

Auf der „Santa Rita“ über den „Großen Teich“

Schülerpraktikum: Das klingt nach ein paar Wochen Zugucken im Büro. Ganz anders sieht das bei den Praktika aus, die der Verband Deutscher Reeder vermittelt. Hier geht es an Bord eines Schiffes in die große weite Welt. Wir dokumentieren hier die Erlebnisse von Felix Lubig, der an Bord der „Santa Rita“ (Hamburg Süd) nach Südamerika fuhr. Von Felix Lubig

Möser, Sachsen-Anhalt (DE)

Seit der 5. Klasse stand für mich fest: Ich möchte einmal zur See fahren. Jedes Meer faszinierte mich, und wenn es an Bord eines Schiffes ging, setzte ich alles daran, auf die Brücke zu kommen. Natürlich hat man mich mit meinen damaligen elf Jahren reichlich dafür belächelt. Ja, ja: Kosmonaut, Lokführer, Kapitän – das wollen alle Jungs wohl werden. Aber ich habe mich nicht beirren lassen. Ich fing an zu segeln, engagierte mich in der Wasserwacht und informierte mich immer detaillierter. Mein Schülerpraktikum konnte ich dann im letzten Jahr in der Reederei Laeisz und

im AFZ Rostock machen, und da war klar, dass ich unbedingt am Ferienfahrerprogramm des VDR teilnehmen wollte.

Jetzt war ich endlich 16 und konnte mich bewerben. Also schickte ich die Bewerbung los und hoffte auf einen positiven Bescheid. Der ließ leider mächtig lange auf sich warten. Es stellte sich heraus: Durch unglückliche Umstände war mein Bescheid nicht bei mir eingetroffen. Frau Waßmann vom VDR setzte sofort alle Hebel in Bewegung und besorgte mir innerhalb eines halben Tages eine neue Reederei. Ihr sowie Frau Kruse von Hamburg Süd gilt mein allerherzlichstes Dankeschön für

Freizeit: Schülerpraktikant Felix Lubig genießt den Fahrtwind an Bord der „Santa Rita“, einem neuen 7.100-TEU-Schiff der Hamburg Süd.

Vorfrende: Die letzte Nacht vor der Reise – Bestaunen des Lösch- und Ladevorgangs.

diese logistische Meisterleistung! Montagnachmittag erhielt ich den Bescheid: Am Sonntag geht's aufs Schiff. Aber vorher ist noch ein Briefing in Hamburg, und eine Gelbfieberimpfung brauche ich auch noch, da die Route nach Südamerika geht.

Da war ich mächtig platt. Und es kreisten viele Gedanken durch meinen Kopf. Das größte Problem war, dass ich noch gar keine Ferien hatte und mein Schulleiter mich dafür freistellen musste. Ich bin ihm sehr dankbar, dass er der Freistellung so unkompliziert zugestimmt hat. Da hatte ich seit Januar dem Bescheid ent-





Verständigung: Vor dem Auslaufen in Antwerpen: Setzen der belgischen Nationalflagge, der Flagge H (Lotse an Bord) und des schwarzen Zylinders (Tiefgangbehindert).



Route: Von Hamburg nach Südamerika – und wieder zurück.

gegegengefiebert – und konnte mich dann über die Zusage erst freuen, als die Hürde mit der Schule genommen war und alle Termine tatsächlich in der kurzen Zeit realisierbar waren. Am 24. Juni aber war die Freude ungebremst, es ging endlich los.

Hamburg (DE) (53°32"N; 9°58"E)

Inzwischen hatte ich erfahren, dass ich auf der „Santa Rita“, einem erst 2011 getauften Containerschiff der Reederei Hamburg Süd, fahren würde. Meine Eltern und meine kleine Schwester fuhren mich und meine zwei Koffer samt Keyboard (ohne

Musik geht bei mir nichts) nach Hamburg. Über „Marine Traffic“, ein Internetportal, das die Schiffsbewegungen zeigt, sahen wir, wie die „Santa Rita“ gerade die Elbe hinauffuhr, und ließen es uns nicht nehmen, sie beim „Willkomm-Höft“ zu begrüßen. Wir konnten es alle gar nicht recht glauben, dass dieses 299,9 m lange und 42,8 m breite, imposante Schiff nun sieben Wochen

mein Arbeitsplatz und mein Zuhause sein sollte. Schon morgen würde ich ihm nicht mehr nur von Land zuschauen.

Nun hieß es Abschied nehmen. Ich hatte keine Bedenken, Heimweh zu bekommen, denn ich war schon öfter mal ein paar Wochen allein von zu Hause fort. (...) Im Seemannsheim unter dem Hamburger Michel lernten wir zehn



Technik:
Mein erster Sicherheits-
rundgang mit
dem Dritten
Ingenieur im
Maschinen-
kontrollraum.

» Trainees uns kennen – und am nächsten Morgen unseren Ausbilder. Die „Santa Rita“ ist eines von zwei Ausbildungsschiffen von Hamburg Süd, und wir hatten das Glück, hier schon vor unserer Ausbildung zu schnuppern. Es fühlte sich an wie ein Sechser im Lotto.

Hamburg (DE).
(53°32.38"N; 9°54.55"E)

Nach dem Frühstück im Seemannsheim ging es endlich an Bord. Gut, dass unser



Flechtwerk: Gemeinschaftliche Übungen im Knoten-
stecken machen den Meister.



Trockenübung: Die „U-Bahn“ –
Test eines Bilgenalarms.

Gepäck mit dem Lastenaufzug hochgenommen werden konnte. Und dann gleich das erste Kommando: „Blaumann an und Proviant beladen helfen!“ Da staunte ich nicht schlecht, was da so in die Kühlkammern reinging. Nach dem Mittag haben wir dann das Schiff zum ersten Mal richtig besichtigen können. Da gab es das Hauptdeck, das erste Deck, was durchgehend begehbar ist, die Decks A bis G, das Navigations- und das Peildeck. Auch unter Deck gab es eine ganze Menge Floors.

Wir nutzen den Abend, um vom Seemannsheim aus noch ein paar erste Eindrücke und Fotos nach Hause zu mailen, denn auf dem Schiff werden wir nur Mails ohne Anhänge verschicken dürfen. Datenmengen über Satellit kosten richtig viel Geld! Vor der ersten Nacht in der Koje ging es aber aufs Peildeck – darüber ist

dann in 52 Metern Höhe nur noch Luft und Himmel. Ein Wahnsinnsausblick.

