

SEE- FAHRT!

VON KNOCHENBRECHERN, ROSA DELPHINEN
UND WILDEN WEIBERN

Friedrich Heinrich Synold

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: MS.CLARITA SCHRÖDER

Erste Reise • MS.»CLARITA SCHRÖDER« • Madagaskar

Anmustern, Küstenreise

Madagaskar Reise - Bordeaux / Tamatave

Tamatave, Teil I

Tamatave, Teil II

Heimreise. Adios Tamatave

Heimathafen Hamburg, neue Charter

Zweite Reise • MS.»CLARITA SCHRÖDER« • Amazonas

Kurs Brasiland

Rio Amazonas

Iquitos

Letzter Hafen Belém, Heimreise

Nachwort

Glossar

Vorwort

Fiete war auf dem Weg zum Kontor der Reederei Richard Schröder an der Alster in Hamburg. Auf dem letzten Dampfer, der **PAUL SCHRÖDER**, war ihm das Glück nicht gerade hold gewesen... in Tampa wurde er krankheitshalber abgemustert und nach Deutschland ausgeflogen. Aber nun, zweieinhalb Monate später, war gesundheitlich wieder alles in Ordnung. Fiete war topfit. Und er hatte Glück, denn im Hause der Reederei Schröder wurden gerade Leute gesucht. Ein Mannschaftswechsel auf der **CLARITA SCHRÖDER** stand an.

Allerdings musste er sich dafür schnellstens mit der Bahn nach Marseille begeben.

Datenblatt: MS.CLARITA SCHRÖDER

Eigner: Reederei
Richard Schröder
Hamburg

Bereederung: Reederei Schröder

Unterscheidungssignal: DAON

Heimathafen: Hamburg

Länge: 115,01 Meter

Breite: 16,46 Meter

Tiefgang: 8,93 / 7,00 Meter

Tonnage Volldecker

GRT:

NRT:

Tdw:

Tonnage Freidecker

GRT: **5.024 t**

NRT: **3.264 t**

tdw: **7.190 tdw**

Cont. Stellplätze

Hauptmotor: 2 Viertakt - Zehnzylinder -
Motoren
über Getriebe mit zusammen
4.200
Pse, gebaut von MAN Augsburg

Geschwindigkeit: **15 Knoten**

Bauwerft: Orenstein & Koppel und,
Lübecker
Maschinenbau Gesellschaft,
Lübeck,
Bau Nr. 546

Stappellauf: 11.03.1959

Indienststellung: 1959

Charter Namen: als CLARITA 1978 an die Fiddel
Shipping Ltd. Limassol (Cyp)

Verbleib: 1979 an die National Daring Cia
Nav. SA. Piräus, Griechenland
1979 Mgr. Gold Marine Co. Ltd.
1980 an die National Daring
Shipping
Co. SA. Piräus, Griechenland
1982 an die Eri Blue Shipping
Co. Ltd.
Valetta (MLT)umbenannt in
»Luzon«.

22.09.1982 an Gadani Beach /
Pakistan
zum Abbruch.

Erste Reise

MS.»CLARITA SCHRÖDER«

Madagaskar

Anmustern, Küstenreise

Im Laufe des 24. Novembers 1972 trudelte Fiete in **Marseille, 45° 17'54. 65« N / 05° 22'07. 44« O**, ein und begab sich unverzüglich an Bord seines neuen Arbeitsplatzes, der **Clarita Schröder**.

An Bord wurde er sofort zum Funker weitergeleitet, welchem er dann sein Seefahrtsbuch mit inliegendem Heuerschein übergab. Kurz darauf wurde er beim Bootsmann vorstellig, der ihn zum Achterschiff führte, um ihm seine neue Kammer zu zeigen.

Hotel zur Schraube!

Die Einrichtung der Kammer war wie auf anderen Dampfern, auf denen er sich in seiner bisherigen Laufbahn bewegt hatte, zweckmäßig und ohne überflüssiges Beiwerk. Er richtete sich ein und nach einer Weile ging er, nun bekleidet mit seinen Arbeitsklamotten, an Deck, wo er auch schon vom Bootsmann erwartet wurde.

