

Hermann Ays

**Hein Daddel in  
memoriam**

Es handelt sich um Geschichten, die das Leben schrieb aus einer Zeit, die mit dem Verschwinden der konventionellen Stückgutfrachter und dem technischen Fortschritt unwiederbringlich zu Ende ging.

Es verschwanden viele Berufe, an Bord und an Land und mit den Menschen eine ganze Kultur. Es verschwand auch so manche Institution, wie zum Beispiel die Funkstation „Norddeich-Radio“ und mit ihr der Funker an Bord.

Andere Berufe änderten sich und ihre Bedeutung im „System Schiff“ nahm ab. So hat sich durch die moderne Satellitennavigation und -kommunikation das Berufsbild des Nautikers gewaltig verändert. Das Schiff fährt nach Fahrplan und die Reederei an Land ist zu jedem Zeitpunkt in der Lage das Funktionieren des Systems „Schiff“ zu kontrollieren und gegebenenfalls Einfluss zu nehmen, sei es Maschine oder Brücke...

Die Zeiten, in denen die Geschichten spielen, sind schon einige Jahre vorüber, und viele Ausdrücke und Bilder im Sprachgebrauch selten geworden, beziehungsweise verschwunden.

Der Autor hat in der Regel darauf verzichtet, alle Fachausdrücke, Eigennamen und traditionelle Bezeichnungen besonders zu kennzeichnen, um den Fluss der Erzählung nicht zu behindern. Stattdessen findet sich im Anhang eine ausführliche Liste mit einer Erklärung der jeweiligen Bedeutung der Ausdrücke.

Auch wurde manche damals übliche Redensart beibehalten. Ein Beispiel mag dies verdeutlichen: Hein Seemann ist nicht auf XY gefahren, sondern er hat auf XY gefahren. Auch hat er keinen Kassettenrekorder (Tango-Diesel) besessen, sondern er hat einen Rekorder gefahren.

## Der Autor

Hermann Ays, geboren und aufgewachsen in Baden, fuhr ein Vierteljahrhundert zur See. 1991 ging er in Spanien an Land und lebt seit 2010 als Rentner in Hamburg

## **Inhalt**

1. Hein Daddel in memoriam
2. Eine Seebestattung
3. Shanghai
4. Bugo
5. Schiffbruch, Schiff sinkt vor Holland
6. Die Äquatortaufe
7. Tod im Morgengrauen
8. Eine Gartenparty im Sommer
9. Das schöne Mädchen von La Ceiba
10. Hamburg hat eine neues Seezeichen / Das internationale Maritime Museum
11. Die See / Gedicht von Bern Hardy
12. Mike, der Decksman
13. Im Internet gefunden
14. Damals
15. Segel-Peter und Konsorten
16. Ein unglückliches Schiff
17. Das Leben, ein Abenteuer
18. Der Untergang der Anna D.
19. Auf'm Kiez

Seemännische Ausdrücke

Martina für ihren Einsatz als Lektorin gewidmet.

## **1. Hein Daddel in memoriam**

Am Schönsten war das Fahren auf den alten, konventionellen Frachtern. Mit ihrem Verschwinden ging eine ganze Kultur unter. Die Arbeits- und Lebensweise der Seeleute hat sich seither total verändert. Nicht verändert aber hat sich die Faszination und Schönheit der See.

„Hein Daddel“ war an Bord die Bezeichnung für den Durchschnittsseemann, das Gegenstück zu „Otto Normalverbraucher“ für den Durchschnittsbürger an Land.

Auf den alten Frachtern wohnte Hein Daddel im Heck unter Deck über der Schiffsschraube, genannt ‚Hotel Schraube‘. In dem darüber liegenden Deckshaus waren in der Regel die Messe und die Pantry untergebracht.

Hein Daddel hatte so einige Eigenheiten.

So war er in der Regel ledig und als Matrose oder Decksmann an Deck zu Hause. – Schmierer und Reiniger gehörten auch dazu, aber nicht so ganz... Er legte sich gern mal mit dem Scheich (Bootsmann) oder dem Storekeeper in der Maschine an, trank öfters einen über den Durst und ließ in „Kanakeranien“ die Puppen tanzen.

Hein Daddel hatte einen Heidenrespekt vor dem Alten (Kapitän) auch bekannt als "master next God". So Mancher hatte auch einige Strafanträge gesammelt, beantragt vom Kapitän beim Seemannsamt, für irgendwelche Untaten an Bord.