Antwerpen (BE)
(51°17.38"N; 4°15.71"E) – 251,4 sm

Wir sind alle um 4:30 Uhr aufgestanden, um beim Ablegemanöver zuzusehen – aber in der Seefahrt läuft eben nicht immer alles nach Plan: wir legten erst um 14 Uhr ab. Also nutzten wir die Zeit, um uns mit dem Schiff vertraut zu machen. Und zum ersten Mal sah ich den Platz, auf dem ich irgendwann – nach einer langen Zeit des Lernens und des Erfahrungen-Sammelns – einmal arbeiten möchte: die Brücke.

Währenddessen wurde unsere Ladung gelöscht und neue Ladung aufgenommen. Beeindruckend, wie schnell das mit den Gantry Cranes funktioniert. Bei 7.000 Containern den Überblick zu behalten, ist



Augenschmaus: Nicht nur was für den Magen, sondern auch fürs Auge - Barbecue war immer lecker.



Knochenjob: Säubern der Zwischenböden - eine schmutzige und heiße Angelegenheit.

Urkunde: Meine erste Äquatortaufe - der Beweis. Neptun hat mir unter Zeugen den wohlklingenden Namen „Galungong“ verliehen.

Aufgabe der Hafenbehörden und des Ersten Offiziers. Hier gibt es eine ganze Menge zu beachten: Das Gewicht muss ausgeglichen werden, gefährliche Güter und Kühlcontainer haben spezielle Plätze, und natürlich sollten sie so aufgestellt werden, dass in den Häfen nicht umgestapelt werden muss. Denn Liegezeit ist bares Geld.

Dann aber kam endlich, worauf wir so lange gewartet hatten: Wir legten ab. Nun hörten wir unsere 41.184 kW-Maschine und waren erstaunt, wie schnell sich ein 93.404-tdw-Schiff in Bewegung setzt. Jetzt hatten wir keinen festen Boden mehr unter den Füßen. Dann der erste Morgen auf See: Herrlich! Nach dem superleckeren Frühstück (ich werde wohl hier einige Kilo zunehmen, wenn ich nicht aufpasse) hatten wir zum ersten Mal Theorie im Instruction Room. Es ging um die Sicherheit

an Bord, Leinen und Geschirre, und dazu die praktische Übung: Befreien aus einer gefährlichen Lage. Außerdem erfuhren wir, wie unsere Container gelascht werden, und vieles anderes Neues. In Antwerpen bestaunten wir dann unser erstes Anlege-manöver - „Einparken“ mit 300 m Länge - und hatten unseren ersten Landgang.

Le Havre (FR)
(49°28.30"N; 0°9.03"E) - 190,1 sm

Jetzt standen wieder Sicherheitseinrichtungen auf dem Programm. Steven zog sich den Hitzeschutzanzug an. Wir machten uns vertraut mit der Handhabung der Rettungsboote und der David-Schwerkraft-einrichtung, die die Boote zu Wasser lässt und aufholt. (...) Dann lernten wir die Ruderanlage kennen und gelangten bis zum tiefsten Punkt des Schiffes, der Bilge.

Nachdem wir in Le Havre angelegt hatten, konnten wir den Tag für einen Landgang nutzen. Unsere Mädels sind natürlich im Land der Mode erst mal shoppen gegangen. Danach probierten wir auch die kulinarischen Köstlichkeiten Frankreichs und waren am Strand.

Santos (BR)
(23°57.97"S; 46°17.54"W) - 5.257 sm

Auch diese Route begann für uns mit Theorie. Nun endlich lernten wir unseren Kapitän kennen. Er berichtete über die Sicherheit an Bord und den Wellengang auf dem Atlantik. Denn nach unserem Ablegen stand nun die große Atlantiküberquerung an. Das Beste war aber, dass er uns zu sich und seinen Offizieren in die Offiziersmesse einlud, um uns die Besatzung vorzustellen und ein bisschen zu feiern. Bevor es dazu kam, mussten wir aber noch ein wenig Hand anlegen: Die Taue mussten ins Schiffsinne gebracht werden. Das stellte sich als ziemlich schweißtreibend heraus, denn ein Tau ist 220 m lang, und vier Taue sind immer miteinander verbunden. Das wiegt ganz schön.

Eigentlich sind die Sonntage für die Trainees relativ frei. Ich meldete



Impressionen: Unsere „Santa Rita“, festgemacht in Montevideo. Steven während der Sicherheitsübung im Hitzeschutzanzug.



» mich aber freiwillig für den Maschinenraumdienst und habe es nicht bereut. So durfte ich gemeinsam mit dem Dritten Ingenieur die Bilgenalarme kontrollieren, den Notdiesel und die Rettungsboote testen. Mit dem Reefer-Engineer las ich die Werte der Kühlcontainer ab, was täglich erfolgen muss, damit die Ware nicht verdirbt.

In der Freizeit gibt es viele Möglichkeiten an Bord: Fitness, Sauna, Spielen, Karaoke-Singen, E-Mails schreiben, Sonnen, Lesen oder im mit Atlantikwasser gefüllten Pool baden. (...) Höhepunkt für mich war natürlich, dass ich mit meinem Keyboard ein bisschen Mucke machen konnte. Der Reefer-Engineer spielte Gitarre, und da probten wir zusammen für ein paar kleine Konzerte, die wir zum Beispiel zur Barbecue-Party zum Besten gaben. Und die war ein Hingucker! Unsere Köche zauberten ein Buffet vom Feinsten.

Nach dem Essen kamen wir in den Genuss unserer ersten Äquatortaufe. Geduscht mit eiskaltem Wasser, waren wir nun in Neptuns Reich aufgenommen, was lautstark durch den Typhon begleitet wurde. Während der Atlantiküberquerung lernten wir auch den Maschinenraum genauer kennen und begannen mit den Arbeiten an unserem Werkstück in der schiffseigenen Werkstatt. (...) Hier sollten wir unsere Fähigkeiten bei der Metallbearbeitung unter Beweis stellen. (...)

Nun fing auch unser ganz normaler Dienst an. Jeder hatte nach Plan mehrere Maschinenraum- und Brückenwachen. (...) Ich wurde dem Motormann zugeordnet, und wir führten Sicherheitsrundgänge durch, haben eine Pumpe des Kühlwassersystems ausgetauscht, Reinigungs- und

Malerarbeiten ausgeführt, einen Schwerölfilter und die Zwischenböden gereinigt. Da mein großes Ziel aber die Brücke war, nutzte ich meine Freizeiten, um so oft wie möglich hochzugehen. So konnte ich auch vorher schon ein paar Brückenwachen miterleben. Mit dem Vierstundenrhythmus kam ich sehr gut klar und verbrachte so manche Nachtwache auf der Brücke.