Der Bootsmann war von kleinem Wuchs, hatte eine ordentliche Wampe, ein rundes Gesicht, eingerahmt von einem schon etwas angegrauten Haarschopf. Seine Augen blinzelten ab und an mal, ansonsten blickten sie gelassen in die Welt. Seine Nase war wie eine Knolle, die immer rötlich leuchtete und von blauroten Äderchen durchzogen war. Ein gutes Zeichen dafür, dass er sobald sich die Gelegenheit bot, einem guten Tropfen nicht abgeneigt war, wie sich später noch herausstellen sollte.

Er spuckte nie ins Glas.

»So, mein Junge«, begann der Bootsmann einleitend: »wie du wohl schon mitbekommen hast, Lade- und Löschbetrieb, volle Lotte!

Du gehst mit Paul, seines Zeichens auch Matrose, zu Luke eins und deckst mit ihm den Unterraum auf. Paul weiß Bescheid und wird dich richtig einweisen. Nur zu deiner Info: Wir sind für einen Franzmann in Charter und haben eine lange Küstenreise hier auf dem Kontinent vor uns. Wir klappern also sehr viele französische Häfen ab, rauf und wieder runter. Außerdem wird während der Küstenreise fast die komplette Crew gechincht. Ihr habt heute erst den Anfang gemacht. Und denk dran, wenn du hier gut *mitspielst*, kannst du ordentlich Überstunden reißen. Das sollte dann überhaupt kein Problem darstellen.«

»Gut Bootsmann, alles klar!«, war die kurz gehaltene Antwort von Fiete.



*Fiete in voller Montur auf dem Achterdeck der **Clarita Schröder** 1973*

»Okay, denn zisch man ab zu Luke eins. Paul kannst du sofort erkennen, er ist etwas kräftig und hat einen schwarzen Wuschelkopp. Er sieht aus wie ein Kümmeltürke.«

Fiete klemmte sich eine Zigarette zwischen die Lippen, zündete sie an und meinte nur lakonisch »Okay«, wobei er sich anschickte nach Luke eins zu gehen.

Was hätte er dem Bootsmann auch sonst erwidern sollen. Und tatsächlich bestätigte sich die Aussage des Bootsmannes sogleich, als Fiete bei Luke eins eintraf.

Paul war kräftig an der Hüfte, aber nicht zu sehr, hatte einen leicht olivfarbenen Teint und pechschwarze Zotteln auf dem Kopf. Ansonsten wirkte er auf Fiete vom Aussehen her total normal.

»Hallo«, begrüßte Fiete Paul recht freundlich und dieser grüßte ebenso zurück.

»Na, was bist du, der erste neue Decksmann oder Matrose vom Bestatzungswechsel?«

»Ich bin Fiete, Matrose. Ich höre immer und überall Besatzungswechsel? Was ist hier denn los? Kann mich mal jemand aufklären?«

Fiete blickte Paul mit großen, fragenden Augen an.

»Das erzähle ich dir später, lass uns man jetzt die Zwischendecks-Pontons an Deck hieven. Du gehst mit Ulli ins Zwischendeck und schlägst die Pontons an. Ulli, unser letzter Leichtmatrose, geht auch, er hat nur noch ein paar Tage.«

Paul wies auf einen total verlottert wirkenden, schlaksigen, jungen Mann neben sich.

»Wir schnacken später und lass dich von Ulli nicht so vollsülzen, er hat sowieso keinen richtigen Bock mehr.«

»So ab in die Luke und schlägt die Ponton-Deckel vernünftig an, ich lande sie an Deck. Alles klar?«

Dabei drehte er sich um und gab dem Kranfahrer auf dem Kai-Kran ein Handzeichen und der setzte den Kran in Bewegung, schwenkte seinen Ausleger in die Lukenmitte der Luke eins. Der Hahnepot hing bereits am Kranhaken und senkte sich allmählich in die Luke.

Fiete und Ulli warteten bereits im Zwischendeck und schlugen den ersten hölzernen Pontondeckel an. Zügig hievte der Kran Pontondeckel für Pontondeckel aus dem Zwischendeck und nach nicht allzu langer Zeit waren der Lukenschacht des Unterraumes bar seiner Abdeckung und die dort lagernde Ladung bereit zum Löschen.

