

Rede des Vorsitzenden zur 50-Jahr-Feier des „Verein der Kapitäne und Schiffsoffiziere zu Lübeck e.V.“ am 28. Oktober 2010 im Audienzsaal des Lübecker Rathauses.

Sehr verehrte Frau Senatorin, sehr geehrte Anwesende, danke, dass Sie zu unserem Ehrentag gekommen sind, danke dem Festkomitee, das in vorzüglicher Weise diese Feier vorbereitet hat und danke auch Frau Peters für die künstlerische Gestaltung. Seien Sie herzlich willkommen.

Mit meiner kleinen Rede möchte ich einmal das Wesen des Kapitäns und seine Vorbildfunktion für viele Berufe beleuchten. Wir Kapitäne und Schiffsoffiziere sind schon eine besondere Spezies.

Jungs wollen Lokomotivführer, Pilot oder Kapitän werden. Warum eigentlich? Allen drei Berufen ist eigen, dass es sich um das Führen von Fahrzeugen dreht. Nur eines dieser Fahrzeuge, das Schiff bietet die Möglichkeit zur wirklichen Führung, d.h. auch der Führung von Menschen.

Nicht umsonst hat die Öffentlichkeit beim Kapitän das ausgeprägte Bild des Führers der Einheit von Mensch, Schiff und Maschine in einer von der Meeresumwelt geprägten Umgebung. Attribute, die man dem Kapitän zueignet sind Selbstvertrauen, Führungsstärke, Durchsetzungskraft, Zielgerichtetheit, Flexibilität, Auslandserfahrung, diplomatisches Geschick, Teamgeist. Ja, selbst Teamgeist. Ich sage das bewusst, da kein Kapitän der Handelsschiffahrt sich allein auf gesetzliche oder Anordnungsautorität berufen kann. Wenn seine Besatzung nicht mitmacht, kann der Kapitän auf der Brücke Handstand machen, das Schiff kommt nicht an die Pier.

Fortüne, wie es der Alte Fritz benannte, sollte der Kapitän auch noch haben, alleine schon um dahin zu kommen, was er sich in seiner Jugend erträumt hat und um sein Schiff sicher dahin zu führen, wo es hinsoll. Allen ist eigen, dass sie ihre Mannschaft, Ihr Team und ihr Schiff zu einer Einheit zusammenschweißen, der Einheit von Strategie und gemeinschaftlicher Umsetzung.

Zwar gibt es auch wie beim Militär hierarchische Strukturen, nur, der Kapitän hat ja keine echte Befehlsgewalt. Also muss er schon mit anderen Mitteln der Führung wie Motivation und eigener Führungspersönlichkeit seine Besatzung zusammenschweißen. Manchen unserer Kollegen gelingt das so gut, dass ihre Mannschaften für sie durchs Feuer gehen, der Vergleich mit Sportmannschaften liegt nahe.

Alle diese weichen Faktoren sind heute im vermehren Umfang in Unternehmen gefragt. Es gibt heute kaum ein Unternehmen mehr, das nicht gerade diese Eigenschaften für die Manager seiner Auslandsunternehmen fordert.

Ich selbst war vor zwanzig Jahren Projektleiter in einem Unternehmen der Öl- und Gasexploration. Genau diese Eigenschaften waren da für Projekte des Aufschlusses von Öl- und Gasfeldern gefordert. Die Kenntnis von See, Schiffen, Ozeanographie, Meteorologie war die Basis, das gewisse Extra die Auslands- und Führungserfahrungen. Das Unternehmen hat sich ein ganze Reihe von Kapitänen und Schiffsoffizieren herangezogen und sie weltweit mit Projektmanagementaufgaben im Offshorebereich betraut.

Die Managementliteratur und die Welt der Unternehmensberater nehmen immer wieder Anleihen bei den Führungsqualitäten des Kapitäns, wie z.B. „Wer kein Ziel hat, für den ist kein Wind der Richtige“ oder „Erfolgsnavigator“, „Navigation in stürmischen Zeiten“, obwohl das natürlich Quatsch ist. Die Navigation bezieht sich ja nur auf einen Teilaspekt des Kapitänsdaseins. Wie dem auch sei, hier schwingt eine große Bewunderung für den Kapitän und seine Führungsqualitäten mit.

Dabei gibt es, weder an Land noch für den Bordbetrieb eine echte Führungsausbildung. Diese Führungsausbildung kam bei der traditionellen Ausbildung zu A5 und A6 sozusagen automatisch oder wie wir heute neudeutsch sagen durch „Learning by Doing“. Dabei kommt dem Kapitänsaspiranten zugute, dass er von jüngsten Beinen an eine Vision hat: da will ich hin. Ich will der Kapitän auf einem Schiff sein. Das ist eine andere Vision als ich will Ingenieur oder Kaufmann sein. Die Mission, ein guter Kapitän zu sein ergibt sich dann im Berufsleben angefangen auf unterster Ebene und an guten und schlechten Beispielen von Vorgesetzten von selbst.