Und schnell war die Atlantiküberquerung auch schon wieder vorbei. Die landschaftlichen Eindrücke, rund um uns nur Wasser, Fliegende Fische und Delfin-

schulen, die uns begleiteten, die Sonnenuntergänge und der Mond über dem Meer waren beeindruckende Aussichten.

Statt nach Itaguaí fuhren wir gleich in den bedeutendsten Hafen Südamerikas ein – Santos. (...) Wir mussten zunächst erst einmal auf Reede ankern, da noch kein Liegeplatz für uns frei war. (...) Unser erster Landgang auf südamerikanischem Boden stand bevor. (...) Mit dem Wasser-taxi wurden wir an Land gebracht. Eine Mitarbeiterin der Seefahrermission zeigte uns das tropische Santos, das den Status

*Originalabschrift eines Bewerbungsbriefes an den
Verband Deutscher Reeder*

Liebe Herren Reeder!

Ich bin 14 und mein Bruder Lutz ist 12. Er verbringt seine Zeit mit dem Basteln von Segelschiffen. Die SANTA MARIA ist sein Meisterstück. Der Jüngste (dazwischen sind nur Mädchen) Knut Hannemann von Dänemark (mein Großvater stammt aus Aarhus) ist leider erst 5 Jahre alt.

Wir hätten nun beide gerne von Ihnen gehört, was Sie uns versprechen können, wenn wir den Beruf eines Seefahrers ergreifen.

Wir legen keinen Wert auf süßes Leben in Hafenstädten und auf Tahitische Romantik, was uns lockt, ist die blauschwarze Tiefe des Nordmeeres, die sturmprallen Segel der Klipper und die azurblauen Küsten der Antarktis.

Unser Vater hat uns „Das Totenschiff“ von B. Traven, den „Nigger von Narcissus und Taifun“ von Josef Conrad und die Taschenbücher der Kriegsflotten, Jahrgänge 1917/18, 1922 und 1939 zum Lesen gegeben.

Wir kennen auch die Bücher von Gorch Fock, der am 31. 5. 1916 auf der WIESBADEN geblieben ist, und unser Vater hat uns das Lied der 33 000 toten U-Bootfahrer des letzten Krieges gesungen.

Wenn wir zur See gehen, so wissen wir, daß uns ein hartes Leben erwartet, welches wir aber gerne tragen, weil es uns das erfüllen könnte, was wir an Sehnsucht in unserem Herzen tragen und was uns die grauschwarzen Städte des Ruhrgebietes nimmermehr zu bieten vermögen.

Schreiben Sie uns doch bitte, und Sie haben in zwölf Jahren zwei Kapitäne, die in der ganzen Welt der deutschen Seefahrt Ehre einlegen werden.

Wir hoffen, daß Sie uns verstanden haben und erwarten Ihre Antwort oder noch besser den Besuch eines Ihrer Herren, damit wir den Vertrag gleich klarmachen können.

Hans Hannemann

HISTORIE: So beherzt hat sich der 14-jährige Schüler Hans Hannemann vor 50 Jahren um einen Job in der Seeschifffahrt bemüht. Sein Berufsziel hatte der junge Mann jedenfalls klar vor Augen – jetzt fehlte nur noch der Besuch „eines Ihrer Herren, damit wir den Vertrag gleich klarmachen können“. Was wohl aus dem furchtlosen Bewerber geworden ist?



Stimmungsbild: Nächtlche Hafenbeleuchtung in der brasilianischen Stadt Paranaguá.

eines Badekurortes hat. Höhepunkt war eine Sesselliftfahrt über dem brasilianischen Regenwald.

Paranaguá (BR)
(25°30.05"S; 48°30.03"W) – 148 sm

Die Überfahrt verlief recht zügig. Wir sahen wieder Delfinschulen, die uns an Steuerbord begleiteten.



Buenos Aires (AR)
(34°38.29"S; 58°20.77"W) – 760 sm

Auf der Überfahrt in den nächsten Hafen galt es, weiter an unseren Werkstücken zu arbeiten und noch einiges Theoretisches kennenzulernen. Dann liefen wir in die subtropische Hauptstadt Argentiniens ein, die ihren Namen von der Schutzheiligen der Seefahrer, der „Heiligen Maria des guten Windes“, hat. (...) Natürlich ging es hier wieder auf Andenkensuche, und nach einer Stadterkundung ließen wir den Nachmittag in einem landestypischen Hafenlokal ausklingen.

Montevideo (UY)
(34°54.35"S; 56°13.62"W) – 148,7 sm

Da wir am Ende unserer Reise einen Test machen würden, nutzten wir unsere Freizeit jetzt vorrangig zum Lernen. Nach dem Einlaufen in den Hafen warteten wir wie immer auf den Zoll, der die Papiere fertig

Signal: Setzen der marokkanischen Nationalflagge mit Filipino Marc beim Einlaufen in Tanger.

Service: Ausbringen der Lotsenleiter bei freundlichem Wetter.

machte und uns die Freigabe zum Landgang gab.

Montevideo, die Hauptstadt Uruguays, soll nach Buenos Aires und Santiago de Chile die Stadt mit der höchsten Lebensqualität Südamerikas sein. Auf Märkten und in Läden sollte man sich aufs Feilschen einstellen. Nach dem farbenfrohen Argentinien empfand ich Montevideo doch als eher grau und sehr arm.

Rio Grande (BR)
(32°7.63"S; 52°6.16"W) – 297,2 sm

Auf dem Weg nach Rio Grande verlief alles wie immer. Vielleicht mal ein paar Worte zur Bordsprache: Natürlich wurde an Bord Englisch gesprochen, und ich kam besser damit klar, als ich erwartet hatte. Wir hatten verschiedene Nationalitäten an Bord: Deutsche, Polen, Bulgaren und Filipinos. Ich empfand eine so internationale Mannschaft als sehr große Bereicherung. Jeder Kulturkreis hat sicher auch seine eigenen Bedürfnisse, aber an Bord ist man ein Team, in dem jeder für den anderen da ist. Dieses Teamgefühl hatte ich von Anfang an, und das machte es einem sofort leicht, schnell dazuzugehören (...).

Itapoa (BR)
(26°14.04"S; 48°38.28"W) – 450,1 sm

Für mich kam endlich die Zeit der offiziellen Brückenwachen. Zunächst war ich für die Daten des Logbuchs verantwortlich. Dazu gehörten: Luft- und Wassertemperatur, Luftdruck und -feuchtigkeit messen, Windgeschwindigkeit und -richtung feststellen und den Karten- und Kompasskurs eintragen. Unter Aufsicht der Offiziere durfte ich den Kartenkurs einzeichnen. ➡



Navigation: Das kleine Schiffchen mit dem roten Segel zeigt symbolisch die Position des Schiffes auf der Seekarte. Justyna war eine große Hilfe.

