

Danica Menze führt zwei Leben. Das eine ist privat und soll es auch bleiben. Das andere findet weit weg von zu Hause auf den Meeren und in den Hafentropfen rund um den Globus statt: Menze ist Kapitänin, angestellt bei der Reederei Hapag-Lloyd und aktuell mit dem Containerschiff Tsingtao Express auf einer zwei Monate langen Tour nach Indien unterwegs. Mit ihr an Bord sind neben rund 6500 Standardcontainern noch 26 Mann aus drei Nationen: Deutsche, Polen, Filipinos. Letztere sind oft viel länger an Bord als der Rest der Crew. Wenn dann die Nachricht vom tödlichen Taifun in der Heimat für Unruhe sorgt, ermuntert die Kapitänin, Kontakt mit der Familie aufzunehmen: „Das Leben zu Hause macht ja keine Pause, nur weil wir nicht vor Ort sind“, sagt Menze.

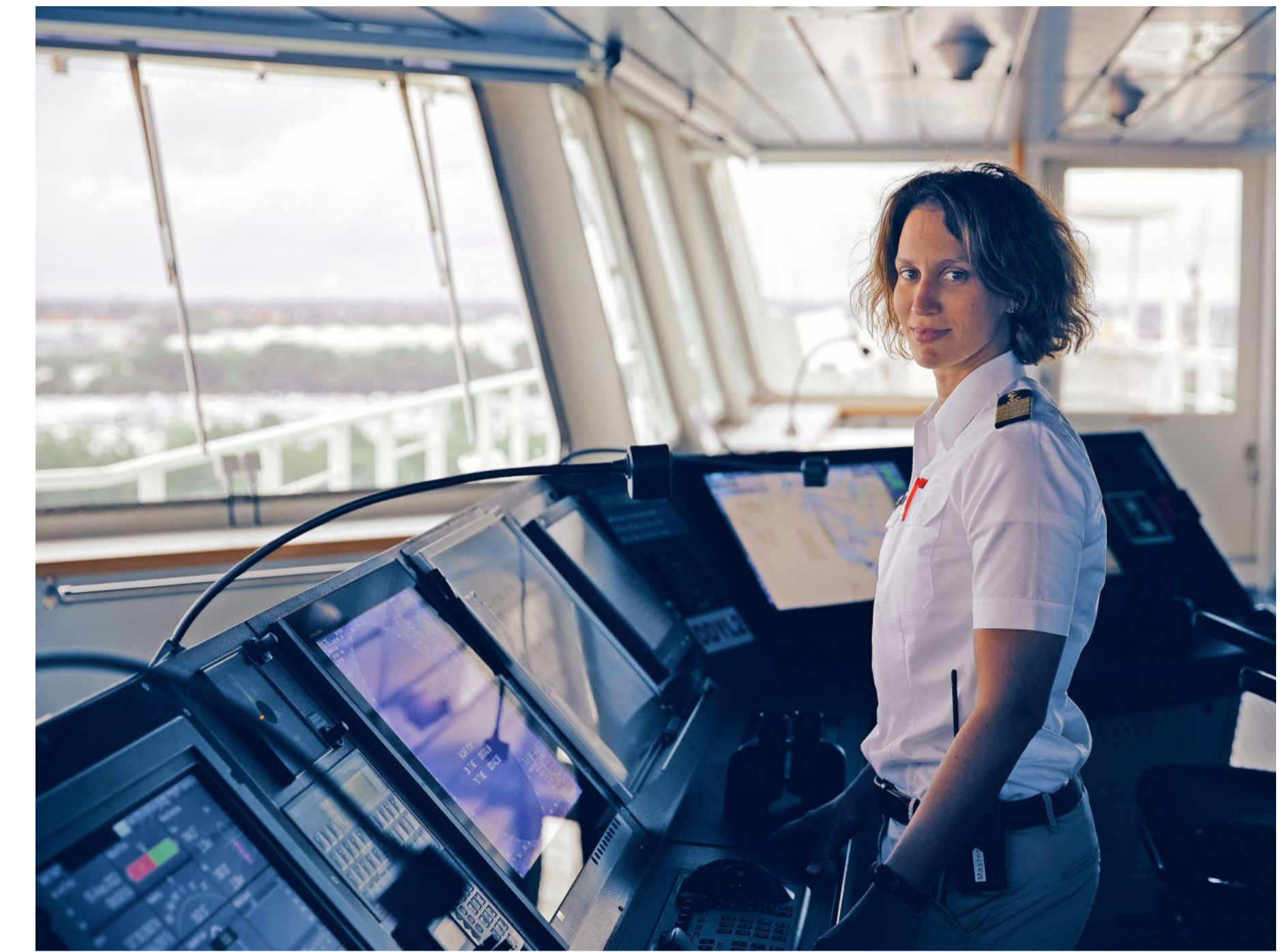
Dabei hält sie es selbst wie mit einem Gerät mit zwei Laufwerken – volle Konzentration auf dasjenige, das gerade eingeschaltet ist. Auch wenn sich der Übergang nicht immer genau planen lässt, weil sich im Hamburger Zielhafen die Ware stapelt, die Tsingtao Express in der Nordsee vor Anker gehen muss und sich damit die Ablösung der Crew immer weiter verschiebt. „Moderne Arbeitswelt ist Flexibilität“, sagt Menze. Kaum an Bord, ist ihr Zuhause fort, die 34-Jährige checkt Mails, hängt am Telefon, unterzeichnet Warenpapiere, bestellt Proviant und tauscht sich im „Bord Management Office“ mit dem Ersten Offizier aus. Welche Belastungstanks müssen gefüllt werden, um selbst in schwerer See voll beladen stabil zu bleiben? Menze hat die Gesamtverantwortung – und muss mit allen Rängen, Nationalitäten und Altersstufen gut kommunizieren können.

