

Wolfgang Schneider

Container Spezial

Resümee
eines Frachtschiff-Kapitäns

Engelsdorfer Verlag
Leipzig
2017

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Bibliographische Information durch die
Deutsche Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in
der Deutschen Nationalbibliographie detaillierte bibliographische
Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-96008-975-9

Copyright (2017) Engelsdorfer Verlag Leipzig
Alle Rechte beim Autor
Hergestellt in Leipzig, Germany (EU)
www.engelsdorfer-verlag.de

24,00 Euro (D)

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Inhalt

Vorwort.....	7
Mein erster Neubau	13
Einsatzgebiet Südamerika	44
Bulgarien-Charter	58
Die „Göttin der Morgenröte“	67
Kanada-Charter	86
Charterwechsel.....	104
Die Afrika-Charter	114
Mein erster Stralsunder.....	136
Zwei Wismaraer Neubauten.....	150
2001 – ein denkwürdiges und weltbewegendes Jahr.	159
11. Passagiere	201
Drogenprobleme	212
Bordgeschichten aus dem Nähkästchen.....	222
Seealltag.....	301
Mein letzter Neubau aus Stralsund.....	334
Aufsteigen in Savannah	379
Meine letzte Reise.....	462
Ein Seefahrer für immer an Land	488
Ein Plausch unter Kollegen.....	493
Der Seemann heute – die IMO deklarierte 2010 als Jahr des Seemannes – Grund zum Feiern?.....	498
Paranoia und die Seefahrt	504
Anhang.....	516

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

VORWORT

Mitte des Jahres 1993 waren meine Frau und ich erstmals im Leben arbeitslos. Der neue Eigentümer des VEB Deutsche Seereederei Rostock mit allen Lagern und Werkstätten und die vielen lukrativen DSR-Immobilien, einschließlich Hotels, dem Hotel Neptun in Warnemünde, Betriebsferienhäusern, einer Fischland-Insel und Plätzen aller Kategorien im gesamten Osten hatte uns nach DDR-Recht einfach freigesetzt, ähnlich wie auf dem CP einfach gelöscht und sich in der Folgezeit ein riesiges Imperium mit dem Erbe Ost für seinen Einsatz von 1,- DM geschaffen, für das er heute gefeiert wird, da er angeblich Arbeitsplätze geschaffen hat.

Besonders hart traf es meine Frau. Nach einem langen arbeitsreichen Leben wurde sie ohne Abfindung auf die Straße geworfen. Von der Schiffsversorgung war sie nahtlos in eine Westfirma eingegliedert worden. Grund genug für die ÖTV zu argumentieren, was sie überhaupt wolle, immerhin habe sie einen Job. Sie fing bei Null an. Die verheißungsvolle Westfirma übernahm sich in Leuna und ging kurz darauf vollkommen Pleite.

Bei der DSR hätte ich für den Rauschmiss meiner Frau 5 Punkte lt. Sozialplan geltend machen können, um weiterhin beschäftigt zu werden. Ich verzichtete darauf, da mir längst klargeworden war, dass wenn ich noch weiterhin bei der Seefahrt bestehen wollte, möglichst schnell die DSR verlassen musste. Auf den DSR-Schiffen herrschte ein fürchterliches Klima. Die Mannschaftsdienstgrade blättern nur noch im neuen Seemannsrecht herum. Schnell kannten sie alle Rechte, und vernachlässigten im zunehmenden Maße alle Pflichten. Über jede Arbeit wurde diskutiert. Resigniert und jeder Konfrontation aus dem Wege gehend, säuberten die Nautiker die Brücke z.B. selbst und griffen auch sonst viel mehr als sonst zu, um Streitereien aus dem Wege zu gehen. Das technische Personal bildete viel mehr als früher eine verschworene Einheit. Insbesondere die Chiefs fanden sich zu Unrecht zurückgesetzt, denn auf einmal war das sonnige Faulenzerleben endgültig vorbei. Sie mussten Wache gehen. Zuerst drangen die Klagelaute der Techniker aus dem Keller bis in den Himmel. Da sie niemand erhörte, griffen viele wie gewohnt zur Buddel und bedauerten sich unaufhörlich selbst. Nicht wenige Chiefs waren mit der neuen

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Regelung sichtlich überfordert. Die Inspektion hielt sich aus allem raus. Wie in alten Zeiten bekamen immer die unteren Chargen Recht.

Für die Funker hatte die letzte Stunde geschlagen. Eine Alternative gab es für sie in der gesamten nationalen und internationalen Handelsschifffahrt nicht mehr. Sie konnten sich nicht mehr hinter Klarierung und Funkdienst verstecken. Sie saßen nur noch auf verlorenem Posten ihre Zeit ab. Das bisschen Arbeit der Funker übernahmen die Kapitäne sang- und klanglos.

Dieser unerträglichen konzeptionslosen Atmosphäre musste ich entrinnen. Von den wenigen neuen Containerschiffen vom Bremer-Vulkan abgesehen, bestand die DSR-Flotte nur noch aus Schrottkästen, die kurz über lang ausgesondert werden mussten bzw. nur noch unter Billigflagge ihr Geld verdienen konnten. Die Zukunft für mich lag jetzt nur noch im Westen.

Ich verschickte viele Bewerbungen, über 100 insgesamt, nach Cypern, Thailand wo ein Kollege für eine große asiatische Containerreederei arbeitete, nach Norwegen und in den Westen Deutschlands. Zuerst bewarb ich mich als Kapitän, später dann nur noch als E/O. Die einen antworteten überhaupt nicht, einige registrierten mich für eventuelle Vertretungen. Ablehnungen überwogen. Den nettesten Brief erhielt ich von der Hamburg-Süd. Selbst wenn man mich als II. NO einstellen würde, wäre das, wie sie meinten, eine große Benachteiligung gegenüber den eigenen Leuten, die ihnen in der Ausbildung so viel gekostet hätten. Das war eine klare und verständliche Antwort. Aus Erfahrungen wusste ich, dass das keine Ausrede war, denn nicht wenige untere Offiziere blieben in ihren Funktionen bis ins Pensionsalter.

