

Moin Moin,

ich möchte euch kurz an meiner 20-jährigen Betriebszugehörigkeit bei der Fairplay Towage Group und damit verbunden, einen Einblick in meine Zeit als Auszubildener bis hin zum Leiter der Maschinenanlage mitnehmen.

Aber erstmal zu meiner Person, mein Name ich Christian Schmidt, ich bin 36 Jahre alt, verheiratet und als Leiter der Maschinenanlage auf dem größten Schiff der Flotte, der Nordic eingesetzt.

Wie so viele, nach Vollendung der 10 Realschulklasse, habe ich mir die Frage gestellt, wie geht es weiter? Hänge ich noch 3 Jahre dran und mache Abi oder beginne ich eine Ausbildung und wenn ja, welche? Was ich bis dato schon wusste, es muss etwas Technisches sein. Bürokaufmann oder ähnliche Berufsgruppen kamen für mich nicht infrage. Durch meinen Opa, Onkel und meinem Vater (allesamt Schiffsbauer) weckte die Seefahrt auch bei mir Interesse. Ich habe dann 2004 ein 10-tägiges Praktikum auf der Fairplay 56 im Hamburger Hafen gemacht und konnte dadurch einen Einblick in die verschiedenen Bereiche (Nautik, Technik und Deck) auf einem Schlepper gewinnen.



Ein Jahr später begann meine Ausbildung zum Schiffsmechaniker bei der Fairplay Towage Group. Im ersten Lehrjahr war dann unser Ausbildungsschiff der Hochseeschlepper Oceanic. Zusammen mit neun anderen Auszubildenen und einem extra Ausbilder, wurde uns, von Grund, auf das Thema Seefahrt nähergebracht. Wir lernten den Umgang mit Tauwerk, haben einen Motor von der Kurbelwelle bis zum Turbolader durchleuchtet und auch der nautische Part der Ausbildung kam nicht zu kurz. Schnell konnten wir das Erlernte in die Tat umsetzen, sei es bei der Maschinenwache oder Drahtgeschirrarbeiten an Deck. An wachfreien Tagen stand auch noch ein Teil Metallbearbeitung an, wo wir z.B. einen Schlepphaken und einen Hammerkopf angefertigt haben. Man hat schnell gemerkt, dass der Beruf des Schiffsmechanikers ein abwechslungsreicher und vielseitiger Beruf ist. Und das war ja erst das erste Lehrjahr. Die Ausbildungsinhalte wurden seit meiner Ausbildung immer neu über- und aufgearbeitet. Daher möchte ich gar nicht zu tief in meine damalige Ausbildungszeit auf der Oceanic eingehen. Ab dem zweiten Lehrjahr war es so weit, man wurde in der Flotte auf allen Schiffen der Reederei eingesetzt. Hier konnte man das Gelehrte aus dem ersten Lehrjahr dann richtig einsetzen und den erfahrenen Kollegen in der Maschine oder an Deck zur Hand gehen. Die Zeit im zweiten und dritten Lehrjahr verflog so schnell, da hatte man schon seinen Schiffsmechanikerbrief in der Tasche. Es stellte sich wieder die Frage, wie geht es weiter?

Eins stand für mich als Schiffsmechaniker fest, ich wollte das Technische Befähigungszeugnis erlangen und später als Leiter der Maschinenanlage eingesetzt werden. Um mein Wissen und die handwerklichen Fähigkeiten noch zu vertiefen, arbeitete ich weitere 2 Jahre als Schiffsmechaniker bei der Fairplay Towage Group auf allen Schiffen der Flotte. Ob Rig Moves (Bohrinselveschleppungen), Pontonreisen und auch Hafenassistenzen, jede Zeit war unterschiedlich und ich habe von den Kollegen sehr viel lernen können. Eine Zeit, die im Nachhinein goldrichtig war.

2010 war es dann so weit. Ich begann meine zweijährige Fachweiterbildung an der Seefahrtsschule Cuxhaven und erlangte dann im Juli 2012 meinen Abschluss als „staatlich geprüfter Techniker“. Ob man jetzt ein zweijähriger Abschluss an einer Seefahrtsschule oder ein dreijähriges Studium an einer Hochschule absolviert und an sein Ziel zu kommen, bleibt jedem selbst überlassen. Beides hat seine Vor- und Nachteile und hängt auch mit der Fachhochschulreife zusammen.