Jüngstes Mitglied an Bord ist Hans Günther Hecking, Realschüler aus Nordwestmecklenburg und gerade erst 16 Jahre alt. Er ist einer der „Ferienfahrer“ im Verband Deutscher Reeder (VDR), die sich für eine Karriere an Bord interessieren und mal in die Praxis reinschnuppern. „Wir bieten viel an, um uns vorzustellen und Präsenz zu zeigen“, sagt Menze. Sie selbst wollte eigentlich in die Forschung gehen und hat dafür zunächst Geowissenschaften gewählt. Schon nach der ersten Forschungsreise stellte sie fest: „Laborarbeit ist nichts für mich, Seefahrt aber schon. So landete die heutige Nautikerin an der Jade-Hochschule in Elsfleth. Im ersten Studiensemester stand Praxis an, Menze kletterte vor der italienischen Küste über eine wackelige Lotsenleiter an Bord eines Frachters und tauchte in eine Welt ein, die wochenlang autark funktionieren muss. „Ich bin technisch und handwerklich versiert, ich wollte die Verantwortung, es hat gepasst“, sagt sie rückblickend.

Nach dem Studium kamen drei Jahre Theorie und ein Jahr Praxis. Die Verantwortung stieg mit jedem goldenen Streifen auf der weißen Offiziersbluse: Gerade waren es vier, Menze somit frisch zur Kapitänin ernannt, als auf einer Fahrt im Golf von Aden die Maschine Reparaturbedarf meldete. Was tun? Weiterfahren und womöglich den Schaden vergrößern oder das Risiko eines Stopps mitten im Piratengebiet für ein oder zwei Stunden in Kauf nehmen? Die junge Kapitänin entschied, das Schiff zu stoppen, stimmte sich mit der Reederei und der patrouillierenden Marine ab und versetzte die Mannschaft in Bereitschaft. „Ich wusste halt, dass ich ein super Team in der Maschine habe: Wenn die sagen, sie brauchen eine Stunde, dann ist das auch so“, erzählt Menze. Die Reparatur habe sogar nur 45 Minuten gedauert, weil alle an einem Strang zogen.

Ein Schiff ist ein streng hierarchisch organisiertes Unternehmen, das nur funktioniert, wenn das Team zusammenarbeitet. Es besteht aus Decksleuten, Schiffselektronikern und Servicekräften in der Kombüse beispielsweise. Im Wesentlichen wird aber zwischen den Bereichen Nautik und Betriebstechnik unterschieden: So wie die Kapitänin nautische Offiziere und Assistenten unter sich hat, so gilt das gleichermaßen auch für die Leitung der Maschinenanlage. Der Chief Engineer, auch Betriebsleiter genannt, ist die zweitwichtigste Person auf dem Schiff. Die Assistenten sind Berufsanfänger, die mindestens zwölf Monate an Bord ausgebildet werden und dann ein Studium der Nautik oder Schiffsbetriebstechnik anhängen.

