

Einmal um die ganze Welt



Der VDR organisiert Praktika auf Seeschiffen. Sebastian Kühne hat über seine Fahrt auf der „Merkur Sky“ (Reederei Vinnen) einen besonders gelungenen Bericht geschrieben, den wir hier gekürzt dokumentieren.

Schon mit acht wusste ich, animiert durch einen Kinderfilm über die „Titanic“, dass ich einmal auf hoher See arbeiten möchte. Zeitschriften, Bücher und Filme, die etwas mit Seefahrt zu tun hatten, zogen mich seitdem in ihren Bann. Später konnte ich übers Internet Erlebnisse von Seefahrern studieren, was mich noch näher zur Seefahrt zog.

Doch all diese Informationen konnten eines nicht ersetzen: die persönliche Erfahrung. Umso erfreuter war ich, als ich auf das Angebot des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) stieß, während der Sommerferien ein Praktikum an Bord zu absolvieren. Anfang März bewarb ich mich. Nach der Empfangsbestätigung folgte eine Zeit ungeduldigen Wartens. Bis zum 10. Juni 2011. An diesem Tag begann eine Zeit, die mein Leben in mehrfacher Hinsicht auf den Kopf stellte.

Aus dem Brief der mir bis dahin unbekannteren Reederei „F. A. Vinnen & Co.“ erfuhr ich, dass ich ein fünfwöchiges Praktikum auf dem Containerschiff „Merkur Sky“ absolvieren dürfte, wozu ich mich am 23. Juli in Singapur einfinden sollte.

Eine solche Antwort hatte ich nicht erwartet. Bisher war ich davon ausgegan-

gen, dass ich gemütlich mit dem Zug nach Bremen oder Hamburg fahren, dort auf einem Schiff anheuern und nach ein paar Wochen wieder nach Hause fahren könnte. Meine Erwartungen wurden also schon im



Vorfeld übertroffen. (...)

In Frankfurt bestieg ich dann mein Flugzeug, Flug LH 778 nach Singapur. Auch dies war für mich eine Premiere, da ich zuvor noch nie geflogen war. Glücklicherweise kam ich sicher an, wurde zuerst von einer Flughafenmitarbeiterin empfangen und anschließend, nach einer erneuten Gepäckkontrolle, zusammen mit anderen Seemännern zu unserem Fahrer gebracht. Dieser fuhr uns zum Hafen von

Singapur, wo erneut unsere Papiere überprüft wurden. Und nachdem alle Hürden überwunden waren, war es endlich so weit: Ich musterte auf der „Merkur Sky“ an.

Bei der „Merkur Sky“ handelt es sich um ein Vollcontainerschiff mit einer Tragfähigkeit von 39.951 t und einer Länge von 202,01 m; die Ladekapazität liegt bei 2.604 TEU. Gebaut wurde es 1997 bei der Flensburger Schiffbau Gesellschaft. Eigner ist die Reederei F. A. Vinnen & Co., eine der ältesten Reedereien Deutschlands. Derzeit fährt es unter MSC-Charter im Gebiet Australien-Neuseeland.

Während meines Praktikums befanden sich 23 Besatzungsmitglieder aus vier Nationen (Philippinen, Deutschland, Myanmar, Litauen) an Bord.

Das Schiff stand unter dem Kommando von Kapitän B. M. Walter, die Schiffsführung bestand aus dem Ersten Offizier H. Kyaw, dem Zweiten Offizier N. Tangemann und dem Dritten Offizier A. Blednov. Erster Ingenieur war H.-C. E. Schmidt.

Erste Schritte und Kontakte

Als ich gegen Nachmittag an Bord der „Merkur Sky“ kam, bestand meine erste Handlung darin, mich in ein Buch ein-

zutragen. Anschließend wurde ich im Schiffsbüro von verschiedenen Besatzungsmitgliedern, unter anderem dem Ersten Offizier, begrüßt, bevor mir der Steward half, mein Gepäck auf meine Kammer zu bringen, die mit meinem Namen markiert war. Sie enthielt alles, was ich brauchte, und das Beste war, dass ich sie gänzlich für mich alleine hatte! (...) Schon am ersten Abend wurde ich zu einer kleinen Runde eingeladen, wo sich die Leute vorstellten, mit denen ich in den nächsten Wochen noch viel zu tun hatte: Alexander Pauly und Christoph Weiske, zwei Schiffsmechaniker-Auszubildende im zweiten bzw. dritten Lehrjahr, und David Kammholz, der im Zuge seines zweiten Praxissemesters an Bord war.

