

„Ist die Christliche Seefahrt noch christlich?“
Rede auf der Sitzung des Stiftungsrates der Seemannsmission
Gerald Immens, 28.02.2013

Sehr geehrter Herr Herberger,
meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich habe mich sehr über die Einladung gefreut, heute bei Ihnen diese Rede zu halten! Trotz der vielen Vorträge, die ich regelmäßig über nautische Themen halte, ist dies ein ungewöhnliches Thema. Wenn normalerweise eher die Technik im Vordergrund steht, darf ich heute endlich einmal ausschließlich über den Menschen reden.

Als ich mir auf Ihrer sehr guten Homepage anschaute, wer eigentlich meine Zuhörer sind, hab ich doch etwas schlotternde Knie bekommen. Mit dem zugegeben selbst gewählten Titel begeben sich vor diesem theologischen Fachpublikum ohne Frage auf dünnes Eis. Ich bin zwar überzeugtes Mitglied der im Norden etwas exotischen katholischen Fraktion – ich finde das Wort Diaspora immer ganz gruselig -, aber letztendlich nur ein Seemann und alles andere als ein Experte in ethischen oder gar theologischen Fragen. Uns eint aber das Interesse am Menschen an Bord!

Ich habe lange überlegt, wie ich mich dem Thema nähern kann. Der Vortragstitel machte natürlich zunächst eine Recherche erforderlich, was eigentlich genau mit der Bezeichnung „Christliche Seefahrt“ gemeint ist. Das war gleich ein schwerer Brocken, denn so genau weiß das nicht einmal das Allheilmittel Wikipedia. Klar ist nur, dass der Begriff nicht – wie oftmals vermutet - auf der Zeit der Kreuzfahrer oder den oft auf Handelsschiffen mitreisenden Missionaren basiert. Ich denke aber, dass die Cuxhavener Historikerin Anke Peleikis in einem interessanten Vortrag 1984 die plausibelste Erklärung geliefert hat. Die Seefahrer der christlich geprägten Länder sahen sich noch bis in das beginnende 19. Jahrhundert ständiger Gefahr durch Überfälle von afrikanischen und nordarabischen Piraten ausgesetzt. Und hier grenzte man sich schlichtweg nationenübergreifend als „den christlichen Werten verpflichtete Seefahrer“ ab.

Der Begriff „christliche Werte“ gefällt mir uneingeschränkt und wird von mir später aufgegriffen. Ich möchte mich aber nicht mit der christlichen Seefahrt oder auch Handelsschiffahrt als Institution beschäftigen, sondern ausschließlich mit den Menschen und Ihnen von meinen ganz persönlichen Erfahrungen als Seemann und mit den Seeleuten aus aller Welt im Zuge der allgemeinen Entwicklung der Schifffahrt berichten. Sicherlich werden einige meiner Stories auch zum Schmunzeln einladen, aber trotzdem hoffe ich, dass dagegen sehr viel mehr zum Nachdenken anregt.

Nach einer drastischen Berg- und Talfahrt verzeichnen in der jüngeren Vergangenheit die meisten Häfen wieder einen langsamen Anstieg der Umschlagszahlen. Dies bedeutet allerdings für den Seemann zunächst rein gar nichts! Denn wir müssen klar trennen zwischen der Entwicklung der maritimen Wirtschaft im Bereich der Hafenbetriebe auf der einen Seite und der deutlich anderen Situation der Schifffahrtstreibenden. Und nur diese ist letztendlich sowohl für die soziale Lage der Seeleute als auch für die beruflichen Perspektiven des seemännischen Nachwuchses von Bedeutung.

Die Schifffahrtsbranche spricht derzeit von der größten Krise aller Zeiten. Aber um es vorweg zu nehmen: Ich habe keinerlei Mitleid mit der Situation gerade der deutschen Reeder und von deren Leid sind die Zeitungen ja täglich voll. Wer spricht aber über die Auswirkungen dieses drastischen „Up and Down“ für die Menschen, die auf den Schiffen den Lebensunterhalt ihrer Familien sichern wollen?