Die alten Römer führten den Begriff des Kapitäns ein. Dieser kommt von Caput- das Haupt oder der Kopf. Dies bezeichnet ausgesprochen treffend die Funktion des Kapitäns. Daraus ergab sich dann der Capitaneus. Er ist eben nicht oder nicht nur der Manager. Allerdings ist er auch nicht Erster unter Gleichen eines demokratischen Systems. Einer muss schon wissen, wo das Schiff hinsoll und was auf dem Schiff zu tun ist, damit es in einem für Kunden und Charterer bestmöglichen Zustand ist und die Fährnisse der der Seefahrt übersteht.

Durch ihre Führungsqualitäten und durch die im Beruf erworbene hohe Flexibilität und Einsatzbereitschaft übernehmen die meisten Kapitäne, später, wenn dann die Seefahrt einmal vorbei ist, Führungspositionen auch in Landberufen. Man könnte sagen, dass der berufliche Weg zum Kapitän eine gute Blaupause für Führungsaufgaben in Unternehmen bilden könnte.

Leider ist dieses Potential an Führungskräften in Lübeck weggebrochen. Eine Seefahrtschule gibt es in Lübeck seit 1993 nicht mehr. Wie schon Günther Peters ausgeführt hat, wurde die Lübecker Seefahrtschule wirtschaftlichen Zwängen geopfert.

Die Lübecker Universität hätte bald das gleiche Schicksal getroffen. Der politischen Führung im Lande scheint dabei die Peilung abhandengekommen zu sein, wo die für die Wirtschaftsentwicklung wichtigen Leuchttürme sind.

Ohne Kapitäne und nautische und technische Schiffsoffiziere können wir ganze Kapitel der maritimen Strategie unter dem Titel „Zukunft Meer“ des Landes nachgerade streichen. Ohne Ausbildung zum Kapitän keine Lotsen, keine Schifffahrtsachverständigen, kein Führungspersonal in Reedereien, keine Zukunftsfelder wie Offshore Windkraft oder Lotspflicht auf See, die im Rahmen der Ostseestrategie von immer mehr Staaten für Schifffahrtsbrennpunkte gefordert ist. Auch den maritimen Verbänden und Vereinen bricht der Nachwuchs weg.

*Man könnte ja sagen, dass man bei einer Stadt von mehr als 209.000 Einwohnern gut auf ein paar Schiffsoffiziere und Kapitäne verzichten kann. Genau dies wird man wohl damals gesagt haben, als die Seefahrtschule nach Flensburg verlegt wurde. An einer breiten Unterstützung seitens Verwaltung und Bevölkerung hat es damals gefehlt. Schade bei einer Stadt, die Ihr Bestehen und Ihre früheren und jetzigen Erfolge auf Handel seit 800 Jahren der Schifffahrt verdankt.*

Mit dem Weggang der Seefahrtschule hat man einen Entwicklungskern für die städtische Entwicklung leichtfertig aus der Hand gegeben. Mit der Aufgabe diese Entwicklungskerns sind in der Folge dann auch Reedereien abgewandert. Die Schiffe unter deutscher Flagge kann man inzwischen an wenigen Fingern abzählen. Der größte Kunde des Lübecker Hafens ist jetzt die finnische Reederei Finnlines. Nautisches und technisches Know-How ist nunmehr in Finnland oder in Italien bei den Besitzern der finnischen Reederei angesiedelt.

Auswirkungen des Fortgangs der Seefahrtschule sind nun auch das Fehlen von nautischem Sachverstand für viele Berufe, Organisationen und Unternehmen. Ich würde mir deshalb wünschen, dass in gemeinsamem Handeln von Verantwortlichen in Stadt und Land maritime Ausbildung in Lübeck wieder eine Zukunft hat. Schade, dass der Europa-Politiker Willy Piecyck vor einigen Jahren keine Unterstützung erfahren hat, die Europäische Maritime Sicherheitsagentur nach Lübeck zu holen. Die ist jetzt in Lissabon.

Verpassten Chancen sollte man nicht nachweinen. Es gilt, bestehende Chancen zu nutzen. Im Verborgenen blühen derzeit die Pflänzlein des maritimen Umweltschutzes und der maritimen Sicherheit, die beide im Rahmen der europäischen Strategie für den Ostseeraum zunehmende Bedeutung erhalten. Hier gilt es den gegenwärtigen Wind zu nutzen und Ausbildungsstätten für maritimen Umweltschutz und maritime Sicherheit unter Einbezug von nautischem Sachverstand auf den Weg zu bringen, bevor es die Schweden, Finnen oder andere Ostseeanrainer tun.

Ich wünsche mir, dass wir in Lübeck gebotene Chancen nutzen und dass unserem Verein der Nachwuchs nicht ausgeht. Ich wünsche uns allen, dass der Verein der Kapitäne und Schiffsoffiziere zu Lübeck in 50 Jahren das 100jährige erreicht.

Zu allererst ist es mir allerdings ein Herzensanliegen unseren, Ehrentag gemeinsam mit Ihnen zu feiern. Erheben Sie deshalb bitte zusammen mit mir das Glas und lassen Sie uns einen Toast auf die erfolgreichen vergangenen 50 Jahre ausbringen. Hierbei möchte ich auch noch mal einen Dank ausrichten an Kapitän Dieter Knabe, der 24 Jahre erfolgreich Kapitän unseres Vereins war. Außerdem möchte ich mit Ihnen auf die hoffentlich ebenso erfolgreichen nächsten 50 Jahre anstoßen.

Danke