Am nächsten Tag lagen wir noch immer im Hafen, daher beschlossen Christoph und David, mir Singapur zu zeigen.

Wieder an Bord, gab es erst einmal Essen, bevor ich mich mit David zur Gangway begab, da ich ihm zugeteilt worden war und er jetzt Gangway-Wache hatte. Also half ich ihm, falls etwas zu tun war, ansonsten hörte ich ihm zu, da David mir viel erklären konnte.

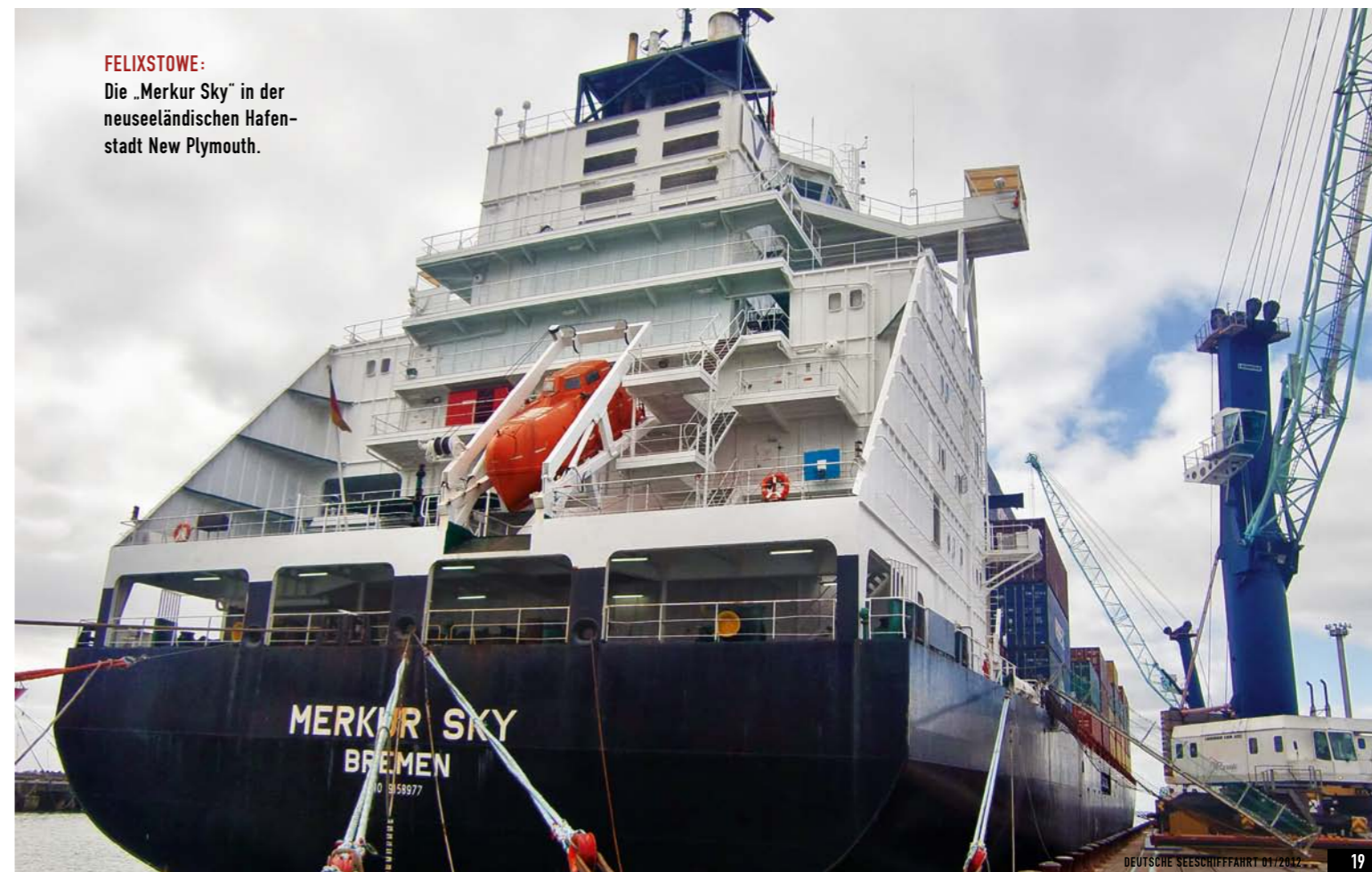
In der Nacht lief das Schiff dann aus dem Hafen aus. Mein Tag begann aber erst vor dem Mittagessen. Im Anschluss ans Mittagessen fand für die neu an Bord gekommenen eine Sicherheitsführung durch den Dritten Offizier statt, der uns die Rettungseinrichtungen zeigte und das Verhalten in Notsituationen erklärte. Später kontrollierte ich noch mit David die Kühlcontainer (Reefer) und erneuerte mit ihm zwei Halterungen für einen Drucker auf der Brücke; bei der Gelegenheit konnte ich auch einen Blick in die Decks- und Maschinenwerkstatt werfen. Nach der Wache