Nicht nur die Banken haben gezockt, nein auch die Reeder ganz kräftig mit ihnen. Früher gab ein Reeder ein Schiff erst dann bei einer Werft in Auftrag, wenn es komplett durchfinanziert ist; d.h. die Bezahlung basierte auf soliden Krediten, deren Tilgung wiederum auf einer fest abgeschlossenen Charter fundierte. Mit dem irren Boom 2007/08 wurde alles anders: Es wurden gerade von deutschen Reedern wie im Rausch Schiffe „auf Halde“ bestellt und das Geld dafür von den Banken hinterhergeworfen. Alles nach dem Motto: Die Ratensteigerung kennt keine Grenzen und wir werden die Schiffe ohne Frage gewinnbringend einsetzen.

Natürlich hat auch der deutsche Steuerzahler seinen Anteil geleistet: Die Tonnagesteuer, bei der nicht die tatsächlichen Gewinne, sondern ein fester Betrag versteuert werden muss, wurde vom Bundesrechnungshof von Anfang an heftig als Subvention und Steuerverschwendung kritisiert. Mitglieder des Haushaltsausschusses gehen davon

aus, dass so alleine im Jahr 2004 den deutschen Reedern bis zu 5 Mrd. Euro Steuern erlassen wurden. Und gerade wir in Norddeutschland werden wohl der größten in der Schiffsfinanzierung tätigen HSH Nordbank noch die eine oder andere Milliarde Steuergelder zur Verfügung stellen müssen, weil die ganze Zockerblase der Reeder zu kollabieren droht...

Vergessen Sie bitte nicht:

In diesem sogenannten „Maritimen Bündnis“ – und der lange Namen wird oft weggelassen: Es heißt nämlich „Maritimes Bündnis für Beschäftigung und Ausbildung“ – verpflichtete sich der VDR im Gegenzug zu dieser gigantischen Subvention zur Schaffung von Arbeitsplätzen auf Schiffen unter deutscher Flagge und hat diese zwingenden Versprechen niemals korrekt erfüllt! Von 3.720 Schiffen deutscher Reeder führen gerade einmal 550 die deutsche Flagge mit stark abnehmender Tendenz. Das mediale Interesse wird aber nur geweckt, wenn das Traumschiff aller Deutschen ausgeflaggt werden soll...

Aber es wird Zeit, sich dem eigentlichen Thema und der Entwicklung der Situation für die Seeleute zu beschäftigen: Schauen wir zunächst einmal etwas zurück in meine persönliche Laufbahn! Als ich im Jahre 1979 - also vor mehr als 30 Jahren - mit meiner Karriere in der Seefahrt begann, stellte sich das Image des deutschen Seemannes wie folgt dar:

Ich beantragte einige Wochen vor dem Abitur an einem alteingesessenen Kieler Gymnasium einen Tag frei für ein Bewerbungsgespräch. Das erfüllte den Direktor mit großer Freude und er fragte, bei welchem Unternehmen ich mich denn bewerben wolle. Meine Antwort: Bei der „ESSO“ erfüllte ihn mit großer Zufriedenheit und er spekulierte auf eine betriebswirtschaftliche Musterkarriere.

Meine Entgegnung, dass ich zur See fahren wolle, ließ in erbleichen und er stammelte nur: „Mein Gott, so schlecht sind Sie doch gar nicht...“!

Meine Eltern wurden auf der Abiturfeier von der Mutter eines Freundes gefragt, wie sie denn so etwas zulassen könnten. Man hatte wohl schon das Bild von mir als tätowiertem und volltrunken gröhrenden St.Pauli-Matrosen vor Augen.

Nachdem ich also meinen Ausbildungsvertrag bei der ESSO-Tankschiff-Reederei in der Tasche hatte, stieg ich als NOB auf dem Ausbildungsschiff „Oliva“ der SHELL ein, auf dem namhafte Tankerreedereien gemeinsam Ausbildung betrieben.

Und was musste ich erleben?

