

21 JAHRE HOCHSEE ABENTEUER

VOM SCHIFFSJUNGEN ZUM KAPITÄN



LAUFBAHN 1962 BIS 1983

- 1962 Segelschulschiff "Deutschland", 3 monatiger Lehrgang (Grundschule für Matrosen-Lehre)
- 1962 - 1968 Schiffsjunge - Leichtmatrose - Vollmatrose auf MS Calanca, MS Rhin, MS Castagnola, MS Hannes Knüppel, MS Castaneda, MS Cassarate
- 1969 School of Navigation (University of Southampton) Patent zum 2. Navigations Offizier
- 1969 - 1971 gefahren als 3. und 2. Navigation Officer auf MS Castaneda und MS Cassarate
- 1971 School of Navigation, Patent zum 1. Navigations Offizier
- 1979 School of Navigation Kapitänspatent auf Grosser Fahrt
- 1971 - 1983 gefahren als 1. Offizier und Kapitän auf MS Cassarate, MS Caribia, MS Favorita, MS Sea Rhin, MS Calanda, MS Turicia
- 1983 Karriere an Land bei Norasia und CSAV, Container Reederei in Fribourg, 4 Jahre in Hamburg, 3 Jahre in Indien, je ein halbes Jahr in Athen und Istanbul
- Vom Voyager Administration Manager zum CIO (Chef Information Officer), zum Vice President und Special Project Manager
- CEO von CSAV India mit 400 Mitarbeiter



INTERESSANTE ROUTEN UND KANÄLE

- 68 mal durch den Panama Kanal
- 18 mal durch den Suez Kanal
- 10 mal durch den Nord-Ostseekanal
- 5 mal durch die Magellan Strasse
- 6 mal St. Laurenzstrom und auf die Grossen Seen
- 4 mal Norwegische Fiorde
- 5 mal Kap der Guten Hoffnung
- Unzählige Male durch den Englischen Kanal
- Unzählige Male durch Tide bedingte Schleusen Häfen



AUSSERGEWÖHNLICHE EREIGNISSE

- Rettung von Schiffbrüchigen vor Florida
- 10 Tage Schwellfeuer an Bord, heisse Planken und 20 meterhohe Stichflamme
- 47 Autos und andere Sachen vom Sturm zerstört
- Mit Fischkutter vor Peru kollidiert
- Auf geheimnisvolle Art Mann-Überbord verloren
- Matrose fällt vom Mast, Schwerer Unfall, Notanlaufen von Malta



HAFENARBEITER, ZÖLLNER, BEHÖRDEN, BLACK-GANG, RATTENZERTIFIKAT

- Diebstahlmethoden der Hafendarbeiter, Gestohlene Kleider werden gleich angezogen, Alkoholische Getränke gleich in der Luke getrunken bis wir die Stauer mit dem Ladenetz an Land bringen mussten, Bedrohungen von unseren Lukenwächter, Problematik von Lebensmitteldiebstahl in extrem armen Länder, etc.
- Umgang mit Behörden, bestechen war ein Muss, der Kapitän hat ein Kontingent von Zigarettenstangen und Whisky zur Verfügung
- Schmuggel und Kabinenkontrolle, ja nicht von der Blackgang erwischen lassen, verhindern, dass die Mannschaft schmuggelt, Kapitän und Offiziere schmuggeln Zigaretten im Boden eingebaut im Frischwassertank,
- Das Rattenzertifikat ist nur 6 Monate gültig, mehr als 5000 Ratten an Bord, Ausgasen war angesagt

ÜBERARBEITER, KRIMINELLE, BLINDE PASSAGIERE UND FLÜCHTLINGE

- Nach Ankunft in Europe wird der Ueberarbeiter wegen Vermögensdelikte in der Schweiz festgenommen
- Nach 2 Wochen auf See tauchen zwei hochkriminelle Flüchtlinge an Bord auf, 2 Monate gefangen gehalten, vor den Kanarischen Inseln über Bord gegangen
- Vor der Abfahrt werden 13 Blinde Passagiere gefunden, Methoden um Blinde Passagiere zu vermeiden und zu finden
- Nach 2 Tagen auf See Klopzeichen im Laderaum, Blinder Passagier dachte wir fahren nach Europa
- Wegen fehlenden Papieren mehr als 4.5 Jahr an Bord, so lange dauerte es bis die Behörde eine Lösung fanden, der Mann war ein guter Maschinist und hat viel Geld gespart da wir ihn auf der Mannschaftsliste hatten
- Methoden blinde Passagier loszuwerden, Behörden schieben alles auf das Schiff ab, Kautionen und Garantien werden verlangt, die Reeder gibt dem Kapitän die Schuld

ARBEITEN AN BORD (ALS MATROSE)

