

„Seefahrt ist not!“

Ein Interview mit Klaus Mewes:

Maritimer Experte,

Diplom Nautiker,

ehemaliger Lotse

und Buch-Autor („Ich wollte Meer!“ mein Blick zurück).

In diesem Interview geht es darum, die Sicherheit auf den Meeren zu verbessern, Menschenleben zu schützen, sich mit einigen Schiffsunglücken auseinanderzusetzen und die Nachwuchssorgen in der Maritimen Branche darzustellen.

Aber, wir erfahren auch einiges über den Menschen Klaus Mewes und was ihn antreibt.

Klaus Mewes (**KM**)

Ulli Geiger (**UG**)

UG: Klaus, hast Du Dich lange mit der Buchidee beschäftigt, bevor Du angefangen hast zu schreiben oder gab es ein Schlüsselerlebnis?

KM: Ich habe all die Jahre auf See eine Art Tagebuch geführt, erst recht als Kapitän. Das habe ich von gestandenen Vorgesetzten und meinen Vorgängern so gelernt! Durch die gewaltigen Veränderungen in der „Deutschen Seeschifffahrt“ (Internationalisierung, etc.). In den letzten Jahren kam mir immer mehr der Gedanke: das glaubt dir keiner, also schreib alles auf Klaus!

Ich möchte, dass mein Traumberuf überlebt, so wie ich ihn an Bord und in der nautischen Hochschule erlernt habe. Auch im Hinblick auf die deutschen Nachwuchskräfte (die heute angeblich wieder händeringend gesucht werden). Das ist mir eine tiefe Herzensangelegenheit.

UG: Wie viel Zeit ist drauf gegangen für Dein doch umfangreiches Buch, man kann schon sagen Standardwerk?

KM: Die Vorbereitung, bis hin zum ersten Druck, haben drei Jahre gedauert. Ungezählte Stunden auf See (z.B., wenn ich nicht schlafen konnte). Um so ein Buch zu schreiben, benötigt man auch viel Zeit für die Recherche. Dazu Überprüfung der gesammelten Informationen auf ihre Verwertbarkeit, etc. Allein konnte ich das nicht schaffen, da hat Robert eine große Leistung gebracht und kräftig geholfen alles umzusetzen! Danke dafür!

Ich arbeite gerade an der zweiten Auflage und bin selbst überrascht über die vielen positiven Reaktionen, welche mein Buch in der maritimen Welt auslöst bzw. ausgelöst hat.

UG: Klaus, Du bist mit Leib und Seele Kapitän! Die Sicherheit für Mensch, Schiff, Ladung und Umwelt haben für Dich oberste Priorität. Beunruhigt Dich die stetige Zunahme der Schiffsunglücke?

KM: Allerdings. Man muss aber auch beachten, dass die Anzahl der Schiffe auf den Weltmeeren gewaltig angestiegen ist, als Folge der Globalisierung. Täglich wird in den Nachrichten über Schiffs-Staus vor den Häfen berichtet, die Schifffahrt findet momentan täglich Beachtung in den Medien.

Aber zurück zu Deiner Frage Ulli. Dabei werden menschliche Schwächen (der beteiligten Personen) leider oft in Kauf genommen (z.B. Seeleute-Mangel, Ausbildungslücken, Sprachbarrieren). Die Ausbildung wurde internationalisiert und standardisiert. Das Deutsche Seefahrt-Ausbildungswesen ist meines Erachtens immer noch gut. Leider ist dabei, die gute alte Seemannschaft (was ist das denn?) auf der Strecke geblieben.

Anmerkung von UG: Unter Seemannschaft versteht man die Fertigkeiten, die ein Seemann zur praktischen Handhabung eines Schiffes beherrschen muss, sowohl praktisch als auch in der Theorie.

KM: Ja, richtig!

UG: Klaus, mir sind in der Vergangenheit 2 spektakuläre See-Unfälle aufgefallen:

Bei dem Massengutfrachter „WAKASHIO“ hat die Besatzung das Schiff absichtlich ganz nah an die Küste navigiert, um ein besseres Wifi-Signal (zur privaten Nutzung) zu empfangen, obwohl Satelliten Kommunikation an Bord vorhanden war.

Für den maritimen Laien: Im o.g. Fall wäre es so, als würden beide Piloten während des Landeanflugs, mit ihren Smartphones herummummeln, um ein Wifi Signal zu empfangen.

Das Gericht in Mauritius hat sich ausgiebig mit der Rolle des Kapitäns und der Offiziere beschäftigt und entsprechend ist das Strafmaß ausgefallen. Wie ist Deine Einschätzung zum Fall „WAKASHIO“?