Ein perfektes Ausbildungsschiff mit einem zusätzlichen hochmotivierten Ausbildungsoffizier und einem Ausbildungsbootsmann. Bitte, noch einmal: 2 zusätzliche Ausbilder für 12 NOB's. Ich weiß heute genau, dass ich bei dieser Ausbildungsform hervorragende Grundlagen für meine spätere Laufbahn als nautischer Offizier vermittelt bekam, denn wie jämmerlich sieht im Gegensatz dazu ein aktuelles Beispiel aus:

Ich selbst habe einen jungen Mann aus meiner Verwandtschaft zu dem Berufseinstieg in die Seefahrt animiert. Er stieg in der Kieler Schleuse hoch motiviert ein und wurde vom Kapitän mit den Worten begrüßt: „Wat willst Du denn hier?“.

Bitte glauben Sie mir: Die Reederei hatte schlichtweg vergessen, dem Kapitän die Ankunft eines neuen Azubis mitzuteilen. Der Kapitän machte sofort klar, dass er nun wirklich in der Feederfahrt keine Zeit für Ausbildung habe und schickte unseren jungen Mann in die Maschine zum russischen Chief, der heftig protestierte, auf der letzten Reise vor seiner Pensionierung noch so einen Plagegeist aufgedrückt zu bekommen.

Können Sie irgendwie nachvollziehen, dass mein Verwandter bereits nach einer Woche seinen Traumberuf deutlich in Frage stellte und inzwischen der Seefahrt endgültig den Rücken gekehrt hat?

Zweifelsohne ist die Seeschifffahrt einer der konservativsten Wirtschaftszweige, der gleichzeitig aber gerade im Bereich der Schiffsbesetzung eine - höflich formuliert -

„Kreativität“ entwickelt, die in einem Landbetrieb absolut undenkbar wäre. Zum Thema Konservativität muss ich natürlich zunächst meine Story über das Thema „Frauen an Bord“ loswerden:

Die Aufregung an Bord war groß, als ich der Crew mitteilte, dass der erwartete neue Schiffsmechaniker – nennen wir sie einfach - Katrin heiße. Auch jetzt folgte natürlich wieder das in der traditionsbehafteten Seefahrt übliche Spiel: Die vorherrschende Meinung kann man so zusammenfassen: „Ogottogott! Dieses Schiff ist dem Untergang geweiht“!

Und welche Veränderungen gab es dann wirklich?

Sie glauben gar nicht, wie positiv Hormone wirken können:

Anstatt der üblichen „Besprechung“ vor dem Abendessen auf der Kammer des Bootsmannes um 17.00 Uhr nach der Arbeit an Deck, man könnte es auch „Druckbetankung“ nennen, waren plötzlich alle Kammertüren geschlossen, die Duschen rauschten und der Duft von „Old Spice“, der letzten Hilfe eines jeden Seemannes, machte sich im Gang breit.

Beim Abendbrot hieß es dann nicht mehr: „Schmeiß ma ´ die Budder rüber!“, sondern aus den glattrasierten Pitralon-glänzenden Kehlen wurde gesäuselt: „Hättest Du gerne noch etwas Aufschnitt?“...

Nachdenklich wurde ich nur einmal, als ich auf die Brücke kam und den Steuermann fragte, ob er Katrin gesehen habe. Er schaute versonnen aus dem Fenster, seufzte leicht und sagte: „Ja, auf der Back ist sie; dort flattert lustig ihr Haar im Wind...“!

An den Seefahrtschulen sind Frauen heute eine Selbstverständlichkeit, begegnen uns aber nach dem Studium an Bord kaum noch. Von „Normalität“ scheinen wir da noch sehr weit entfernt:

Im letzten Sommer begleitete mich eine Praktikantin auf einer Lotsung. Wir haben eine Vereinbarung mit verschiedenen Fachhochschulen, dass Fehlzeiten in der praktischen Ausbildung bei uns Lotsen kompensiert werden können. Die nette junge Dame berichtete mir, dass Sie ganz plötzlich zu uns ausweichen musste, weil sich kurz vor ihrem Einsteigen auf einem deutschen Containerschiff der deutsche Kapitän geweigert hatte, eine Frau an Bord zu bekommen. Und wie reagierte die Reederei? Man setzte nicht etwa den Kapitän kräftig auf den Pott, sondern suchte die vermeintlich bequeme Alternative, den Praktikantenvertrag mit der jungen Dame fristlos aufzulösen...

