Mein erstes Fritzen-Schiff “Susanne Fritzen”, Turbinenschiff.
Eingestiegen in Nordenham am 22.November 1963 in dem Moment wo der Amerikanische President John F. Kennedy in Dallas ermordet wurde.
Ausgestiegen in Hamburg am 26. Juni 1964 um mich bei der Ingenieur-Schule für den C5 Lehrgang einzuschreiben. (Ende 1966 erfolgreich beendet).

M.V.SUSANNE FRITZEN, **Seebeck Bremerhaven** – Yard No829, built 10. Jan.1959

M.V. SUSANNE FRITZEN Weser Seebeck Bremerhaven – Yard No829, built 10. Jan.1959

Bulk Carrier - 11969 tons – **16,275 Dwt ,** 14 kts. **IMO 5345857** Flag : F

L 162.1m x B 21.0m.

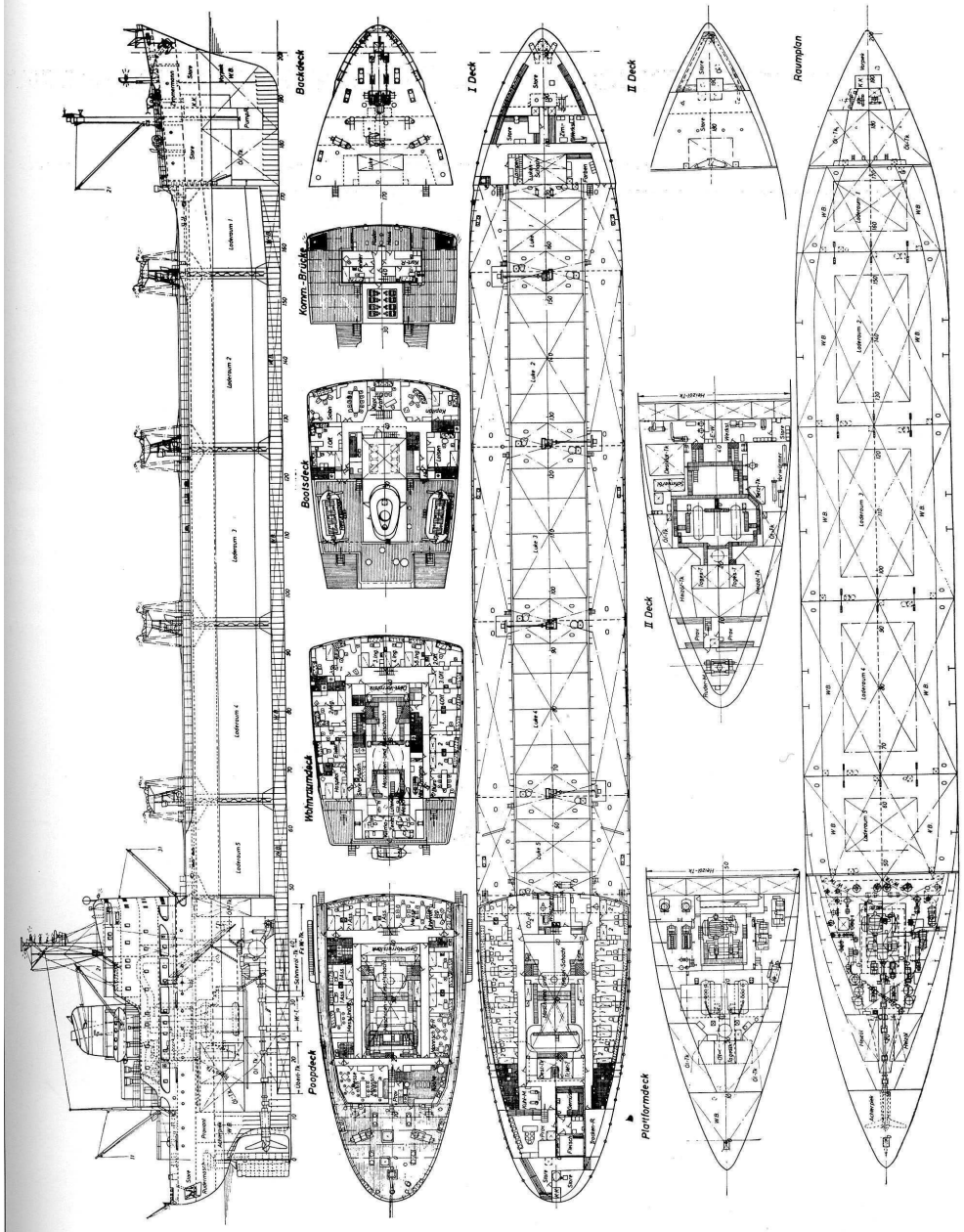
Single screw, steam turbine Siemens Schuckert 6700 BHP,

