

PRAXISSEMESTERBERICHT WES GESA

Am 09.08.2024 um 14:32 war es soweit. Ich bin nach wochenlanger Vorbereitung endlich auf die WES GESA aufgestiegen. Woher ich die Uhrzeit so genau weiß? Da das Schiff in Rotterdam unregelmäßig die Terminals gewechselt hat und ich nach dem Lotsen an Bord gekommen bin - sozusagen in letzter Minute. Somit ging es unmittelbar nach meinem an Bord kommen los, wenngleich zunächst nur zu einem anderen Terminal. An Bord wurde ich freundlich von der Deckscrew empfangen und von meinem Vorgänger, den ich bereits aus der Hochschule kannte, übers Schiff geführt und den anderen vorgestellt. Kurz darauf hat er sich auch schon wieder verabschiedet, denn seine Arbeit auf der GESA war getan. Da ich an einem Freitag aufgestiegen bin, hat mir der Kapitän gesagt, ich bräuchte erst am Montag meine Arbeit beginnen. Bis dahin hieß es: Eingewöhnungszeit. So habe ich mich bis Montag eingewöhnen können - obschon ich diese Zeit nicht unbedingt gebraucht hätte, da ich nicht zum ersten Mal als Crew an Bord eines Schiffes war. Bevor ich mit dem Nautikstudium begonnen habe, habe ich zwei Jahre auf Kreuzfahrtschiffen gearbeitet und dementsprechend wurden mir einige Ähnlichkeiten offenbart. Nicht nur, dass die Einrichtung des Crew-Bereichs keine markanten Unterschiede aufweisen konnte und dass Essenzeiten für Europäer grundsätzlich zu früh sind, sondern auch, dass die Crew ein gut eingespieltes Team ist, welches sich wie eine Familie verhält. Meine Arbeitszeiten waren im Hafen von 8-12 und 13-17 Uhr, auf See zwischenzeitlich 4-12 und sonst ebenfalls 8-12 und 13-17 Uhr und vor Anker 8-12 und 20-24 Uhr.



Die Brückenwache, die ich sowohl mit unserem 2. Offizier, als auch mit unserem 1. Offizier gehen durfte, hat mir große Freude bereitet. Anfänglich wurde mir relativ wenig gezeigt - später dann aber umso mehr. Mir wurde beigebracht, was es bedeutet eine „sichere Wache“ zu gehen, wie man Einträge in Büchern (Logbuch, Bell Book, Wachorderbuch,

Record Books) vornimmt, das Radar und die ECDIS richtig verwendet, das AIS einstellt, Warnmeldungen über Inmarsat (Navarea und Navtex) richtig einordnet, wie man Steuert, den Kurs ändert, richtig peilt, den Maschinentelegraphen verwendet, Ladepläne kontrolliert und korrigiert, das Ballastsystem verwendet, Reports schreibt, Reisepläne macht und vieles mehr. Ich durfte regelmäßig bei Manöverfahrten das Schiff steuern und hatte auch dadurch die Gelegenheit das ein oder andere Mal mit den Lotsen zu plaudern. Nach einigen Wochen hatte ich das große Glück, dass sich unser 1. Offizier beim Kapitän dafür ausgesprochen hat, mich abends von 20-24 Uhr die Ankerwache unterstützen zu lassen. So bin ich diese regelmäßig gegangen. Die Geschichten, Witze und Ratschläge, die ich auf der Brücke erfahren habe werde ich wohl nie vergessen.

An Deck wurden mir von unserem Bootsmann Aufgaben gegeben. Auch hier wurde ich mit großer Offenheit und Freundlichkeit empfangen. Ich durfte alles machen, was die Deckscrew auch gemacht hat - außer in großer Höhe arbeiten. Aber das tat der Sache keinen Abbruch, denn die Aufgaben waren auch so sehr umfangreich und vielseitig. Entrosten, malen, schweißen, reinigen, fensterputzen, spleißen, Tanks begehen, Leitungen reparieren, Glühbirnen tauschen, ölen, fetten, inventarisieren, feststellen von Beschädigungen, Lotsenübernahmen, Festmachen, Wasserübernahme, Anker fallen lassen & hieven und Gangwaywache standen auf dem Programm - um einiges zu nennen. Gerade für einen Deutschen ist die Art und Weise wie hierbei von manchen Decksleuten (wohlgemerkt in deren eigener Verantwortung) der Arbeitsschutz beachtet wird, geradezu erschreckend. Was ich dementsprechend schnell für mich festgestellt habe: Bei Arbeitsschutz ist Eigeninitiative gefragt - so sind alle verständnisvoll, wenn man sich im Vorfeld die Zeit nimmt, um sich richtig vor der anstehenden Arbeit zu schützen. Genügend Schutzausrüstung ist vorhanden.