Der absolut entscheidende Schnitt, den es in der Personalpolitik der internationalen Seeschifffahrt gab, war aber zweifelsohne die komplette Auslagerung der Personalabteilungen an sogenannte „Crewing-Agencies“, von uns Seeleuten nicht zu Unrecht als Menschenhändler tituliert. Auch mich traf diese Entwicklung völlig unvorbereitet mit voller Wucht:

Ich war Kapitän bei einer Reederei, deren Schiffe ausschließlich unter deutscher Flagge und durchgängig mit deutschem Personal besetzt fuhren. Wir wähten uns auf einer „Insel der Glückseligen“, bis eines Tages die Kommanditisten in ihrem weniger berufspolitisch als bilanzverliebten Blick ein deutliches Einsparungspotential bei unserem Chef anmahnten.

Während der Liegezeit im Hafen von Hamina erhielt ich per Telefon die Order, meine komplette Decksbesatzung zu kündigen, weil diese 36 Stunden später auf der Reede von Rostock ausgetauscht würde. Mir wurde klare Order erteilt, vor dem Auslaufen des Schiffes Niemandem etwas davon zu sagen und die Kündigungen nach der Abgabe des Lotsen auszuhändigen, um eventuelle Arbeitsniederlegungen oder Anrufe bei der Gewerkschaft zu verhindern.

Für mich brach eine Welt zusammen, denn wir fuhren mit Stammbesatzung und ich hatte meine Jungs richtig lieb gewonnen. Ich griff zum Telefon und führte zwei Telefonate: Das erste mit meiner Frau, bei der ich erstmal ne ganze Packung Wut und Frust abließ; das Zweite mit dem legendären Ernst Welp von der Deutschen Seemannsmission. Er merkte sofort, dass ich ihn dringend brauche und war sofort für mich da.

Nach dem Gespräch mit Ernst rief ich mit ihm zusammen meine ganze Besatzung in die Mannschaftsmesse und erzählte allen ganz konkret, dass ich sie nach Abgabe des Lotsen kündigen werde. Jeder sollte auf Schiffskosten das Reedereitelefon benutzen, um seine Familie anzurufen. Ich machte klar: Wenn dies aber rauskomme, hätte ich ein echtes Problem. Die Telefondrähte glühten, aber kein Einziger machte Schwierigkeiten und so begann vor Rostock meine erste Erfahrung mit asiatischer Crew. Um es vorweg zu nehmen: Meine Phillipinos wurden mir zu den besten Freunden. Es sind die liebsten Menschen, die ich kennengelernt habe; aber trotzdem werden Sie verstehen, dass ich dies für den größten personalpolitischen Fehler hielt und auch immer noch halte.

Die meisten deutschen Reeder verabschiedeten sich von jeglicher sozialpolitischer Verantwortung und lagerten einen möglicherweise kostenintensiven, aber auch ungemein identitätstiftenden Bereich komplett aus. Es gibt heute nur noch sehr wenige Reedereien, die überhaupt so etwas wie eine Personalabteilung in der früher üblichen Form betreiben.

Der Seemann ist eigentlich ein sehr treuer Geselle und will gar nicht andauernd die Reederei wechseln. Früher war es fast eine Glaubensfrage, ob man bei der Hamburger Hapag oder beim Bremer Lloyd fuhr. Auch ich bin in meinen 10 Jahren nach dem Studium bis ich Lotse wurde immer einer Reederei treu geblieben. Die Reederei war

auch im Urlaub weiter für ihre Angestellten verantwortlich und wenn man an Bord war, waren die Anrufe der Angehörigen kein Störfaktor, sondern man konnte immer auf ein offenes Ohr vertrauen.

Heute sagt ein Steuermann, den ich frage wie lange er denn noch an Bord sein wird: My Contract is running one Year. Der heutige Seemann ist meist wie ein Zeitarbeiter. Er bekommt von seiner Agency eine Dienststelle auf einem Schiff vermittelt; nur diese reine Dienstzeit ist bezahlt und in der Verantwortung der Agentur. Danach fängt er oftmals ganz neu bei einer anderen Reederei, unter anderer Flagge und mit ganz anderen Menschen wieder von vorne an.