Teamwork: Vordere Manöverstation beim Festmachen einer Leine.



» Alle zwei Stunden begab ich mich mit dem wachhabenden Matrosen auf Safety Round, die Sicherheitsrunde. Hier galt es, Gefahrenquellen zu erkennen. In den Hafengewässern wurden wir immer von einem ortskundigen Lotsen begleitet. Da wir hier in Itapoa noch mal auf Reede lagen, musste dieser mit einem Lotsenboot abgeholt werden. Ich durfte die Vorbereitungen für das Von-Bord-Gehen des Lotsen treffen. Die Lotsentür musste geöffnet, die Strickleiter hinausgelassen und die Reling befestigt werden. Beeindruckend war für mich immer, wie die Lotsen, egal bei welchem Wetter, bei laufender Fahrt auf das Schiff kommen bzw. es verlassen.

Santos (BR)
(23°57.97"S; 46°17.54"W) – 177,9 sm

Nun liefen wir das zweite Mal in Santos ein und erwarteten eigentlich einen Landgang. Aber daraus wurde nichts. Unsere Ablegezeiten wurden immer wieder verändert, und ein Kühlcontainer musste von Bord, weil er defekt war. Inzwischen sahen wir aber direkt hinter uns die „Santa Ursula“ von Hamburg Süd. Von Bord aus konnten wir ihre Taufe beobachten. Unser Kapitän war natürlich dabei.

Tanger Med (MA)
(35°53.68"N; 5°29.53"W) – 4.538 sm

Jetzt ging es zurück über den Atlantik. Adiós, Südamerika! Mit maximal 22 Knoten pflügte sich unser imposantes Schiff durch die Wellen. Zu unseren Aufgaben gehörte es, am Ende der Reise einen Vortrag an Bord zu halten. Mein Thema war: „Kommunikationsmittel und Sicherheitseinrichtungen auf der Brücke“. (...)

Um meinen Vortrag aufzupeppen, fotografierte ich ein paar bordeigene Sicherheitseinrichtungen und stellte alles in einer Powerpoint-Präsentation vor. (...) Der Kapitän fand meinen Vortrag sehr gut – was will man mehr? In Tanger Med durften wir leider nicht von Bord, da im Hafen Sicherheitsstufe II ausgerufen worden war.

Rotterdam Pernis (NL)
(51°52.78"N; 4°24.41"E) – 1.384,1 sm

Unsere letzte größere Aufgabe war es nun, den theoretischen Test zu bestehen. Alles, was wir bisher gelernt hatten, wurde noch einmal abgefragt. Da wir auf dem Atlantik genügend Zeit zum Lernen hatten, lief das bei mir bestens. Einmal pro Reise inspizieren der Kapitän, der Erste Offizier und der Chefingenieur die Kammern – da hieß es

natürlich besonders gut aufräumen und sauber machen. Nun ging es in den größten Hafen Europas. Ein Landgang würde sich hier nicht lohnen, weil wir schon eine halbe Stunde bräuchten, um überhaupt aus dem Hafengelände zu kommen. Dafür konnten wir die imposanten Hafenanlagen und den starken Schiffsverkehr bestaunen.

Tilbury Essex (UK)
(51°27.59"N; 0°19.97"E) – 88,6 sm

Da unser Ladevorgang in Rotterdam länger als erwartet gedauert hatte, kamen wir in Tilbury zu spät an, und wir mussten auf die Flut warten. (...) Ich war schon mehrfach in London, aber die Stimmung während Olympia war einzigartig. Mit mehreren Trainees nutzte ich auch noch die Gelegenheit, mir die HMS „Belfast“, ein britisches Kriegsschiff, das heute im Imperial War Museum auf der Themse liegt, anzusehen.

Hamburg (DE)
(53°32.38"N; 9°54.55"E) – 304 sm

Der letzte Abschnitt unserer Reise sollte uns nun nach Hamburg zurückführen. Das hieß, all unsere Sachen wieder einpacken und das Bild, was mir mein Schwes-



Kulisse: London sportlich geschmückt. Die Olympischen Spiele ziehen alle in ihren Bann.

Am Abend des 12. August fuhren wir wieder elbaufwärts nach Hamburg. Diesmal stand ich auf der Brückennock, um meinen Eltern und meiner Schwester beim „Willkomm-Höft“ zu winken. Sie ließ Heliumballons fliegen und begrüßte so ihren großen Bruder, den sie wohl sehr vermisst hatte. Ich konnte kaum glauben, dass diese Fahrt nun zu Ende war. (...)

Nachdem ich meine Kammer gesäubert hatte, verabschiedete ich mich von der Crew. Frau Kruse von der Reederei Hamburg Süd kam an Bord, wertete mit uns das Praktikum aus und entließ uns an Land. Der Bus brachte mich zum Hamburger Hauptbahnhof, wo meine Eltern und meine kleine Schwester mich herzlich in die Arme nahmen. Wir fuhren noch einmal zum Burchardkai. Da lag sie nun: „meine“ „Santa Rita“. Es war ein komisches Gefühl sie wieder von Land aus zu sehen. (...)

Danke schön!

Vor allem an Frau Waßmann vom VDR und Frau Kruse von Hamburg Süd, die eine logistische Meisterleistung erbrachten und das große Ziel eines damals 11-jährigen Jungen nun Wirklichkeit werden ließen. Ein großer Dank gilt aber auch der wunderbaren Crew, die einem jederzeit

das Gefühl gab, willkommen zu sein, ob unter Deck oder auf der Brücke (...).

Damit steht für mich fest, dass ich mich über die Schiffsmechanikerausbildung für ein Nautikstudium bewerben werde. Allen, die Interesse an Schifffahrtsberufen haben, kann ich dieses Praktikum sehr nahelegen. Allen ängstlichen Eltern rate ich: Lassen Sie ihre Jugendlichen los und trauen Sie ihnen etwas zu! (Danke an meine Eltern dafür.) Und allen 11-Jährigen sage ich: Bleibt dran und lasst euch nicht beirren!

Lust auf Meer?

In der nächsten Ausgabe stellen wir weitere gelungene Praktikumsberichte vor.

terchen mitgegeben hatte, verstauen. Bald würde ich sie wieder in meine Arme schließen können!

Unser Instruktor gab uns nun auch unsere Zeugnisse, in denen alle Bereiche, die wir in den letzten sieben Wochen „erobert“ hatten, bepunktet wurden. Ich freute mich, dass die tollen Erlebnisse und Erfahrungen, die ich auf dieser Reise machen durfte, mit einem guten Zeugnis gekrönt wurden.

