



Hochbetrieb auf der Schiffsautobahn – Nautikstudenten vor einem Manöverbecken mit Miniaturschiffen



Leben auf der schwimmenden Insel

Die See ruft: Der anhaltende Containerboom sorgt für starke Nachfrage nach Schiffsoffizieren und Kapitänen. Studierte Nautiker haben **glänzende** Berufsaussichten.

»Ich bin seekrank«, sagt Julia Hollmann und lächelt, denn ihr ist keineswegs übel. Sie leidet an einer Art Sucht nach Wind und Wellen. »Das Meer bekomme ich nicht mehr aus meinem Kopf, seit ich im Herbst auf einer Segeltour war.« Eigentlich wollte Julia immer Lehrerin werden und darin ihren Eltern nacheifern. Mit ihrer speziellen Seekrankheit war das allerdings nicht mehr zu vereinbaren. Die 19-Jährige entschied sich für das Studium der Nautik im ostfriesischen Leer.

Julia hat es gut getroffen. Sie studiert ihr Wunschfach und hat damit auch noch glänzende Berufsaussichten. Die Seefahrt boomt (siehe Grafik Seite 13) – eine Folge der Globalisierung und des gewaltigen Wirtschaftswachstums in China. Wenn in Wolfsburg oder Stuttgart ein schickes Auto vom Band rollt, wurden die Sitzgestelle vielleicht von chinesischen Fabrikarbeitern montiert und die duftenden Lederbezüge in Argentinien gegerbt. 98 Prozent aller Waren, die zwischen den Kontinenten transportiert werden, kommen über das Meer – meist per Container. Ende 2003 fuhren rund 3200 reine Containerschiffe mit Platz für 6,53 Millionen Stahlkisten über die Weltmeere. Marktexperten rechnen für die nähere Zukunft mit einem weiteren Wachstum bei der Containerschiffahrt von 10 Prozent im Jahr.

Die deutschen Reedereien haben im Welthandel eine Spitzenposition – und suchen Nachwuchs.

»Wir brauchen dringend gut ausgebildete junge Leute, die später Führungsaufgaben auf den Schiffen übernehmen können«, sagt Norbert Aschmann, Personalchef bei der Hamburger Reederei E.R. Schiffahrt. Momentan, aber auch für die kommenden Jahre schätzt er die Berufschancen für

Nautiker als extrem gut ein – nicht nur auf Schiffen. »Auch an Land werden Nautiker mit Erfahrung gebraucht«, sagt Aschmann, der selbst Kapitän ist und sich nach 15 Jahren auf See für einen Job an Land entschieden hat. »Viele Unternehmen wie Reedereien, Lotsenvereinigungen, Hafenverwaltungen oder Logistikunternehmen suchen Seeleute«, sagt er. »Ein ausgefahrenes Patent und Führungserfahrungen sind dabei von Vorteil.«

Das Containerschiff »OOCL Malaysia«, 277 Meter lang und 40 Meter breit, liegt im Hafen von Rotterdam. Auf unbemannten Transportwagen fahren die Container bis vor den Bug des Schiffes. Kräne heben die Kisten auf das Deck oder lassen sie in den Ladeluken verschwinden. Innerhalb von Stunden werden Hunderte Container gelöscht und geladen. Die Kisten, die auf den Autobahnen wie bedrohliche Giganten wirken, sehen in der Masse nur noch aus wie Spielzeugsteine. Insgesamt hat der Frachter mit einem Tiefgang von 14 Metern Platz für 5762 Standardcontainer. Voll bepackt sieht er wie ein riesiges Legopaket aus.

Im blauen Overall und mit Helm steht Julia Hollmann an der Gangway. Sie sorgt dafür, dass niemand unbefugt das Schiff betritt. Seit sieben Wochen fährt sie als Praktikantin auf der »OOCL Malaysia«. Ihre Arbeitswoche hat sieben Tage. Zusammen mit den Seeleuten der philippinischen Mannschaft schrubbt Julia das Deck, streicht die Reling, fettet die Winden. Die Offiziere lassen sie ans Ruder, erklären ihr die elektronische Seekarte und zeigen ihr, wie Ladung zu stauen und zu sichern ist.

Noch hat sie 19 Wochen vor sich. Es ist ein Pflichtpraktikum, das für alle Studiengänge der Nautik



Container-Lego: Christian Schacht und Julia Hollmann auf der «OOCL Malaysia».