Auxiliaries : 2 x Siemens steam turbines, 2 x DEUTZ diesel engines

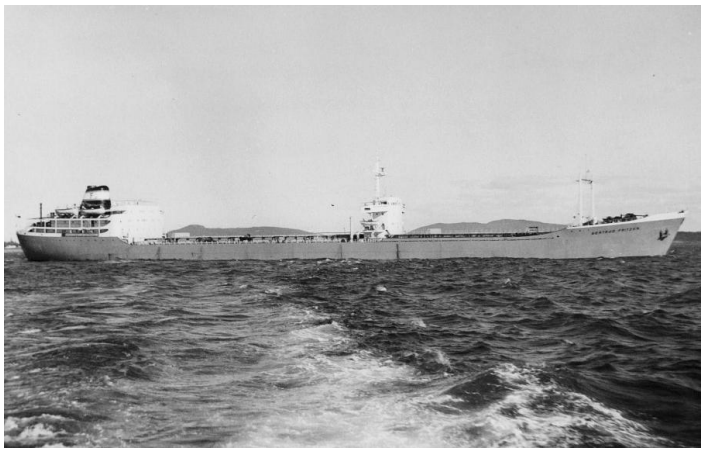
Name Changes:1972 **Andreas E** , **Greek**.; 75 **Margrit B.** **Greek**; **broken up Barcelona 23.2.79**.

T.S. Margrit B. **Greek,** ex Susanne Fritzen

Generalplan ANNA KATRIN FRITZEN und SUSANNE FRITZEN



Mein zweites Fritzen-Schiff "Getrud Fritzen", eingestiegen als 3. Ing. am 22. Mai 1967 in Hamburg.
Ebenfalls ein Turbinenschiff aber noch mit einer Gleichstromanlage.
Fritzen hatte Schwierigkeiten dieses Schiff zu besetzen. Habe mich auf diesem Schiff sehr wohl gefühlt und viel gelernt.
Fritzen wollte mich nach Japan für ihren Neubau „Balbina" schicken, habe aber abgelehnt. In Ijmuiden am 13. Mai 1967 kam schließlich der Inspektor und hat mich von Bord geholt und zum Flughafen in Amsterdam für den Flug nach Japan gebracht.



T.S. GERTRUD FRITZEN

T.S. GERTRUD FRITZEN A.G.Weser, Bremen built Dec. 1955, Flag :

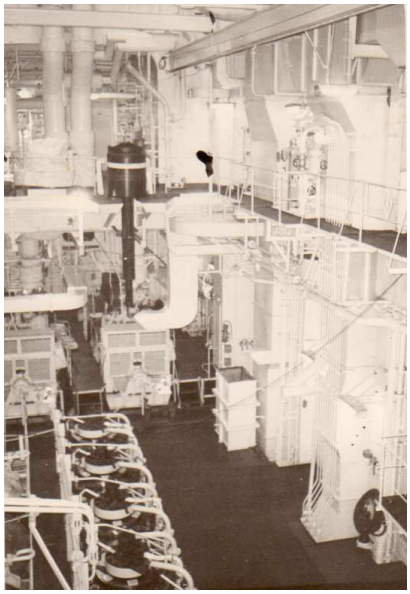
DWT 22,997 **IMO 5130123** Rufz.: DCFA,
190.8 x 23.7 m **Iron ore 12,700m3** **Liquid 24,200 m3**
Ore-/ oil carrier, Siemens-Schuckert steam turbine 11,000 BHP, **DC electric**
Auxiliaries 2 x steam turbines-, 1 x Deutz diesel generator
Sold as "**Varuna Kanchan**" 1969 nach Indien. DWT 23,738 ? **Broken up February 1976 in Blyth**