Heimat: Willkommen zurück in Hamburg, „Santa Rita“!



Einblick in ein spannendes Berufsfeld: Das Ferienfahrer-Programm

Wie ist das Leben an Bord? Wie ist es, seinen Arbeitsplatz immer dabeizuhaben? Wie kommt man mit den ausländischen Kollegen zurecht, und werde ich vielleicht seekrank?

Um solche Fragen zu beantworten und Schülerinnen und Schülern allgemeinbildender Schulen einen Einblick in die

Arbeit und das Leben an Bord zu ermöglichen, gibt es das Ferienfahrer-Programm in den Sommerferien. Der VDR und seine Mitglieder kümmern sich hierbei um die Plätze. Die Schiffsreisen können nur eine Woche oder die gesamten Ferien dauern und auf Schleppern, auf Fähren oder auf großen Containerschiffen statt-

finden, denn jedes Handelsschiff bietet einen einmaligen Einblick in ein ungewöhnliches Berufsfeld.

So können Interessenten sich fundiert für oder gegen eine Karriere in der Seeschifffahrt entscheiden. Voraussetzungen: Mindestalter 16 Jahre, Erste-Hilfe-Kurs, Seediensstauglichkeit etc.

www.reederverband.de



ANSPRECHPARTNERIN:
Manuela Waßmann
wassmann@reederverband.de

Teil 2

Eine Reise, reich an Highlights

„Ferienfahrer“ heißt das Praktikumsprogramm von VDR und Mitgliedsreedereien, das Schülern den Aufenthalt an Bord ermöglicht. Was erlebt man auf hoher See? Vier Schüler berichten von ihrem Einsatz.

CMV „Norfolk Express“ / Marcel Wendorff

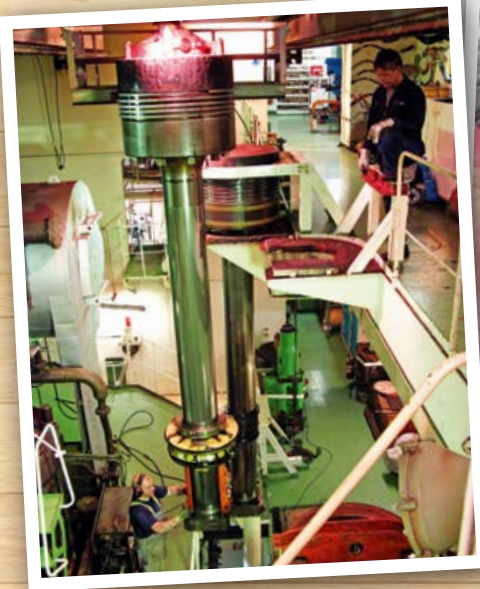
Mit einer Mischung aus Vorfreude und Angespanntheit bestieg ich die „CMV Norfolk Express“ im Bremerhavener Containerterminal. Auf uns vier Praktikanten wartete eine sechswöchige Reise, die uns einmal über den „großen Teich“ nach Mexiko, in die USA und wieder zurück nach Europa führen sollte.

Als ich das erste Mal das Deck des 245 Meter langen Schiffes betrat, kam ich mir schon ein bisschen verloren vor. Dieses Gefühl legte sich jedoch schnell, als die Crew uns freundlich zu einem Stück Kuchen empfing, die Kammern zeigte und uns in diverse Verladearbeiten integrierte, wie zum Beispiel Proviant und Maschinenteile an Bord bringen und verstauen. So hatten wir von Anfang an keine Langeweile und uns unser Abendessen redlich verdient. Ich war überrascht, wie reichhal-

tig und frisch zubereitet die Mahlzeiten serviert wurden. Müde fiel ich in mein Bett, obwohl die ersten Nächte in einer Kammer gewöhnungsbedürftig sind. Auf einem Schiff herrschen ständig Geräusche, die man aber mit der Zeit gar nicht mehr richtig wahrnimmt.

Lieblingsplatz: Maschinenraum

Das erste große Highlight ließ nicht lange auf sich warten. Schon am nächsten Tag passierten wir eine Meerenge im äußersten Norden Großbritanniens. Von der Brücke aus hatte man eine einzigartige Aussicht



auf die Nordspitze Schottlands, begleitet vom rauen Seewetter. Dies sollte vorerst der letzte Landblick gewesen sein, denn vor uns lag eine neuntägige Fahrt über den Nordatlantik. Während der Überfahrt gab es allerhand zu tun. Wir Praktikanten wurden in die drei Bereiche Brücke, Deck und Maschine eingeteilt und bekamen jeden Tag eine neue Aufgabe. Maschinenanlagen wurden gewartet, das Deck sollte auf Vordermann gebracht werden, und auf der Brücke wurden wir an die Grundsätze der Nautik herangeführt.

Mein persönliches Lieblingsgebiet war der Maschinenraum. Obwohl die Temperaturen immer über 30 Grad Celsius lagen, hat die Arbeit unter Deck jeden Tag auf Neue viel Spaß gemacht. Zu den Aufgaben zählten hauptsächlich Wartungsarbeiten wie zum Beispiel an den Ölseparatoren oder an den drei Hilfsdieseln. Das Anfertigen eines Werkstückes im „Workshop“ erforderte viel Geschick und eine ruhige Hand. Letztendlich ist daraus nach viel Schweiß und Ausdauer doch noch ein vernünftiger Spannungswinkel geworden.

Die anstrengendste Arbeit war für mich das Entrosten und Bemalen der Deckseinrichtung bei Wind und Wetter oder brütender Hitze. Eine lustige und zu-



Start:
Angespannte Vorfreude beim Auslaufen des Hapag-Lloyd-Frachters CMV „Norfolk Express“ aus Bremerhaven.





Action:
„Fire Drill“ auf
der hinteren
Manöverstation – die See-
leute legen
sich fürs Foto
mächtig ins
Zeug.

Monstrum: Der gezogene Kolben
der Hauptmaschine.

gleich wichtige Erfahrung war es, einmal in einen Überlebensanzug zu schlüpfen, der dazu dient, auf hoher See nicht zu erfrieren und an der Oberfläche zu bleiben. Für diesen Test musste der bordeigene Pool herhalten. Die Anzüge haben die Probe zu unserem Glück ohne Leckage bestanden. Regelmäßige Sicherheitsübungen sind Pflicht, und es ist wirklich sehenswert, wie die Mannschaft mit der Sicherheitseinrichtung zurechtkommt und stets weiß, was zu tun ist.

Dimension:
Marcel
Wendorff vor
dem Heck
der „Norfolk
Express“ im
Hafen von
Altamira,
Mexiko.



