

## Gedanken eines neuen Sängers

Im Leben soll es doch immer wieder vorkommen, dass sich der Geschmack ändert. Ich kann das in meinem Fall einmal auf den Chorgesang beziehen, dem ich viele Jahre lang in einem Gemischten Chor nachgegangen bin. Maritimes Liedgut hat mir mit zunehmendem Alter immer mehr am Herzen gelegen, und auch in meinem Gemischten Chor gehörte das eine oder andere Lied zum Repertoire. Beruflich hatte ich als sogenannter „claim Abwickler“ mit Ladungsschäden im Seefrachtbereich zu tun. Bei der Bearbeitung komplizierter Fälle ertappte ich mich hin und wieder, dass ich Shantys vor mich hin summte.

Dies haben meine Kollegen zum Anlass genommen, mir bei meiner Verabschiedung in den Ruhestand ein Ständchen zu bringen: Sie sangen auf mich umgetextete Seemannslieder. Meine hierdurch ausgelöste Motivation gipfelte darin, dass ich die Mitgliedschaft in dem Gemischten Chor an den Nagel hängte und mich beim Seemanns-Chor Hamburg vorstellte. Man nahm mich gerne auf, und so singe ich dort seit Anfang des Jahres 2013 mit sehr viel Freude. Die Sangesbrüder haben mir sofort tatkräftige und kameradschaftliche Unterstützung gewährt, so dass ich bereits nach relativ kurzer Zeit als Solist auftreten durfte. Zu meinen Lieblingsliedern zählt absolut der „Hamborger Veermaster“.

Man mag es kaum glauben, aber es gab ihn wirklich, diesen Hamborger Veermaster. Das Schiff war 1865 in Liverpool als Dampfer gebaut worden und beförderte Passagiere. „Crimean“ hieß damals der Trog. Als Dampfer taugte er nicht recht was. Das Schiff wurde nach Hamburg an die Reederei Robert. M. Sloman verkauft. Diese ließ Kessel und Maschinen herausreißen, machte ein Segelschiff daraus und taufte es auf den Namen „Fritz Reuter“ um. Das Mannschaftslogis war nicht vorn, sondern lag mittschiffs. Das war der ungünstigste Platz, denn selten war es hier trocken. Hinter dem Logis lag die Kombüse. Sie war so niedrig, dass der Koch darin nicht aufrecht stehen konnte. Der Reedereiinspektor war ein Geizkragen. Wenn die „Fritz Reuter“ ein Jahr lang unterwegs war, wurde nur ein einziges Fass Petroleum bewilligt. Man fuhr daher überwiegend mit „englisch Licht“, nämlich gar keines. Selbst der Kapitän und die Steuerleute saßen abends im Dunkeln. Nur zum Abendbrot durfte die Kajütlampe angezündet werden. Im Logis gab es überhaupt keine Beleuchtung. Es gab auch keine Feudel. Mit alten Säcken wurden Kajüten und Kammern aufgewischt. 1891 rettete die „Fritz Reuter“ die Besatzung der englischen Viermastbark „Wamphray“, die mit einer Ladung Kohlen am Kap Horn in Seenot geraten war und schließlich sank. 34 englische Seeleute wohnten auf der Kohlenladung der „Fritz Reuter“. Es war kein anderer Platz verfügbar. Mit den Lebensmitteln und dem Trinkwasser musste man sehr haushalten; statt 23 waren nun 57 Mann an Bord.

Nach dieser Rettungstat hat die „Fritz Reuter“ noch zwei Reisen unter deutscher Flagge gemacht: eine nach Australien und eine nach Buenos Aires. Das Schiff wurde dann nach Norwegen verkauft. Schon gleich auf der ersten Reise unter der neuen Flagge wurde das Schiff im Nordatlantik von der Besatzung verlassen. Es war leck gesprungen und versank. Das war das Ende des Hamburger Satanskastens. Doch alle kennen das Lied:

„Ick heff mol en Hamborger Veermaster sehn,  
to my hooday, to my hooday,  
de Masten so scheev as den Shipper sin Been,  
to my hooday, hooday, ho.  
Refrain: Blow boys blow, for Californio,

There ´s plenty of gold, so I am told  
on the banks of Sacramento.

Dat Deck weer von Isen, vull Schiet und vull Smeer.  
„Rein Shipp“ weer den Käpten sien gröðtet Pläseer.

Dat Logis weer vull Wanzen, de Kombüs weer vull Dreck,  
de Beschüten, de leupen von sülben all weg.

Dat Soltfleesch weer greun, un de Speck weer vull Modn,  
un Köm geef dat blots an Wiehnachtsobend.

As dat Schipp so weer ok de Kaptein,  
de Lüd for dat Schipp weern ook blots schanghait.

Aage Thomsen