<https://www.tagesschau.de/ausland/afrika/mauritius-urteil-kapitaen-101.html>

[https://de.wikipedia.org/wiki/Wakashio_\(Schiff,_2007\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Wakashio_(Schiff,_2007))

KM: Ich verweise hier auf das Kapitel „XX. Lima - Master's Standing Orders“ in meinem Buch (MSO). Trotz toller Navigationshilfen heute. Denken wir mal an Papi's GPS-Navi im Familienauto. Passieren dort solche Fehlentscheidungen, sind meist Menschenopfer und PKW-Schäden zu beklagen. Also, man darf sich niemals ohne Basiswissen blind auf das Navi und die Technik verlassen.

Übertragen für die Seefahrt: Der Wachoffizier auf der Brücke muss kritisch seine Wache gehen und alle gelieferten Daten und Vorkommnisse in Frage stellen, sich ständig visuell (mal aus dem Fenster schauen) updaten. Die Navigation kennt ja den Begriff „Terrestrische Navigation“ seit Jahrhunderten, kurzum, navigieren nach Land- und Seezeichen ist heute immer noch gefragt. Fehlt dazu das Basiswissen und der Wach Offizier verlässt sich nur auf seine Instrumente, ist der Grundstock für o.g. Seeunfall gelegt.

Macht man so etwas absichtlich, handelt die verantwortliche Person fahrlässig und eine Bestrafung ist unausweichlich. Ich wiederhole (siehe mein Buch): der Kapitän ist verantwortlich wohin das Schiff fährt und er legt dafür seinen Kurs fest, der sicher ins Ziel führen soll. Solche Kursänderungen nur wegen eines besseren Mobil-Signals sind absolut fahrlässig und untersagt.

Höchststrafe muss das bedeuten! Patententzug für alle beteiligten Personen, nicht nur für den Kapitän allein. Was für „Experten“ kann ich nur sagen!

Das Wachorderbuch oder MSO (quasi eine Checkliste) ist dazu da, so etwas zu verhindern. Leider wachsen diese Orders ständig im Umfang, weil immer mehr Dummheiten (nicht nur auf der Brücke) gemacht werden.

Ich denke hier gerade an die Traumschiffe, wo ein Kapitän ein Guter ist, wenn er singen und tanzen kann. Möchte aber nichts pauschalieren. Die meisten Crews auf den Cruiselinern machen einen Bombenjob.

Anmerkung UG: (Für den maritim Unkundigen) = Im Wach-Order-Buch und Masters Standing Orders (MSO) geht es auch darum, den Kapitän sofort zu benachrichtigen, z.B. wenn der Wachoffizier sich nicht sicher ist, sich unsicher fühlt, etc. Das hat schon seine Berechtigung: Gerade junge unerfahrene Offiziere schätzen Situationen oft noch falsch ein.

UG: Die „EVER GIVEN“ Strandung und Festkommen im Suezkanal (einer der spektakulärsten Seeunfälle der Neuzeit), fuhr unter Lotsenberatung mit 2 Suez Lotsen.

https://de.wikipedia.org/wiki/Ever_Given

Du bist auch ausgebildeter (ehemaliger) Elblotse. Wie ist Deine Einschätzung zum Fall „EVER GIVEN“ bzw. was müsste sich für die Zukunft im Suezkanal ändern, um solche Unglücke zu verhindern?

KM: Nun, die „EVER GIVEN“ ist mindestens schon 2-mal auffällig geworden. Einmal auf der Elbe ist sie als AGF (außergewöhnlich großes Fahrzeug) von der Radarlinie (vorgegebene Kurslinie) abgekommen und beinahe bei Blankenese in die Böschung gefahren, dito war sie zu weit nördlich der Radarlinie! Beraten von den Lotsen an Bord und an Land (jeweils zwei Lotsen sind immer an Bord und einer auf dem Radarturm an Land plus Hafenlotse). Einer der beteiligten Lotsen hätte merken müssen, das etwas anfängt schief zu laufen. Unachtsamkeit?

Wer ist verantwortlich? Der Kapitän, wie immer! In dem o.g. Fall halte ich die Lotsen ebenso verantwortlich. Sie sind zwar nur Berater aber ihr beruflicher Anspruch wird wesentlich höher dargestellt, eben von den Lotsen selbst. Also bitte, dann auch sagen, wenn Fehler passieren und Verantwortung übernehmen!

Im Suezkanal ist es schwieriger, der geliebte „Marlboro Channel“ braucht starke Kapitäne, um den „Fachberatern“ vor Ort gewachsen zu sein. Solche großen Schiffe (wie die „EVER GIVEN“), steuern bei starkem Wind schlecht und neigen

dazu dem Ruder nicht mehr zu folgen. Erst recht bei zu niedrigen Geschwindigkeiten.

Anmerkung UG: z.B., wenn sie mit dem Rad fahren und aufhören in die Pedale zu treten, fallen sie nach einigen Sekunden zur Seite, weil die Geschwindigkeit fehlt (siehe oben).

KM: Hinzu kommt ein Banking Effect an der Böschung (Kante) des fahrbaren Kanals (Fahrrinne). Das wird (meines Erachtens) die Ursache gewesen sein. Bei zu starken Windstärken muss ein Kapitän sagen: „No Go“! Fehlende Seemannschaft, auch hier.