Ein Nachbar, ehemals Dozent an der IHS, empfahl mir, doch bei einem anderen Nachbar in der Hausreinigungsbrigade einzusteigen, denn Arbeit würde bekanntlich nicht schänden.

Ein Kollege, der sich aus kaderpolitischen Gründen lange Zeit bei der Weißen Flotte herumdrücken musste, bekam gleich nach der Wende ein Tankerkommando unter deutscher Flagge. Er schlug mir vor, auf seinem Schiff als II. NO einzusteigen, da die Stelle frei wäre. Er gab mir die Telefonnummer seines Personalchefs mit den besten Empfehlungen. Wahrscheinlich hätte ich die Stelle bekommen, doch wollte ich nicht als II. NO der Seefahrt später den Rücken kehren, denn es fehlten mir objektiv für

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

einen Tanker an Erfahrungen, um schnell aufsteigen zu können. Nur kurzzeitig hatte ich als Matrose und IV. Offz. das Fahren auf einem Tanker kennengelernt und eigentlich nichts diesen ewig stinkenden Ölkannen abringen können. Die Landesgesetze vieler Staaten sind außerdem inzwischen zum Alptraum der Tankerfahrer geworden. Bei der Einhaltung aller Bestimmungen kommt man auf einem Tanker kaum noch in den Schlaf.

Auf dem Arbeitsamt ging es hoch her. Auf einem Gang im Arbeitsamt von Rostock wurden Seeleute, Künstler und Schauspieler vermittelt. Hatte man mal die Tür verwechselt, machte das gar nichts, denn irgendwie ähneln wir uns. Es gab weder für Künstler noch für Seeleute Jobs. Die Warteschlangen rissen nicht ab. Der junge Arbeitsvermittler, ein ehemaliger II. Nautiker der DSR, der sicherlich sofort einen Job auf einem deutschen Schiff bekommen hätte, empfing mich mit sichtlicher Genugtuung. „Was haben sie denn für Vorstellungen von ihrem weiteren Berufsleben?“

„Ich möchte ein Schiff unter deutscher Flagge haben bzw. eins das im Zweitregister fährt!“

„Sie in ihrem Alter und dann gleich als Kapitän“, flüsterte er süffisant. „Das wird wohl kaum möglich sein.“

„Und was können sie mir unter ausländischer Flagge bieten?“

„Gar nichts!“

Also ließ ich mich sicherheitshalber als I. Offizier für alle Schiffstypen, außer für Tanker und Reefer eintragen.

Etwa zur gleichen Zeit wurde ein Kapitän für das ehemalige DSR-Schwergutschiff „Brocken“ gesucht. Man ließ aber dem früheren Kapitän des Schiffes gerechterweise den Vortritt.

Um die Zeit nicht nutzlos passieren zu lassen und auf Anraten des Arbeitsvermittlers in Hamburg, Herrn Meyer, ließ ich mich an der Seefahrtsschule für einen C-Naut-Lehrgang einschreiben. Da meine Qualifikation dem Arbeitsamt hoch genug erschien, erhielt ich keinerlei Fördergelder. Ich nahm ein Darlehen auf.

An der Schule wurde fleißig gelästert. „Was willst du unter uns Küstenschiffern? Du mit deinen Erfahrungen hast doch ganz andere Chancen. Warum willst du uns jetzt unseren Job streitig machen? Wir bekommen doch kaum ein Schiff!“ Doch bald sahen sie es wie ich, dass es hauptsächlich darum ging, am Ball zu bleiben. Wie schnell ein vorzeitig aus dem

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Arbeitsprozess genommener Mann verfällt, sah ich täglich zur Genüge im Wohngebiet.

An der Schule fühlten wir uns alle in der gewohnten kameradschaftlichen Umgebung sehr wohl. Mit großem Elan gingen wir alle Arbeiten an, so dass auch die Professoren ihre Freude an uns hatten. Mich hatten meine Mitstudenten dazu auserkoren, die Abschlussworte zu sprechen. Ich zollte der Schule Dank und Anerkennung. Die Ausbildung hatte dazu beigetragen, einige Zusammenhänge im täglichen Umgang mit der Technik noch besser verstehen zu können.

Mit dem C-Naut in der Tasche meldete ich mich jetzt mit höherem Marktwert bei den Arbeitsämtern. Überall stieß ich auf Ablehnung. Der Arbeitsvermittler in Hamburg, Herr Mayer, brachte es auf dem Punkt: „Sie werden von mir nicht in der Küstenschiffahrt vermittelt. Sie sind jetzt vollkommen überqualifiziert. Denken sie da nimmt sie jemand. Das sind doch engstirnige und z. T. wenig gebildete Eigenbrötler, die keine Nestbeschmutzer dulden. Wenn sie sich auch noch so zurückhalten, man würden sie immer nur als Rivale betrachten.“

Aus Cuxhaven erhielt ich folgendes Angebot: „In Brunsbüttel liegt ein 999ziger. Sie könnten sofort einsteigen. Ich tue nur meine Pflicht. Aber eins sage ich ihnen, die Heuer verstößt gegen alle guten Sitten. Dafür kann man nicht zur See fahren.“ Ich lehnte ab.

Trotz alle Aussichtslosigkeit auf dem Arbeitsmarkt lebten wir in der Familie im besten Einvernehmen. Unser Enkel bereitete uns große Freude und viel Ablenkung. Der Freundeskreis hatte sich verkleinert. Die meisten hatten aufgrund der völlig neuen Verhältnisse mit sich selbst zu tun, einige machten das große Geld und bekamen mit dem Geld einen anderen Freundeskreis und andere erstickten am Neid gegenüber Leuten, die sich nicht hängen und nichts unversucht ließen, die neue Situation zu meistern, während in ihren eigenen Kreisen sich die zuvor protegierten Leute jetzt mehr und mehr als Nichtsnutze entpuppten. Der verbleibende Rest verfolgte alles mit Aufmerksamkeit und besonders alte Freunde in Hamburg versorgten uns laufend mit guten Ratschlägen bei der Jobsuche.