Mit dem Erhalt des Technischen Patents begann ein neuer Lebensabschnitt, ich war jetzt Technischer Wachoffizier und gehörte zur Schiffsführungstruppe. Die Verantwortung war nun eine andere, speziell, was Aufgaben in der Maschine anging. Ich wurde in den ersten 2 ½ Jahren verstärkt in der Offshore Branche auf den Seeschiffen der Flotte eingesetzt. Wie bereits erwähnt, erwies sich die Zeit als Schiffsmechaniker als goldrichtig. Zu den Arbeitstätigkeiten gehörte nicht nur der Maschinendienst im 2-Wachsystem mit dem Leiter der Maschinenanlage, sondern auch die Unterstützung der Schiffsmechanikern an Deck. Man ist auf einem zum Containerschiff vergleichbar kleinen Schiff unterwegs und da zählt der Teamgeist. Jeder hilft jedem, das ist ein wichtiger Faktor in der Schleppschiffahrt. Auch das Aufgabenfeld wurde größer; Maschinendienst, Wartung und Instandsetzung, Führen von Maschinentagebüchern, Wertzeiten, die begleitet werden mussten und noch vieles, vieles mehr. 2 Jahre vergingen wie im Fluge und ich konnte erstmal mein Patent zum zweiten technischen Offizier umtauschen.

Es dauerte nicht lange und ich bekam einen Anruf, dass mein nächstes Schiff die Nordic werden würde, und zwar als zweiter technischer Offizier. Meine erste Beförderung stand an. Ich freute mich ohne Ende, ein neues Schiff und neue Herausforderungen kamen auf mich zu. Auf dem Ausbildungsschiff hatte ich nun direkten Kontakt mit den Azubis aus dem ersten Lehrjahr. Wir wechselten Lager an E-Motoren, machten Kühlwasser und Schmierölanalysen, führten Wartungen an Maschinen durch und vieles mehr. Alles, was ich in der Zeit als Schiffsmechaniker und Patentinhaber gelernt habe, versuchte ich den neuen Auszubildenen mit auf den Weg zu geben.

Gut zwei Jahre später war so weit. Ich erhielt einen Anruf aus der Personalabteilung ich möge doch mal gern im Büro vorbeischauchen. Es ging um meine Beförderung zum Leiter der Maschinenanlage. Mein Patent hatte ich schon umgetauscht und ich erhielt das Vertrauen der Reederei, allein als Chief auf den Einheiten der Reederei eingesetzt zu werden. 13 Jahre nach Beginn meiner Ausbildung (ich war zu diesem Zeitpunkt 29 Jahre alt) war ich allein verantwortlich für die Maschine, fürs Schiff und natürlich auch für meine Kollegen an Bord.

Mein erstes festes Schiff war dann die Fairplay 62, ein Offshore Schlepper, der aber auch zur Hafensassistentz in Hamburg eingesetzt wurde. Die Abwechslung zwischen Rig Moves und Hafenschleppereinsätzen war genau richtig und hat mir sehr viel Spaß gemacht. Knapp ein Jahr war ich auf der Fairplay 62 eingesetzt bis erneut ein Anruf aus der Personalabteilung kam, ich möge einmal persönlich im Büro vorstellig werden. Aber warum nur? Leiter der Maschinenanlage war ich doch schon.

Um es knapp zusammenzufassen, ich bekam ein neues Schiff zugewiesen- das Größte der Flotte, die NORDIC. Durch meine Zeit als zweiter technischer Offizier auf dem Ausbildungsschiff und meiner ersten Erfahrung als Chief auf der Fairplay 62 hat sich die Reederei dazu entschlossen mich hier einzusetzen. Obwohl ich schon Leiter der Maschinenanlage war, fühlte es sich trotzdem wie eine Beförderung an. Zu dem Zeitpunkt war ich 30 Jahre alt und hätte man mich 14 Jahre vorher zu Beginn meiner Ausbildung gefragt, wo ich mich mit 30 Jahren sehe, meine Antwort wäre zu hundertprozentig nicht gewesen, als Leiter der Maschinenanlage auf der Nordic.

Als Abschluss möchte ich mich kurzhalten. Hätte ich alles wieder so gemacht, wie ich es gemacht habe? Definitiv, gerade die Entscheidung noch als Schiffsmechaniker Erfahrung zu sammeln war richtig. Man

hätte sogar noch ein oder zwei Jahre länger fahren können. Wenn man ein Ziel vor Augen hat, wird man es auch eines Tages erreichen.

Vielleicht ist mein Werdegang bei Fairplay ein Anreiz für euch, schon bald die Schiffsmechaniker Ausbildung zu beginnen. Wir würden uns auf der Nordic wieder sehen, denn aktuell bin ich hier immer noch als Leiter der Maschinenanlage eingesetzt.