Abwechslung: Landgang

Nach neun Tagen ohne Konturen am Horizont blickte ich eines Morgens aus dem Fenster und sah kleine Sportboote um unser Schiff flitzen: Wir hatten die US-Ostküste erreicht. Es ist ein schönes Gefühl, wieder Festland zu sehen und zu wissen, dass der erste Hafen kurz bevorsteht.

Nach Baltimore machten wir uns auf den Weg nach Mexiko, wo unser nächstes großes Highlight auf uns wartete: der erste Landgang. In Veracruz hatten wir abends Zeit, uns gemütlich die Stadt anzugucken. In Houston unternahmen wir dank unseres Kapitäns einen Ausflug in den NASA Spacepark – ein geniales Erlebnis, genauso wie der Stadtbummel durch New Orleans

oder eine Tagesfahrt nach London. Unterstützung gab es während der Landgänge von der Seemannsmission, die uns zu unseren Zielen in Charleston oder Le Havre begleitete. Zwischen den Häfen hatten wir in unserer Freizeit jede Menge Spaß, ob bei Grillfeten mit Spanferkel oder am Tischkicker. Die philippinischen Kollegen verstanden es nur zu gut, Stimmung in eine gesellige Runde am Abend zu bringen – Karaoke sei schon fast Ausbildungsinhalt, hieß es.

Weitere Höhepunkte waren das Steuern des Schiffes und das Ziehen eines Kolbens der Hauptmaschine. Einen 44.000 PS starken Stahlkoloss zu bändigen, ist schon eine Herausforderung, wenn man nicht weiß, wie sich 245 Meter Länge beim Ruderlegen verhalten. Es verschlägt einem den Atem, neben einem Kolben

zu stehen, der sich über eine Etage in die Höhe streckt. Beeindruckt war ich von der Präzision und Schnelligkeit der Maschinenbesatzung, die in nur sieben Stunden den alten Kolben gezogen und den neuen eingesetzt hat.

Meine Liste der Highlights schließe ich mit dem Einlaufen in Bremerhaven ab. Als vor mir die Containerbrücken auftauchten, wusste ich, dass eine spannende, lehrreiche Reise voller Spaß und neuer Eindrücke zu Ende ging. Einen meiner Hauptgründe, diese Fahrt anzutreten, habe ich dabei nie außer Acht gelassen – die berufliche Orientierung. Nach sechs Wochen Arbeiten und Leben auf einem Containerschiff wurde ich in meinem Vorhaben, eine Ausbildung als Schiffsmechaniker zu machen, gestärkt und bestätigt.



Einsatzgebiet: Deck schrubben an Bord der „Fortuna Bay“ der Leerer Reederei Triton.



Ausblick: Der Bug des Kühlschiffs aus Sicht des 4. Kranführerstandes.

„Fortuna Bay“ / Alexander Beier

Endlich ging es für mich los – auf der „Fortuna Bay“ von der „Triton Schifffahrts GmbH“ von Hamburg über Rotterdam nach Paramaribo (Surinam) in Südamerika. Ich kam um 19 Uhr auf dem Schiff an, wurde an der Reling herzlich vom wachhabenden Crewmitglied begrüßt und ins Ship-Office gebracht, wo mich Kapitän und Erster Offizier willkommen hießen und mich anschließend zu meiner Kabine begleiteten. Danach wurde ich eingekleidet, das heißt, ich bekam für die Zeit an Bord zwei Overalls, zwei paar Handschuhe und einen Sicherheitshelm. Anschließend waren beim Kapitän diverse Formalitäten zu erledigen. Ich übergab ihm alle persönlichen Dokumente, die er für die Dauer meines Aufenthalts an Bord sicher für mich verwahren würde.

Saubere Sache

Am nächsten Morgen stand ich um 7 Uhr auf, denn um 8 war offizieller Arbeitsbeginn. Wir säuberten Laderäume, räumten das Deck auf und stellten so sicher, dass die Mitarbeiter des Hamburger Hafens beim Entladen des Schiffes schnell vorankommen konnten. Am Abend hieß es dann zum ersten Mal „Leinen los!“ in Richtung Rotterdam.

Der Folgetag war ausgefüllt mit dem Lösen der Container und dem Aufkla-

ren des letzten Laderaumes. Am frühen Nachmittag kam der Lotse an Bord, und wenige Stunden später liefen wir in Rotterdam ein. Beim An- und Ablegen war ich am Bug eingeteilt, wo ich auf Zeichen des Zweiten Offiziers die vorderen Winschen zu bedienen hatte. Danach hielt ich noch bis zum Ende meines Arbeitstages um 18 Uhr Gangway-Wache. (...)

Am späten Abend des nächsten Tages hieß es dann richtig: „Leinen los!“ Denn nun sollte es über den Atlantik gehen. Nach dem Ablegemanöver änderte sich mein Arbeitstag: Bisher hatte ich ganztätig mit der Crew auf Deck oder in den Laderäumen zu tun, nunmehr arbeitete ich dort nur noch von 8 bis 12 Uhr. Von 13 bis 17 Uhr war ich während der Atlantiküberquerung zur Brückenwache eingeteilt, für die federführend der Zweite Offizier, Rexstar Castro, verantwortlich war.

Vormittags war ich mit Deckschrubben, Malerarbeiten, aber auch mit sicherheitsrelevanten Tätigkeiten wie dem Überprüfen der Feuerlöscher oder der Feuermeldeanlage beschäftigt. Nachmittags erledigte ich unter Anleitung des Zweiten Offiziers Arbeiten, die Voraussetzung für den einwandfreien und sicheren Betrieb des Schiffes sind: Routen planen, Seekarten ordnen und aktualisieren, Positionen eintragen, Logbuch führen – und

das alles mit wachem Blick für nicht vorhersehbare akute Gefahrensituationen, die auf See immer eintreten können.

Vollwertiges Crewmitglied

Während dieser Zeit auf der Brücke erfuhr ich sehr viel über die Anforderungen an den Beruf eines Nautikers, bekam aber auch Einblicke in den Ablauf des seemannischen Alltags an Bord.

Mit der Crew, die vollständig aus gut englisch sprechenden Filipinos bestand, gab es keinerlei zwischenmenschliche Probleme – im Gegenteil: Ich wurde von



Kollegialität: Fotopause mit dem Bosun Peter Mejorada.



Anfang an als vollwertiges Mitglied angesehen und hatte keinerlei Schwierigkeiten, mich einzuleben. Ich wurde sowohl in abendliche Aktivitäten als auch in Landausflüge voll eingebunden, deswegen kam auch nach Dienstschluss für mich nie Langeweile auf.