Wie aus heiterem Himmel traf aus dem alten Land die Nachfrage ein, ob ich kein Interesse hätte, mich als Kapitän zu bewerben. Das war schnell erledigt und schon fand noch vor Weihnachten das Vorstellungsgespräch

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

beim meinem zukünftigen Reeder statt. Während der junge Mann einen Kaffee braute, konnte ich an den Wänden des neuen freundlich eingerichteten Büros die Entwicklung der über 160 Jahre alten Reederei an Hand der Schiffsbilder, vornehmlich recht kleiner Schiffe, verfolgen. Das anschließende Gespräch ließ mich fühlen, dass ich hier als Partner wie in einer Familie für das erste Großschiff der Reederei gebraucht wurde. Einziger Wermutstropfen, das Kommando auf dem werftneuen Container stand erst nach der Einfahrzeit durch den Kapitän, der die Bauaufsicht leitete, zur Verfügung. Also erst in ca. 7 Monaten.

Die Weihnachtsstimmung wurde durch die Entscheidung unserer Kinder getrübt, im Januar den Wohnsitz in den Südwesten Deutschlands zu verlegen.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

MEIN ERSTER NEUBAU

Genau einen Tag nach Weihnachten erreichte mich der Anruf meines zukünftigen Reeders mit der Bitte, schon Anfang Januar auf dem neuen Schiff einzusteigen. Der Kapitän der Bauaufsicht, angesehener Stammkapitän der Reederei und aus dem Alten Land kommend, weigerte sich, die Einfahrphase auch noch zu übernehmen. Er gestand mir später offen, dass er sich nicht mehr zutraute, mit der vielen neuen Technik klarzukommen.

Die Freude über das Angebot war dermaßen groß, dass sie sich gar nicht im Entferntesten beschreiben lässt. Ich sagte sofort zu, brauchte aber eine längere Zeit, um meine innere Ergriffenheit nicht zu zeigen. Endlich konnte man sich wieder als normaler Mensch fühlen. Die Ausgegrenztheit hatte damit ein Ende. Ich war drüben in einer für mich besten Reederei Deutschlands angekommen. Endlich konnte ich zeigen was wirklich in mir steckt.

Am 03. Januar meldete ich mich in der Stettiner Neubauerwerft bei meinem Inspektor, besser Patron, denn seine Befugnisse, seine Kompetenz und sein Wissen waren die eines Managers der höchsten Ebene. Wir verständigten uns schnell ganz unkonventionell und fanden gleich zueinander guten herzlichen Kontakt. Es war alles anders als früher. Klar und deutlich bekam ich meine Instruktionen und Aufgaben und eine eigentlich viel zu kleine Einweisung, die sich mehr oder weniger auf das Vorstellen der einzelnen Anlagen beschränkte. Für die Einweisung an den Geräten reichte schon nicht mehr die Zeit.

Auf meine Frage nach dem Proviantsatz, antwortete der Patron, dass ich alles Notwendige bestellen könne. Aber eins sollte ich im Auge behalten, es könne nicht täglich Lobster geben! Und er meinte außerdem: Gebe Gott, dass sie niemals von einem bestimmten Kollegen übernehmen müssen. Ich musste aber gerade von ihm bis zu seinem Ausscheiden übernehmen. Er war dafür bekannt, viel zu bestellen und für die selbst verauslagten Summen diese plus gehörige Provision dem Ablöser aufzubrummen. Mit dem Computer stand er auf dem Kriegsfuß und er aß in der Messe vom Stullenbrett mit einem sehr großen Schlachtermesser, das jedem an Bord Furcht einflößte. Wir mochten uns aber von Anfang an. Bei der Abrechnung stellte ich ihm ganz legal seine einbehaltene Vergütung in Rechnung und

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

fertigte ihm praktisch als Liebedienst alle Listen und Formulare für die zukünftige Einsatzzeit an.

In das Bauaufsichtsteam mit einem polnischen Chief und polnischen Elektriker, dem EO Belem und dem II. Eng. Mariano, beides Filipinos, konnte ich mich schnell eingliedern. Es gab jede Menge zu tun und abends fiel ich ohne groß etwas zu essen gleich in die Hotelkoje. Um die Hotelkosten zu minimieren, bekam ich auch ein kurzzeitiges verlängertes Wochenende Heimaturlaub.

Die Rückkehr in Rostock nutzte ich sofort dazu, mir alle theoretischen und praktischen Kenntnisse über die an Bord eingesetzte Technik einzu-bläuen. Vorsorglich hatte ich alle entscheidenden Beschreibungen im Gepäck. Ich schlich mich in die Nachrichtenzentrale der DSR und konsultierte so manchen Angestellten. Dafür, dass mir jeder versuchte, so gut er konnte, zu helfen, schulde ich einigen großen Dank. Allerdings erkannte ich schnell, dass die DSR nicht gerade über die modernste Ausrüstung verfügte. Einige Angestellte zeigten offen Neid und Missgunst.

„Ach, Sie fahren auf einem dieser berühmigten ALDI-Schiffe?“, meinte ein Vertreter der SBG.

Ich verzichtete auf jeglichen Kommentar. Außerdem ist ALDI dafür bekannt, in der Regel hochwertige Qualitätserzeugnisse anzubieten. In Europa werden generell hochwertige Schiffe gebaut. Der Osten baute schon vor dem Anschluss viele Schiffe für den Westen. Unsere Werften hatten sich im RGW auf sehr gute Standards geeinigt, die auch heute voll greifen und westlichen Werften weit überlegen sind. Nach dem Anschluss boomte es förmlich im Osten durch die billigen Arbeitskräfte. Die Reeder konnten deshalb in die modernste Technik auf dem Markt investieren. Modernste und innovative Technik gibt es noch immer nur in Europa. Asien ist gut für einfache Nachbauten unter der Schirmherrschaft europäischer Gesellschaften. Es wird noch lange dauern bis modernste Kreuzliner ohne westliches Knowhow in Asien entstehen. Auch Japan schafft das nicht.