- Extensive Unterhaltsarbeiten, alles wird selber gemacht, Rost klopfen, schmieren und malen, spleissen und konservieren
- Gefährliche Arbeiten, in Tanks mit Chemikalien, ungesichert in den Masten, nachlaschen im Sturm, aussenbords und verkante Brücke auf Stellagen
- Hoch interessante Aufgaben, mit Schwergut, Spezial Ladung, Ladegeschirr und Schwergut Bäumen, Festmacher Lösungen etc.
- Ladungsbetreuung, laschen, lüften, separieren, schützen, Laderäume reinigen und auslegen
- Festmachen in Schwellhäfen, Schleusen Fahrten,
- Seewache, Ausguck und steuern, Hafewache, Lukenwache



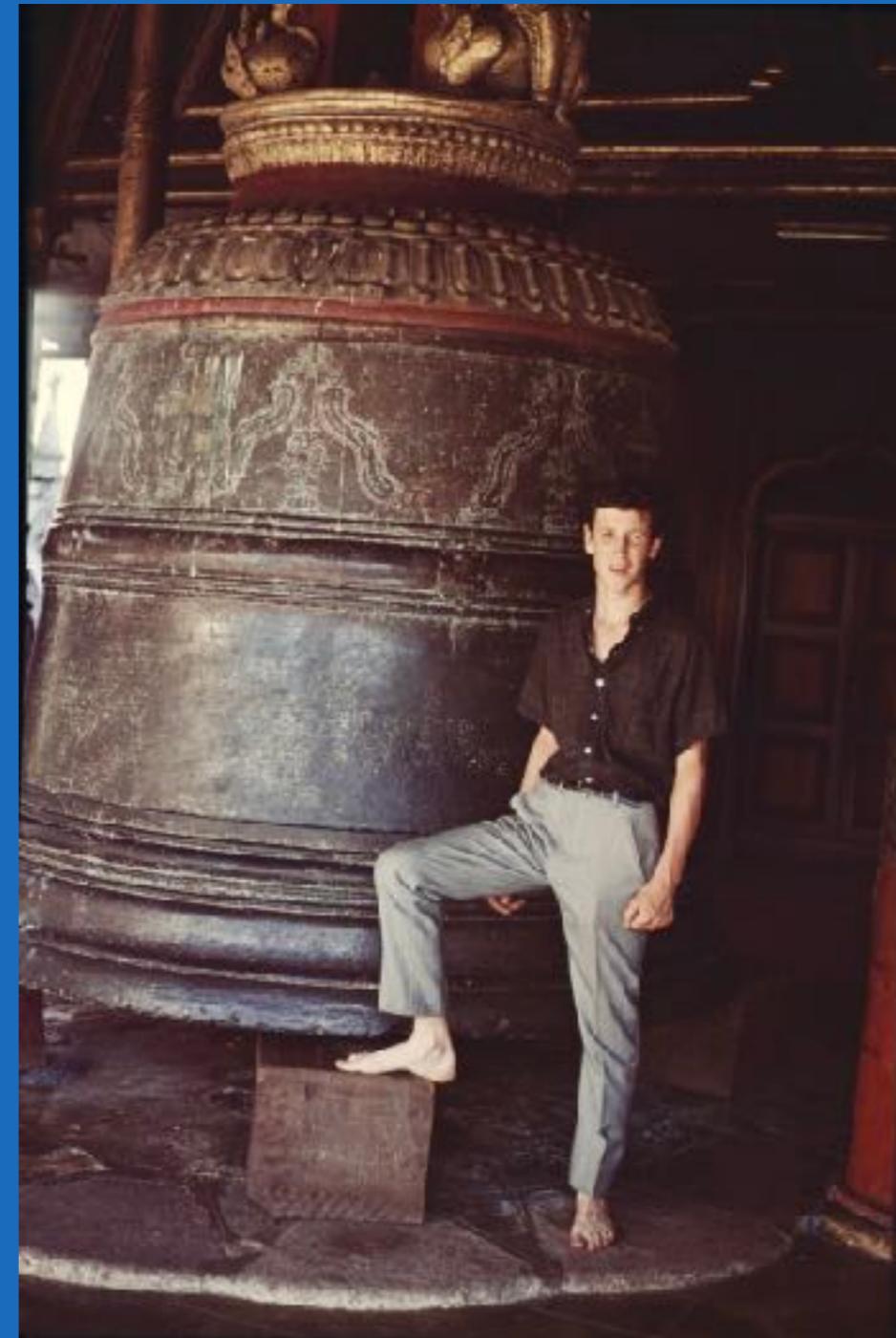
LEBEN AN BORD

- Bis zu 36 Mann Besatzung, meistens Schweizer, 12 Mann im Wachdienst
- Extrem viel Arbeit versus viel Langeweile
- Sozialleben an Bord, meistens gut, bei langen Reisen gibt es Aggressionen, bis zu 4- 5 Wochen kein Landgang.
- Abwechslung durch Grillen, Swimmingpool basteln, Bücher, Jassen, Tombolas,
- Alkohol an Bord, 1000 Kisten Bier für 4 Monatsreise
- Zigaretten und Spirituosen zollfrei und extrem billig
- Essen vielfach gut, der Koch war ausschlaggebend man war ihm ausgeliefert
- Tagessätze und Einkaufsmöglichkeiten bestimmten die Qualität des Essens



