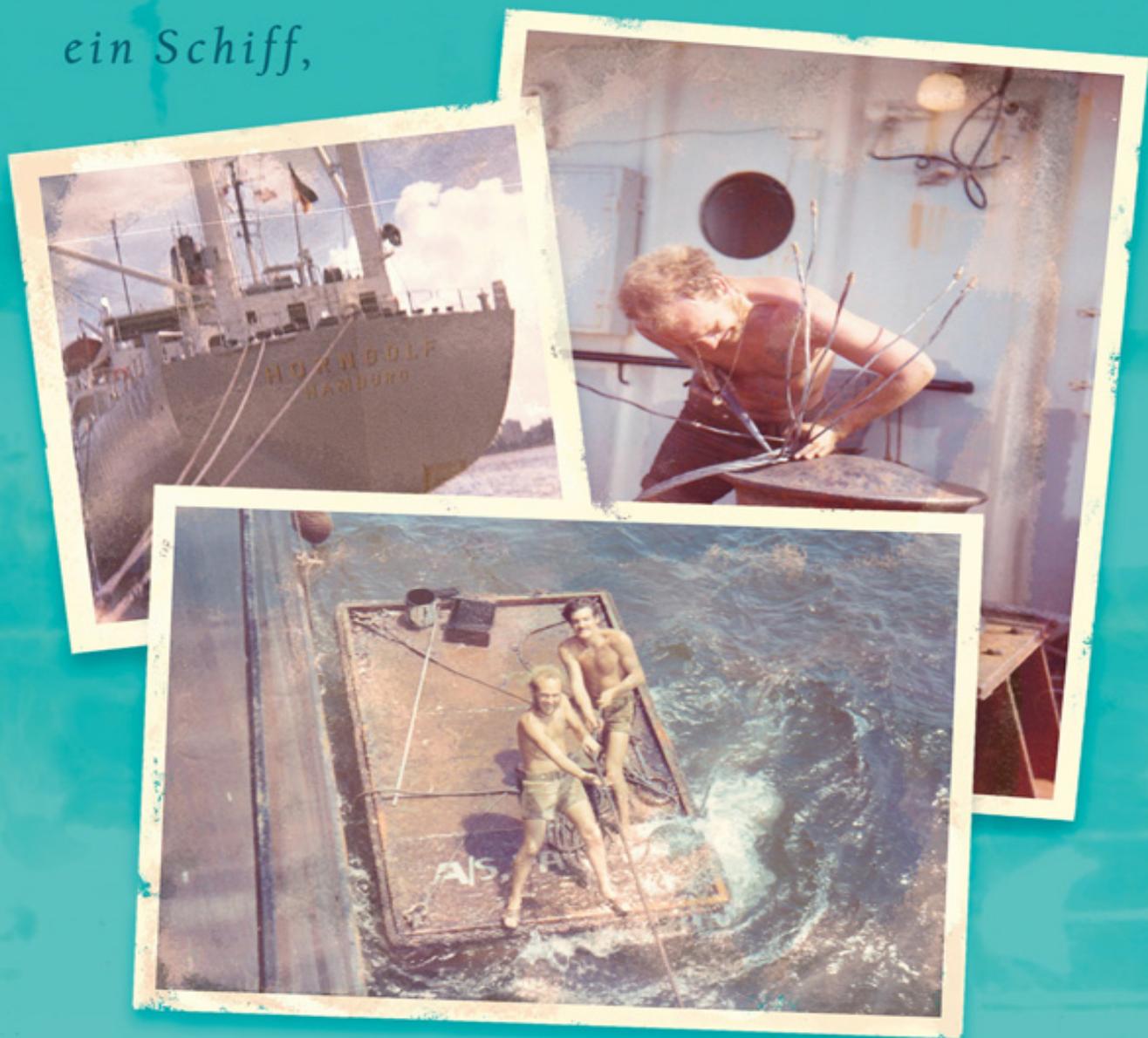


Friedrich Heinrich Synold

SEEFART!