Für die erwähnten Aldi-Schiffe gab es noch eine andere Erklärung. Viele nannten sie auch Rickmers-Schiffe. Angeblich war der Werftchef der Rickmerswerft vor der Insolvenz nach Stettin gefahren und hatte dort die gesamte Dokumentation versilbert. Der ursprüngliche Typ hatte zwei

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Deckskräne. Die Polen bauten einfach noch eine Sektion mit einem dritten Kran dazu und erhöhten damit die Containerkapazität bei fast gleicher Geschwindigkeit, denn Länge läuft bekanntlich. Es wurden sowohl mit zwei als auch mit drei Kränen sehr viele Schiffe in Fahrt gebracht.

Ich hatte für die noch im DSR-Sold stehenden Leute nur noch ein müdes Lächeln. Im Grunde fürchteten sie sich vor gravierende Veränderungen, denn sie lebten mit einem Bein im früheren System. Dieser verbliebene Rest vor den Toren des Überseehafens betete jeden Tag zu Gott, dass der neue Eigentümer der DSR sie bis zur Pension beschäftigen möge, dabei vergessend, dass das Karussell sich unaufhörlich weiter drehte. Ein bekannter technische Inspektor ohne Englischkenntnisse bekam z. B. wie viele andere Ende 94 seinen Sack. Aber einige hielten sich ausgezeichnet in dem Sturm der Ereignisse. Sie wussten sich immer rechtzeitig auf den richtigen Posten zu versetzen, um den „Greifern“ zu entinnen. Das waren Leute, die nach der Wende sofort drüben Ausschau gehalten hatten, um sich in die besten Stellungen zu katapultieren. Als sie erkannten, dass sie im Westen überhaupt keine Chance hatten, gingen sie zur eben beschriebenen Taktik über. Mit hämischer Freude berichteten sie von den Abgängen und Schiffbrüchen besonderer Art, denn viele konnten die Arbeitslosigkeit nur schwer ertragen. Sehr schnell hatte man sehr viel mehr Seeleute als Verwaltungsangestellte auf die Straße gesetzt. Der neue Eigentümer kam damit seinen Versprechungen gegenüber der Treuhand über eine Mindestbelegschaft nach. Er ließ lieber Verwaltungsangestellte auf verlorenem Posten ausharren, teilweise ohne Arbeit, da Seeleute kostenintensiver waren.

Überschwänglich begrüßte mich in der Stadt der frühere Kumpel Horst, der inzwischen längst drüben als Chief fuhr. Wir verstanden uns prächtig beim Bier und beim anschließenden Spaziergang. Kurz vor Erreichen der Bahn erinnerte ich mich an die an Bord noch 1993 ausliegenden Hefte der DSR, die die Verdienste hervorragender Genossen der Partei, Schrittmacher des Sozialismus, besonders würdigten. Ich sagte: „Weißt du, ich habe früher gar nicht gewusst, dass du eine geschichtsträchtige Person warst und deshalb in den Bänden der Reedereigeschichte heute noch zu finden bist, sogar mit Foto an dem berühmt berüchtigten V-Motor.“ Er schaute mich nachdenklich an und hatte es auf einmal sehr eilig. Warum wollte er sich

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

nicht zu früher bekennen? Fühlte er sich durch die Vergangenheit über-rumpelt?

Für mich begann jetzt eine neue Ära und das Handhaben modernster Schiffe auf den Weltmeeren. Auf jedem folgenden Neubau wurde immer die neuste Technik eingebaut. Gegenüber der DSR begann jetzt in jeder Beziehung ein ungeheurer Quantensprung. Selbst die Waschmaschinen kamen von erlesenen Produzenten. Für das obere Deck, also für Kapitän und Chief, zusätzlich eine Top-Maschine nebst einem Trockner. In meinem Kabinenbereich hatte ich ständig unsere laufende Position auf dem Monitor der elektronischen Seekarte vor Augen.

An Bord zurückgekehrt, begann der Endspurt in der Werft. Der polnische Chief war nur selten bei der Sache. Er steckte mitten im Hausbau, hatte viel zu hoch gepokert und wusste nicht wie er die Mittel aufbringen sollte. Die einsetzende Wende in Polen ließ die Schwarzmarktgeschäfte mit wenigen Dollars wie an der Börse täglich immer weiter ins Minus rutschen. Der angefangene „Villenbau“ war ins Stocken geraten, da konnten auch die Werftchefs nicht mehr helfen.

Am 12.01. reiste die komplette Filipino-Besatzung an. Ich hieß alle willkommen und stellte mich selbst vor. Eine Vertreterin des Crew-Managements wies mich zuvor in die neuen Belange der Besatzungsführung und meiner Rolle als alleiniger Deutscher und Schiffsvater ein. „Auch wenn einzelne Besatzungsmitglieder älter als sie sind, betrachten sie sich immer als Vater und verlieren sie nie Ihr Gesicht, bleiben sie immer auf Augenhöhe und maßregeln sie nie einen Filipino in Gegenwart anderer. Wenn sie das beherzigen, haben sie die beste Crew, die ihnen überall den roten Teppich ausrollt.“ Und da war Wahres dran.

Die Leute selbst machten einen erfahrenen Eindruck. Sie kamen ausnahmslos von neu in Dienst gestellten Schiffen deutscher Eigener. Sie kannten sich bestens aus und handhabten die neue Technik als wären sie damit aufgewachsen. Ohne, dass groß Worte verloren wurden, legten alle sofort die Arbeitspäckchen an und griffen tüchtig zu.

Abends stand bereits das erste Essen auf den Tischen. Total abgekämpft kam ich viel zu spät in die Messe als alle bereits gegessen hatten. Im Blau-mann setzte ich mich in die Messe und starrte etwas verwundert die trockene in Öl gebackene Makrele, die etwas verbrannten kalten Fritten und

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

im Öl schwimmenden geschnitzelten Möhren an. Widerwillig stocherte ich auf dem Teller herum, während meine gesamte neue Crew um mich herum saß und interessiert mir auf die Finger schaute. Es wurden kaum Worte gewechselt. Jeder traf für sich selbst seine Einschätzung über das zukünftige Zusammenleben über einen längeren Zeitraum. Die Makrele blieb mir vor dem Magen stehen. Alleine deshalb werde ich diesen Tag kaum vergessen.