Was mich persönlich sehr gefreut hat ist, dass man aktiv auf Vorschläge eingegangen ist und sich gemeinsam auf einer Ebene begegnet ist, auch wenn die Deckscrew natürlich jahrzehntelange Erfahrung gesammelt hat und man als Kadett noch vieles lernen kann.

Ich hatte auch das Glück während der Zeit an Bord das Maschinenpraktikum absolvieren zu dürfen. Man hat uns Kadetten nicht nur die Maschine sehr ausführlich gezeigt, sondern uns für jedes Teil die Funktion erklärt. Auch durften wir bei den täglichen Runden mitgehen, Filter reinigen, Logbucheinträge machen, Separatoren auseinander bauen, Ersatzteile umherbugsieren, Dichtungen anfertigen, Tanks peilen, Reinigungsarbeiten durchführen, beim Manövrieren im Maschinenkontrollraum zusehen, die Hauptmaschine starten, Generatoren zu und abschalten, Systemtests durchführen, die Ruderanlage lokal steuern und die Wartungsklappen der Hauptmaschine öffnen, um die Abstände der



Gegengewichte zu messen. Eine wirklich vielseitige Arbeit, die durchaus sehr umfangreich und interessant ist.



„An Bord darf man eines nicht vergessen - man muss auch ein bisschen leben. Sonst hat man ja keines.“ Das war eine der Aussagen des ersten Kapitäns. Auch das konnte man auf der WES GESA gut. Wir hatten regelmäßig etwas zu feiern - sei es Weihnachten, Neujahr, der 50. Geburtstag unseres Kapitäns, oder einfach nur der Einklang in ein Wochenende auf See. Wir haben sehr häufig die Möglichkeit bekommen das Schiff im Hafen zu verlassen um uns die Städte, die wir angelaufen sind anzusehen. Diese Gelegenheit haben wir auch häufig genutzt. Ich erinnere mich noch sehr gut an den Tag, an dem wir Kadetten mit unserem Bootsmann eine Tour nach Bilbao gemacht haben - am darauffolgenden Tag meinte er zu mir, dass er noch nie in seinem Leben so fertig von einem Landausflug gewesen wäre - es ihm aber großen Spaß gemacht hätte. So sind wir des Öfteren mit ihm an Land gegangen.

Abschließend möchte ich noch folgendes hinzufügen:

Viele Dinge erscheinen einem auf den ersten Blick vielleicht etwas fragwürdig - die Beunruhigung ist nicht notwendig.

Wie ist das Essen an Bord? Wir hatten einen sehr guten Koch, der einem praktisch jeden Wunsch erfüllt hat, den er irgendwie erfüllen konnte.

Wie ist die Unterbringung an Bord? Ich war in einer Einzelkabine mit geteiltem Bad untergebracht - auf der anderen Seite war während der gesamten Zeit nur zwei Wochen jemand anderes. Sehr angenehm – nur an die Matratze muss man sich gewöhnen.

Wie funktioniert die Kommunikation? In der ersten Woche fragt man sich „was bitte meint der“ in der zweiten Woche versteht man alles - wenn auch die Englischkenntnisse teilweise sehr mager waren. An dieser Stelle möchte ich noch erwähnen: Wenn man

einem Russen erklärt, was eine Ananas ist, dann sollte man am besten gar nicht nach dem englischen Wort suchen.

Wie ist der kulturelle Unterschied?

Eigentlich gibt es keinen. Allerdings sollte man sich bewusst sein, dass andere oftmals sehr gefestigte Abläufe im Kopf haben und man es besser nicht versuchen sollte, diese zu stören.

Wie ist der Arbeitsschutz? Vollkommen ausreichend. Allerdings sollte man auch das zur Verfügung gestellte Equipment nutzen und bei Missachtung der Sicherheitshinweise und Anwendungshinweise dem Bootsmann / Offizier Bescheid geben.

Wie findet man sich allgemein zurecht?

Dadurch, dass während meiner Zeit an Bord immer ein weiterer, deutschsprachiger NOA dabei war sehr gut. Ich hatte drei Wochen Zeit, um mir einiges von dem ersten Kadetten zeigen zu lassen und danach habe ich dieses Wissen auch an den nachfolgenden Kadetten weitergegeben.

Was gibt es sonst noch zu wissen?

See something - say something. Damit bin ich immer gut gefahren und meiner wenigen Bedenken wurde große Aufmerksamkeit geschenkt und um diese wurde sich auch schnell gekümmert.

Am XX.XX.2025 war meine Zeit auf der WES GESA auch schon vorbei - unfassbar, wie schnell die Zeit vergangen ist. Ich konnte sehr viel mitnehmen und habe tolle Erfahrungen gesammelt.

Alles in allem eine traumhafte Zeit an Bord und eine tolle Unterstützung von Land aus. Vielen lieben Dank, dass ich auf der WES GESA fahren durfte.