*Jeder Seemann ein Artist,
ein Schiff,*



ein ganzer Zirkus.

Eine Sammlung autobiographischer Kurzgeschichten

Das Buch gibt einen weiteren Teil der Lebensgeschichte des Autors wider, niedergeschrieben anhand seiner Erinnerung und seinerzeit entstandenen Aufzeichnungen.

Alle in diesem Buch vorkommenden Personen sind oder waren Personen des wirklichen Lebens. Um ihre Privatsphäre zu schützen, sind die Namen, außer dem des Autors, verändert worden.

Für die Lektoratsarbeit geht mein Dank an Frau **Verena Korinth**.

Inhalt

Vorwort

Datenblatt M/V »Schauenburg«

Kombi-Schiff »Schauenburg« 1973 / 1974

Biskaya Blackout Europa - Westafrika - Europa

Datenblatt M/V »Hildegard Peters«

M/V »Hildegard Peters« Holzreisen Sommer 1968

Der verlorene Anker

Rotterdam - Archangelsk - Rotterdam

Datenblatt: M/V »Eleonore«

Küstenmotorschiff M/V »Eleonore« 1966 / 1967 kleine
Trampschiffahrt

Wecken mit Gummiknüppel Nord- und Ostsee

Datenblatt: M/V »Terje Vigen«

M / V »Terje Vigen« Fährdienst Ostsee, Winter Anfang
1975

M/V »Terje Vigen« Winter, Anfang 1975

Arbeitsunfall und Trost

Fähre im Liniendienst Aarhus - Oslo - Aarhus

Datenblatt: M/V »Hornmeer«

M/V »Hornmeer« Herbst 1970

Früher Arbeitsunfall mit fatalen Folgen

Linie: Europa - Karibik - Europa

Datenblatt: M/V »Transamerica«

M/V »Transamerica« 1971 Linienschiffahrt

Seltsame Gewohnheiten

Europa/Canada-Große-Seen/Europa

Datenblatt: M/V »Hasselburg«

M/V »Hasselburg« 1974 Linienschiffahrt

Richmond, viele Studentinnen

Antwerpen - Richmond - Antwerpen

Datenblatt M/V »Leverkusen

M/V »Leverkusen«, OMNI - Klasse 1976

Eine Stewardess mit Ambitionen Liniendienst US-Golf

Nachwort

Glossar

Vorwort

In diesem Buch erzählt der Autor in mehreren Kurzgeschichten von seinen Erlebnissen, Abenteuern und den verschiedensten Eindrücken auf deutschen Frachtschiffen unter deutscher Flagge, rund um den Globus.

Alle Geschichten sind authentisch. Es wurden vielleicht einige Kleinigkeiten hinzugefügt, aber auf keinen Fall wurde etwas weggelassen.

Combi Frachter »Schauenburg«

Europa - Westafrika - Europa

Datenblatt M/V »Schauenburg«

Eigner:	Seereederei MS »Schauenburg« Kurt Sieh & Co. Hamburg
Bereederung:	H. Schuldt, Hamburg
Unterscheidungssignal:	D G F Y
Heimathafen:	Hamburg
Länge:	142,14 Meter
Breite:	21,57 Meter
Tiefgang:	11,30 / 8,42 Meter
Tonnage Volldecker	
GRT:	9.417 t
NRT:	5.128 t
tdw:	11.618 t
Tonnage Freidecker	
GRT:	5.859 t
NRT:	2.849 t
tdw:	8.800 t
Cont. Stellplätze:	374
Hauptmotor:	HCP / Sulzer 9.900 HP
Geschwindigkeit:	16,5 Knoten
Bauwerft:	Stocnia Szczecinska, im »Adolfa Warskiego«
Stapellauf:	17.02.1973
Indienststellung:	03.10.1973

Verbleib:

22.09.1977 an Palm Line,
London, als »Apapa Palm«, 1985
an Vencaribe C.A., La Guaira, als
«General Salom«. Am
16.03.1993 an New Orleans und
hier wenig später an die Kette
gelegt. Im September 1993
über Interessenten aus Dubai
versteigert an Mangrove
Navigation Co. Ltd. aus
Limassol/Mgrs. Orient Express
Line Ltd. um in «Orient
Challenge«. Neu vermessen nun
9.691 BRZ / 11.618 tdw..
15.08.99 Abbruchbeginn bei
Hariyana Shipbreakers Ltd. in
Alang.

