



Lei(d)artikel aus der Schnabeltasse

Von Hans-Rudolf Fuchs

Das Schiff hatte seine schwere Ladung in den arabischen Emiraten gelöscht und dampfte Richtung Japan um 2000 Autos für Chile und Peru an Bord zu nehmen. Es war Juli 1979. Der klotzige Burmeister Motor und die philippinische Mannschaft machte mir als leitender Ing keine grossen Sorgen ausser den Rissen im Motorblock welche die Eintragungen im Log Buch und den gesunden Schlaf strapazierten.

Kapitän Halstrick war einer der von mir die ehrenvolle Auszeichnung bekommt, ein „hervorragender Alter“ zu sein. Auch stand er mal in einem Beduinen Outfit auf der Brücke und erschreckte den armen Chief. Halstrick mit einem s. Der Reeder war in Singapore, der Besitzer in der Schweiz und das Management in Hamburg. Die Heuer in Mark und keine Steuern. Das übliche Schweizer Trauerspiel halt.

Es war die Zeit der vietnamesischen Bootsflüchtlinge als ein gewaltiger Taifun den Kapitän dazu bewog, den Kurs zu ändern, um dem Sturm auszuweichen. Beim Frühstück konnte er es nicht unterlassen, dem Maschinisten mitzuteilen, dass er die Aufforderung bekam, keine Flüchtlinge aus Seenot zu retten oder an Bord zu nehmen. Eine Schande über die hirnlosen und überhitzten Manager. Im Nachhinein waren alle froh, keines dieser überfüllten Boote gesichtet zu haben.

Heute, 40 Jahre später, die gleichen Tragödien, Dummheiten und Schicksale. Die Zahl der ertrunkenen Menschen im Mittelmeer sind in den letzten Monaten erschreckend angestiegen. Dies laut Mitteilungen der Hilfsorganisationen. In einem vierwöchigen Zeitraum starben über 800 Personen. Kinder und Frauen eingerechnet. Medicine Sans Frontières (MSF) melden Rettungsaktionen bewusst gestörte Aktionen oder unterbunden durch Politiker der Küstenländer. Es ist auch bekannt, dass skrupellose Schlepper naive Flüchtlinge auf unsichere Gummiboote pferchen und sie mit mobilen Telefonen ausrüstet.- damit sie Hilfe herbeiholen könnten. Es ist aber auch bekannt, dass Frachtschiffkapitäne ohne Hilfe zu leisten vorbeifahren.

Im Juni 2018 änderte der Maersk-Liner Alexander, ein Container Schiff, seinen Kurs und rettete 114 afrikanische MENSCHEN vor dem sicheren Tod. Das Schiff musste daraufhin 3 Tage kreuzen, bis die Behörden von Sizilien die Einfahrt in den Hafen freigaben. Wieder so ein „Shitino“ ohne Zivilcourage als Hafenskapitän.

Die Alexander Maersk ist eine Ausnahme. Der Reeder kann sich stolz Reeder nennen. Kapitän und Mannschaft sind Helden und müssten dafür den Nobelpreis bekommen. Ich wäre stolz ich hätte in meinen 22 Jahren Tätigkeit im Maschinenraum von Hochseeschiffen für so eine Firma gearbeitet.

Inzwischen hat anscheinend auch die Internationale Chamber of Shipping (ICS) etwas schärfer reagiert und erteilt Kritik an dem würdelosen Vorgehen von Politiker, Reedern oder Hafenbehörden.

Die European Community Shipowners (ECSA) sagt: We find it unacceptable that ships carrying migrants are turned down from ports.

Auch heisst es: In accordance with international conventions, the Captain has a legal obligation to help people in distress at sea.

Was haben wir aus der Geschichte gelernt?

Seemann, wenn du mit dem Koch an der Reeling stehst, ein Bier trinkst und beobachtest ein sinkendes Boot: Lass einen Furz, stell den Motor auf Null und sag dem Smutje er soll mehr Spagetti kochen.

Merke: Der liebe Gott wohnt nicht auf der Brücke.

Bäch 10. Oktober 2018

HRF, Chief Engineer, ret.