Im Dezember 1955 stellte die Werft die 23 000 t tragende „Gertrud Fritzen" fertig, deren beiden Erzräume aufgrund des hohen spezifi schen Ladungsgewichtes nur ein Volumen von 12 700 m³ aufwiesen, während die 16 Öltanks ein Volumen von 24 200 m³ hatten.
Das 190,8 m lange und 23,7 m breite Kombischiff wurde von einer 11 000 PSi leistenden Siemens-Schuckert-Dampfturbine auf eine Geschwindigkeit von 14,5 kn gebracht.
Ein Jahr später lieferte die AG „Weser" den 23 360 tdw-Neubau „Ilse Fritzen", der vom selben, täglich 57 t Heizöl verbrauchenden Turbinentyp angetrieben wurde, dessen Laderäume allerdings eine andere Anordnung zeigten. Neun Luken verschlossen dieselbe Anzahl von Räumen, von denen je zwei im Vor- und Mittschiffbereich als Erzräume mit einem Inhalt von 11 800 m³ Verwendung fanden.
14 Seiten- und ein Mitteltanks fassten 24 800 m³ Öl.
Während die „Gertrud Fritzen" das einzige Erz-Öl-Schiff der Nordseewerke bleiben sollte, baute die AG „Weser" 1961 noch die 36 261 t tragende „Elisabeth Entz" für Thomas Entz in Rendsburg und 1965 das erste Panmax-Schiff „Naess Norseman" von 72 322 tdw.

M.V. Varuna Kanchan, **India**

Mein 3. Fritzen-Schiff „Balbina“ war ein Neubau in Kure / Japan gebaut und wurde eine Woche nach meiner Ankunft in Dienst gestellt am 22. Mai 1967. Bin wiederum als 3. Ing eingestiegen.
Es war ein OBO und die erste Reise sollte direkt nach Brasilien zum Laden von Eisenerz gehen. Nach ein paar Tagen auf See wurde die Reise umbeordert zum Persischen Golf mit der Auflage, alle Heizschlangen auf den Böden der Laderäume zu sichern, abzudrücken und fertigzustellen für eine Ölladung. Das Schiff sollte nach kurzer Einfahrtzeit mit höchst möglicher Geschwindigkeit operieren. Nasser hatte gerade den Suez-Kanal gesperrt und damit die Ölversorgung von Europa empfindlich gestört.
Balbina blieb im ersten Jahr nur in der Ölfahrt vom Persischen Golf nach Europa ohne feste Häfen beschäftigt und damit war der Postverkehr zum Schiff ebenfalls nur sehr schwer möglich.
Am 4. April 1968 wurde ich zum 2. Ing. befördert und blieb noch bis zum 4.Oktober 1968 an Bord.

M.V. BALBINA, **Liberia** IHI / Ishikawajima Harima / Kure , **Hull 117,** delivered 22.05.1967
DWT 85,461 MT OBO, **Draft : 14.02 m IMO 6711601**
254.52 x 243.01 x 36.63 m Grain 95,901 Liquid 96,241 Rufz. 6ZXP, 15,5 Kts
Main engine Sulzer **8RD 90 18,400 BHP x 122 RPM**
Fully automatic for 16 hours unattended engine room, AEG electronic,
2 x Hitachi B&W Diesel Gen and 1 x IHI steam turbine Gen., Shinko electric, 440V, 60 HZ
1983 as "**Aghia Marina**" to Greece. 8.9.83 in the Adria Sea Fire in engine room. **29.9.83 towed to Piräus, laid up and broken up later.**



M.V.Balbina e**ngine room** **Engine control room**

M.V. Balbina, Liberia **Balbina deck view**

M.V. Aghia Marina, Greek,

Mein 4. Fritzen-Schiff "Ilse Fritzen war wiederum ein Turbinenschiff. Am 23. Januar 1969 bin ich als 2. Ing. in Visakhapatnam / Indien eingestiegen. Das Schiff war die ersten Monate mit einem „Shuttle-Service zwischen Karachi und Kharg Island während der Sommermonate beschäftigt. Es gab keine Klimaanlage an Board, habe aber aus alten Teilen eine Klimaanlage zusammengebastelt und mit der Seewasser-Toiletten spülung gekühlt. Es blieb nicht aus, dass die meisten geselligen Abende in meiner Kammer verbracht wurden.
Anfang Mai 1969 wurde das Schiff in Cadiz gedockt zur Kesselreparatur usw. Der neue Inspektor hatte irgendwie das Verlangen die Lager der Hochdruckturbine zu erneuern und war nicht zu überzeugen es zu unterlassen. Die Probefahrt konnte nur mit ganz langsamer Fahrt durchgeführt werden und der Inspektor meinte die Lager werden sich noch einlaufen. Ich behauptete, sie werden nur auslaufen. Wir bekamen die Order mit der Reise zu beginnen und uns für die nächsten zwei Tage ruhig zu verhalten.
Die Lager Temperaturen stiegen trotz der langsamen fahrt und habe dem Chief erklärt, daß ich mich weigere so weiterzufahren und ich nach einer Abkühlungsphase die alten Lager wieder einbauen werde. Der junge Chief konnte sich einfach nicht zu einer Lösung entscheiden. Da habe ich ihn aus dem Maschinenraum verbannt und mit dem Kapitän die Situation geklärt. Abkühlphase und Austausch der Turbinenlager! Danach hat das Schiff eine Rekordreise mit Höchstgeschwindigkeit bei niedrigstem Brennstoffverbrauch von Cadiz nach Brasilien und Rotterdam gemacht.
Während meines Aufenthalts an Bord war ich in der Lage, die gesamte Automation wieder herzustellen, vorher wurde alles manuell bedient (aber selbstgebaute Fitness-Geräte lagen im Maschineraum überall herum, die ich alle über Bord geworfen habe). War gerade dabei auch die Kondensatstände der Turbogeneratoren auf Automatik umzubauen (nur für manuelle Regelung ausgelegt) als ich kurzfristig die Order bekam, in Rotterdam auf das Motorschiff „Dorado" als Chief (nur mit „C5") einzusteigen.
Damit war ich für zwei Tage in Rotterdam auf zwei Schiffen tätig, als 2.Ing auf der „Ilse Fritzen" und als Chief auf der „Dorado" (25. und 26. Juni 1969)