Das wirklich einschneidende Erlebnis der neuen Ära sollte für mich aber erst folgen:

Im nächsten Hafen wurde ich abgelöst und mit einigen anderen Kapitänen der Reederei zu einer Einweisung beim Hamburger Büro der zypriotischen Crewing-Agency geschickt, bei der uns einerseits die Formalismen, andererseits aber auch der Umgang mit den Asiaten erläutert werden sollte.

Wir wurden von einem aalglatten jungen Schnösel begrüßt und er sagte uns ungefähr wörtlich: „Gratuliere meine Herren! Nun haben Sie keinen Stress mehr mit den notorisch störrischen deutschen Matrosen. Ihre neue Crew ist folgsam und wenn es denn mal doch nicht klappt genügt ein Anruf und sie sind das Problem los...“. Mit platzte der Kragen und ich forderte ihn auf, umgehend zur rein verwaltungstechnischen Sache zu kommen oder ich würde sofort nach Hause fahren.

Ich lag ein paar Wochen später mit einem Schwesterschiff der Reederei zusammen und auch unsere Phillipinos tauschten sich rege aus. Mein Kollege, der mit mir in Hamburg zur Einweisung war, hatte eine wirklich tolle Regelung gefunden: Es gab eine deutsche und eine nicht-deutsche Messe, die Phillipinos durften auf dem Weg zur Brücke nicht das Treppenhaus benutzen, sondern mussten außenrum gehen, usw. usw. Meine asiatischen Jungs saßen in der gemeinsamen Messe unter der Seekarte der Phillipinen, die ich aufgehängt hatte, damit jeder seinen Heimatort markieren kann und fragten mich, wie man verhindern könne, nach dem Urlaub auf das andere Schiff zu kommen...

Geht es Ihnen bei den Bordbesuchen auch so wie mir? Ich erkenne an der Art und Weise, wie mich der Decksman begrüßt, sofort, wie die Stimmung an Bord ist. Ein Phillipino der mich fröhlich lächelnd mit: „Hello Mr. Pilot and welcome on board“ begrüßt, hat wohl einen Kapitän gefunden, der ihn auch „christlich“ – da ist endlich das wichtige Wort – behandelt. Da gefällt mir übrigens das Bild oben auf Ihrer Internetseite mit den drei fröhlich winkenden Seeleuten richtig gut!

Leider ist auch dieses Geschilderte eigentlich schon wieder Schnee von gestern. Das Personal-Karussell hat sich weiter gedreht und wenn anfangs noch die Offiziere des Landes der Reederei an Bord blieben, sind inzwischen kaum noch Besatzungsmitglieder an Bord, die eine direkte Verbindung zur Reederei haben. Auch auf den meisten deutschen Schiffen sind maximal 2-3 deutsche Offiziere verblieben. Mit der politischen Wende traten jetzt erstmal sehr viele osteuropäische Führungskräfte auf. Und damit eine vollkommen andere Mentalität als unsere Asiaten.

Die Seeleute sind halt für den deutschen Reeder kein „Human-Kapital“, sondern ein Kostenfaktor, dessen Einkauf von Preis und Angebot bestimmt wird.

Ich habe im Kanal einen kleinen Kümo gelotst und der deutsche Kapitän hatte sich mit seinen sechs Filipinos toll arrangiert. Während der Lotsung bekam der Kapitän einen Anruf, dass er im Kieler Nordhafen anlegen solle und die Filipinos die Koffer packen sollen, weil nunmehr auf die günstigeren Russen umgestellt werde. Die informierten Filipinos waren fassungslos und die Gefühle dieses Kapitäns waren bestimmt die gleichen wie bei mir damals in Hamina...

Bitte sehen Sie mir nach, wenn ich jetzt sehr subjektiv wertend auf die verschiedenen Mentalitäten eingehe. Das hat nichts mit Vorurteilen oder gar Verallgemeinerung zu tun, sondern ist schlicht das Fazit meiner Beobachtungen:

Es gibt Nationen, die kommen ganz einfach miteinander nie so richtig klar! Entscheidend ist die Kombination: Russen und Asiaten zum Beispiel haben eine grundverschiedene Mentalität. Wenn die sehr stolzen und tief verschlossenen russischen Offiziere die sehr emotionalen und offenherzigen Filipinos an Deck „von oben herab“ behandeln, ist Zoff vorprogrammiert.