Für eine solche Assistenztaetigkeit muss man das Abitur oder die Fachhochschulreife mitbringen. Die Offizierslaufbahn in der Handelsmarine oder Touristik steht aber auch allen anderen Schulabgängern offen. „Auch als Hauptschüler kann ich Kapitän werden“, sagt Susann Marohl, Leiterin der Zentralen Heuerstelle. Man müsse dafür zunächst erfolgreich eine drei Jahre lange Ausbildung zum Schiffsmechaniker abschließen und anschließend eine Fachschule absolvieren. „Das Befähigungszeugnis ist dasselbe, und das ist das Attraktive an der Seefahrt: Ich kann Karriere machen.“ Über den Tisch der bundesweiten Fachvermitt-



Am Steuer: Kapitänin Danica Menze hat das Große und Ganze im Blick.

Foto Jana Mai

Anheuern

Die Lieferketten reißen. Damit rücken Karrieren in der Schifffahrt in den Blick, die oft nur wenige auf dem Radar haben. Unterwegs im Hamburger Hafen.

Von Deike Uhtenwoldt



Wichtiges Element der Lieferkette: Blick auf den HHLA Container Terminal Altenwerder Hamburg und die Container auf dem beladenen Schiff Tsingtao Express

Foto Jana Mai

lung mit Sitz in Hamburg geht nur ein kleiner Teil des internationalen Arbeitsmarktes, in dem auch zahlreiche private Anbieter mitmischen. Seeleute von Kiribati oder den Philippinen zu verschiffen fällt nicht in Marohls Aufgabenbereich. Dafür wirbt sie auf Schulmessen für die duale Ausbildung zum Schiffsmechaniker, eine Mischung aus den früheren Berufen Matrose und Motorwart und eine deutsche Besonderheit, die es nirgendwo anders auf der Welt gibt. „Man lernt die Seefahrt von der Pike auf“, sagt Marohl. Für einige Reedereien gebe es ohne die abgeschlossene Ausbildung keine Offizierslaufbahn an Bord. Nur: Das

Interesse der jungen Leute daran ist rückläufig. „Wir können die Nachfrage nach Schiffsmechanikern leider nicht decken.“

Einer, der sich dafür entschieden hat, ist der Auszubildende Henrik Obenauf: „Ich bin der Allrounder, ich arbeite an Deck, der Maschine und der Ladung“, sagt der 18-Jährige. Gerade die Abwechslung und auch die Chance, beruflich und damit bezahlt um die Welt zu reisen, haben ihn bewogen, nach der Mittleren Reife das Schiff gegen die Schule zu tauschen. „Ich bin in Südamerika gewesen und die US-Ostküste heruntergefahren, New York, Norfolk, Miami – die ganzen geilen Städte“, schwärmt Obenauf. 24

Stunden liegt ein Containerfrachter im Schnitt im Hafen. Für Landgänge aus den oft unzugänglichen Hafenlogistikzonen bleibt da nur wenig Zeit. Doch der Azubi durfte sie sich nehmen: „Ich bin ja Zusatz, das Schiff läuft auch ohne mich.“

Aktuell ist Obenauf in neuer Mission unterwegs: Ferienfahrer Hecking an Bord der Tsingtao Express zu betreuen. Für die Reise bis zum künstlich angelegten Tiefwasserhafen Dschabal Ali hat Heckings Schule die Sommerferien um drei Wochen verlängert. Neid und Neugier hielten sich dennoch bei den Klassenkameraden in Grenzen, sagt der 16-Jährige: „Die können damit nicht viel anfangen, das ist nichts für die.“ Hecking dagegen ist vorbelastet, sein Vater ist Kapitän in Nordfriesland. Ansonsten sei das Interesse an der Seefahrt in seiner Altersklasse eher mau. „Die wenigsten wissen davon“, ergänzt Obenauf und meint die Chancen, die sich ihm nach der Ausbildung auftun. „Das ist ein toller Beruf. Klar, man ist unglaublich weit weg von zu Hause, aber man fährt eins zu eins.“

Das Kürzel bedeutet, für jede Woche durchgängig an Bord gibt es eine Woche bezahlten Urlaub an Land. Macht sechs Monate Urlaub bei einem Facharbeiterlohn von rund 4000 Euro brutto im Monat. Traumschiff-Konditionen, die allerdings nur unter deutscher Flagge gelten und wenn die Anwendung der Heuertarifverträge zwischen Seeleuten und Reederei ausdrücklich vereinbart wurde. „Auslandskräfte werden nach ihren Heimatheuern bezahlt“, sagt VDR-Geschäftsführer Martin Kröger. 180 Mitglieder zählt der Reederverband, von der kleinen Ausflugslinie bis zu Betreibern von Fährlinien, Kreuzfahrtschiffen und Handelsflotten. Je weiter die Reise, die ein Schiff zurücklegt, umso internationaler die Crew, so die Faustformel. „Wir haben insgesamt 90 000 Seeleute an Bord deutscher Schiffe“, sagt der Jurist. In Deutschland sozialversicherungspflichtig seien aber gerade mal 7000 Personen, darunter 2500 Beschäftigte mit ausländischem Pass.