saßen wir wieder in kleiner Runde in Davids Kammer zusammen, sodass ich mehr über meine Kollegen erfahren konnte.

Bei der morgendlichen Brückenwache am vierten Tag zeigte mir David, wie man die Position in die Karte einträgt und wie man das Programm zum Erstellen der Wetterberichte bedient. Da mir Letzteres schon nach kurzer Zeit leichtfiel, →

FELIXSTOWE: Die „Merkur Sky“ in der neuseeländischen Hafenstadt New Plymouth.



Fotos: Lime Butterfly/Dreamstime/Geopix



ARBEITSPLATZ:
Immer gibt es irgendwo etwas zu streichen oder zu reparieren.

→ hatte ich, wann immer es nötig war, die Ehre, den Wetterbericht relativ selbstständig zu schreiben. (...) Bei der zweiten Wache durfte ich unter Aufsicht des Kapitäns das Schiff steuern. Zwar war dieser erste Versuch noch äußerst ungenau, dennoch meinte Kapitän Walter, ich hätte ein Gefühl für das Ruder. Gleich in der ersten Woche steuern zu dürfen, wäre mir nie in den Sinn gekommen!

Am folgenden Tag hatte ich morgens ebenfalls frei, leistete David aber während der Gangway-Wache ein wenig Gesellschaft, da alleine auf Kammer zu sitzen doch langweilig sein kann. Während dieser und der Abendwache, an der ich wieder teilnahm, sah ich weit mehr Menschen an Bord kommen, als ich bisher dachte: Neben Stevedors und dem Agenten auch Kontrolleure, Zollbeamte und – Händler! Mich überraschte das ein wenig, da ich davon ausging, dass bis auf Verladen und Planung die anderen Prozesse weitgehend im Hafen abließen. Wieder etwas gelernt. Am lustigsten waren die Verkäufer, da sie meistens gut drauf waren, auch wenn sie nichts verkauften. (...)

Nachdem wir am Tag darauf schon wieder ausgelaufen waren, hatte ich Brückenwache, die inzwischen schon routinierter verlief, da ich langsam wusste, was ich zu tun hatte. Außerdem standen mir

bei Fragen jederzeit der Erste Offizier und David zur Seite, z.B. als David mir erklärte, wie man mit Hilfe verschiedener Hilfsmittel die Position anhand der Sterne ermitteln konnte, was zwar auf den ersten Blick absolut unverstänglich aussah, jedoch durch Erklärungen und Zwischenfragen immer logischer und einfacher wurde. (...)

Praktikant an Deck

Nun endete meine „Schozeit“, jetzt erhielt ich Einblicke in das richtige Seemannsleben. Zusammen mit Alexander und David bestand meine Aufgabe darin, die Königsroller auf der Achterstation wieder gangbar zu machen. Bevor beide etwas vorbereiteten, zeigten sie mir, wie ich die Rollerklüsen fetten kann, damit ich etwas zu tun habe. Es hat auch gut funktioniert. Danach habe ich beim Abmontieren der Königsrolle geholfen und die Farbe entfernt. Nach der Mittagspause durfte ich dann die Rolle mit Grundierung bemalen, bevor sie wieder montiert wurde. Doch da ich noch Wache hatte, musste ich früher aufhören. (...)