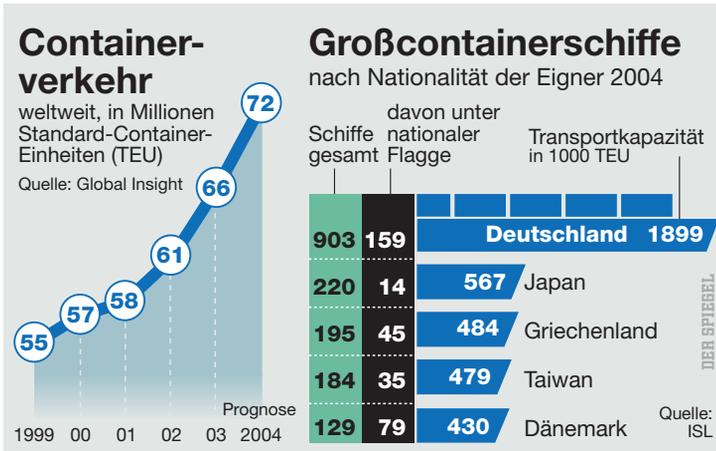
vorgeschrieben ist. Dabei geht es nicht nur um den Inhalt dessen, was sie an Bord lernt, sondern auch um das Durchhaltevermögen. Die Studenten sollen gleich zu Anfang herausfinden, ob sie es auf diesen schwimmenden Inseln aushalten. Denn das Leben auf den Ozeanriesen hat wenig zu tun mit Traumschiffreisen und Hafenbars. Die »OOCL Malaysia« beispielsweise fährt Liniendienst zwischen Nordeuropa und Fernost. 49 Tage ist das Schiff für eine Runde unterwegs, doch nur 12 Tage davon liegt es in Häfen. Dann heißt es schnell laden und löschen, für Landgänge bleibt da selten Zeit. »Hongkong kenne ich nur vom Wasser aus«, sagt Julia. »Dabei bin ich dort schon viermal eingelaufen.«

Auch die Freizeit an Bord bietet wenig Abwechslung. Das Angebot beschränkt sich auf eine Karaoke-Maschine, eine Playstation, Pingpong, Fitnessgeräte, Bücher, DVD. Mit den 24 Männern an Bord kommt Julia gut klar, scherzt, lacht, schäkert. Doch selten sitzt man bei einem Bier zusammen und redet. Und lange Telefonate mit Freunden sind kaum möglich. Über das Satellitentelefon kosten 20 Minuten 35 Dollar. Heimweh kommt da schon mal auf. »Ich schreibe halt viele Briefe«, sagt Julia. »Und wenn mein Handy in Landnähe Empfang hat, schicke ich SMS.«

Christian Schacht hat die Bewährungsprobe der ersten langen Fahrt längst bestanden, er studiert im fünften Semester in Elsfleth. Jetzt steht er auf der Brücke, die Wellen schlagen hoch gegen den Rumpf und schütteln das Containerschiff ungewöhnlich stark. Möwen kreischen, irgendwo dröhnt dumpf ein Schiffshorn. Mit 25 Knoten, rund 46 Stundenkilometern, pflügt Christians Ozeanriesen durch die Nordsee. So schnell ist kaum ein anderes Schiff. Das ist wie mit 200 über die Autobahn fahren, eine ewige Überholtour. Konzentriert beobachtet er die Radaranzeige. Der Blick aus dem Fenster auf das offene Meer reicht nicht. Vor dem Bug liegt ein toter Winkel von 400 Metern, die Bremsstrecke beträgt sieben Kilometer. Wenn der Frachter einem anderen Objekt zu nahe kommt, ertönt ein schrilles Warnsignal. »Achtung! Kollisionsgefahr!«

Eine Kollision bedeutet hier jedoch nicht den Untergang, denn die Fahrt ist nur eine Trockenübung im Simulator. Es wird noch ein paar Jahre dauern, bis Christian sein Berufsziel Kapitän erreicht hat. Das Abschlusszeugnis nach acht Semestern Nautik genügt nicht, nötig sind danach noch mindestens zwei bis drei Jahre Fahrpraxis als Offizier auf einem Hochseeschiff (siehe Kasten Seite 14). »Doch das ausgefahrene Patent heißt nicht, dass mich ein Reeder dann auch gleich als Kapitän einstellt«, sagt Christian. »Die meisten Reeder verlangen eine viel längere Fahrpraxis.« Nicht ohne Grund: Denn ein Kapitän trägt die Verantwortung für die gesamte Mannschaft, sein Schiff und die Ladung. Kapitän

WALTER SCHMITZ / BILDBERG



sein bedeutet, dass es keinen mehr gibt, den man fragen kann. Auf einem Schiff kann das andere Dimensionen annehmen als an Land. In Elsfleth werden die angehenden Nautiker daher nicht nur auf den Alltag eines Kapitäns vorbereitet, sondern auch auf alle erdenklichen Notfälle: Sturm, Zahnschmerzen, Blinddarmentzündung, Mann über Bord. Auf dem Schultisch liegt eine lebensgroße Plastikpuppe. Christian hält ihren Arm fest und legt eine Infusion. Dann näht er eine imaginäre offene Wunde. Er muss wissen, wo der Blinddarm sitzt und wie man ihn notfalls herausholt. Wer sonst als der Kapitän sollte mitten auf dem In-

dischen Ozean den akut kranken Seemann verarzten?