Rückblickend kann ich uneingeschränkt sagen, dass sich dieses Praktikum für mich wirklich gelohnt hat, denn ich habe Erfahrungen gesammelt, um die mich viele andere beneiden. Ich freue mich sehr, dass mir die Chance zum Mitfahren gegeben wurde, denn ich weiß nun, worauf ich mich einlasse, wenn ich jetzt mit innerer Überzeugung sage: „Ja, ich möchte später zur See fahren.“ (...)



Spezialist: Die „Fortuna Bay“ ist ein 144 Meter langes Kühlschiff.

„Herakles“ / Ansgar Wessels

Am Freitag machte ich mich auf den Weg nach Kiel-Holtenau, um dort an Bord der MV „Herakles“ der Reederei Wessels aus Haren (Ems) zu gehen. Von der russisch-ukrainischen Besatzung wurde ich freundlich begrüßt und aufgenommen. Nach der Passage des Nord-Ostsee-Kanals liefen wir als ersten Hafen Vlissingen in den Niederlanden an, wo ein Teil der Crew wechselte.

Die ersten Tage des Bordlebens waren für mich eine neue Erfahrung. Die ukrainisch-russische Küche stellte für meinen mitteleuropäischen Magen eine echte Herausforderung dar.

Die vielseitigen Arbeiten an Bord von Rostklopfen über Ab- und Anlegemanöver bis hin zum Navigieren auf der Brücke waren spannend, teilweise auch körperlich anstrengend, aber haben stets Freude gemacht. In der Hitze im Mittelmeerraum bedeutete das Reinigen der Aufbauten mit Frischwasser immer eine kühle Erfrischung und machte viel Spaß.

Interessante Ladung

In den Häfen hatte ich nach Feierabend die Möglichkeit zum Landgang. Die Häfen lagen zu meinem Erstaunen häufig sehr nah am Stadtzentrum und waren so gut zu Fuß oder mit dem Schiffsfahrrad zu erreichen (angelaufene Häfen: u.a. Vlissingen, Ijmünden, Marin, El Ferrol, Dortrecht). Aber nicht nur die Landgänge waren interessant, sondern auch das Verladen und Löschen unser Fracht. In Nordspanien haben wir z. B. Rotorblätter und Generatoren geladen, die zum Teil auf unsere Lukendeckel geschweißt werden mussten und nur



Einsatzort:
Der in Rumänien gebaute 88-Meter-Frachter „Herakles“ ist erst fünf Jahre alt.

mit zwei Kränen gehoben werden konnten.

Besonders beeindruckt war ich von dem enormen Schiffsverkehr im Englischen Kanal und der Straße von Gibraltar. Die uns dort entgegenkommenden und überholenden Containerriesen, oftmals nur mit wenigen Hundert Metern Abstand, ließen die „Herakles“ trotz ihrer 2.450 BRT wie ein kleines Spielzeugboot erscheinen.

Für die Ermöglichung des Praktikums und die Praktikumsbegleitung möchte ich mich ganz herzlich bei der Reederei Wessels und der Besatzung der MV „Herakles“ bedanken. Bei ihnen durfte ich meine ersten Erfahrungen an Bord sammeln. Die Unterstützung der Reederei und die große Offenheit der Besatzung mir gegenüber als Praktikant werde ich in guter Erinnerung behalten.

Gefestigter Berufswunsch

Die sechs Wochen auf der MV „Herakles“ haben mich in meinem Berufswunsch, Nautiker zu werden, bestärkt.



*Perspektive:
Traumhafte
Aussichten von
Bord der „Glasgow
Express“.*

„Glasgow Express“ / Simon Doleschal

Wie kommt man auf die Idee, für zwei Monate mit einem Containerschiff der Reederei Hapag-Lloyd durch die Welt zu fahren? Das Beste, was man von einer Reise mitbringen kann, ist eine heile Haut. Das Zweitbeste: Unmengen an Erfahrungen, wunderschöne Erinnerungen und eine ganze Handvoll Bilder. Unsere Route führte uns vom Burchardkai in Hamburg durch den Panamakanal bis nach Valparaiso (Chile) in den Süden Südamerikas: durch sechs Zeitzonen und sieben verschiedene Länder – insgesamt 16.245 Seemeilen.

VDR-Stand auf Abi-Messe

Die längsten Reisen, die ich bis dato gemacht hatte, gingen mit dem Auto 3.000 km nach Griechenland. Durch einen Stand des Verbands Deutscher Reeder auf der Abi-Messe hatte ich durch einen freundlichen Nautischen Offizier von dieser Praktikumsmöglichkeit erfahren. Kurz darauf bewarb ich mich um einen Platz – und hatte Glück. Noch wusste ich nicht, wo es hingehet. Ein paar Wochen später hielt ich den lang ersehnten Brief in der Hand: Ich sollte auf der „Glasgow Express“ anmusteren. Als die Anreise organisiert war, ich frühmorgens am Bahngleis stand und der ICE nach Hamburg in Ingolstadt (Bayern) einfuhr, konnte ich es immer noch nicht glauben. Hapag-Lloyd hatte mir für



Instrument: Anhand von Kompass & Co. werden die Praktikanten mit den Grundzügen des Navigierens vertraut gemacht.



Freizeit: Erholsames Intermezzo am malerischen Strand.

den Tag vor der Anmusterung ein Zimmer im Seemannsheim in Hamburg organisiert, von dem man einen wunderschönen Ausblick auf die Michaeliskirche hat.

Dort lernte ich südamerikanische Matrosen und einen Tiefseeforscher kennen. Am nächsten Morgen ging es dann zum Schiff. Einmal ans andere Elbufer und durchs Gate, wo ich gleich von einem Shuttlebus zum Schiff gebracht wurde. Erst dort realisierte ich das volle Ausmaß des Schiffes, das mit knapp 282 m Länge und 32,20 m Breite zur Panama-Klasse gehört.