LANDGANG

- In jedem Hafen ein Mädchen, eher ein Mädchen, eine ganze Industrie umsorgte die Seeleute und verdiente
- Liegezeiten von 3-4 Tagen bis zu 4 Wochen
- Ausflüge, Safaris in Afrika, Haciendas besuchen in Argentinien, Schneemobil fahren in Kanada, Pagodas und Tempel in Asien etc.
- Auf eigene Faust unterwegs trotz Sprachschwierigkeiten, New York, Rio de Janeiro, London, Cape Town, Tokyo, Montreal, Chicago etc. wenn nötig Fahrzeug mit Fahrer organisieren, auch mal übers Wochenende
- Seemannsheim, Kontakt mit der Bevölkerung, Einladungen zum Essen von Familien, Hafenarbeitern
- Kriminalität an Land, ausgeraubt von Taxifahrern, korrupte Polizisten, überfallen und ausgeraubt von Strassengangs, beschissen von Verkäufern



TRANSPORTIERT WURDE ALLES

- Meistens auf Stückgut und Kühlschiffen gefahren
- Alle mit eigenem Ladegeschirr ausgerüstet, bis zu 22 Ladebäume und 2 Schwergutbäume fähig 120 Tonnen zu heben, später Kräne
- Eisenbahnen, Autobusse, Lastwagen, ganze zerlegte Fabriken, Lamborghinis und Maseratis
- Lebende Tiere, Kühe und Bullen, Schafe, Kampfhähne,
- Delikatessen, Weine, Spiritousen, Käse
- Kleider neu und secondhand, Baumwolle, Gesalzene Häute, Felle,
- Holz in allen Arten, Baumstämme, gesägt, Sperrholz, Teak,
- Massengut; Getreide, Erze, Carbon Black, Zucker, Reis,
- Bananen, Ananas an Deck, Orangen, Butter, Thunfisch, billig Fisch, trocken Fisch,



MANÖVERIEREN

- Die Schiffe waren schlecht manövrierfähig
- Bowtruster, Verstellpropeller etc. kamen erst später
- Die Schraube ist fest mit der Hauptmaschine verkoppelt, um rückwärts zu fahren muss die Hauptmaschine gestoppt und wieder neu gestartet werden mit einer anderen Zündfolge, kann nur ein paarmal gemacht werden
- Der Maschinentelegraf übermittelt nur den Wunsch des Kapitäns an den Maschinisten man ist ihm ausgeliefert.
- Leinen und Festmacherdrähte wurden über Kapständer und Spillköpfe bedient, Festmacherwinden gab es noch nicht.

ARBEIT ALS KAPITÄN

- Verantwortlich für die Mannschaft, das Schiff, die Ladung, Leben auf See
- Interessen vertreten von der Reederei, dem Charterer, den Behörden, den Stauerreien, des Schifffahrtsamtes, der Verschiefer, den Versicherungen etc.
- Führung der Offiziere, der Mannschaft, konsequent aber fair, Logbuch Einträge und Bussen, Kündigungen
- Navigation, Routenplanung, Standort Bestimmungen, Terrestrial - und Astronomische Navigation, Sonne und Sterne schießen, Nebelfahrten, Probleme mit Radar, Kreiselkompass und Magnetkompass, Umgang mit Lotsen, Landfall machen
- Moderne Navigationshilfen fehlten
- Funkverkehr, nur Telegrafie mit Morsen später Telefonie,
- Proviant einkaufen, Ersatzteile, Ausrüstung, Trockendock, Garantiewarbeiten
- Trinkwasser muss gebunkert werden, keine Entsalzungsanlage,

UMWELTSCHUTZ

- Jeder Abfall ging Überbord, kaum ist der Lotse weg werden all Abfälle Überbord geworfen,
- Ladungsrückstände, Stauholz, Verpackung, einmal 25,000 kg Bananen alles überbord
- Alle Fäkalien gehen gleich ins Wasser auch im Hafen, neuere Schiffe hatten ein Fäkalientank
- Oelrückstände werden gesammelt und Überbord gepumpt in erlaubten Gebieten, Oeltagebuch wird geführt, Ueberwachungsflugzeug hat uns erwischt, dicke Busse,
- Abgaswerte sind extrem schlecht, Hauptmaschinen fahren mit Schweröl, nur zum Manövrieren wird Marindiesel benützt, (ist doppelt so teuer),



BILL OF LADING, BERGUNGS- REGELUNGEN UND VERSICHERUNGEN

- "Bill of Lading", wer es besitzt dem gehört die Ladung, der Kapitän unterschreibt wenn die Ladung an Bord ist. Alle wollen ein Clean B/L
- No "Cure no Pay", was krieg ich, wenn ich ein anderes Schiff rette, abschleppe etc.
- "General Average", alle am Abenteuer Beteiligte müssen bezahlen wenn etwas gerettet werden kann
- "Act of God" Schäden verursacht durch Naturgewalten