Auch am nächsten Tag half ich auf der Achterstation mit, wobei ich hauptsächlich mit Malarbeiten beschäftigt war. Immerhin konnte sich das Ergebnis schon sehen lassen. Zwar hätte an diesem Tag auch ein Drill stattfinden sollen, doch für diesen

Monat waren schon alle abgearbeitet, sodass ich die dazugewonnene Zeit nutzen konnte, um meine Kammer gründlich zu putzen, da sonntags immer Kammerkontrolle auf dem Plan steht und ich natürlich bestehen wollte. Außerdem erfuhr ich, dass ich ab nächster Woche mit dem deutschen Zweiten Offizier Tangemann Wache hatte, dann von 12 bis 16 Uhr.

Beim Vollenden der Reparaturarbeiten auf der Achterstation am Tag darauf sah ich, da Sonntag war, nur zu und passte auf. Dabei fiel eine der Rollen jedoch schneller als gedacht auf den Sockel, sodass alles mit Fett bespritzt war. Zum Glück trug ich einen Overall! Danach war auch schon wieder Essenszeit. Es gab Steak mit Pommes frites und zum Nachtschiff Eis, was, wie ich erfuhr, eine Art Bordritual war. Ein sehr erfreuliches, wie ich fand. Den Rest des Tages verbrachte ich mit Lesen und damit, einen Film im Aufenthaltsraum zu sehen. Obwohl ich kaum etwas verstanden habe, hat es Spaß gemacht, mit anderen Seeleuten zusammensitzend. Am Abend hatte ich dann auch Gelegenheit, eine E-Mail nach Hause zu schicken, was ich sofort nutzte, da ich trotz all der neuen Erfahrungen meine Eltern vermisste.

Die neue Woche begann für mich mit der ersten Wache mit Offizier Tangemann und David. Insgesamt fiel auf, dass wir

uns viel mehr unterhielten, da wir ja alle Deutsch sprachen. Außerdem herrschte zwischen uns ein gutes Verhältnis, was ebenfalls zu einer angenehmen Atmosphäre führte. Diese Wache war aber auch wegen des sich verschlechternden Wetters aufregend, da der Seegang und somit die Rollbewegungen zunahmen. Allerdings blieb alles stehen, es blieb beim „Schwanken“. Im Laufe des Tages erreichten wir Fremantle in Australien, wo wir aber zunächst nur vor Anker gingen. (...)

Mit der Ankunft des Lotsen an Bord begann für mich am Mittag ein ziemlich anstrengender Tag, da wir zuerst den Lotsen empfangen und auf die Brücke führen mussten. Kurz vor dem Festmachen eilten dann David und ich zur Gangway, um diese vorzubereiten. Als alles inklusive Netz fertig war, lief ich zur Achterstation, da die Leinen noch gestrafft werden mussten. Wenig später mussten für die Port State Control (PSC) die Safety Railings überprüft werden, wobei ich ebenfalls half. Immerhin konnte ich mich in der Pause über eine E-Mail von zu Hause freuen. Abends wurde dann noch eine Passkontrolle/ein Face-Check durchgeführt. Glücklicherweise gab es keine Probleme. Das Passbild war ja auch noch neu.



Da wir nun im Hafen lagen, hatte ich Ladungswache, die jedoch aus meiner Sicht im Großen und Ganzen daraus bestand, dass man Containern beim Laden und Löschen zusieht. Unsere gestrige Kontrolle hatte sich gelohnt, da die PSC nichts zu beanstanden hatte. (...)

