

CHANCEN

SCHULE/
HOCHSCHULE/
BERUF

S. 71 LESERBRIEFE
S. 72 DIE ZEIT DER LESER

11. August 2011 DIE ZEIT N° 33 **57**



Manfred Fischer, 65, am Bremer Hafen. »Für einen Naturfan wie mich ist der Ozean der richtige Ort«

Sechzigmal um die Erde

Manfred Fischer hat 40 Jahre meist auf See verbracht. Nun ist der Kapitän von Bord gegangen – in den Ruhestand **VON CHRISTIAN HEINRICH**

Dichter Nebel liegt über der Küste, als sich das Containerschiff vom Meer aus langsam in Richtung Elbmündung schiebt. An Bord steht Kapitän Manfred Fischer auf der Brücke und koordiniert den Funkverkehr, den Radar, die Anweisungen der Lotsen. Er hat alles im Blick, führt sein 180 Meter langes und 27 Meter breites Schiff noch ein letztes Mal sicher auf die Elbe. »Ich hatte keine Zeit, mir melancholische Gedanken zu machen«, sagt Fischer. Er leitet sein Schiff zurück in den Hamburger Hafen. Als es entladen wird, geht der Kapitän von Bord. In den Ruhestand.

In einer Büchse aus Stahl zwischen Wind und Wellen

Die beiden sitzen in einem Restaurant in einem Vorort von Bremen. Manfred Fischer ist schlank, groß und hat graue Haare, allenfalls die Fältchen in den Augenwinkeln lassen mit Fantasie auf seinen Beruf schließen, das Spähen in die Ferne. Der 65-Jahre alte Mann ist im Anzug gekommen. Die Kapitänsmütze zieht er nicht mehr auf, aber die Aura des Kapitäns hat er behalten. Er wirkt nicht autoritär oder bestimmend, sondern selbstbewusst. Mehr als fünf Monate hat sich das Ehepaar nun schon jeden Tag gesehen. »Für uns eine entzückende kleine Ewigkeit«, sagt Fischer mit Blick auf seine Frau, während er ihr mit der Hand zärtlich über den Rücken fährt. Sie sieht ihn lächelnd an: »Wir haben gerade Urlaub.« Für Fischer bedeutet Urlaub, zu Hause zu bleiben.

Bei der Geburt der ersten ihrer beiden Töchter war Manfred Fischer auf dem Atlantik, er erfuhr es zwei Tage später. Anfangs erkannten die Kinder ihren Vater nicht wieder, wenn er von einer seiner Reisen zurückkam. Später gewöhnten sie sich daran: Papa ist weg, aber Papa kommt wieder. War er unterwegs, löste die Mutter ihre Probleme allein. »Wenn eines der Kinder in der Schule eine Arbeit verhasst hatte, schrieb ich ihm das nicht. Wenn sie gegläntzt hatten, dann schon«, sagt Sonja Fischer. Manchmal hat sie ihren Mann auf Reisen begleitet und wusste, welche Energie ihm sein Beruf abverlangte.

Am Anfang war es eng auf den Ozeanen: Als Manfred Fischer 1965 im Alter von 19 Jahren zum ersten Mal als Decksjunge an Bord eines Frachters ging, teilten sich vier Mann für vier Monate eine Kajüte, so klein wie ein Mittelklassewagen. Oft kannte man sich vorher nicht, berichtete er, verschiedene Nationalitäten waren bunt zusammengewürfelt, manche sprachen nicht einmal Englisch. Was damals zählte, war Platz für die Fracht. Die Besatzung lebte in Nischen daneben.

Inzwischen hat jeder Matrose eine eigene Kajüte; es gibt einen Speiseraum, einen Wohnraum mit Couchgarnitur und zwei Fernsehern und Internet via Satellit. »Heute lebt es sich sehr komfortabel auf einem Containerschiff«, sagt Fischer. Auch weil die Technik vieles vereinfacht hat: Musste man vor einigen Jahren noch über verschiedene Fixpunkte navigieren, die nicht immer erkennbar waren, lässt sich dank GPS nun jederzeit automatisch die exakte Lage bestimmen. »Früher hörten die Matrosen nur im Hafen etwas von ihrer Liebsten, wenn überhaupt«, sagt er. Später druckte er jeden Morgen die E-Mails aus, die an seine Besatzungsmitglieder gerichtet waren, und brachte sie ihnen an den Frühstückstisch.