Kombi-Schiff »Schauenburg« 1973 / 1974

***Biskaya Blackout* Europa - Westafrika - Europa**

Die *Schauenburg*, ein Dampfer der Reederei H. Schuldt in Hamburg, war ein prachtvolles, nigelnagelneues, vollautomatisches Schiff. Es war hochmodern, so wie es im Jahr 1973 nicht besser sein konnte. Von diesem Typ Schiff wurden in Stettin sechs in Serie gefertigt. Ein Dampfer von dem Hein Seemann, oder in diesem Fall Fiete, immer schon träumte.

Der Dampfer verfügte ausschließlich über Einzelkammern, die sogar mit Telefonen ausgestattet waren. Telefone konnte man streichen, die brauchte kein Mensch.

Es gab eine eigene Nasszelle, mit Dusche, WC und Waschbecken. Die Kammer selbst war sehr schön eingerichtet: Einzelkoje, Tisch, Schrank, jede Menge Schubfächer und eine Couch, die ausziehbar war.

»So viele Klamotten für diesen großzügigen Stauraum hatte bestimmt niemand«, dachte sich Fiete.

Der Löwenanteil der Crew traf sich Ende August 1974 in Hamburg und dann ging es mit dem Bus durch die DDR nach Stettin, Polen. Bei der Fahrt durch die DDR mussten die See Lord sich bei den Grenzkontrollen schon sehr zusammennehmen, um nicht mit den Vopos aneinanderzugeraten. Der Busfahrer hatte vor den Kontrollen sehr nachdrücklich einige ernste Worte gesprochen, die von den Seemännern auch beherzigt wurden.

Der Dampfer lag noch in der Werft *Stocznia Szczecinska* zur Ausrüstung und für abschließende Arbeiten. Außenbords, alle Luken, Bäume, Masten, also das komplette

Schiff, außer Schornstein und Aufbauten war rostbraun mit einem leichten Stich ins bordeaux gehende, angestrichen. Die Ladebäume waren alle voll automatische Schwingbäume, bedient wurden sie von einem tragbaren Pult, gesteuert mit einem Joystick. Alle Luken, außer Luke eins, waren Doppelluken und bereits für die Containerfahrt eingerichtet. Die Jungfernfahrt der *Schauenburg* führte von Stettin, durch die Ostsee und Kiel - Kanal, nach Hamburg an die Überseebrücke.

Hier wurde der brandneue Dampfer seinen Geldgebern und der Öffentlichkeit vorgestellt. Schließlich war die *Schauenburg* das erste Schiff, das nach dem zweiten Weltkrieg in die Bundesrepublik Deutschland an einen westdeutschen Reeder ausgeliefert wurde.

Die *Schauenburg* war für die französische Reederei *Delmas* verchartert. Der Schornstein war auch schon überarbeitet und trug die Farben der Reederei *Delmas*: Ein weißes, stilisiertes Ruder auf hellblauem Grund. Die Reederei *Delmas* gab es schon seit 1867, deren Hauptfahrtgebiet schon immer Westafrika war. Der Hauptsitz der Reederei *Delmas* befand sich in Le Havre, in einem der zukünftigen Ladehäfen der *Schauenburg*. Das Fahrtgebiet der *Schauenburg* hieß: Europa -Westafrika.