Oder ein krasses Gegenbeispiel:

Wir hatten im Kanal eine Containerlinie mit indischen Offizieren und pakistanischer Besatzung. Ich hab das erst gar nicht gemerkt, so eine gute Stimmung war an Bord. Als ich den Kapitän beim Plauschen fragte, wie es denn

anginge, dass sich zwei Nationalitäten im fast dauerhaften Kriegszustand an Bord so harmonisieren, sagte er nur: „That ashore is politics, but we are seaman!“ Was für eine tolle kurze Formel!

Nochmals ein Beispiel für zwei ebenso benachbarte Staaten aus Osteuropa:

Auf dem Schiff einer estnischen Reederei war der estnische Kapitän, der sicherlich über gute Russisch-Kenntnisse verfügte, gelinde gesagt überfordert. Er weigerte sich mit dem nach meiner Einschätzung wiederum sehr tüchtigen russischen Offizier intensiver zu kommunizieren, denn er tat lauthals kund: „Der soll erstmal estnisch lernen!“. Da scheint es noch etwas zu dauern, bis alte Traumata verarbeitet sind....

Hochinteressant finde ich auch die derzeitige Aufarbeitung der Havarie der „Costa Concordia“. Ist es nicht geradezu unglaublich, dass die italienische Schiffsführung ihr katastrophales Kollektivversagen alleine dem indonesischen Steuermann in die Schuhe schieben will, weil der ihre Anweisungen angeblich nicht richtig verstanden habe?

Ich will Sie jetzt nicht weiter damit langweilen, das Zusammenspiel einzelner Nationen in laienhaften Psychogrammen zu interpretieren. Sicher ist nur: Diese Spirale wird sich immer weiter drehen. Nach der überraschenden Öffnung Myanmars vor kurzer Zeit hat ein wahrer Ansturm der burmesischen Seeleute auch auf den Schiffen renommierter deutscher Reedereien eingesetzt. Damit werden zunehmend die osteuropäischen Seeleute wieder durch Asiaten ersetzt.

Und was passieren wird, wenn tatsächlich der marode Staat Nordkorea kollabiert, kann ich mir schon vorstellen...

Ich möchte hier ein kleines Zwischenfazit festhalten: Das menschliche Zusammenspiel funktioniert meistens relativ gut, wenn die komplette Besatzung aus dem gleichen Kulturkreis kommt. Ist nur der Kapitän bzw. die oberste Schiffsführung z.B. aus Deutschland, so ist das menschliche Klima an Bord ausschließlich von der integrativen Leistung des Kapitäns abhängig. Schwierig wird es immer dann, wenn sich an Bord Gruppen bilden, die sich miteinander weder richtig verständigen können, noch im übertragenen Sinne auch menschlich verstehen und achten. Hier wird es für den Kapitän noch schwieriger, weil es seine Aufgabe ist, diese Gruppen zu einer funktionierenden Einheit zusammenzufügen, denn er gehört ja einer dieser Gruppen an, mit denen er sich versteht und auch in seiner Heimatsprache verständigen kann. Auf diese gewaltige Herausforderung wird ein Seemann in seiner Ausbildung und in seinem Studium fast gar nicht vorbereitet. Es ist alleine eine Frage seiner Erziehung und ganz persönlichen Einstellung zum – nennen wir es jetzt hier ganz einfach – christlichen Menschenbild.

Nach diesen Ausführungen werden Sie mir vielleicht erlauben, dass ich mich elegant um die Beantwortung der Frage, ob die „Christliche Seefahrt noch christlich ist“ herumdrücke. Es steht für mich außer Frage, dass die meisten Reedereien mit dieser Formulierung und dem darin schlummernden sozialen Auftrag rein gar nichts mehr anfangen können. Bei den Menschen an Bord sieht dies nach meiner Ansicht aber doch anders aus und deshalb ist die Arbeit der Seemannsmission heute wichtiger, aber auch schwieriger denn je.

