

Ein Seemann aus dem WIKU

*Im Mai 2011 erhielten wir diesen Bericht von **Dipl.-Ing. (FH) Konrad Visotschnig**, WIKU-Maturant 1995 und Absolvent der Fachhochschule für Nautik in Leer bei Bremen.*

Mittlerweile bin ich zum zweiten Mal um die ganze Welt gefahren. Vorige Woche war ich noch in Chile, heute bin ich kurz vor Peru, vor einem Monat war ich noch in China. In einer Woche werde ich in Ecuador und Mexiko sein und in zwei Wochen in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Ich sitze gerade vor der Steuereinheit meines Arbeitsplatzes. 35 Meter über dem Meeresspiegel, 200 Meter Stahl vor mir und unendlich viel Wasser des Pazifischen Ozeans um mich herum. Und das ist auch gut so. Sollte ich einmal nicht mehr genug Wasser um mich herum haben, habe ich irgendetwas falsch gemacht.

Ich bin Schiffsführungsoffizier auf einem Handelsschiff, verantwortlich für die Schiffssicherheit und die Navigation.

Im Moment bin ich als Einziger wach und steuere das Schiff durch eine Gruppe peruanischer Fischerboote, trinke meinen Kaffee und schreibe diesen Bericht über meinen Beruf.

Um heutzutage ein Schiff von A nach B zu bringen ist in Wahrheit nicht mehr allzu viel seemännisches Können erforderlich. Bestimmt würden das auch Jugendliche schaffen, die mit einem Gameboy und einem Computer aufgewachsen sind. Wenn ich mich auf der Kommandobrücke umsehe, habe ich hier vier Monitore, zwei Radargeräte, einen Autopiloten, mehrere Systemüberwachungseinheiten, ein Echolot, welches mir die aktuelle Tiefe anzeigt, einen Maschinentelegrafen zur Regelung der Geschwindigkeit und sehr viele andere lustig leuchtende Lampen, die ganz bestimmt auch alle eine spezielle Funktion haben.

Zudem haben wir hier auch noch eine Funkstation mit mehreren unterschiedlichen Sende- und Empfangsgeräten und eine Wetterstation.

Dennoch muss ein wenig mehr dahinter sein, sonst würde man nicht ein Studium benötigen, um diesen Beruf ausüben zu können.

Wenn ich den Kurs von Shanghai in China nach San Vicente in Chile auf meiner Karte einzeichne und diesem Kurs folge, ist die Strecke um 350 nautische Meilen länger, als wenn ich die Strecke auf einem Bogen, den so genannten Großkreis abfahre. Ein Großkreis ist der Kreis, den zwei Punkte auf der Erdoberfläche mit dem Erdmittelpunkt bilden. Für jeweils zwei Punkte auf der Erdoberfläche gibt es genau einen Großkreis. Natürlich gibt es hier auch wieder Ausnahmen, jedoch nur dann, wenn die Punkte sich exakt gegenüber liegen. Dann hätten wir eigentlich unendlich viele Großkreise zur Verfügung.

Und da ich hier schon ein wenig vom Erzählen in das Erklären gerutscht bin, nutze ich die Gelegenheit und erkläre, was eigentlich eine nautische Meile ist.

Man nimmt das Geoid, welches unsere Erde ist, klopft einige Unebenheiten heraus und formt daraus eine perfekte Kugel. Nachdem wir nun unseren Planeten abgerundet haben, runden wir auch noch den Umfang ab. Auf exakt 40000 km.

In der Seefahrt wird grundsätzlich in Grad und Minuten gerechnet, da jede Position auf der Erde einzigartige Koordinaten hat. Von 90° Nord bis 90° Süd und 180° West bis 180° Ost. Die folgenden Rechenschritte sind einfach. Dividiere den Umfang der Erde durch 360 Grad und du erhältst die Distanz von einem Grad. Nachdem eine Seemeile oder nautische Meile aber nur einer Bogenminute entspricht, müssen wir diese Distanz noch einmal durch 60 Minuten dividieren. Jetzt erhalten wir den Betrag von 1,852 km oder eine Seemeile.

Das Studium umfasst natürlich neben der Mathematik noch viele andere Bereiche wie Meteorologie, Mechanik, Thermodynamik, Recht, Medizin, Navigation und Seeverkehrsrecht.

Ich steuere ein Schiff, welches sehr schnell reagiert und leicht zu lenken ist. Je nach Größe, Form und Beladezustand eines Schiffes ist dieses Steuerverhalten unterschiedlich. Ich kann mein Schiff mit hart Ruderlage und Maschine voll achteraus in knapp 400 Metern querab zu meiner Vorfahrt bringen. Einfach gesagt, ausweichen.

Ein beladenes Tankschiff von 300 Meter Länge kann bis zu 2 Kilometer benötigen, bis es überhaupt anfängt zu reagieren, und dann benötigt es noch einen weiteren Kilometer zur Querab-Lage. An dieser Stelle bitte ich manche Freizeitskipper diesen Umstand zu beden-

ken, wenn sie das nächste Mal mit ihrer Segelyacht auf ihr Vorfahrtrecht pochen, wie sie es in der Segelschule gelernt haben.