Die französischen Schauerleute standen bereits abwartend an der Lukenkimming, als Fiete und Ulli wieder das Hauptdeck betraten.

Paul gab ihnen einen Wink: »Kommt wir gehen nach Achtern und machen eine Smoke. In einer Stunde ist sowieso Ausscheiden.«

Fragend blickte er Fiete an: »Was ist mit dir? Heute Abend an Land? Gibt echt geile Weiber hier.«

»Nee, nee, lass man stecken. Erstens sind mir hier einfach zu viele abgehalfterte Fremdenlegionäre und zweitens habe ich auch keine Mücken, bin einfach blank. Muss erstmal ein paar Überstunden kloppen, damit ich endlich wieder etwas flüssig bin. Die Küstenreise dauert ja noch.«

»Okay, ist schon richtig, von nichts kommt nichts!«

Die Docker arbeiteten in mehreren Schichten, ergo auch die ganze Nacht durch. Sollten sie es schaffen während ihrer Schicht den Unterraum komplett zu löschen, dann würde auch sofort wieder für Tamatave, den letzten Löschhafen auf Madagaskar zugeladen.

Die Ladung stand schon bereit.

Im Verlauf des nächsten Vormittages sollte die **Clarita** bereits wieder auslaufen. Den nächsten Hafen den sie anlaufen sollten war **Dünkirchen. 51° 17'54. 65« N / 05° 22'07. 44« O**

›Die kleine Reise durch die Biskaya und den englischen Kanal wird wohl schon eine Woche in Anspruch nehmen. Während sich die Küstenreise fortsetzt, könnten wir ja schon mal die Unterräume aufklaren.<, waren die Gedanken die durch Fietes Gehirn wanderten.

In Dünkirchen sollte dann volles Rohr geladen werden, allerdings lagerten noch Teile der Ladung in Lagerschuppen von Rouen sowie Bordeaux.

›Hoffentlich sind bis Bordeaux auch alle fehlenden, neuen Leute an Bord. Aber nicht mein Problem.<

Fiete trieb die Neugier einfach um.

»Sag mal, weshalb hauen hier denn eigentlich so viele Leute ab?«, tief sog Fiete den Rauch seiner Zigarette ein und blickte fragend zu Paul hinüber.

»Menschskinder, etliche Crewmitglieder sind schon eine recht lange Zeit an Bord, darunter sind natürlich auch einige, die jetzt ihr Schröder-Jahr absolviert haben. Dichter als im Augenblick kommen wir nicht an Hamburg heran. Das hier ist nun die beste Chance für die Jungs um abzumustern.«

»Was ist denn überhaupt ein ›Schröder-Jahr?‹ Oder was muss ich darunter verstehen?«

»Weißt du das tatsächlich nicht? Ach so, du bist ja kein Reederei-Fahrer. Okay, ein ›Schröder-Jahr‹ will heißen, du bist 18 Monate durchgehend an Bord und da wir in dieser Zeit durch die ganze Weltgeschichte gegurkt sind, dabei allerdings eine sehr gute Zeit und Häfen hatten, bietet sich hier an der Küste nun die beste Gelegenheit abzumustern.«

»Mannomann, 18 Monate an Bord, das ist aber ein ganz schön langer Törn.«

Fiete blickte Paul beinahe ehrfurchtsvoll an.

»Aber ganz geile Reisen, mein Freund, das schwöre ich dir nackend in die Hand. Da verrinnt die Zeit beinahe unmerklich.«

»Na, da lasse ich mich ja mal überraschen, was uns auf unseren Reisen alles erwartet.«

Urplötzlich wechselte er das Thema: »Hier an der Küste bei den Franzmänner hätte ich an und für sich mit besserem Wetter gerechnet«, dabei blickte er mit Sorgenfalten auf der Stirn zum dunklen, wolkenverhangenen Himmel.

»Und saukalt ist es auch noch.«

»Na, nun lass man, Hauptsache ist doch, dass es dabei nicht auch noch regnet! Okay, dann lasst uns man in die Messe gehen und essen.«

Auf dem Weg nach Achtern kam ihnen der Bootsmann entgegen und augenblicklich sprach er die beiden an.

»Paul, du machst jetzt ja Ausscheiden?«

Paul nickte zustimmend.