In der Regel fuhr Hein Daddel lange Zeit an Bord eines Schiffes, ein Jahr galt als gute Fahrtzeit, aber auch 18 Monate am Stück waren keine Seltenheit. An Land hielt er es nie lange aus, drei Wochen über einer Kneipe auf St.Pauli, im Seemannsheim oder im Stammhotel in Hamburg waren üblicherweise genug.

Hein Daddel war immer stolz auf den ältesten ‚Dampfern‘, bei der verrufensten Reederei gefahren zu haben. Bei der Annäherung an einen deutschen Hafen hatte er gern Schulden beim Funker, die beste Absicherung gegen einen ‚Sack‘ (Kündigung). Der Funker war für die Verwaltung zuständig, unter anderem zahlte er die Vorschüsse aus.

Auch zum Koch hatte Hein Daddel gern ein gutes Verhältnis, denn der hatte den Schlüssel zum Kühlraum – praktisch, wenn man sein Bier nicht warm trinken wollte.

Seine Schiffe holte sich Hein Daddel in Hamburg in der Regel bei ‚Max‘ auf dem Heuerstall – heute ‚Hotel Hafen‘, oberhalb der U-Bahnstation ‚Landungsbrücken‘.

Bei den großen Linienreedereien wie Hapag, genannt ‚Gottes eigene Reederei‘ oder Hamburg-Süd war er in der Regel nur auf den älteren Schiffen anzutreffen, denn die Seeleute, die etwas auf sich hielten, wollten immer den neuesten Schiffe fahren. Da war das Leben leichter,.

Da wurde ‚Style gefahren‘, das heißt, man hielt etwas auf Disziplin und es herrschte ein gewisser Dünkel gegenüber anderen Companies. Man war in der Regel stolz, nie bei einer anderen Reederei gefahren zu haben.

Über Egon Reith, einen Trampreeder, war Hein Daddel natürlich begeistert, als er 1970 zu der Zeit, als der Container sich langsam in der Schifffahrt durch setzte, in einer Zeitung erklärte: „Was dem Seemann fehlt ist nicht eine bessere Kammer und eine höhere Heuer, nein, was dem deutschen Seemann fehlt, ist Disziplin....“

Das war was für Hein Daddel. Diese Töne waren ihm vertraut – und dann noch vom Chef einer der verrufensten Tramp-Reedereien, aber die hatten immer die interessantesten Tripps und die ältesten ‚Gurken‘ (Schiffe).

Vertrieben haben Hein Daddel Container und technischer Fortschritt. Mit dem Wegfall des Ladegeschirrs und der konventionellen Ladung, der Verminderung der Besatzungsstärke und last but not least, der Abschaffung des Matrosen kam ihm seine vertraute Welt abhanden.

Wo steckt er heute? Wo ist er abgeblieben? Ganz sicher hat er, wenn er noch lebt, eine Rente, war vielleicht noch einige Jahre im Hafen beschäftigt. So mancher sitzt knatterig und einsam im Seemannsheim oder in irgendeinem Altenheim und jubelt den Mitbewohnern Stories unter, von damals auf den schönen, alten Frachtern mit den tollen Trips, verrückten Gangs und tyrannischen Kapitänen.

## **2. Eine Seebestattung**

Es war der erste ruhige Abend seit längerem. Die Seeleute saßen noch nach dem Abendessen zusammen in der Messe, achtern im „Hotel Schraube“. Das Essen hatte gut geschmeckt, alle waren zufrieden. Da ging die Tür auf und der Alte kam herein, hinter ihm der 1.Steward mit einer Kiste Bier. Neugierig warteten die „Sailors“, was das wohl bedeuten sollte.

Das Schiff hatte den „Englischen Kanal“ passiert und schaukelte durch die Biscaya. Das Wetter war schlecht, 8-10 Windstärken aus Nordwest, Die See kam von schräg von achtern und der „Dampfer“ arbeitete mächtig in der schweren See und Dünung. Hatte ein Seemann von achtern mittschiffs zu tun, tat er gut daran aufzupassen, dass ihn Rasmus von steuerbord her nicht erwischte und ordentlich durchnässte.

Die letzten Wochen, die Küstenreise, waren ziemlich anstrengend gewesen. Das Schiff war alt, in den frühen fünfziger Jahren gebaut und entsprechend arbeitsintensiv. Dazu kam noch die Belastung durch die kurzen Entfernungen zwischen den Häfen. Bei dieser Jahreszeit, Oktober / November mussten drei Matrosen auf Wache antreten - einer auf der Brücke am Ruder, einer auf der Back, um bei der in der Regel schlechten Sicht Ausguck zu halten und auf Nebelsignale zu achten und der dritte Mann in der Nock neben der Brücke, ebenfalls auf Ausguck und „stand by“. Nach einer 1 Stunde 20 Minuten wurde gewechselt. Der Mann in der Nock löste den Ausguck auf der Back ab, der übernahm das Ruder und der Rudergänger begab sich in die Nock. So eine Wache konnte ganz schön lang werden, vor allem der Törn von Mitternacht bis vier Uhr morgens.

