum 30 konnte man Kapitän werden, wie es nach dieser Reise unser 1. Nautischer Offizier, W. Schneider, auch wurde, weil unser Kapitän Weinhold, der „Alte“, wie die Seeleute sagen, seinen wohlverdienten Urlaub antrat.

Als ich das erste Mal die westliche Konsumwelt erlebte, den Überfluss der Angebote in den Geschäften, die gepflegten Straßen und Häuser, schicke Autos – kein Vergleich zu unseren „Trabis“ – kam ich aus dem Staunen anfangs nicht heraus. Jedoch war ich stets froh, wieder auf „unserem“ Schiff anzukommen, einem Stück Heimat.

In meinem Tagebuch schildere ich alles so, wie ich es als Laie damals sah. Ich maße mir nicht an, alles richtig bewertet zu haben.

Ribnitz-Damgarten, November 2019

Reiseplan

20.2.-22.2. Hamburg Fisser Linien Agenturen GmbH  
Düsternstr. 18

23.2.-25.2. Rotterdam Pakhuismeesteren N.V.  
P.O. Box 863  
Vaateland 46

27.2.-28.2. Antwerpen Sogemar N.V.  
14, Rue du Margrave

15.3.-21.3. Jeddah  
Saudiarabien Associated Agencies Ltd.  
National Comercial Bldg.  
King Abdulzise Street  
P.O. Box 419

28.3.-2.4. Karachi  
Pakistan Pak Ocean Shipping Company Ltd.  
Qamar House Bundar Road

11.4.-16.4. Chittagong  
Pakistan East Bengal Agencies Ltd.  
Shah Charibullah Building  
Strand Road

Die weiteren Häfen stehen noch nicht fest. Zwischen Antwerpen  
und Jeddah könnt Ihr aber noch Post an folgende Adresse sen-  
den: Port Said / UAR Assuan Shipping Agency  
Chonkry El Kouatly Street

19. FEBRUAR 1967

Heute Morgen 04.00Uhr verließ die „Edgar Andre“ den Überseehafen Rostock. Die See lag ruhig. Ein bedeckter Himmel ließ die Sonne nicht hervor, als es gegen 07.00Uhr dämmerte. Feine Dunstschleier lagen auf der leicht gekräuselten Wasseroberfläche. Im Laufe des Vormittags erreichten wir die Kieler Förde und die Einfahrt des Nord-Ostseekanals. Zuerst musste eine Schleuse passiert werden. Dann ging die Fahrt vorbei an Frachtschiffen aus verschiedenen Ländern, vorbei an Fabrikanlagen und Öltanks, durch das Schleswig-Holsteiner Land. Die Landschaft zeigte sich sehr abwechslungsreich, Felder, Wiesen und Weiden, Laubwald, zum Teil mit kleinen Fichtenschonungen aufgeforstet und sonntäglich verschlafene Dörfchen.

Rendsburg, eine kleine Stadt am Kanal, gefiel mir besonders wegen der vielen Backsteinvillen, die entlang des Wassers, von kleinen Gärten umsäumt, standen. Straßen und Brücken, die wir sahen, zeichneten sich durch großzügigen, modernen Baustil aus. Den

Kanal können Schiffe wie unser 10000t –Frachter gut passieren. Oft kommen uns kleinere Schiffe entgegen, denen der Kanal noch genügend Platz zum Vorbeifahren bietet. Wenn sich zwei größere begegnen, muss das an einer Ausweichstelle geschehen. Natürlich gibt es auf Wasserstraßen genau wie in Städten eine genaue Fahr- und Überholvorschrift, Schilder und Blinkzeichen, da die Gefahr einer Havarie auf solchen verkehrsreichen



Auf der Edgar Andre, im Hintergrund der Nord-Ostseekanal