



...mit einem dicken
Brocken auf dem
Haken.

Notschlepper BMS OCEANIC

Man stelle sich vor: Gut gelaunt begeben sie sich freundlich empfangen an Bord eines Schiffes. Der Bootsmann zeigt ihnen ihre Kammer und macht danach die Sicherheitseinweisung. Weiter geht es mit einer kurzen Schiffsbesichtigung, vorbei an mehr oder etwas weniger freundlich lächelnden Seeleutgesichtern und schon ist es Zeit für das Mittagessen – Schweigen am mit fünf Leuten besetzten Essenstisch nach ei-

nem eher leise und kurz ausgesprochenen „Mahlzeit“. Mir wird schlagartig klar: Ich bin in einer anderen Welt.

Unsicher traue auch ich mich nicht ein Wort zu sagen. Schaue ebenso still auf meinen Teller und gabele die gute Hausmannskost in den Mund. „Ja wo bin ich denn hier hinein geraten? Gibt es hier an Bord des Notschleppers OCEANIC etwa massive Konflikte unter den Besatzungsangehörigen? Oder liegt es daran, daß

ihnen mit mir wieder ein Pressefotograf vor die Nase gesetzt wurde?“ Alles weit gefehlt, wie es sich schon wenige Stunden später herausstellt. „Na ja, wir kennen uns untereinander teilweise schon seit vielen Jahren“, erklärt mir Bordelektiker Bruno Merten, da habe man sich nicht mehr so viel neues zu erzählen, wenn man über vier Wochen zusammen ist. Die Geschichten würden sich mindestens nach zwei Wochen wiederholen.



Foto: Piotr Andryszak

„Also geht man damit etwas sparsamer um!“

Immer alle 28 Tage läuft die an die Bundesregierung für Notschleppaufgaben in der Nordsee vercharterte BMS OCEANIC, die als eisverstärkter Hochsee-Bergungsschlepper mit ihren 179,40 Tonnen Pfahlzug immer noch zu den stärksten Schleppern gehört, morgens 07:30 Uhr zum Schichtwechsel für einige Stunden in Cuxhaven ein. Mannschaftswechsel, Abgabe von Müll und Aufnahme von Frischwasser, Bunker und Verpflegung stehen auf dem Programm. Bis sich das 1969 bei der Schichau-Werft in Bremerhaven gebaute und immer wieder technisch verbesserte Schiff am Nachmittag wieder Richtung Bereitschaftsposition nördlich von

Norderney begibt. 18 Uhr, Abendessen!

Das Essen muß gut sein, sind sich alle meine Tischpartner in der Offiziersmesse einig. Es kommt ein Gespräch auf, wohl, weil ich mit raus fahre und auch länger an Bord zu bleiben gedenke. Wer bist du, was machst du, wie lange schon dabei und andere Themen ergeben sich. Für den größten Teil der Mannschaft ist Felerabend. Auch für den Koch. Dreimal am Tag muß Alfons Seidel eine warme Mahlzeit zubereiten – unabhängig davon, wie stark der Wind bläst und wie hoch die Wellen sind. „Warmes Essen gibt es immer“, und wenn er die Töpfe auf dem Herd festbinden müsse. Pfannengerichte bräuchte es allerdings bei Windstärke zwölf nicht gerade geben. Schnitzel oder Spiegeleier würden sich

dann schnell vom Herd verabschieden. Statt dessen nimmt sich der „Chef“ dann einen besonders hohen Topf und kocht Gulasch oder Eintopf. Hilfreich auch für ihn seien da die Schlingerleisten am Herd. Dann doch lieber an unbewegten Land arbeiten? Für den 56-jährigen keine Frage, selbst wenn er die Wahl hätte.