Die volle Besetzung auf Wache war auch bitter notwendig. Die Verkehrstrennungsgebiete im „Englischen Kanal“ waren noch nicht bindend und eine Überwachung des Schiffsverkehrs, wie sie heutzutage üblich ist, nicht vorhanden. Immer wieder kam es zu schweren Unfällen, weil jeder fuhr, wie es ihm gerade passte. Vor allem die vielen kleineren Fischer fuhren, wenn sie am Fischen waren, in dem Bewusstsein, dass alle anderen Schiffe ausweichpflichtig waren, kreuz und quer durch den „Englischen Kanal“.

In der Regel fuhr der Alte so, dass das Schiff morgens zur ersten Schicht an der Pier lag. Das hieß alle Mann an Deck, Schiffchen „klar“ und an der Pier festmachen. Da wurde jede Hand gebraucht. Das Ladegeschirr war natürlich auch total veraltet. Das bedeutete die Ladebäume wurden noch mit Hilfe von „Geien“ von Hand bewegt. Geien waren Taljen die mit dem einen Ende an der Spitze eines Ladebaums und mit dem anderen Ende an der Verschanzung an Deck befestigt waren. Mit der Gei wurden der „landseitige“ Ladebaum über die Pier manövriert und der „wasserseitige“ über die Luke. Das Ganze war auch noch besonders mühsam, wenn die Taue der Taljen noch nicht aus Kunststoff, sondern aus pflanzlichen Manila-Fasern gefertigt waren. Bei Nässe quollen Manilafasern auf und das Tauwerk wurde dadurch besonders steif.

Die Luken mussten geöffnet werden usw...

Außerdem musste ab und an das Schiff an der Pier verholt werden, also zum Beispiel 50 Meter voraus oder zwanzig Meter zurück.

Der Container hatte sich damals noch nicht durchgesetzt, das bedeutete, jede Kiste, jeder Sack wurde mit dem Ladegeschirr an Bord gehievt. Auf dem Schiff wimmelte es nur so von Schauerleuten, deren Job es war, die Ladung an Bord zu verstauen oder umgekehrt aus den Räumen zu schaffen.

Auch sonst gab es für die Seeleute ordentlich zu tun. Stauholz musste gestapelt, Laderäume gefegt, Ladung gegen Übergehen gesichert und sonst noch alles Mögliche erledigt werden. Mitunter kam es auch vor, dass ein Draht im Ladegeschirr brach und der dann möglichst schnell ersetzt werden musste.

Meist blieb das Schiff einige Tage im Hafen, bis die letzte Kiste, der letzte Sack an Bord oder an Land war. Irgendwann ging es weiter, das hieß Schiffchen „seeklar“ machen, also Luken schließen, Ladebäume festsetzen, Leinen los und auslaufen. Unter den Festmacherleinen gab es noch Leinen aus Manilafasern, eine einzige Quälerei bei Nässe, denn die Leinen mussten alle unter Deck verstaut werden.

Trotzdem war man an Deck guter Dinge, denn es ging nach Brasilien, nach Amazonien – in die Wärme...

Doch zurück, zum Anfang der Geschichte, zum Kapitän mit seiner Kiste Bier. Als erstes bekam jeder „Sailor“, natürlich auch die vier Maschinisten, zwei Reiniger, ein Schmierer und der „Storekeeper“, das Gegenstück zum Bootsmann an Deck, ein kühles Bier. Als alle versorgt waren, kam der Alte mit seinem Anliegen heraus. Die Frau eines guten Freundes war verstorben und der Alte hatte ihm versprochen, ihr ein Seebegräbnis zu verschaffen, wie sie es sich gewünscht hatte. Er hatte ihre Asche in einer Urne mitgebracht und wollte das Ganze würdig in Szene setzen. Der Alte hatte die Idee, dass die Gang einen kleinen Chor bilden und mit einigen "Shanties" die ganze Veranstaltung untermalen könnte.

Die Seeleute waren natürlich sofort begeistert – dem Alten einen Gefallen tun, hieße ja vielleicht bei der nächsten Missetat auf ein milderes Urteil hoffen zu können. Es war die Zeit, in der ein Kapitän, genannt „master next God“, noch richtig mächtig war. Seine schärfsten Waffen waren der „fristlose Sack“ = fristlose Kündigung und der Strafantrag beim Seemannsamt in Deutschland.

