

»Kiek uut« und »Wahrschau«

In der letzten Ausgabe des »Fastmokers« berichteten wir über den Beginn des Container-Zeitalters in Hamburg und deren Entwicklung. Nautiker und ehrenamtlicher Mitarbeiter Kurt Flechsenhar erzählt heute von der harten Arbeit an Bord der »Cap San«-Schiffe und an Land bei den 50er-Schuppen – aus einer Zeit, als es noch keine Container gab.

Im Juli 1965 wurde ich Decksjunge auf der »Cap San Lorenzo«. Ich war 16 Jahre jung und in einem Dorf in Hessen groß geworden. Mein Schiff lag am Schuppen 51. Von den Zurufen, die zwischen den Schauerleuten hin und her flogen, verstand ich zunächst fast nichts. Mein erster Eindruck war, dass ein unübersichtliches Gewusel sowohl an Deck als auch an der Kaikante herrschte. Ich lernte schnell. Einer der wichtigsten Warnrufe im Hafen war: »Kiek uut!« Wenn man diesen Warnruf hörte, war es ratsam, sofort zur Seite zu springen, denn Sekundenbruchteile später kam schon etwas angefliegen. Ein anderer Warnruf: »Wahrschau!« bedeutete: Gleich kommt etwas, z.B. wenn sich jemand anschickte, etwas in den Laderaum hinunter zu lassen oder zu hieven, blieben nur einige Sekunden Zeit. Hamburg war der Heimathafen der »Cap San Lorenzo«. Bis 1973 fuhr ich auf verschiedenen Schiffen der Hamburg-Süd, die Häfen an der Ostküste Südamerikas anliefen und in Hamburg an den Schuppen 50, 51 und 52 abgefertigt wurden. An meinem ersten Arbeitstag muss-



Foto: Privat

Als junger Leichtmatrose auf der »Santa Isabel« hatte man noch Träume von der großen weiten Welt.



Foto: Privat

Kollege Kurt Flechsenhar blickt zurück auf sein bewegtes Leben.

ten wir Farbeimer aufs Peildeck schleppen und in den dafür vorgesehenen Schappys verstauen. Die schweren Farbpötte mit ihren dünnen Drahtbügeln schnitten schmerzhaft in die Hände. Anfangs riskierte ich gegenüber den Schauerleuten noch eine »dicke Lippe.« Als Decksjunge war ich überzeugt, ein Mann zu sein und meinte, manch vorlautes Wort von mir geben zu müssen. Meine älteren Kollegen warnten mich: »Viele Schauerleute sind früher selbst zur See gefahren und können dir was vormachen, Junge, pass auf!« Schnell lernte ich, dass es von großem Vorteil war, sich gut mit den Schauerleuten zu stellen. Denn dann setzte ein freundlich gesonnener Meister manches Mal die ganze Palette Farbtöpfe aufs Peildeck. Bald lernte ich auch, mich auf dem Schiff und in den Häfen zurecht zu finden. Als Mitglied der Decksmannschaft musste ich manchmal »Raumwache« gehen, besonders bei wertvoller Ladung. Das bedeutete, einer vom Schiff war immer im Laderaum und passte auf, dass nichts beschädigt wurde oder verschwand. Wenn jemand von der Besatzung auf ein-

mal in den Laderaum stieg, riefen manche Schauerleute schon mal laut „einundzwanzig“. Sie glaubten, dass im Hafen, wo oft Zahlen zugerufen werden, so ein Ruf nicht auffiel. In Wahrheit war es ein Warnruf und bedeutete: »Vorsicht, Jungs, da kommt einer, der schaut euch auf die Finger.«

Das damals in Deutschland wohlbekannte Bild, einen großen Hafen an einem Wald von Kranen zu erkennen, traf nur auf die Seehäfen der Industrienationen zu. In den meisten Häfen der übrigen Welt gab es nur wenige Krane, und Stückgutladungen wurden mit schiffseigenem Ladegeschirr umgeschlagen. Zwar gab es auch in den Häfen Südamerikas Krane an den Kais, aber oft waren sie schlecht gewartet und nicht immer einsatzbereit.

Wenn am Kai der 50er Schuppen wasserseitig ein Binnenschiff gelöscht werden sollte, kam oft das Ladegeschirr des Schiffes zum Einsatz. Dann wurde ein Ladebaum über das Binnenschiff, der andere über die Luke gestellt. Wurde mit dem Kaikran gearbeitet, waren die Ladebäume dem Kran im Weg. Sie mussten dann so dicht an den Mast



Foto: Archiv Hafenmuseum

Nicht nur das Publikum an der Pier, sondern auch wir an Bord waren beeindruckt, wenn die »Cap San Diego« in Hamburg einlief.

geklappt werden, dass sie nicht störten. Eigentlich war das unsere Sache, aber in Hamburg kannten die »alten Hasen« unter den Stauern die Cap San-Schiffe besser als mancher Seemann, meistens stellten sie sich die Bäume selbst.