Lassen Sie mich dies abschließend an den folgenden Punkten als meinem persönlichen Fazit festhalten; verbunden mit ein paar Tipps für die zukünftige Arbeit der Seemannsmission:

1. Der Kapitän ist die Schlüsselstelle!

Ich möchte Ihnen das bereits vorher Gesagte noch durch ein aktuelles Beispiel ergänzen. Ich kam auf einen kleinen Kümo und der junge holländische Kapitän berichtete mir von massivem Ärger mit seiner philippinischen Besatzung. Er hatte sich mit dem Koch erzürnt, der während der Arbeitszeit beharrlich im großzügig nutzbaren Internet surfte. Er nahm daraufhin die ganze Besatzung in Kollektivhaftung und schaltete kurzer Hand den Internetzugang für alle ab. Die jeglichen Kontaktes mit ihren Familien beraubte Crew trat im Hafen von Kaliningrad in den Streik. Was für ein Irrsinn! Nun wurden der Koch und Kapitän - alle beide – von der Reederei abgelöst.

Reden Sie also möglichst immer mit dem Kapitän über dessen Probleme. Der braucht oft am meisten Hilfe!

2. Der Kontakt zu den Familien ist der entscheidende Faktor!

Krasser als im eben genannten Beispiel kann dies nicht deutlich werden. Sie sind deshalb mit Ihrer „Telefonkarten-Aktion“ zu Weihnachten auf einem vorbildlich richtigen Weg. Zusätzlich wird heute Skype für die Seeleute zur wichtigsten Errungenschaft des Internet.

Ich habe gehört, dass die Seemannsmission bei den Schiffsbesuchen in einigen Häfen einen Laptop mit Internet-Zugang dabei hat. Das ist eine exzellente Idee!

Ich engagiere mich im Vorstand des Nautischen Vereins Kiel und werde alles dafür tun, dass wir deshalb

auch die von Ihnen geplante Seafarers-Lounge kräftig unterstützen!

3. Nachwuchs sensibilisieren!

Die heutigen Lehrpläne an den nautischen Hochschulen nehmen sich nach meiner Ansicht dem Bereich „Menschenführung“ viel zu wenig an. Gerade der Bereich „multikulturelle Zusammenarbeit“ ist aber für einen reibungslos funktionierenden Bordbetrieb eine der Schlüsselstellen. Meistens fehlt es aber den Schulen erheblich an Dozenten. Wie wäre es denn, wenn von leitenden Mitarbeitern der Seemannsmission dazu Lehraufträge übernommen würden.

4. Nehmen Sie politisch Einfluss!

Ich habe mich viele Jahre sehr in den verschiedenen Gremien z.B. des Deutschen Nautischen Vereins engagiert. Dort musste ich beobachten, dass der fachliche Arbeitskreis „Soziales“ aufgelöst und dem Bereich „Nachwuchs“ untergeordnet wurde. Das darf nicht sein und die sozialen Belange der Seeleute sind ausschließlich bei der Gewerkschaft nicht unbedingt gut aufgehoben.

5. Der ISPS-Wahnsinn!

Keine Frage: Die verheerenden Terroranschläge haben uns gezeigt, dass wir auch in der Seefahrt neben dem Wort Safety das Wort Security entdecken mussten. Aber ist es nicht langsam an der Zeit, dem paranoiden Wahn einiger Häfen Grenzen zu setzen wenn doch jeder von uns weiß, dass es hundertprozentige Sicherheit gegen Fanatiker kaum geben kann? Jedem Seemann ist klar, dass es nicht mehr den idyllischen Landgang in den Spelunken vergangener Tage geben wird, aber zum Gefängnis darf das Schiff trotzdem nicht werden!

Reden Sie mit den Verantwortlichen in den Häfen, um hier flexible Lösungen zu erreichen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich möchte mich bedanken, dass ich heute bei Ihnen sprechen durfte und so vielleicht einen kleinen Beitrag zu Ihrer für jeden Seemann wichtigen Arbeit leisten konnte. Ich werde oft gefragt, ob es nicht langweilig sei, als Lotse immer die gleiche Strecke langzuschippern. Sie werden mich verstehen, wenn ich sage, dass ich meinen Beruf besonders liebe, weil ich jeden Tag auf andere Menschen mit all ihren Eigenarten treffe. Eines haben aber vom gestressten Kapitän bis zum einfachen Decksmann alle gemeinsam: Mit einem freundlichen Lächeln und paar netten persönlichen Worten kann man sehr viel erreichen!

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.