In dem letzten Ladehafen in Rouen hatten die Jungs noch einmal die Chance auf Landgang und diese nutzten sie dann auch. Rudi, Fiete, Fiete's Kumpel Werner und der Leichtmatrose Rolf, ein schlaksiger Bengel mit schulterlangen, strohblonden Haaren zogen nach dem Abendessen los in die Altstadt von Rouen. Rolf war mit seinen 17 Lenzen schon ein richtiger Schluckspecht, genauer gesagt, er spuckte nie ins Glas. Nachdem die Jungs es sich in einer Kneipe gemütlich gemacht hatten, erschienen auch augenblicklich einige Damen des horizontalen Gewerbes, welche von ihnen aber vorerst

geschickt abgewimmelt wurden. Denn sie waren mit ihren Guthaben noch nicht so bestückt, als dass sie fürchterlich auf den Putz hätten hauen können.

Nach einiger Zeit verließen sie geschlossen die Kneipe und zogen weiter, als Rudi ein hübsches, junges Mädels in ihrem Schleppe bemerkte.

Rudi stieß Fiete an und dieser betrachtete sie aus nächster Nähe ganz genau. Sie sah wirklich gut aus, war aber fürchterlich geschminkt, da waren sich die Jungs einig.

Mannomann! So, als hätte jemand die Schminke komplett mit einem Quast in ihrem Gesicht aufgetragen und sie endete abrupt an ihren Kieferknochen – wie abgeschnitten. Darunter war die saubere Haut eines kurzen Halses zu sehen.

Fiete fragte sie, was denn ihr Begehre wäre und sie wies sofort unbeirrt auf Rolf und meinte forsch: »Isch will die blonde schunge Mann!«

»He Rolf, warte mal!«

Fiete versuchte, an Rolf heranzukommen, der daraufhin kurz verharrte.

»He, die kleine Muschi steht wohl auf dich, geh doch mal zu ihr und unterhalte dich ein wenig mit ihr, vielleicht kommst du hier ja noch für *Sympatico* zum Stich!«

Rolf schien schon beinahe entrüstet zu sein, er blickte Fiete genervt an: »Weißt du was, Fiete! Wenn ich poppen will, dann kann ich auch bezahlen!«

Damit hatte sich für ihn nicht nur die Lady, sondern auch die Angelegenheit erledigt.

Tja, auch dieser erste Landgang steuerte dann langsam seinem Ende zu und die Jungs schlenderten zurück an Bord. Sie waren dennoch alle guter Dinge, weil sie genügend Gesprächsstoff hatten. Rolfs ablehnende Aussage gegenüber der blutjungen, hübschen Dame des horizontalen Gewerbes sorgte im Anschluss für allerhand Diskussionen.

Endlich war es soweit: Die *Schauenburg* war voll abgeladen und hatte Rouen, den letzten Ladehafen in Europa, verlassen. Ein Supercargo der Reederei war für die erste Reise auch an Bord. Etliche der Doppelluken waren mit Deckslast belegt wie zum Beispiel auf der Luke drei. Dort standen auf der Backbord Luke einige 20-Fuß-Container. Allerdings standen die Container auf Stauholzbrettern, weil Vorrichtungen für die Containerfüße leider nicht vorhanden waren. Die Container und alle anderen Güter an Deck waren mit kräftigen Drähten und Spannschrauben gelascht. Auf der Steuerbord Luke stand eine stattliche Anzahl brandneuer LKW, die für die Elfenbeinküste bestimmt waren. Die Laschgang in Rouen hatte wirklich gute Arbeit geleistet, das behauptete zumindest ihr Vormann, er hätte nur erstklassige Leute am Start gehabt.

Nachdem die *Schauenburg* endlich den letzten französischen Ladehafen hinter sich gelassen hatte, galt es dann, auch den Rest des englischen Kanals zu bewältigen, was sich für einen so modernen Dampfer als leichte Übung darstellte.