Der Winschmann konnte von seinem Bedienungsstand auf den Deckshäusern nicht alles an Deck, in der Luke oder an der Pier überblicken. Ihm ging der Decksmann (auch Lukenvize genannt) zur Hand, der sich so postierte, dass er die Hieve im Blickfeld hatte und gleichzeitig vom Winschmann gesehen werden konnte. Beide verständigten sich per Handzeichen, eine Hand für jede Wunsch. Die geballte Faust hieß »Stopp«, angewinkelter Arm mit ausgestrecktem kreisenden und nach oben zeigendem Zeigefinger »hieven«; und ausgestreckter Arm mit wippender, nach unten zeigender Handfläche »fieren«. Das Öffnen und Schließen der Luken war aber grundsätzlich Angelegenheit der Besatzung.

Bevor nach dem Löschen neue Ladung übernommen werden konnte, musste der Laderaum gereinigt werden. Das war im Heimathafen eigentlich Sache der Besatzung. Aber viele von ihnen hatten in Hamburg einige Tage frei. Dann übernahmen die Männer von der »Schietgäng« die Reinigung der Laderäume.

Der Vormann der Schietgäng in Hamburg hieß Lutz von der Firma Blennemann, und die Schietgäng hieß daher einfach »Lutz und seine Truppe«. Diese Leute krochen auch in die Tanks und Bilgen. Oft reinig-



Foto: Archiv Hafenmuseum

Heute, an ihrem Liegeplatz nahe der Überseebrücke, ist die von Ehrenamtlern gut gepflegte und gewartete »Cap San Diego« immer noch ein Schmuckstück.

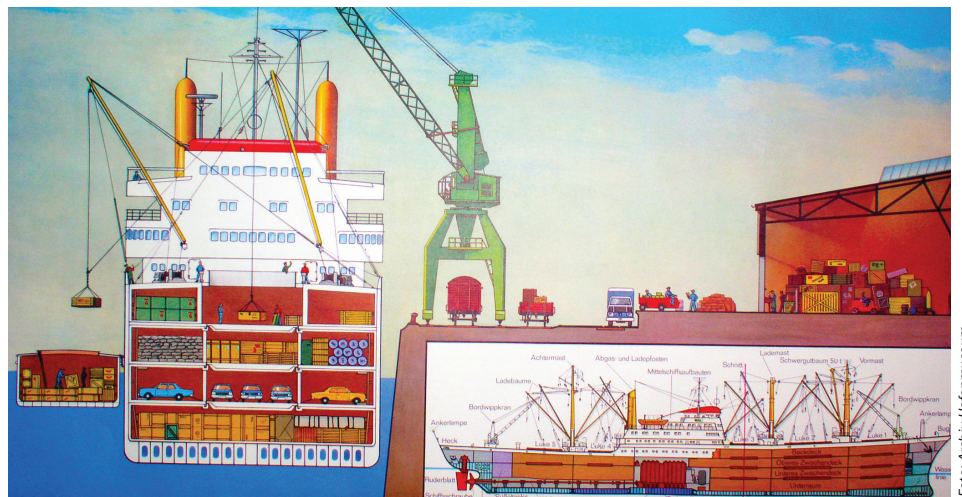


Foto: Archiv Hafenmuseum

Als es noch keine Container an Bord gab, waren die Stückgutfrachter mit Waren aller Art beladen. Das Löschen war für die Stauer Knochenarbeit.



Foto: Archiv Hafenmuseum

Die »Cap San Diego« beim Löschen an der Pier in Hamburg, umgeben von Versorgungsschiffen.

ten wir auch selbst. Besonders bei Sackladungen zerrissen immer mal wieder Säcke. Dann füllten wir oft mehrere hundert Kilo Rohkaffee, Kakao oder Erdnüsse in Säcke und schleppten diese zunächst ins Kabelgatt oder in die Vermessungsluke. Bei nächster Gelegenheit verkauften wir alles an eine Firma, die mit Ladungsresten handelte. Den Erlös teilten wir uns, wobei der Bootsmann den Löwenanteil erhielt.

Von Dezember 1967 bis April 1969 fuhr ich als OA (Offiziersanwärter) auf der »Cap San Diego« und nach dem Steuermannspatent von 1971-72 als Zweiter Offizier auf der »Cap San Augustin«.

In den Häfen hatte ich viel mit den Schauerleuten zu tun. In Hamburg war jede Reise »Lockergut« (lock = Einschließen von hochwertiger Ladung) zu laden, das der OA tallieren

musste. Als Locker wurden meistens die Kühlkammern von Luke 3 oder Luke 4 benutzt. Hier setzte der Kran die zum Teil sehr schweren Kisten auf die Lukendeckel des Schachts. Von dort mussten die Stauer diese über recht hohe Türschwelle in die Kühlkammern bringen. Oft waren die Kisten auch für zwei Mann zu schwer. Dann half nur das Umklappen. Die Stauer setzten ihre Handhaken geschickt ein, boten alle Kräfte auf, spannten die Oberschenkelmuskeln an, stemmten mit dem Rücken dagegen, um die Kisten an ihren Platz zu rücken.

Es war harte Arbeit für alle, aber wir kamen in der Welt herum. Heute reißen nirgendwo mehr Kaffeesäcke, alles ist in Containern verpackt. Es waren spannende Jahre, ich denke gern und oft an sie zurück.

Bearbeitet von IvO