Das Schiff ist ruhig. Zusammen mit mir befinden sich 28 Personen an Bord des „nur“ 87 Meter langen und lediglich 14 Meter breiten Schiffes. Hier und da ist einmal ein Besatzungsmitglied an Deck zu sehen. Einige telefonieren, andere rauchen oder halten eine Angel raus. „Wo sind die alle hin? Nur auf der Brücke befindet sich der wachhabende Nautiker im Gespräch mit dem eben-



Die „Berger“ bei der Arbeit

Alle Fotos: Peter Andryszak



Kein Job für zartbesaltete Zeitgenossen



Es gibt viel zu tun ...



... packen wir's an.



Bestgehaßt, aber immer notwendig: Entrostern und Pönen



Backen und Banken

falls wachhabenden Matrosen. War ich nicht eigens darauf eingestellt, während meines Aufenthaltes an Bord, außer in meiner Kammer, nie alleine sein zu können?

Falsch gedacht! Wie es sich am Morgen heraus stellt. Die Privatsphäre ist an Bord nahezu heilig. Wenn die Kammertür offen steht und kein Vorhang davor gezogen ist: „Eintritt erwünscht“. Mit zugezogenem Vorhang: „Eintritt möglich, wenn ein guter Grund besteht“. Ist allerdings die Tür geschlossen, heißt das: „Ich will meine Ruhe!“ Und die darf nur gestört werden, wenn NOL am Mann ist oder Alarm.

Frühstück. Auf einmal ist das Schiff wieder voller Leben. „Ja, die Auszubildenden (Azubi) bringen hier schon ein wenig Abwechslung herein“, meint Kapitän Jan Ahuis. Meist gut gelaunt und doch fähig zum harten Seemannston ist er überzeugt: „Eine intensive und qualitativ hochwertige Ausbildung in der Seefahrt tut NOL.“ Er sei eigens von Bugsier den Schiffsmechaniker Azubi als Ausbildungsbeauftragter zur Seite gestellt. Als solcher begleitet er, abzüglich der sieben nunmehr ehemaligen Azubi's des ersten Jahrgangs, die zur Zeit 42 jungen Männer durch ihre Lehrzeit und koordiniert zudem im ersten Jahr an Bord der OCEANIC die praktische Vermittlung des Unterrichtsstoffs.

Besonders wichtig ist es Ahuis, das die Azubi's hier, anders als auf manch anderen Schiffen, ausschließlich als zusätzliches Personal an Bord mitfahren.

Mit ihnen sollen ausdrücklich keine erfahrenen Seeleute ersetzt werden. So offenbare sich für die angehenden Schiffsmechaniker auch die Chance, sich intensiv auf die Ausbildung einlassen zu können und zudem noch von den Erfahrungen ihrer älteren Kollegen zu partizipieren.

Seeleute seien ja schon für sich genommen ein eigenwilliges Volk und die Bergungsschlepper stellten davon noch das Sahnehäubchen dar, erklärt 1. Offizier und Nautiker des „Boarding-Teams“ Ingo Paul, selber aus der Hochseefischerei kommend. Normalerweise umführen Seeleute nach Möglichkeit Schlechtwetter, so Paul weiter, „wir aber fahren da direkt hinein und müssen Lösungen finden, wo die Besatzung des Havaristen längst die Koffer zum Verlassen des Schiffes gepackt hat.“ Das bedinge ein hohes Selbstwertgefühl und große Sicherheit in seinem Handeln. „Manchmal müssen sie an Bord des Havaristen auch den Offizieren sagen, wo es lang geht.“

Der Vormittag schreitet voran und nach dem 10 Uhr Kaffee geht es mit den Azubi an Deck zur Arbeit mit zum Teil zentnerschweren Schächeln und am Nachmittag warten Rettungsübungen auf sie. Dabei sind immer auch einige der „alten Hasen“. Mit zum Teil jahrzehnte langer Erfahrung; noch zu Zeiten als die OCEANIC weltweit als Bergungsschlepper unterwegs war; verstehen sie es, die „Jungs“ in die Kniffe der Seemannschaft einzuführen. Wenn auch manchmal mit einem leisen Lächeln auf

den Lippen. Ein normaler Arbeitstag an Bord eines Schiffes, das bei allen Wintern auf See bleibt und trotz seiner bald 40 Jahre noch fast so gut aussieht, wie in seinen ersten Jahren. Und trotzdem naht der Abschied.