Irgendwann in der Nacht liefen wir dann wieder aus, ich schlief allerdings währenddessen. Als ich wieder aufwachte, waren wir wieder auf offener See. Während meiner Wache durfte ich schon alleine die Position in die Karte eintragen. Außerdem half mir der Zweite Offizier beim Erstellen des Wetterberichts. Nachdem ich mit meiner Wache fertig war, erlaubte er mir, in alten Seekarten zu wühlen. Wie er mir erklärte, handelte es sich um aussortierte, ungültige Karten, die man nicht mehr zur Navigation verwenden durfte. Daher durfte ich sogar einige der Karten mit nach Hause nehmen! So endete die zweite Woche, die wir in gemütlicher Runde auf Davids Kammer ausklingen ließen, mit einem schönen Andenken für mich. (...)

Routine heißt nicht Langeweile!

Heute fand auch mein erster Drill statt. Simuliert wurde ein Brand im Maschinenraum. Da ich dem First Aid Squad zugeteilt war, folgte ich den Anweisungen des Zweiten Offiziers. Im Anschluss daran wurde den in Singapur zugestiegenen Besatzungsmitgliedern das Freifallboot gezeigt und das Verhalten im Notfall erläutert. Nach einer Erklärung durfte ich sogar einmal den Motor starten! Am Abend putzte ich wieder meine Kammer.

Am nächsten Tag lud Christoph mich ein, ihm beim schweißen zuzusehen, damit er mir während der Arbeit alles erklären konnte. Als wir fertig waren, sollte ich auf die Brücke, wo man mir mitteilte,

SICHERHEIT:
Autor Sebastian Kühne im perfekten Überlebensdress.



dass der Dritte Offizier noch eine weitere Sicherheitsführung anbot, wozu ich mich meldete. Er zeigte uns u.a. die Rettungsflöße, die Schaumerzeuger im Maschinenraum und die Notsteueranlage, was ich sehr interessant fand. (...)

Durch einen Anruf geweckt, machte ich mich am Morgen darauf auf den Weg, um nun Alexander beim Anschweißen eines Regenrohres zu helfen. Da mir die Vorgehensweise inzwischen bekannt war (Hot Work Permit, Material bereitstellen, absichern, schweißen, ...), lief es auch schon flüssiger, wengleich die Technik nicht immer mitspielte. Mittags während der Brückenwache kündigte der Lotse sein Kommen an, sodass David und ich uns auf den Weg

machten, um ihn zu empfangen. Er lotste uns sicher in den Hafen, während ich davon viele Fotos schoss. Kurz vor dem Anlegen stand das Vorbereiten der Gangway auf dem Plan, also gingen wir wieder hinunter und erledigten das. Das lag auch in unserem Interesse, da wir abends an Land gingen. Nachdem wir zunächst in der Seemannsmission waren, lud David mich auf einen Traum von einem Steak im ältesten Pub ganz Melbournes, der „Merit Tavern“, ein, was ich sehr genoss.

Die Ladungswache war dafür weniger schön, da es kalt war, regnete und viel zu tun war. Andererseits gehört das dazu, also habe ich auch mal diese Seite der Seefahrt kennengelernt. Zudem ertönte mitten während der Wache der Feueralarm, was auf dem ganzen Schiff die Mannschaft mobilisierte. Zum Glück war es ein Fehlalarm, der aber bewies, dass der Drill Wirkung gezeigt hatte, da alles auf seine Station bzw. in die Umkleide gestürzt war. Ursache war übrigens ein Ölfilterwechsel. Am Abend legten wir auch wieder ab, wobei ich auf der Achterstation dem Manöver aus sicherer Position folgte. (...)



KOLLEGEN: Mitglieder der „Merkur Sky“ in Erwartungshaltung bei der Hafeneinfahrt.

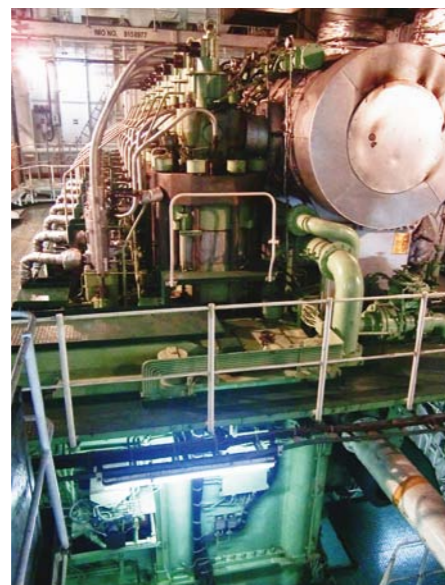
beim Erneuern eines Tank Heads, wobei ich verschiedene Teile entrostete. Den Rest der Zeit übte ich wieder schweißen. Am Ende putzten wir noch die Werkstatt. Beim Essen saßen alle „Deutschen“ wieder zusammen, wobei es zu sehr interessanten Gesprächen kam.