Dann aber stand der *Schauenburg* und ihrer Besatzung die erste wirkliche Bewährungsprobe bevor. Über dem Golf von Biskaya hatte sich ein fettes Tief ausgebreitet und es blieb auch ziemlich stabil. Der Dampfer kämpfte sich bereits den zweiten Tag durch die stürmische Biskaya und ihr Ausgang war bereits zu erahnen. Als am späten Vormittag die Hauptmaschine, eine HPC-Sulzer mit 9.900 Pferdestärken, komplett ausfiel.

BLACKOUT!

Zum Glück war ein Garantie-Ingenieur der polnischen Werft mit an Bord, welcher zu diesem Zeitpunkt alle Hände voll zu tun hatte, um die Maschine wieder zum Laufen zu bringen. Zu Beginn war auch noch alles im Lot, mit dem Kopf auf die

See bewegte sich der Frachter träge, stampfend, langsam, aber stetig gegen die Brecher. Als die *Schauenburg* jedoch gar keine Fahrt mehr durchs Wasser machte, wurde es ungemütlich. Denn sie begann sich langsam zu drehen und lag daraufhin quer in der See und begann allmählich zu rollen.

Es war genau zur Mittagszeit, als die Deckscrew in die Mannschaftsmesse drängte. Unterwegs war den Männern die Frau des Chiefs begegnet. Sie wirkte irgendwie aschfahl, wobei das noch untertrieben war, ihr Gesicht war schon eher grünlich. Sie sah nicht mehr so gut, so souverän wie sonst aus.

Und der Dampfer rollte ... 20 Grad ... 25 Grad - zu jeder Seite - und die Rollperiode verlängerte sich langsam aber stetig. Und das Schiff rollte immer stärker. Aus der Kombüse und der Offiziersmesse hörte man nur noch das Bersten von zerschellendem Geschirr. Fiete schoss es durch den Kopf: »Allmählich muss der Kerl den Hobel aber zum Laufen kriegen, sonst ist hier bald die Kacke am Dampfen. Mannomann!« Futter gab es trotzdem und er holte sich seinen Schlag und hangelte sich an seinen Platz zurück. Sich an die Back zusetzen und den Teller auf dieser sicher abzustellen, daran war hingegen nicht zu denken.

Keine Chance!!!

Fietes Platz in der Mannschaftsmesse war genau Vorkante, am Bullauge und somit hatte er einen sehr guten Ausblick aufs Deck und die Luken. Da er im Moment nicht sitzen konnte, versuchte er, hinter seiner Sitzgelegenheit die Schiffsbewegungen auszubalancieren, so wie die anderen Jungs es ebenfalls machten. Der Dampfer hatte nun beim Überholen mittlerweile 30 - 35 Grad. Es war, als würde die Rollperiode nie mehr enden. Fiete stand immer noch hinter seinem Stuhl und versuchte krampfhaft, Teller und Besteck in den Händen, alles im Griff zu behalten. Dabei sah er aus den Augenwinkeln auf die Luken und erschrak zutiefst. Just in diesem Moment rollte der Dampfer, so als würde er sich

vor den Naturgewalten verneigen, schätzungsweise an die 40 Grad nach Backbord. In der Messe war ein Höllenlärm, aber Fietes Stimme übertönte in diesem Moment alles:

»Leck mich am Arsch!«, entfuhr es ihm: »Leute! Da gehen von Luke drei gerade Container über die Mauer!« Nun drängten noch mehr Crewmitglieder an die Bullaugen der Messe. »Ach du dickes Ei!«, entfuhr es Werner: »Wenn ich das nicht selbst sehen würde, würde ich es nicht glauben.« Die *Schauenburg* hatte inzwischen nach Steuerbord gewechselt und rollte schon wieder zurück nach Backbord. Die Maaten versuchten verzweifelt, irgendwo Halt zu finden und in der Kombüse, so hörte es sich an, ging das letzte heile Geschirr zu Bruch.