Der Unfall der MSC Zoe (bei starken Rollbewegungen des Schiffes sind sehr viele Container über Bord gegangen „Parametrisches Aufrollen“) und bei vielen anderen Schiffen sind die Fälle ähnlich gelagert, wie Untersuchungen ergeben haben (fehlende Seemannschaft, Entscheidungsschwäche der Verantwortlichen).

<https://www.thb.info/rubriken/maritime-sicherheit/detail/news/den-richtigen-umgang-mit-den-naturgewalten-auf-see-unbedingt-erlernen.html>

UG: Du hast recht Klaus, zuletzt entscheidet der Kapitän und muss sagen „mit mir nicht“. Im Englischen spricht man von der „Overriding Authority“. Es entscheidet bis heute immer der Mensch!

UG: Klaus, Du warst vor einigen Wochen als Sicherheitsberater auf einem Passagierschiff unterwegs (den Begriff Traumschiff lasse ich mal weg). Hat sich etwas zum (positiven) verändert. Hinsichtlich des Ausbildungsstands der Crews, Sicherheit, ect.?

KM: Owner's Supervisor sollte ich sein, dem Kapitän übergeordnet!

UG: Moment mal Klaus, bitte, höre ich richtig?

KM: Ja tut Du Ulli. So etwas hätte ich als Kapitän niemals geduldet. Ich wäre sofort ausgestiegen. Hier hatte der Kapitän (im dt. Sprachgebrauch der „Alte“) sogar zugestimmt und unterschrieben! Sehr selten so etwas.

UG: Ich fasse es nicht!

KM: Leider entsprach das Schiff nicht meinen Erwartungen. Hier schien alles zurechtgestempelt (Dokumente) zu sein. Rundgänge (die ich in Eigenregie durchführte) bestätigten mir sehr schnell, wo ich gelandet war. Immer wenn der Klaus Mewes sich in seinen Overall zwängte, wunderten sich die Crewmitglieder. Ruck zuck fand ich 30 Punkte für ein Safety Meeting (Schiffs Sicherheitskonferenz an Bord). Leider war man davon überzeugt auf die Meetings verzichten (Crew und Verantwortliche) zu können. „Everything is under control“ Klaus, „No problem for you“. Nun meine erstellte Dokumentation (Fotos, Berichte, Dokumente) ergab ein gegenteiliges Bild. Ich kündigte umgehend und verließ das Schiff in Kiel. Das Schiff fuhr weiter nach Skandinavien.

Vier Tage später kam eine PSC (Hafenstaatenkontrolle, Port State Control) in Schweden an Bord und das Passagierschiff wurde für 20 relevant Sicherheitsprobleme an die Kette gelegt bzw. ein Auslaufverbot verhängt. Ja, die Crew spielte eine tragende Rolle. Sie war z.B. kaum in der Lage ein Rettungsboot ins Wasser zu lassen. Erfahrung und Know-how fehlten an jeder Ecke.

Aber alles oder jeder war bestens ausgebildet und mit erstklassigen Dokumenten. Entsprachen dem STCW (das Internationale Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten - STCW-Übereinkommen in der jeweils geltenden Fassung. Ist eine UN-Konvention und bindend für alle Seeschiffe. Natürlich auch nach den Flaggenstaat-Vorschriften und Classification (Schiffs TÜV) versteht sich, alles war top oder vom Feinsten.

Das merkten sogar die anwesenden Passagiere!! Peinlich genug. Noch Fragen Ulli?

UG: Eine letzte noch, Klaus. Was macht Klaus Mewes, wenn er nicht für Schiffs-Sicherheit, Ausbildung und Expertise weltweit unterwegs ist?

KM: Ich kümmere mich nach meiner überstandenen Krebserkrankung (Niere und rechter Kiefer), vermehrt um meinen Ruhestand, um meine Frau plus Familie. So wie Haus und Hof. Freunde sind wichtig, nicht viele, aber eben Menschen, denen man vertrauen kann.

Dann habe einen alten Ford V8 Flat Head Super Deluxe von 1941. Der braucht auch gerade meine volle Unterstützung. Der bekommt seine Klasse (TÜV), wie wir Seeleute sagen. Da muss ich mich kümmern.

Und ich schaue weiter auf meine Buchinhalte und stelle öffentlich Fragen, die auch unangenehm sein können. Solange ich mich noch um meinen Traumberuf „Kapitän“ kümmern kann, möchte ich meine Expertise an die jüngeren Generationen weiter reichen. Wir brauchen kompetenten Nachwuchs in der maritimen Industrie.

UG: „Seefahrt ist not!“, schrieb schon der Finkenwerder Autor „Gorch Fock“ alias Johan Wilhelm Kinau.

Danke für die ausgiebige Beantwortung.

Gute Gesundheit Klaus.