Meine Jungs trugen durch ihr Verhalten dazu bei, dass ich schnell zu allen Vertrauen gewinnen konnte. Die überaus freundlichen, zuvorkommenden und bescheidenen Leute unterschieden sich gewaltig von den bornierten, überheblichen Germanen, die nur mit Geringschätzung, insbesondere auf DSR-Schiffen, von Besatzungen unter Billig-Flaggen sprachen. Doch das war ihnen ja jahrzehntelang eingebläut worden, denn dieses spezielle Thema war die Spezialstrecke des bekannten Professors an der IHS. Der Schnee und der kalte Winter beeinträchtigten in keiner Weise den Arbeitsplan meiner neuen Besatzung. Ich war der einzige Germane an Bord und wir segelten unter Antigua-Flagge, der eigentlichen „deutschen“ Flagge der meisten deutschen Reeder.

Der Auslaufzeitpunkt nahte mit Riesenschritten. Als es hieß, das Freifallboot mit der gesamten Besatzung zu erproben, sah man einigen doch an, dass sie nicht leichten Herzens ins Boot stiegen. Als ich zustieg, wurde ich mit großem Hallo begrüßt. Ich sagte natürlich niemandem, dass ich zuvor nie in so einem Boot gesessen hatte. Es verlief alles sehr schnell, so dass kaum Zeit zum Nachdenken blieb. Kaum im Wasser sicher gelandet, entlud sich ein richtiger Freudentaumel.

Auf der Brücke drängte uns der polnische Wartungs-Ing., der die gesamte Funkanlage aufgebaut hatte, aus praktischen Gründen unbedingt ein Passwort der Satcom C-Anlage einzugeben, um eventuellen Überraschungen vorzubeugen. Ist nämlich kein Passwort eingegeben, kann das jeder spielerisch nachholen. Das Ändern eines unbekanntes Passwortes ist mit größeren Kosten verbunden. Mein Patron ließ die Argumente gelten und beauftragte mich, in seinem Beisein das Rufzeichen unseres Schiffes einzugeben. Ohne Nachkontrolle verließen wir den Funkbereich und widmeten uns anderen Aufgaben. Am späten Nachmittag versuchten wir vergebens eine Mitteilung via der Satcom C-Anlage abzusetzen. Das Passwort

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

stimmte nicht. Wenig begeistert sahen wir immer wieder auf den Hinweis „invalid password“. Offenbar war mir bei der Eingabe ein Fehler unterlaufen. Guter Rat war jetzt teuer. Der polnische Spezialist bot sich sofort an, die Anlage auszubauen und an Land zu schicken. Er sprach von Kosten zwischen 3000,- bis 4000,- USD. Mein Patron lächelte nur und meinte: „Bis morgen ist noch viel Zeit, vielleicht findet der Kapitän bis dahin den Fehler“. Mehr sagte er nicht. Ich setzte mich nach Feierabend ans Gerät und probierte immer wieder andere Varianten durch. Offenbar hatte ich einen Buchstaben statt groß klein geschrieben. Diese Annahme stellte sich viel später als richtig heraus. Morgens konnte ich jedenfalls dem Patron berichten, dass zukünftig mit unserem Passwort alles funktioniert. Ihm fiel sichtlich eine Last von der Schulter, ohne zu vergessen, meiner Ausdauer Anerkennung zu zollen. Der polnische Spezialist zeigte sich ebenfalls beeindruckt, denn er hatte in der Vergangenheit in so einem Falle immer die Geräte wechseln müssen. Viel Glück also für mich, nicht gleich mit einer kostenträchtigen Panne beim Reeder unliebsam aufzufallen. Allerdings wählte in Zukunft der Patron immer mich, wenn es galt ein neues Programm in der Flotte einzuführen.

Das Auslaufen war für den 16.01.94, an einem Sonntag, angesetzt. Der für die Bauabnahme verantwortliche Patron meinte, dass er mich bis England begleiten würde. Bis dahin hätte ich Zeit, mich mit allem endgültig vertraut zu machen. Und dann würde man eine Entscheidung treffen.

Fast pünktlich nabelten wir für immer das Schiff von der Neubauwerft ab. In gewohnter Weise fuhr ich die Maschine beim ersten großen Drehmanöver scharf an. Der Patron übernahm die Arbeit am Telegrafen. Später erläuterte er mir die Eigenheiten eines Verstellpropellerschiffes und, dass er die Manöver etwas rücksichtvoller ausgeführt habe. Für mich war es das erste Verstellpropellerschiff.

Die Kompensation des Magnetkompasses erfolgte während der Fahrt nach See. Vor Swinemünde führten wir die Funkbeschickung durch. Jetzt konnte ich bereits eine Kostprobe meines Leistungsvermögens geben. Geschickt schlängelten wir uns zwischen den Ankerliegern hindurch mit Rücksicht auf den ein- und auslaufenden Verkehr nach Swinemünde. Nach Abschluss dieser letzten Dienstleistung für den sicheren Schiffsverkehr

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

entließen wir die letzten polnischen Werftleute. Die große Reise in Richtung Westen begann.

Während der Überfahrt zum NOK löste der Patron mich auf der Brücke ab. Kurz vor Lotsenübernahme Kiel übernahm ich wieder das Kommando und brachte das Schiff sicher in die Schleuse und ohne Schlepper im Schleuseninnenhafen sicher an die Pier. Wir hatten einen herrlichen sonnigen Tag. Beglückt über die erste erfolgreiche Etappe schaute ich mich um und ließ meinen Blick über die Schleusen gleiten als der Patron auf mich zukam: „Ich beglückwünsche sie.“

„Wozu, das schöne Wetter ist nicht mein Verdienst.“

„Okay, aber ich meine zu den exzellenten Manövern. Ich habe gesehen, dass sie etwas von Schiffen verstehen. Ich verlasse sie heute. Von hier aus fahren sie alleine weiter. Die Fahrt nach England kann ich mir ersparen.“

In Kiel erfolgte die eigentliche erste große Ausrüstung mit allem was so ein Schiff für eine längere Zeit benötigt. Da wir in Stettin nur das Allernötigste übernommen hatten, kamen jetzt große Mengen Ausrüstung. Alle packten tüchtig zu. Die beiden Reedersöhne, der technische Inspektor und unsere Besatzung bis hin zum Messman, jeder gab sein Bestes. Wo hätte es das früher gegeben. Und so sollte es immer bleiben, denn nur so kann durch das positive Vorbild die Besatzung motiviert werden. Zugegeben, leicht ist das nicht, schon gar nicht nach langen Revierfahrten. Die Umstellung kostet Kraft, gibt aber auch ein ganz neues Lebensgefühl.