Am Tag darauf durfte ich dann sogar zweimal eine Flex benutzen, um verschiedene Teile zu bearbeiten. Daneben habe ich auch eine Standbohrmaschine benutzt, da unsere Aufgabe nun darin bestand, Unterlegscheiben für Muttern herzustellen. Beim Mittagessen trafen uns dann die bis dato schlimmsten Wellen: Mitten beim Essen rollten wir so stark, dass alles, vom Teller bis zu den Stühlen, hin und her rutschte. Aber es hat sich niemand verletzt, und es ist nichts Schlimmes passiert. (...) Am Abend wollte ich eigentlich nur kurz auf die Brücke, doch dort erwartete mich der Kapitän und sagte, dass ich auf den Ankerplatz steuern sollte! Also tat ich das auch, unter Aufsicht des üblichen Steuerermanns, und es gelang mir sogar ganz gut! (...)

Abends rief mich der Dritte Ingenieur an, um mir zu sagen, dass es bald losging. Also ging ich nach unten, wo ich dann einem Maschinisten folgen sollte, der mir alle Schritte zeigte und auch erklärte. Wieder im MKR, wurden dann letzte Einstellungen vorgenommen, ehe die Maschine gestartet wurde. Da alles funktionierte, waren alle zufrieden, und ich ging wieder hoch auf meine Kammer. (...) Wie gestern fand ich Christoph auf der Back, da wir nun in Wellington einliefen und gerade Stand-by für das Anlegen war. Das wusste ich zwar vorher nicht, aber so sah ich auch das einmal und konnte sogar mithelfen, wenn etwa der Schlepper längsseits lag oder wir dann im Hafen waren. (...)

Am nächsten Morgen liefen wir auch schon in New Plymouth ein. Ich leistete Christoph und Alexander auf der Back Gesellschaft, da das Leinensystem in New Plymouth ziemlich ungewöhnlich war,

HAUPTMASCHINE: Im Maschinenraum gab es häufig Gelegenheit, handwerkliches Geschick unter Beweis zu stellen.



→ Zu Beginn der vierten Woche meine Brückenwache zu verschlafen, wäre zwar nicht schön gewesen, aber beinahe passiert. Zum Glück wachte ich gerade noch rechtzeitig auf, um mich dann auf der Brücke alleine mit dem Zweiten Offizier Tangemann zu finden. Dieser sagte mir, dass ich später mit David und dem Dritten Offizier die Immersion Suits überprüfen könnte. Kurz darauf trafen wir uns dann im Offizierssalon, um die Anzüge zu holen. Dann wurde jeder Anzug einzeln mit Luft aufgepumpt und auf Löcher geprüft. Bei dieser Gelegenheit durfte ich sogleich einen Anzug mit Rettungsweste anprobieren, was sich ziemlich komisch anfühlte. Aber ich habe es geschafft! (...)

Runter in die Maschine

So ging ich also nur zu meiner Wache auf die Brücke, bis wieder Zeit für den Drill war. Heute wurde ein Unfall beim Bunkern simuliert, also trafen wir uns beim Oil Spill Store, nannten unsere Aufgaben und probten den Ernstfall. Dabei kam es dann zu einem Saw Dust Spill, der aber beseitigt werden konnte. Der erste Offizier hielt uns noch an, die Kammern zu putzen, was ich auch tat.