Wir sind eine kleine Gruppe Angestellter an Bord dieses Schiffes. Jeder erfüllt seine spezielle Aufgabe. Ein Kapitän, drei Nautische Offiziere, welche je zwei vierstündige Wachen pro Tag gehen, drei Maschinisten, die zusehen, dass unsere Maschine gut gewartet wird, ein Elektriker, ein Koch und die Deckbesatzung, die sich um das restliche Schiff kümmert. Salzwasser ist sehr aggressiv, greift das Metall an und bringt das Schiff zum Rosten. Dagegen anzukämpfen ist die Hauptaufgabe der Deckbesatzung auf See. Zwei von ihnen trainiere ich speziell dazu, Feuerwehrmänner zu sein. Da wir meist auf uns allein gestellt sind, ist Feuer der größte Feind an Bord eines Schiffes und muss sehr schnell und effektiv bekämpft werden können.

Da es sich um einen Arbeitsplatz mit viel handwerklichen Tätigkeiten handelt, haben wir auch ein Hospital an Bord um Erste Hilfe leisten zu können.

Hier können wir auch Doktorspiele machen. Leider ist es wirklich eher nur ein Spielen, da uns die tiefere medizinische Ausbildung fehlt. Trotzdem kommt es vor, dass von medizinischen Laien wie mir Herzinfarkte, Blinddarmdurchbrüche, Blutvergiftungen, Schnittverletzungen und offene Brüche verarztet werden müssen, alles, was einem auf so einem Arbeitsplatz passieren kann. Leider haben wir nicht den Luxus eines Arztes an Bord und im schlimmsten Fall kann es passieren, dass wir bis zu vier Tage keine ärztliche Hilfe erwarten können, da die Reichweite von Helikoptern beschränkt ist. Dafür benutzen wir den Telefonjoker. Ein Arzt sagt mir anhand einer internationalen Medikamentenliste, was ich wie und wo verwenden kann. Das klingt jetzt alles ein wenig unsicher, jedoch ist unsere medizinische Ausbildung sehr praxisnahe gewesen und Erste Hilfe zu leisten ist immer noch besser, als es gar nicht zu versuchen. Ein guter Freund von mir hat dank erstklassischer medizinischer Versorgung an Bord durch seine Kollegen einen Genickbruch überlebt. Es wurden zwar nur seine Platzwunde am Kopf und sein gebrochener Unterarm an Bord behandelt, aber offensichtlich wurde er sehr sorgfältig für den Transport in ein Krankenhaus stabilisiert. Etwas Glück gehört da einfach dazu.

Neben der Arbeit bietet mein Arbeitsplatz auch sehr viele wunderschöne Momente, die man nur auf See erleben kann. Es ist toll anzuschauen, wenn die Meeresoberfläche mit fluoreszierendem Plankton bedeckt ist und wir nachts die Oberfläche des Wassers mit unserem Bug zerschneiden und damit die putzigen kleinen Dinger in Stress versetzen (so erzählt, klingt es ja fast gemein) und dann die Bug- und Heckwelle unseres Schiffes aussieht, wie von Walt Disney persönlich gezeichnet. Alles leuchtet und strahlt in Grün und Blau.

Gestern habe ich auch einen Blauwal gesehen, ein wirklich mächtiges Tier. Im letzten Hafen hatten wir Seelöwen und Pelikane um uns herum und zwei Geier hatten sich auf unserem Balkon auf der Brücke niedergelassen, um mit uns den Tag zu verbringen. Delphine sind unsere ständigen Begleiter, nur ihre Anzahl, Art und Größe ist je nach Gebiet unterschiedlich.

In den Häfen haben wir abhängig von der Dauer der Ladungsarbeiten auch Zeit an Land zu gehen und uns die Welt anzusehen. Alle Häfen auf der Welt sehen gleich aus, manche sind ein wenig sauberer als andere, aber was wir sehen ist doch immer sehr ähnlich - eine Pier, an der unser Schiff fest macht, Ladekräne, Lastwagen, welche die Ladung weiter transportieren, Lagerhallen und andere Schiffe. Jedoch hinter jedem Hafenkomples öffnet sich eine andere Welt, andere Menschen und Kulturen.

So gibt es Kurzurlaube in vielen unterschiedlichen Winkeln unserer wunderschönen Welt.

Heute bin ich genau vier Monate an Bord. Ich warte schon sehr sehnsüchtig auf meine Flugdaten, ich denke, ich werde in einem der nächsten drei Häfen aussteigen und meinen Urlaub antreten. Ja, ich mache Urlaub zu Hause. Drei Monate. Allerdings hatte ich in den letzten vier Monaten jeden Tag gearbeitet, und meine Freizeit habe ich auch auf meinem Arbeitsplatz verbracht. Um zu merken, welcher Tag ein Sonntag war, serviert uns unser Koch immer sonntags als Nachtschicht eine Portion Eis. Und zwar nur sonntags. Das ist unser Kalender an Bord: Arbeitsbeginn, unglaublich oft Eis essen und Arbeitsende