Außerdem hatte der Alte die Schiffskasse und entschied über die Vorschüsse für die Seeleute, die der Funker auszahlte. Gefürchtet war auch bei dem einen oder anderen der so genannte „Alkoholstop“, das heißt der Betroffene konnte beim Funker weder Bier noch Schnaps erstehen.

Aber zurück in die Messe. Die Versammlung entschloss sich, einen Chor zu gründen. Ein Name war schnell gefunden und sie nannten ihn den „Chor halbe Lunge“. Für einen richtigen Shantychor brauchte man aber auch einen Vorsänger. Für diese Position bot sich der Bootsmann an. Er war schon etwas älter, immer durstig und seine Kehle hatte er ordentlich mit Zigaretten geteert.

Unter Aufsicht des Kapitäns übte man tüchtig und hielt die Kehlen mit etlichen Bieren geschmeidig.

Am nächsten Morgen schritt man zur Tat. Auf dem Poopdeck, dem Deck des achtersten Deckshauses, baute der Zimmermann zusammen mit den Matrosen einen Tisch auf. Zwischen dem fast mannshohen, hölzernen Steuerrad der Notsteueranlage und der achteren Reling bauten sie aus zwei Holzböcken und drei Lukendeckeln einen Tisch. Die zwei Meter langen Lukendeckel, hölzernen Bohlen, mit denen die Luken im Zwischendeck abgedeckt wurden, mussten in der Regel von zwei Mann bedient werden.

Der 1.Steward ließ es sich nicht nehmen, den Tisch mit einem weißen Tischtuch zu dekorieren. Einige Blumensträuße, sie hatten die Tage im Kühlraum überdauert, wurden auf den Tisch genagelt, denn der achterliche Wind, der über Nacht etwas abgeflaut war, hatte wieder zugenommen, so um die 8 Windstärken. Das Schiff ging in der achterlichen See furchtbar zu kehr, die Männer mussten sich ständig irgendwo festhalten. Allerdings schlugen die Brecher nicht mehr über die Verschanzung an der Luvseite, es gab höchstens noch etwas Spritzwasser. Auch lief die Maschine wieder auf voll, denn der Alte hatte am gestrigen Tag etwas einlegen müssen.

So waren also alle Vorbereitungen erledigt, die Seeleute standen in sauberen Klamotten rechts und links vom Tisch. Von den oberen Chargen von mittschiffs waren auch alle gekommen, die nicht irgendwo im Schiffsbetrieb gebraucht wurden.

Der Alte kam in seiner blauen Uniform und brachte die Urne feierlich nach achtern. Unterwegs bekam er etwas Spritzwasser ab, das aber seiner Autorität keinen Abbruch tat. Die Urne wurde auf den improvisierten Tisch gestellt und mit „Schiemansgarn“, einer Art dicke, geteerte Schnur, die beim Spleißen von Drähten gebraucht wurde, festgebunden, damit sie nicht vorzeitig über Bord kullerte.

Damit war alles klar, der Chor stand an backbord Seite, der Vorsänger einen Schritt vor den Sängern. Der Kapitän ohne Mütze, die hätte er bei dem Wind sowieso verloren und mit klatschnassen Haaren, hatte sich mit einem großen Buch vor dem Tisch positioniert. An steuerbord Seite standen die übrigen Teilnehmer, sogar der rundliche Koch und einer seiner Kochsmaaten in ihren frisch gewaschenen, weißen Kochsjacken hatten sich eingefunden. Einige der Janmaaten wunderten sich insgeheim, wie der Dicke die Leiter auf das Poopdeck geschafft hatte.

Und dann ging es los. Der Scheich (Bootsmann) hatte extra seine weiße Dienstmütze aufgesetzt, denn egal auf welchem Schiff, der Scheich hatte immer eine weiße Mütze auf, und stimmte den ersten Shanty an. Er sang jeweils eine Strophe und der Chor sang den Refrain. Der Scheich machte seine Sache ausgezeichnet. Irgendwie passte er mit seiner „versoffenen“ Stimme zu der ganzen Veranstaltung. Aber so mancher wunderte sich im Stillen, woher das alte Wrack noch die Energie nahm und vor allem, dass er sich den Text gemerkt hatte.

Dann hielt der Alte eine Ansprache. Als erstes stellte er fest, dass er in der Bibel nichts Passendes für Seeleute gefunden hatte. Die einzige Geschichte, die von Jonas, der außenbords gegangen, von einem Walfisch geschluckt und