Alle noch fehlenden meteorologischen Instrumente und Unterlagen stellte dem Reeder der Deutsche Wetterdienst kostenlos zur Verfügung. Als Gegenleistung erwartet man von den Schiffen Wettermeldungen. Wo hat es das früher gegeben?

Relativ schnell hatten wir die Ausrüstung und die vielen verschiedenen Öl- und Brennstoffmengen übernommen. Versorgt mit allem Notwendigen für die Reise begann spät abends dann die Fahrt durch den Kanal unter meinem alleinigen Kommando.

Unser Reeder hatte an alles gedacht. Nicht ein Detail an Proviant oder Ausrüstung fehlte. Die Lieferungen ließen auf große umfangreiche Erfahrungen schließen. Damit war mir eine große Last abgenommen. Für die Unterkünfte und Messen hatte die Frau des Reeders Aquarelle berühmter Maler ausgesucht, selbst gerahmt und liebevoll für die einzelnen Räumlich-

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

keiten zusammengestellt. Gegenüber früher gab es jetzt statt weiße blaue Bettwäsche und in den Messen wurde von buntem Wachstum gegessen. Es kamen auch zwei vorzügliche Deckstühle mit der Aufschrift „For Passengers only“ an Bord, denn wir konnten maximal zwei Passagiere befördern. Für die Besatzung gab es derlei nicht. Mir gab das zu denken. Später sollte ich aber bald merken, dass sich kein Filipino in die Sonne legt. Es fehlten nicht die Einrichtungen für das Freizeitdeck und ein Riesengrill für zukünftige Geselligkeiten.

Unser neues Schiff wurde überall aufgrund des technischen Standards und der inneren Sauberkeit bewundert. Natürlich genießt jedes neue Werftschiff diesen Vorzug. Doch weist bei vielen neuen Werftschiffen nicht nur der typische Werftgeruch auf die gerade erfolgte Übernahme hin, sondern vor allem die vielen Restpunkte und unliebsamen Rückbleibsel und Farbleckse, die in der letzten Hast nicht gründlich genug beseitigt werden konnten.

Und da wir gerade beim typischen Geruch sind noch etwas. Jede Nation hat ihren „arteigenen“ Geruch. Die Holländer riechen anders als die Belgier, die Argentinier anders als die Inder etc. Der Geruch haftet einer Nation an und macht sich auf der Brücke nach Anbordkommen des Lotsen sofort breit. Die Holländer sind sparsam und rauchen, wenn überhaupt, billige Sorten von Tabak, der durch besondere Geruchselemente über die schlechte Qualität hinwegtäuscht. Der Belgier bevorzugt starken Tabak und ein kräftiges Parfüm. Der Argentinier riecht wie das argentinische Fleisch schmeckt und der Inder verbreitet eine Mischung aus ranzigem Kokosöl, das er sich in die Haare schmiert und den Geruch von Kardamom-Curry aus, um nur einiges zu nennen. Es sind also die Eßgewohnheiten, Traditionen, ohne Frage auch finanzielle Belange, also Geldfragen und vieles mehr, die sich mit Langzeitwirkung ausbreiten. Der Neubaugeruch eines Schiffes verflüchtigt sich dagegen sehr schnell.

Die Reise ging nach Tilbury. Dort übernahmen wir eine volle Ladung Leercontainer für Livorno. Wohl sehr selten wird ein Containerschiff mit der maximal möglichen Containeranzahl bestückt, da im Normalfall die Gewichte der vollen Container eine volle Auslastung aller Stellplätze gar nicht zulassen. Wenn auch nicht auf Tiefgang abgeladen, so sah unser Schiffchen sehr imposant aus.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Grundbedingung dieser Zwischencharter mit Leercontainern war, dass die Besatzung das Laschen und Entlaschen der Container zu übernehmen hatte. Für 2,- USD pro Container als Extrabonus ließ sich die Decksgang überreden. Es war eine harte Arbeit, auf dem wachsenden Hochhaus herumzuturnen. In der Regel standen die Kisten fünf, achtern vor den Aufbauten sechs hoch. Wenn es nach unserem Inspektor gegangen wäre, hätten Twistlocks als Sicherung ausgereicht. Kaum verwunderlich, wenn heute regelmäßig Schiffe Container verlieren.

Das Murren der Decksgang über die starken Belastungen vernahm ich deutlich. Ich konnte nur daran erinnern, dass es die freie Entscheidung der Decksgang war, für den Bonus zu arbeiten. Mir wurde klar, dass mir noch einiges bevorstand. Allmählich begriff ich etwas von der philippinischen Mentalität. Der Bosun, früher Bootsmann genannt, hatte zwar seine Gang im Griff, doch spielte sich der II. NO im zunehmendem Maße wie ein Pope auf. In jeder nur freien Minute wirkte dieser in seiner Funktion bereits betagte Offizier auf die Massen ein. Er war von Haus aus ein Mystiker, glaubte fest an viele alte Legenden und Geschichten, heizte deshalb auch immer wieder die Gerücheküche an, so dass die Massen letztlich mehr auf ihn hörten als auf den E/O. Er war es auch, der immer wieder für neue Gerüchte sorgte, die er angeblich von anderen Schiffen aufgepickt hatte. Auf dem absoluten Gipfel seiner Laufbahn, hielt er fortlaufend nach neuen Erwerbsquellen Ausschau. Für seinen Lebensstil an Bord brauchte er im zunehmenden Maße mehr Geld. Sein illegaler regelmäßiger Alkoholkonsum besserer Whisky-Sorten, seine zur Schau gestellte Großzügigkeit und seine Geschenke für die betagten und ausgesprochen wohlgenährten Freudenmädchen, verschlangen das schwer verdiente Geld.