T.S. „lLSE FRITZEN“

T.S. Ilse Fritzen A.G.Weser Bremen, **Hull 1305** built 20. Oct.1956

DWT 23,361 **Draft 9.80 m** IMO 5159181 Rufz. DCDL Flag : F

Ore-/Oil Carrier, main propulsion Siemens steam turbine 11,000 BHP,

189.25 x 177.0 x 23.77 m **Iron ore 11.800 m3** **Liquid 24.800 m3**

Auxiliaries 2 x steam turbines-, 1 x Deutz diesel generator 440 V, 60Hz

Sold 1970 as "**Intrepid Colocotronis**" , **Greek**. August 1974 major boiler damage. **Broken up 11.11.74 in Hamburg**

Mein 5. Fritzen-Schiff war mein letztes Schiff vor meinem zweiten Schulbesuch zum „C6“, wo ich 12 Tage zu spät zum Schulanfang gekommen bin.
Bin am 12. September 1969 in Amsterdam wieder ausgestiegen nach einer Reise von Rotterdam-Monrovia-Amsterdam. Auch hier eine kurze „Story“.
War zu diesem Zeitpunkt das jüngste Mitglied der Maschinenraumbestazung und alles guckte mich ein bißchen von der Seite an, besonders der Elektriker, da ich den Ruf eines „Elektriker-Schrecks“ hatte. Eigentlich unberechtigt, da ich nur hinter faulen Säcken hinterher war.
Während der Ballast-Reise nach Monrovia, habe ich versucht die Anlage besser kennenzulernen. Die Sauberkeit der Anlage war beeindruckend aber der Zustand einiger Aggregate weniger. Habe Pumpen wieder auseinander bauen lassen und festgestellt, daß Impeller falsch eingebaut waren. Der Hauptmotor gefiel mir auch nicht und teilte den Leuten mit, daß in Monrovia die Spülluftventile von zwei Zylindern aufgemacht und ausgewechselt werden müssen. Ein großes Geschrei und fast eine Meuterei, da diese Ventile erst kürzlich überholt worden waren. Hinzu kam noch ein Kolbenkronenriss und Wasserleckage der Hauptmaschine kurz vor der Dockung in Monrovia. Die Maschinenbesatzung wollte unbeding an Land und hatte eigentlich einen Aufenthalt ohne Arbeiten im Sinn. Hatte heimlich meine Finger gekreuzt, daß die Spülluftventile wirklich nicht in Ordnung waren und so war es dann auch. Besatzung machte lange Gesichter, sagte aber nichts.
Mit dem Kolbenriss haben sie mich beredet, die Kolbenkrone im eingebauten Zustand zu schweißen, da es angeblich schon mehrere Male erfolgreich gemacht worden ist. Obwohl mir diese Methode überhaupt nicht gefiel, habe ich zugestimmt. So kam die Besatzung doch noch zu einem Landgang.
Nach Auslaufen bin ich immer sehr skeptisch um den Hauptmotor geschlichen und nach 1 ½ Tagen war es dann soweit mit einem erweitertem Riss der gleichen Kolbenkrone und habe im gleichen Moment die Hauptmaschine gestoppt. Es war gerade Mittagszeit und helle Aufregung. Der Kolben wurde auf See mühselig gewechselt wegen des Schwells und habe während dieser Zeit einige Nockenwellen Einstellungen vorgenommen. Danach verlief die Reise ohne weitere Probleme und ich hatte mir bei der Maschinenbesatzung einen gehöriger Respekt verschafft.
Am 12.September bin ich schnellstens nach Hamburg zum „C6“ Lehrgang gestürmt.