Noch bis April 2008 läuft die Charter, mit Option auf jeweils halbjährige Verlängerung. Bis denn der neu zu bauende Notschlepper eigens für die Nordsee kommt und die OCEANIC ablöst. Moderner, stärker, mit variablen Tiefgang und mit sehr viel besserem Schutz für die Besatzung soll er werden, wird denn der Ende Juni 2006 einstimmig im Bundestag gefaßt und vom Bundesverkehrsministerium zu „unterlaufen“ (MdB Ingo Paul (CDU)) versucht Beschluß wirklich umgesetzt. „Extrem ärgerlich“ zeigt sich auch MdB Dr. Margrit Wetzel (SPD), federführend für den qualitativ höherwertigen Beschluß, über die ihr schon seit Jahren bekannte und in ihren Motiven kaum zu durchschauende Verweigerungsstrategie der Ministerialbürokratie – selbst gegen eine Entscheidung des Gesetzgebers.

An Bord der OCEANIC können die Männer in Anbetracht solch undurchsichtigen Verhaltens im Ministerium nur noch mit dem Kopf schütteln. Ist das Bergen und Schleppen doch ihre Profession, der sie teilweise schon seit Jahrzehnten in all ihren Fassetten nachgehen und einfach wissen, was sie tun und tun müssen. „Ohne ausreichenden Tiefgang kommt der Propeller bei schwerer See irmer aus dem Wasser und das



...bei der Ausbildung Alle Fotos: Peter Andryszak



Blick achteraus in die Hecksee

Schiff ist nicht manövrierfähig“, weiß Ahuis. Und ob der Tiefgang sechs oder sieben Meter betrage, sei in Küsternähe ohnehin egal. Niemand könne bei hohen Wellen und Sturm auf den Meter genau fahren. Das Risiko einer Grundberührung wäre schlicht zu groß.

Für Hans von Wecheln, Vorstandssprecher der Schutzgemeinschaft deutsche Nordseeküste (SDN), ist der Einsatz eines Notschleppers in küstennahen Gewässern sowieso der falsche Ansatz. „Die Musik spielt draußen“, sagt

der Husumer Küstenschützer in Übereinstimmung mit den Fachleuten und meint damit: Ein kräftiger Notschlepper muß einen Havaristen möglichst schnell erreichen und auf den Haken nehmen können. Lange bevor er das empfindliche Wattenmeer erreicht.

„Wir fahren morgen nach Helgoland, Ersatzteile holen. Willst du da aussteigen?“ Meine Reise neigt sich dem Ende. Früh um sieben geht der Anker auf und die mehr als 13.000 PS sorgen für ein aufgewühltes Schraubenwasser.

Helgoland in der Morgensonne und die OCEANIC als Kulissenbild vom Strand aus gesehen. Alle Unsicherheit vom Anfang meiner Tour ist verfliegen. Ich bin ganz ruhig und entspannt und sehe gemeinsam mit anderen Strandbesuchern dem schönen Bild des entschwindenden Notschleppers hinterher.

Ungereimtes

Das Thema „Notschlepper für die Nordsee“ sorgt nun bereits seit acht Jahren für reichlich Konfliktstoff. Auf der einen Seite Beamte des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS) nebst Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) und Havariekommando (HV) und denen gegenüber eigentlich alles, was im maritimen Bereich Rang, Namen und Themen- wie Entscheidungskompetenz hat. Im Grunde ringen die Konfliktparteien dabei um grundsätzliches.