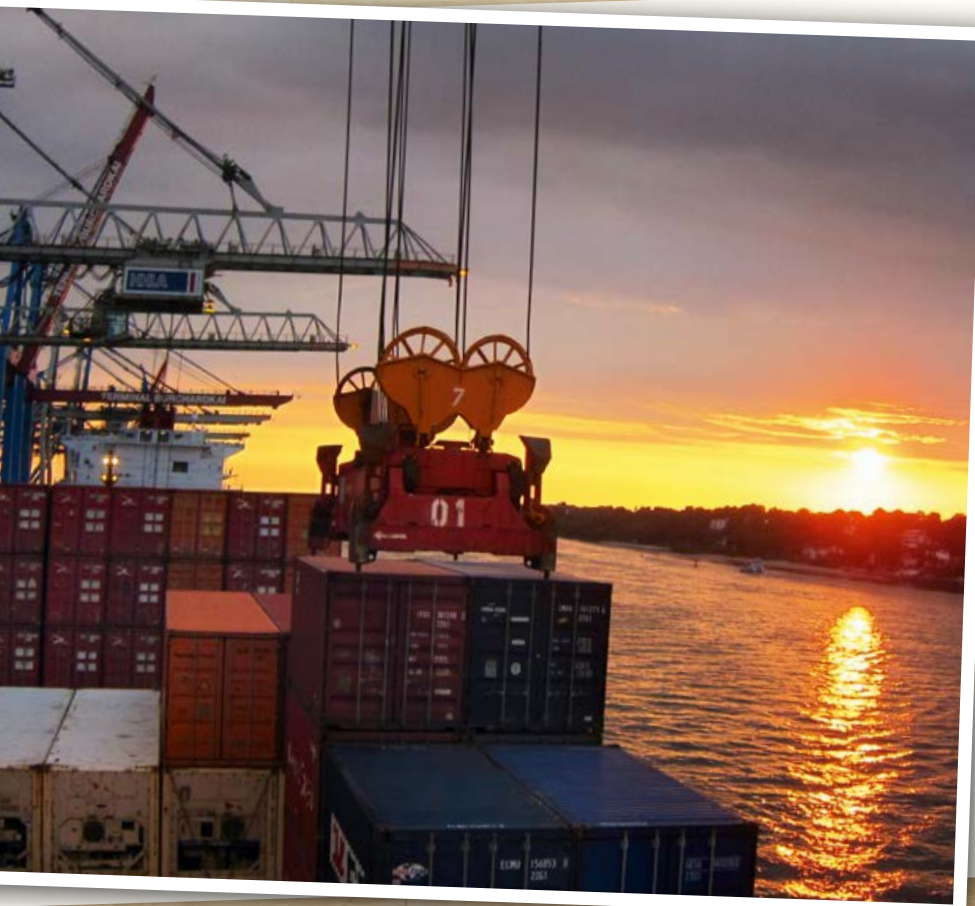
Beeindruckende Ausmaße

Keiner hatte mich vorgewarnt, dass der Aufbau dieses Metallriesen über sieben Stockwerke hoch ist, das Schiff 4.121 Con-

tainer fassen kann und die Ankerkette 64 Tonnen wiegt. An der Gangway angekommen, stemmte ich zusammen mit einem philippinischen Matrosen meinen Koffer auf das Schiff. Zusammen mit Tobias, einem weiteren Praktikanten, lernte ich die nächsten acht Wochen das Schiff von oben bis unten kennen.

An Deck durften wir ebenso mithelfen wie in der Maschine und auf der Brücke. Zu jeder Zeit hatten wir mit Herrn Albert, einem jungen Offiziersanwärter (kurz: NOA) und gelernten Schiffsmechaniker, einen guten Ansprechpartner.

Nicht nur bei den Safety Drills, sondern während der ganzen Reise konnte ich hautnah miterleben, wie wichtig die Sicherheit an Bord ist – und ich habe



seine Position auf der Karte bestimmt. Ich habe mich viel mit der Crew unterhalten und weiß, wie schwierig es für sie ist, so weit weg von ihren Lieben zu sein. Wenn man 360 Grad Wasser um sich herum hat – besonders bei langen Ozeanüberquerungen –, ist es immer etwas Schönes, Land zu sehen. Sobald wir einen Vogel sahen, war es das Signal, dass Land nicht weit ist und wir auf unserer Reise erfolgreich und sicher ankommen. Eine Ausnahme sind Fliegende Fische – die sieht man nämlich auch mitten auf dem Atlantik.



Arbeit: Engagierter Einsatz in voller Montur.

muss man jederzeit bereit sein: „Every day is monday.“ Besonders beim Einlaufen in den Hafen wird das deutlich, dann wird jede Hand gebraucht. Dank der guten Kooperation mit dem Kapitän und Herrn Albert konnten wir während der Landgänge in der Dominikanischen Republik, Kolumbien, Panama, Peru und Chile die Umgebung erkunden und neue Kulturen kennenlernen.

Stark beeindruckt hat mich auch die Reinigung der Zwischenböden der Hauptmaschine, die während der Liegezeit in Valparaiso stattfand. So hatten wir die Möglichkeit, die Maschine von innen zu sehen, die nicht nur wegen ihrer Größe, sondern auch wegen ihrer 25.000 kW Respekt einflößend ist. Auf der Brücke haben wir gelernt, wie man das Logbuch eines Schiffes führt, das Wetter bestimmt, eine Kompass-Korrektur macht und alle zwei Stunden

Wertvolle Lektionen

Ein Highlight war natürlich die zehnstündige Durchquerung des Panamakanals, eines der engsten Fahrwasser der Welt. Durch sechs Schleusentore vorbei an der Gatunstaumauer, vorbei am größten Kran der Welt und unter der gewaltigen Panamabrücke hindurch. Vom Atlantik in den Pazifik und wieder zurück.

Zu Hause kann man ausschlafen und verschenkt kostbare Zeit oft mit banalen Dingen. Auf der „Glasgow Express“ habe ich gemerkt, wie wichtig richtiges Zeitmanagement ist. Die Lektionen, die ich hier gelernt habe, hätte ich an Land nicht mitbekommen. Und ganz nebenbei habe ich auch noch mein Englisch verbessert. Ich bedanke mich herzlich beim VDR und der Reederei Hapag Lloyd für diese Möglichkeit. (...) Ich jedenfalls habe mich für eine Karriere auf See entschieden. 

verstanden, dass es wichtig ist, Ruhe zu bewahren und sich zu beherrschen, auch im Umgang mit den anderen Crewmitgliedern. Unberechenbares Wetter und die Gefahr, die vom Gefahrgut ausgeht, sind ständiger Begleiter des Seemanns.

Nicht nur die Sicherheit der Crew, sondern auch die Laschingsarbeiten an den Containern sind besonders wichtig. Selbst wenn man sich am Abend erholt,

Das Ferienfahrer-Programm

Der VDR vermittelt für Schüler an allgemeinbildenden Schulen ab 16 Jahren Praktikumsplätze an Bord von Schiffen seiner Mitgliedsunternehmen.

So können an Schiffs-fahrtsberufen Interessierte ausprobieren, ob die Arbeit auf See für sie infrage kommt. Voraussetzungen und Infos: www.reederverband.de



ANSPRECHPARTNERIN:
Manuela Waßmann
wassmann@reederverband.de