Der Chief Mate, der Mann, der die Decksgang immer im Griff haben sollte, und insgeheim auf den Philippinen zweimal verheiratet war und demzufolge auch sehr viel Geld benötigte, war natürlich auf der Seite der fordernden Decksgang. Es ging in erster Linie also nur um das zusätzliche Geldverdienen, wobei sich der Chief Mate als Schiffsvater aufspielte und unablässig versuchte, versteckt meine Anweisungen zu hintertreiben bzw. meine humane Einstellung bis zur Neige auszunutzen..

In Italien wurden wir schnell unsere Ladung los. Kurioserweise fand man bei der Löschung in einem Container ein Schrottauto, das mal ein lukrati-

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

ver sehr teurer Sportwagen war. Die Behörden witterten ein zurückliegendes Verbrechen. Wobei sie vielleicht gar nicht so Unrecht hatten. Leerschiff ging es nach Norden auf Außenreeede von Antwerpen und später zum Charterbeginn nach Rotterdam. Es blieb Zeit, meine Jungs näher zu studieren. Längst hatte ich alle lieb gewonnen. Sie standen in ihren Leistungen während der Manöver, auf der Brücke und im allgemeinen Bordbetrieb den Germanen in nichts nach. Trotzdem gab es Besonderheiten, die es zu beachten gab.

Den ersten Reifall gab es beim ersten Ankermanöver. Niemand konnte mit dem Ankerspill umgehen, auch nicht der E/O, der bei der Werfterprobung zugegen war. Also musste ich mit der gesamten Decksgang zunächst das Anker üben. Hat ein Filipino etwas begriffen, dann ist er verlässlich, wenn er hin und wieder mal kontrolliert wird. Die Arbeiten werden dann mit Perfektion ausgeführt.

Die Filipinos trauen sich alles zu. Sie erproben bzw. spielen an allen Geräten, ohne groß zu fragen, und beschädigen oftmals ahnungslos und unwissend viel. Diesen „Wissensdurst“ gilt es ständig auszunutzen. Mit Zuckerbrot und Peitsche muss man fortlaufend geschickt belehren, loben und fordern, selbst, wenn alles wieder mal daneben gegangen ist. Wird gemaßregelt, sind sie verstockt wie kleine Kinder und fabrizieren erneuten Schaden zum Nachteil des Reeders mit heimlicher Freude. Was Schweißarbeiten anbetrifft, gibt es niemals Schwierigkeiten. Der Bootsmann führte z. T. umfangreiche Schweißarbeiten an Deck und in den Luken ohne viel Aufheben oder Sicherheitsvorrichtungen aus, also Arbeiten, die für deutsche Verhältnisse undenkbar wären.

Für alles benötigen sie eine Anleitung in Englisch. Doch das bürgt nicht dafür, dass sie die einfachsten Anlagen bedienen können. Der Messmann, bereits lange in seiner Funktion, begriff nach einem Jahr Einsatz die inneren Vorgänge in einem Geschirrspülautomaten immer noch nicht. Die Wäscheschleuder im Waschraum wird angestellt und laufengelassen bis der Motor streikt. Statt vielleicht die Sicherung nur zu wechseln, wird sofort demontiert. Ehe man sich versieht, ist die Schleuder vollkommen im Eimer. Da wird keine Zeichnung zu Rate gezogen, sondern mit großem Hammer und Schraubenschlüsseln auch gleich die Nirostatrommel total verbolzt. Die Frage nach dem „Warum“ kann man sich getrost sparen.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Man erntet nur ein Schulterzucken. Erfolgte die eventuelle Demontage eines Aggregats vielleicht noch glimpflich, dann gibt es garantiert Probleme beim Zusammenbau. Da werden Ventile falsch eingebaut, Motore falsch geklemmt oder einfach Steckverbindungen mit großem Hammer „passend“ geklopft.

Gebe einem Filipino etwas in die Hand was er nicht kennt, das erkennst du sicherlich später nicht wieder. Unser Chief Mate verhalf sogar ein patentiertes neues Bügelbrett nach erstem Gebrauch über den Jordan. Die Technik war ihm nicht bekannt und ich hatte versäumt, sie ihm zuvor zu erklären, denn dieser Mann fuhr bereits lange auf deutschen Schiffen und kam aus Manila, aus einer zivilisierten Gegend. Die Leute geben immer vor, alles zu kennen und scheuen sich nicht, es mit allem aufzunehmen. Respekt vor Werten oder Bedenken über die Folgen ihrer bedenkenlosen Handlungen fehlen ihnen völlig.

Oft fragte ich mich, warum die einzelnen elektrischen Geräte überhaupt einen Schalter haben, wenn die Filipinos die Geräte immer durch das Ziehen des Steckers stromlos machen. Um Lampen in einem gasgeschützten Laderaum zu wechseln, zertrümmerte der Elektriker gleich vier Glasglocken und verursachte dadurch einen großen Schaden, von der Gefahr gegenüber den gefährlichen Gütern, die dort lagerten einmal abgesehen. Für ihn war das die einfachste Lösung. Das Prinzip einer gasgeschützten Beleuchtung leuchtete ihm einfach nicht ein.

Unverständnis gibt es nicht. Sie lächeln und bejahen alles. Ihre eigene Sprache ist arm an Begriffen, so dass sie alles lange beschreiben, um auf den Punkt zu kommen. Vieles ist mit Amerikanismen unterwandert. Läßt man die Zügel locker, schlagen sie schnell über die Stränge und werden vorlaut.