Aus Sicht der Ministerialbürokratie reicht für den neuen Schlepper eine minimale Ausführung: Ruhig etwas schwächer, langsamer und auf jeden Fall ohne Gas- und Explosionsschutz – Hauptsache günstig. Deren Gegenseite fordert in Anbetracht der Schifffahrtsentwicklung in der Nordsee unisono eine Ausstattung, die voraussichtlich auch noch in zehn Jahren auf dem Stand der Technik ist und vor allem ausreicht, Küste und Besatzung ausreichend zu schützen.

Nun fand man im Januar 2005 einen Kompromiß, der dann auch nicht zur Ausführung kam. Die Ministerialbeamten hatten schlicht die jährliche Chartersumme von sonst rund neun Millionen Euro auf weit über 21 Millionen Euro erhöht, ohne dem Haushaltsausschuß des Bundestages dafür eine Begründung anzubieten, was ihre Pflicht gewesen wäre. Ein Versehen? Im neuen Etatentwurf wurde die Chartersumme

trotz einer beschlossenen Leistungssteigerung dann wieder unbegründet reduziert. Der Verdacht keimt auf, das die neue Kalkulation auf ein dem Ministerium bereits bekanntes Angebot eines Bewerbers basiert. Jedenfalls ging die Diskussion über die richtige Ausstattung des Notschleppers wieder los. Bis der Bundestag dem am 29. Juni 2006 mit einer einstimmigen Entscheidung zu Gunsten der technisch besseren Lösung ein Ende setzte.

Damit die quasi oppositionelle Ministerialverwaltung auch wirklich den gefaßten Beschluß umsetzt, versahen die Politiker die gleichzeitig beschlossenen Haushaltsmittel mit einem Sperrvermerk. Kein Hindernis für die Raffinesse der Beamten. Ihnen wurde keine Frist für die Ausschreibung gesetzt. So waren die Ausschreibungsunterlagen wohl schon im August 2006 fertig, aber das BMVBS verzögerte weiter und hielt erneut die zwingende Begründung zurück. So sorgten „zweifelhafte Informationen“ aus dem BMVBS auch Ende Januar 2007 wieder dafür, daß die Freigabe der Ausschreibung nicht erfolgte. Im Ausschuß entstand die Sorge, daß aufgrund der Informationen des BMVBS die bereitgestellten Haushaltsmittel nicht reichen könnten. Dem gegenüber entstand bei den Haushaltspolitikern allerdings auch der Eindruck, daß das Ministerium die Kostenschätzungen hoch treibe, um die von ihm über lange Zeit abgelehnten verbesserten Aus-

schreibungskriterien doch noch zu hintertreiben. (vgl. MdB Ingbert Liebing (CDU))

Warum die schon seit Jahren bekannte und in ihren Motiven kaum zu durchschauende Verweigerungsstrategie der Ministerialbürokraten? Möchte das BMVBS bestimmte Techniken wie Gas- und Explosionsschutz nur auf ihren eigenen Schiffen wiederfinden? Ist das ein Indiz für den stillen Streit zwischen Privatanbietern und Staatsschiffen, wer die Arbeit am besten macht? In jedem Fall gibt es beim Verhalten des BMVBS gewisse Skurrilitäten, die reichlich Fragen aufwerfen könnten. So wurde nur wenige Tage nach der Bundestagsentscheidung der Schlepper MAGNUS des Hamburger Unternehmens HARMS BERGUNG getauft. Sie und ihr später fertiggestelltes Schwesterschiff TAURUS erfüllen zwar nicht die typischen Eigenschaften von Ankerziehern, für die sie ausgegeben werden, aber erfüllen nahezu perfekt den Vorstellungen des BMVBS von Notschleppern. (vgl. Aktionskonferenz Nordsee/Bremen) Ein Zufall? Insbesondere wenn man bedenkt, wie lange die Planung und der Bau eines Schiffes dauern? Viele Fragen und keine belastbaren Antworten. Ende Februar ist die nächste Sitzung des Haushaltsausschusses. Man wird sehen wie dieser undurchsichtige Krimi weiter geht.