Dann stand mein vorerst letzter Tag an Deck an. Also machte ich mich nach dem Mittagessen auf den Weg zur Brücke. Dort durfte ich immerhin neben den „normalen Aufgaben“ ein paar Kartenkorrekturen vornehmen. Am nächsten Tag nahm mich Christoph mit in den Maschinenraum, wo ich erfuhr, dass wir heute ein Metallstück bearbeiten sollten. Also machten wir uns ans Werk. Zuerst mussten die Maße auf dem Metall angerissen werden, bevor die Platte ausgesägt wurde. Da das Stück zwei abgerundete Ecken haben sollte,

mussten auch diese angerissen, abgesägt und wie die übrigen Kanten abgeschliffen werden. Zum Schluss wurde die entstandene Platte am späteren Einsatzort überprüft – und passte! Christoph hatte mich ja beinahe alleine arbeiten lassen, nachdem er mir alles erklärt hatte, was mir aber wenig ausmachte.

Dann half ich, eine Einspritzdüse an der Hauptmaschine auszuwechseln, was doch anstrengender war, als ich dachte. Zuletzt ließ Christoph mich noch Schweißen üben, was anfangs noch ziemlich ungenau war. Aber schließlich macht ja erst Übung den Meister! Abends durfte ich noch kurz zur Bunkerwache, um mir dort einmal die Vorgänge beim Bunkern anzusehen, bevor ich ins Bett ging.

Da Christoph am nächsten Morgen frei hatte, nutzte ich die Zeit, um mich in aller Ruhe umzusehen, Fotos zu machen und die Anzeigen im MKR zu studieren, bis ich ihre Bedeutung und Funktion erkannte. Das stellte mal eine nette Abwechslung dar. Nach dem Mittagessen halfen wir

SICHERHEIT: Regelmäßig finden Übungen statt, um für den Ernstfall gewappnet zu sein.



mit Stahlseilen, Haken und Schlaufen. Als wir sicher im Hafen lagen, übte ich noch schweißen. Danach lernte ich den neuen Zweiten Ingenieur aus Deutschland kennen, dem man schnell anmerkte, dass er wusste, wovon er redete. Und man konnte es auch verstehen! (...) Dann begann mein erster Tag als Dayman. Zuerst begleitete ich Alexander beim Kontrollieren der Kühlcontainer (Temperatur) und der Laderäume (auf Nässe). Danach arbeiteten wir an einer Halterung für einen Löschschauch, da die alte rostig war. So schweißten und flexten wir, bis Zeit war, aufzuräumen. Nach der Essenspause bemalte ich dann die Halterung mit Grundierung, bevor ich mit David eine Tür an der Brücke reparierte. (...)

Der Tag darauf begann für mich mit einer ungewöhnlichen Lehrstunde: die richtige Zubereitung von Kräuterbutter. Alexander zeigte dies dem Koch, da es keine abgepackte Kräuterbutter an Bord gab und wir etwas zum Verfeinern der Steaks wollten. Als wir dann auf die Brücke liefen, bot sich mir noch einmal die Gelegenheit, auf den Ankerplatz zu steuern, was ich auch nutzte. Nach dem Mittagessen ging

ich wieder auf die Brücke, da der Zweite Offizier Tangemann alte Seekarten aussortierte und ich wieder ein paar davon aussuchen durfte. (...)

Sechs lehrreiche Wochen

Am letzten Tag an Bord putzte ich meine Kammer, holte meine Papiere und verabschiedete mich von beinahe allen Besatzungsmitgliedern, bevor ich zum Flughafen in Sydney gebracht wurde.



TAU: Bei vielen Tätigkeiten an Bord stellt sich mit der Zeit Routine ein.

Abschließend kann ich also sagen, dass ich sechs schöne, lehr- und erlebnisreiche, interessante, aber auch anstrengende Wochen auf der „Merkur Sky“ verbracht habe. (...) Nachdem ich nun den wirklichen Alltag an Bord eines Schiffes erlebt habe, freue ich mich, sagen zu können, dass mein Berufswunsch, Kapitän zu werden, durch diese Zeit an Bord gestärkt wurde und ich mich nach einem Rat des Zweiten Ingenieurs Hochbrügge entschlossen habe, meine seemännische Laufbahn über eine Schiffsmechaniker-Ausbildung mit anschließendem Nautikstudium zu beginnen. (...)

Ich danke der Crew, dem VDR und der Reederei Vinnen, die mir sechs unvergleichliche Wochen auf einem Schiff ihrer Flotte ermöglichte und dabei noch alle erforderlichen Kosten übernahm.

Logwin 1/3