Die Qualifikation der Leute beschränkt sich in der Regel nur auf wenige Arbeiten. Einige werden von der Straße direkt auf die Schiffe geschickt, „verschangheit“, ohne vorher nach der Qualifikation gefragt zu werden. Und über Qualifikation spricht niemand gerne. In der Regel beginnen alle als Messejunge und schauen während der Seefahrt in alle Bereiche rein und entscheiden sich dann für eine Laufbahn in der Kombüse, Maschine oder auf der Brücke. Ein sehr langer Weg und abhängig vom Bedarf der Chre-wing Company. Einige Betuchte haben bereits ihr Nautiker- oder Maschi-

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

menticket in der Tasche, ohne zuvor ein Schiff gesehen zu haben. An Bord beginnt also die praktische Ausbildung. Der Matrose arbeitet nachts, wenn der Kapitän schläft, auf der Brücke in der Karte, weicht anderen Schiffen aus, nimmt Kursänderungen vor und erledigt alle anfallenden Kartenarbeiten. Der Nautiker genießt das Paschaleben in vollen Zügen, denn schließlich ist er es, nicht etwa der Kapitän des Schiffes, der grünes Licht für die nächst höhere Qualifikation gibt. Er befindet also darüber ob der Mann als Nautiker eingesetzt werden kann.

Der Grundlehrgang in Seemannschaft und Nautik währt ohne Fachbücher von montags bis freitags ein Jahr, angeblich werden heute drei Jahre dafür benötigt. Sonntags übernimmt das Militär das Drillen. Das ist die ganze Ausbildung zum Kapitän auf großer Fahrt. Der frisch gebackene III. Offizier mit einem Streifen auf der Uniform braucht anschließend nur noch „Einsätze“ und wohlwollende Vorgesetzte. Es ist also ganz normal, dass die unteren Chargen mit „hochqualifizierten“ Leuten besetzt sind. Haben sie letztlich eine Funktion an Bord endlich erreicht, müssen sie für die nächst höhere zu Hause einen zweiwöchigen Lehrgang abruhen und kräftig zahlen. Ohne Schmiergeld also keine höhere Lizenz. Viele sehr gute Erste Offiziere bringen das Geld nicht auf und fallen während der Urlaubszeit fortwährend durch. Ganz Unerfahrene fangen zuerst für ganz wenig Geld auf Japanern an, die kaum Ansprüche wegen der mangelhaften Bezahlung an die unteren Chargen stellen.

Alles erinnert an Segelschiffszeiten. Es hat sich also kaum etwas in der christlichen Seefahrt geändert. Die meisten Offiziere kennen keinerlei Zusammenhänge. Sie sind einfache Anlernlinge, Knöpfchendrucker, die nur spezielle Handgriffe beherrschen und aufgrund der langen Fahrzeit in der jeweiligen Funktion sicher werden. Die Sicherheit auf der Brücke steigt mit der Funktion des Wachoffiziers. Ein langjähriger III. NO ist also längst noch nicht unbedingt deshalb brückensicher. Eben weil sie nur auf die Technik vertrauen, passieren auch die vielen Unfälle, denn die paraphierten Ausweichregeln sind ihnen teilweise völlig unbekannt bzw. längst entfallen. Unglaublich was da auf die Menschheit losgelassen wird! Aber wen stört's?! Es ist ja eigentlich auf dem Meer alles bestens geregelt und den Rest erledigt der Kapitän, die Technik bzw. die Versicherung.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Der Mensch übernimmt an Bord die Überwachungsfunktion. Welche Zustände an Bord auf den Brücken und in der Maschine herrschen, dringt so gut wie nie an die Öffentlichkeit. Das interessiert niemanden. Die Gewerkschaften kämpfen allerdings für eine gerechtere Bezahlung, für eine Gleichstellung mit Leuten aus den Industriestaaten, die jahrelang studiert haben und die eigentliche Arbeit machen und Verantwortung an Bord tragen, für die es keinen 8-Stunden-Tag bzw. Feiertag gibt, die jederzeit, ob am Tage oder nachts, gefordert sind. Alles, aber auch alles bleibt am Management hängen. Immerhin haben die Gewerkschaften es geschafft, dass die ausländischen Patente mit den deutschen gleichgestellt sind.

Nach Absolvierung einer bestimmten Fahrzeit und entsprechendem „Selbststudium“, wird dann schnell eine erneute Prüfung für die nächst höhere Funktion abgelegt. Die meisten Reeder warten aber gar nicht solange. Sie befördern die Jungs nach Lust und Notwendigkeit vom III. Offizier auch gleich bis zum I. Offizier. Dieses „wilde“ Befördern wird aber auf den Philippinen nicht anerkannt. Die Prüfung muss nachgeholt werden, denn schließlich wird daran verdient. Und für jede Prüfung gibt es neue ganz toll aussehende Zertifikate. Und mit jedem Master-Zertifikat ist mal wieder der alte Traum: „Vom Tellerwäscher bis zum Kapitän“ verwirklicht worden, anders ausgedrückt, der rasante Aufstieg eines Jungen aus den Slums bis zum Kapitän auf der Brücke eines deutschen Schiffes. Aber wie gesagt, man spricht nicht gerne darüber, denn Wunder soll man keinesfalls beschreiben. Und Wunder sind es wahrlich. Viele Eltern der älteren Offiziere sind Analphabeten.

Die Offiziere auf der Brücke sind durch ihre lange Einsatzzeit auf deutschen Schiffen sicher in der Bedienung der Geräte. Aber Vorsicht an hochsensiblen Geräten. Sie schalten an allem bedenkenlos herum, ohne elementare Vorschriften und Zusammenhänge zu beachten. Mit dem Schleuderthermometer, das der WO bereits im Kartenraum auf Touren brachte, zertrümmerte er bei uns an Bord das Frontdisplay der Dopplersonde. Auf der anderen Seite hatte er schnell alle Verkehrstrennungsgebiete der Nord- und Ostsee in die modernen Radargeräte einprogrammiert. Und ebenso schnell lagen alle Seekarten mit eingezeichneten Kursen bereit, eine Sache, die früher nur vom Kapitän zu erledigen war. Bei dementsprechender Behandlung und Akzeptanz lassen sie sich vergleichsweise zu

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!