Die Schifffahrt ist ein internationales Geschäft, und die Konkurrenz steht auf der ganzen Welt zur Verfügung. Das heißt auch: Zusammenarbeit mit Menschen aus aller Welt. Wer eine gute Ausbildung mitbringt, kann schnell Personalverantwortung übernehmen und eigenständig sein. „Zwei Drittel aller deutschen Beschäftigten arbeiten in Führungspositionen“, sagt Kröger und sieht seine Branche für die Zukunft als sicheren Hafen. „Die Zeiten der Krise sind eindeutig vorbei, alle Schiffe fahren, und es besteht ein erheblicher Personalbedarf.“ Eigentlich müsste so eine Aussage in krisengeplagten Zeiten Sehnsüchte bei jungen Menschen wecken, aber der VDR ist mit seinen Nachwuchsproblemen nicht allein. Zudem spricht der Verbandschef von einem Cocooning-Effekt, beflügelt

durch die Corona-Krise: „Die letzten zwei Jahre haben einiges verändert im Mindset der jungen Leute: Man macht es sich zu Hause gemütlich und möchte 24 Stunden online sein.“

Corona hat auch die Seefahrt infiziert und das Image beschädigt: Wochenlang saßen Seeleute auf Schiffen fest, teilweise ohne Verbindung nach Hause und ohne ausreichende medizinische Versorgung, weil in Asien niemand aufs Schiff durfte. Das ist passé, aber die Null-Covid-Strategie Chinas schwebt immer noch wie ein Damoklesschwert über der Logistikbranche. Im Unterschied zu den Kreuzfahrern kann sie sich die Ziele nicht aussuchen. „China ist der wichtigste Handelspartner und hat die zehn größten Containerhäfen“, betont Martin Kröger. Wirtschaft und Konsum sind abhängig von funktionierenden globalen Lieferketten, so die Erkenntnis aus den aktuellen Weltkrisen von Corona bis zur Energieversorgung. Das habe das Bewusstsein für die Bedeutung der Seeschifffahrt durchaus verändert, meint der VDR-Chef. Die Beschäftigung in der Seefahrt hat das allerdings noch nicht beflügelt.

Danica Menze hat rigide Quarantänemaßnahmen bisher erfolgreich umschiffen. Dass sie weiter zur See fährt, werde ihr nicht gedankt. Zwar trägt ihre Arbeit dazu bei, dass es im Supermarkt wie selbstverständlich Bananen zu kaufen gibt – aber so habe ihr das „noch keiner gesagt“. Auch an Land könnte sie prinzipiell qualifizierte Aufgaben finden: „Für uns sind Seeleute eine enorm wichtige Know-how-Quelle“, betont Kröger. Nicht nur Reedereien brauchen nautische und technische Expertise, sondern auch Lotsenbrüderschaften, Hafenbetriebe oder Schifffahrtsbehörden. Frauen haben dabei sehr gute Chancen, aber viele schrecken das Klischee von der rauen Männerwelt ab. Menze ist die einzige Frau an Bord ihres Containerschiffs und hat das Kommando inne. Mehr ist dazu aus ihrer Sicht nicht zu sagen. Genderfragen mag die Kapitänin nicht, sie fokussierten auf die Rollenmodelle von gestern. „Man muss sich überall Respekt erarbeiten.“

Und dann wäre da noch all das andere Seemannsgarn. „Seefahrerromantik gibt es nicht, außer es läuft ein Rosamunde-Pilcher-Film an Bord“, sagt Menze. Die Kapitänin organisiert auch mal ein gemeinsames Grillfest oder ein Karaoke. Zusammenhalt zu fördern findet sie wichtig, wenn man sich ohnehin nicht aus dem Weg gehen kann. Zudem funktionieren IT, Navigation oder medizinische Versorgung unterwegs einfach besser, wenn jeder seine Aufgaben kennt und sein Wissen einbringt. Ferienfahrer Hecking jedenfalls hat die Kapitänin schon überzeugt. Der Realschüler will Schiffsmechaniker werden, ganz sicher. Auch den Aufsatz über sein schönstes Ferienerlebnis hat er schon im Kopf: „Auf der Mittelmeerroute durfte ich selbst mal ans Steuer.“