Auf Luke drei, Backbordseite rutschten derweil drei wildgewordene Container herum, deren Laschings gebrochen waren. Während der Dampfer zum wiederholten Male stark nach Backbord überholte, bekam er von einem querlaufenden Brecher noch einen hammerharten Schlag vor den Bug. Es sah so aus, als wäre der Ladebaumstützen aus Pappe, so fetzte der wild gewordene Container den Stützen weg, sodass dieser nur noch wie ein defektes, umgekipptes L aussah. Der Container setzte seinen Weg unbeirrt fort, touchierte noch den Schanzdeckel und stürzte daraufhin in die aufgewühlte Biskaya. Er schwamm noch circa eine Minute, bevor er in den Fluten des Golfs versank.

Alle Seelords waren wie erstarrt, während sie auf das verwirrende Schauspiel an Deck starrten.

Aber nun hatte der Wahnsinn schon fast Methode, denn der 15-Tonnen-Schwingbaum konnte sich nun frei entfalten. Da er, nun auch noch verstärkt durch die Rollperiode Schwung erhielt, knallte er mit seiner Baumnock voll in die Fahrerhäuser der LKW, die auf der Steuerbordluke als Deckslast standen. Der ebenfalls ohne irgendeine Kontrolle wie wild herumschlagende Ladehaken, richtete zusätzlich große Schäden an. Urplötzlich war ein leichtes Vibrieren im

Schiff zu spüren, alle blickten sich sofort freudig an und ein Schrei der Erleichterung aus vielen Kehlen erfüllte die Mannschaftsmesse: »Super, die Hauptmaschine läuft wieder!« Genau so war es. Langsam lief die Maschine an und das Schiff bewegte sich nun, wie der See Lord am Ruder es wollte.

Dann brachte die Stimme des Bootsmannes alle anderen in der Messe zum Verstummen.

»Los, alle Mann an Deck! Fiete, an die Winde, Rudi und Werner in die Saling, Hermann und Timothy, ihr bleibt an Deck und pickt den Ladehaken ein!«

Wie zur Mahnung hob er seinen Zeigefinger: »Wir brauchen hier keine Helden, wenn es nicht auf Anhieb klappt, ganz ruhig - nächster Versuch! Ihr fangt den Baum ein und sichert ihn in der Saling mit der Klammer. Wenn alles erledigt ist, wird aufgeklart! Okay, Attacke!«

Alle nickten ernst. Sie waren sich im Klaren darüber, was sie erwartete. Allmählich kam der Dampfer wieder auf Kurs und die Rollperiode ging schon beachtlich zurück, verebbte fast.

Inzwischen waren die Jungs auf dem ersten Windendeck zwischen Luke zwei und drei angekommen. Rudi und Werner waren bereits oben im Mast in der Saling und warteten darauf, dass Fiete den Ladebaum vortoppte. Fiete hatte den Baum bereits so weit gehievt, dass er keinen Schaden mehr anrichten konnte, während Hermann und Timothy den schweren Ladehaken in der Lukentasche eingepickt hatten. So hatte Fiete alles im Griff und konnte den Baum mit Gefühl in die Schelle fahren, die Rudi und Werner anschließend sofort verriegelten.



Hier ist der Ladebaum schon vorgetoppt, wie man sehen kann.

Nach gut einer halben Stunde war alles geritzt und die Jungs konnten sich auf die Luke begeben, um die übriggebliebenen Container neu zu laschen. Danach wurde aufgeklart. Die *Schauenburg* lief mit südlichem Kurs schon wieder äußerster Kraft, als wäre nichts gewesen.

Die LKW auf Luke drei, Vorkante Backbordseite, waren alle unversehrt. Achterkante standen noch einige Container kreuz und quer, die zwischenzeitlich aber schon wieder seefest gelascht worden waren. Der Baumstützen war Schrott. Er war dermaßen deformiert, dass selbst der Storekeeper und seine Mannen aus dem Fettkeller nichts mehr richten konnten.

Der Supercargo hatte inzwischen die entstandenen Schäden an den LKW, auf der Steuerbordluke, Achterkante, begutachtet und dokumentiert. Insgesamt waren acht Stück von ihnen sehr stark beschädigt, drei weitere konnte man