»Fiete, was ist mit dir? Du bist ja richtig ausgeruht«, meinte er, zwinkerte irgendwie kumpelhaft: »Du könntest ja mit Deckswache gehen, bis Mitternacht?«

»Ja, geht klar, überhaupt kein Problem.«

»Gut, dann geh man in die Messe zum Essen und danach meldest du dich bei der Nachtwache an der Gangway.«

»Okay!«

Das Abendessen war sehr schmackhaft, aber recht flott erledigt und danach begab Fiete sich zur Gangway, um sich zur Nachtwache zu gesellen.

Es gab allerdings nicht sehr viel zu tun in der Zeit bis Mitternacht, nur hier und da mal den Schauerleuten zur Hand gehen. Und so zogen sich die Stunden hin. Fiete war um Mitternacht heilfroh, abgelöst zu werden, um dann unverzüglich seine Koje aufzusuchen.

Am nächsten Tag im Verlauf des Vormittages hieß es »Klar Vorn und Achtern« und die **Clarita** verließ, seeklar, Marseille, um vorerst einmal die freie See zu erreichen, weiter durch das beinahe winterlich, unruhige Mittelmeer zu pflügen, mit Kurs auf die Straße von Gibraltar.

Nachdem die **Clarita Schröder** Gibraltar passiert hatte und in dem Nordatlantik auf westlichen, später auf nördlichen Kurs ging, wurde die See doch etwas unruhig.

Aus West blies der Wind hier nun schon mit sechs bis sieben Beaufort und er ließ den Dampfer ordentlich rollen. Dieser Teil der Küstenreise sollte so circa neun Tage in Anspruch nehmen.

Da die **Clarita** nur zu einem Teil angeladen war, als Ballastschiff aber weit aus dem Wasser herausragte, wurden einige Tagelöhner und Wachgänger zum Lukenreinigen eingeteilt. Die zweite Hälfte der Leute wurde zum Reinigen aller beweglichen Teile an den Lukendeckeln beordert.

Es war zwar saukalt und ein kräftiger Wind fegte über das Deck, aber glücklicherweise war es verhältnismäßig trocken.

Etwas Salzwasserspray hing ja immer in der Luft, damit lebten die Jungs vom Deck. Die Arbeiten gestalteten sich als gut machbar und so kamen die Jungs gut voran und bis Dünkirchen waren die beweglichen Teile aller Luken gut im Fett und alles wieder gangbar.

Am späten Nachmittag eines weiteren grauen Tages Anfang Dezember liefen sie dann **Dünkirchen 51° 02'38. 91« N / 02° 21'15. 75« O** an.

Nach einer kurzen Revierfahrt machten sie an der Stückgutpier, in der Nähe der Route du Quai de Saint-Pol, fest.

Fiete fühlte sich auf der **Clarita** recht wohl, hatte sich gut eingelebt und war nun auch fester Wachgänger der 08:00/12:00 Wache.

In der Mannschaftsmesse trieb Klaus, der Messbüdel, sein Unwesen. Ein unkomplizierter junger Mann aus Hamburg mit etwas längerem, strähnigen Haar, Brille und losem Mundwerk, aber Fiete verstand sich auf Anhieb mit ihm. Was auch die komplette Zeit auf der **Clarita** anhielt.

In Dünkirchen kamen dann auch weitere neue Besatzungsmitglieder an Bord. Klaus, E-Assi, Manfred, Ing.-Assi, Norbert, Decksmann und der Bäcker-Kochsmaat Michael. Nun konnte man sich endlich wieder ein paar Namen merken, denn Fiete ging davon aus, dass die ›Neuen‹ auch eine gewisse Zeit an Bord blieben.

Die Küstenreise war natürlich weiterhin hektisch, ein ewiges Auf und Zu der Luken war dem winterlichen Wetter geschuldet. Denn die Kartonage, die bereits geladen war, durfte auf keinen Fall nass werden.

In Dünkirchen waren dann aber auch die letzten Stückgüter gelöscht und die Deckscrew konnte sich voll auf die Verladearbeiten konzentrieren. Einige der Jungs waren immer in den Luken im Einsatz, um die verschiedenen Partien für die verschiedenen anstehenden Löschräfen zu markieren und separieren.