M.V. DORADO, **Liberia** Bremer Vulkan , **Hull 912,** delivered 11.Jan.1964
DWT 42,979 MT OBO, **Draft : 11.86 m** **IMO 6420446**
214.16 x 203.75 x 27.39 m **Grain 50,970** Rufz. .. 6ZAA , 15,0 Kts
Main engine **MAN 8Z 78/155** **12,000 BHP x RPM**

Sold 1979 as "**TIAN SHUI HAI**". 1984 als "**COSCO QINGDAO**" – **Vessel not registered anymore and probably broken up in China.** The name “Cosco Qingdao” is given to a new Container vessel operated by Cosco Qingdao.

Nach erfolgreichem “C6”-Abschluß war die “BALBINA” mein 6. und 7. Fritzen-Schiff.
Die 6. Reise begann in Rotterdam am 16. Juli (kurz nach Schulabschluß) und endete nach der Werftzeit in Kure /Japan am 15. Oktober 1971.
Fritzen wollte mich nur noch auf der „Balbina“ beschäftigen, obwohl ich eigentlich gerne wieder ein Turbinenschiff wollte.
Meine 7. und letzte Fritzen Reise bagann wiederum auf der „Balbina“ in Norfolk /USA am 3. April 1972.
Kurz nach Auslaufen Norfolk, brannte der Shinko-Erregerteil des Turbogenerators und meine Feuerstation war die Leitung im Maschinenkontrollraum. Der 2. Ing war mit seiner „Brigade“ am Brandherd zur Bekämpfung des Feuers.
Wurde dann stutzig, warum es im geschlossenen Kontrollraum so stark nach verbrannten Kabeln roch. Die Kontroll-Panels waren in zwei Etagen angeordnet. Der schnelle Blick von der unteren Rückseite, zeigte alles in bester Ordnung aber in der oberen Etage schossen die Flammen aus dem Turbogenerator Panel. Zum Glück konnte ich mit einem Feuerlöscher den Brand unter Kontrolle bringen und eine Ausweitung des Brandschadens in letzter Minute verhindern.
Mein Lieblings-Generator war damit außer Gefecht und wir mußten mit den zwei Diesel Generatoren vorlieb nehmen.
Sie waren eine Hitachi- B&W Imitation und nicht sehr zuverlässig was die Brennstoffpumpen und Einspritzdüsen betraf.
Am Telephon fragte mich die Inspektion in Emden ob ich zürück nach Norfolk wollte. Ich habe gesagt, dass ich in diesem Zustand weiter nach Japan fahren werde und der Kapitän war auch einverstanden nach meiner Zusicherung, daß keine weitere Gefahr besteht. In Japan kam die AEG an Bord und hat ausführliche Messungen durchgeführt und alle Shinko Erregereinheiten sowie Hauptschalter ausgewechselt.
Am !5. Oktober 1972 wurde ich frühzeitig in Toulon / Frankreich abgelöst, um die Bauaufsicht für die „Recife“ sowie den in Mantes de la Jolie gebauten Sulzer Motor 8RND 105/180 zu überwachen.
Da Fritzen von mir erwartete, daß ich nach Vollendung des Neubaus auf der „Recife“ als Chief fahre aber hauptsächlich weil der Inspektor von der „Ilse Fritzen“ neu zuständig wurde für die „Recife“, hatte ich mich entschlossen, die Bauaufsicht und Fritzen im April 1973 zu verlassen und bin dann bei der Bernhard Schulte Reederei in Hamburg als Inspektor für die Gastanker (in Fahrt und Neubauaufsicht) angefangen.

M.V. Balbina, **Liberia** IHI / Ishikawajima Harima / Kure , **Hull 117**

M.V. RECIFE, **Liberia** **Built in France- Dunkerque, Hull 277, Delivered 1, Feb. 1974**

DWT 160188, Draft 17,61 m IMO 7333767

299.25 x 285.00 x 43.79 m

Main engine Sulzer 8RND 105/180 32,000 BHP x 108 RPM

Grain 179,068 M3 Liquid 180,061 M3

Rufz. ELSM, 160.186 tdw, 16 Kts..

1983 als "**Westin**" nach Korea. 1989 umbenannt in "**Hanjin New Castle**" . **15.7.93 nach Huangpu/China zum Abbruch**.

M.V. Yemanja im Bau in Dunkerque

Baufaufsicht in Dunkerque

M.V. RECIFE, **Liberia**