Hart Ruder legen, auf Gegenkurs gehen und zurückfahren: Das ist wichtig für jedes Mann-über-Bord-Manöver. Auf dem Schulschiff »Großherzogin Elisabeth« üben die Studenten die lebensrettenden Handgriffe. Im dritten und siebten Semester stechen die angehenden Nautiker jeweils 15 Tage mit dem Topsegelschoner in See. Neben Rettungsübungen lernen sie dort auch das traditionelle Handwerk der Seefahrt: Knoten legen, Wanten entern, Segel setzen. »Das Studium ist abwechslungsreich – und nicht nur theoretisch«, sagt Christian. Und der Job an Bord reizt ihn ja sowieso. Insgesamt 180 Nachwuchsnautiker jährlich schaffen zurzeit in Deutschland ihren Abschluss.

Auf dem Pier des European Container Terminals in Rotterdam steht Jakob Voigt, 26. Er legt den Kopf in den Nacken und schaut nach oben auf die »OOCL Malaysia«. Es ist das erste Schiff, auf dem er nicht mehr als Auszubildender angeheuert hat. Er gehört jetzt zur Schiffsführung. Seit vier Monaten fährt er als dritter Offizier.

Neun Bewerbungen hat Jakob abgeschickt. »Mittwochs habe ich sie in den Briefkasten gesteckt, am Freitag kam bereits die erste Einladung zum Vor-

Wie werde ich Kapitän?

Seefahrt studieren

Fachhochschulen und Fachschulen bilden Nautiker aus. Das FH-Studium ist auf acht Semester angelegt, inklusive zweier Praxissemester. Wer vor dem Studium eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker oder zum Nautischen Offiziersassistenten gemacht hat, dem werden die Praxissemester erlassen.

An Fachschulen beträgt die Ausbildungszeit nur zwei Jahre. Aufnahmebedingung ist die Ausbildung zum Schiffsmechaniker.

Absolventen von Fach- oder Fachhochschulen der Seefahrt erwerben mit ihrem Abschluss das Befähigungszeugnis zum Nautischen Wachoffizier, womit sie als zweiter oder dritter Offizier auf Handelsschiffen jeder Größe fahren dürfen. Um als erster Offizier fahren zu dürfen, müssen sie mindestens 12 Monate an Bord nachweisen. Nach weiteren 12 Monaten Praxis als erster Offizier oder weiteren 24 Monaten als zweiter oder dritter Offizier haben sie ihr Patent ausgefahren. Ohne weitere Prüfungen erhalten sie das Befähigungszeugnis zum Kapitän.

Auch an den Hochschulen Bremen und Wismar bekommen die Studenten einen FH-Abschluss. Das Zeugnis zum Nautischen Wachoffizier kann an insgesamt sechs Standorten in Deutschland erworben werden:

Fachhochschule Oldenburg,
Fachbereich Seefahrt in
Elsfleth
<http://www.fh-oow.de/fbs/>

Hochschule Bremen,
Fachbereich Nautik und
Internationale Wirtschaft
<http://www.hs-bremen.de>

Hochschule Wismar,
Fachbereich Seefahrt in
Warnemünde
<http://www.sf.hs-wismar.de>

**Seefahrtsschule
Leer**
Fachhochschule und
Fachschule
<http://www.seefahrtsschule-leer.de/>

**Staatliche Seefahrtsschule
Cuxhaven**
Fachschule Seefahrt
<http://www.seefahrtsschule.de>

**Fachschule für Seefahrt
Flensburg**
<http://www.fs-seefahrt.fh-flensburg.de>

Wer in der Seefahrt arbeiten möchte, sich aber vor langen Reisen scheut, dem stehen auch andere Ausbildungen im Bereich der maritimen Wirtschaft offen. In Elsfleth beispielsweise werden Studiengänge für Internationales Transportmanagement und Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft angeboten, in Leer das Fach Reederei-Logistik.



WALTER SCHMITZ / BILDERBERG

Hoch hinaus – auf dem Schulschiff «Großherzogin Elisabeth» üben Elsflether Studenten ihr Handwerk.

tionieren die Feuerlöscher, haben die Schläuche keine Löcher? Wenn die »OOCL Malaysia« im Hafen liegt, überwacht Jakob, dass richtig geladen wird. Er steuert die Pumpen der Ballastanlage. Er drückt die Knöpfe, um die Wassertanks in den Wänden des Rumpfes zu füllen oder zu leeren – damit gleicht er Gewichtsunterschiede in der Ladung aus und hält das Schiff im Wasser stabil. Während der Fahrt steht er auf der Brücke und hält den Kurs. »Das braucht enorme Konzentration«, sagt er. Aber dann sei das Navigieren auch wieder wie Meditation. »Meilenweit ist nur noch Wasser, sonst nichts«, schwärmt Jakob. »Da wird das riesige Schiff plötzlich ganz winzig.« Jakob weiß noch nicht, wie lange er zur See fahren will und ob er irgendwann die Weite des Meeres gegen einen Blick auf Bürogebäude eintauschen wird. »Jetzt fahre ich erst einmal mein Patent aus«, sagt er. Und mit einem Patent und der Erfahrung »Leben und Arbeiten auf der Insel Containerschiff« hat er dann ja die Wahl.

NORA LUTTMER