Nicht nur über sein Schiff und das Meer und das Wetter musste Fischer den Überblick behalten, sondern auch über die Welt, durch die es fuhr. »Wenn ich von jemandem auf dem Festland etwas wollte, musste ich die Zeitverschiebung und die Bürozeiten berücksichtigen, oft auf Kosten meiner eigenen Ruhezeiten an Bord«, sagt Fischer. 96 Stunden bevor er zum Beispiel an einem Hafen in den USA anlegte, musste er mit den Behörden mehrmals Kontakt aufnehmen. Versäumte er dies, konnte die Durchfahrtsurteilung wieder entzogen werden. Die nachfolgenden Be- und Entladezeiten verschieben sich, der Zeitplan schwimmt davon, die Schäden können bis in die Millionen gehen. »Als Kapitän trägt man Tag und Nacht die Verantwortung«, sagt Fischer. »Das erfordert immer Konzentration und Einsatzbereitschaft.«

Die Besatzung auf seinen Schiffen war in Schichten organisiert, mit festen Arbeits- und Ruhezeiten und eingegrenzten Aufgabenbereichen für die Steuermänner, die Techniker und Elektriker,

die Stewards – als Kapitän musste Manfred Fischer alles zusammenführen und zusammenhalten. Vieles davon konnte er steuern, auf einiges hatte er Einfluss. Anderem war er ausgeliefert.

Wenn er gegen sieben Uhr morgens auf die Brücke ging, sah er sich erst einmal die neuesten Wetterkarten an. Stürme umfuhr er, wenn er konnte. Und dank der präzisen Prognosen gelang ihm das meist. Aber nicht immer. Die großen Containerschiffe seien zwar nur schwer zum Kentern zu bringen. »Ein schwerer Sturm mit hohem Wellengang ist allerdings immer auch unberechenbar. Bei manchem Unwetter wird einem da mulmig zumute«, sagt Fischer. Die Natur in ihrer elementaren Kraft. Nur Wind und Wellen und Wasser, dazwischen ein paar Menschen in einer Büchse aus Stahl.

Die manchmal nur wenige Stunden später, wenn der Himmel aufklart und die Wogen sich glätten, von Delfinen begleitet werden. »Für einen Naturfan wie mich ist der Ozean der richtige Ort«, sagt Fischer. Einmal hat er mit seiner Mannschaft von der Reling aus zwei Wale bei der Paarung beobachtet – und fuhr mit dem Kommentar: »Lassen wir ihnen ihren Spaß«, einen Bogen um sie herum. In der Japanischen See sah er unter dem sternklaren Nachthimmel einen kilometerlangen Teppich aus Plankton leuchten. Und dann waren da noch die alltäglichen Dinge, die ihm auch nach der fünfzigsten Reise nicht ganz alltäglich erschienen. Die sich unaufhörlich verändernde Wasseroberfläche, der Horizont, der Wechsel von Tag und Nacht. Die Küsten in all ihren Ausprägungen.

Manfred Fischer breitet sein Leben an diesem Nachmittag im Restaurant aus wie eine zusammengefaltete Weltkarte, die er Knick für Knick öffnet. Cuxhaven, Sydney, Philadelphia, Havana, Buenos Aires. Auf die Küstenstädte blickte er vom Wasser und den Häfen aus. »Vom Hafen in Shanghai braucht man mit dem Taxi eine Stunde in die Innenstadt, und für die Rückfahrt muss man auf einen Taxifahrer hoffen, der nicht nur Chinesisch kann«, sagt er. Die Verweilzeiten der Schiffe in den Häfen würden immer kürzer, teilweise betrügen sie weniger als acht Stunden, da bleibe kaum Zeit für Landgänge. Erst in der jüngeren Vergangenheit habe es wieder längere Liegezeiten gegeben, als die Wirtschaftskrise auch den Containerschiffsverkehr ausbremste.

Was sich in den Containern befand, wusste selbst der Kapitän meist nicht. Nur bei Gefahren wurde er informiert über Benzin, Nagellackentferner, in der zweiten Jahreshälfte manchmal auch über Feuerwerkskörper aus China. »In Lagos sind einige Männer mal heimlich an Bord geklettert und haben versucht, einen Container zu knacken«, sagt Fischer. Geschafft hätten sie es nicht. Solche kleinen Vorfälle habe er gelegentlich erlebt, »von der Piraterie bin ich aber zum Glück ver-

Rentenstreit

Seit Jahren kämpfen ehemalige DDR-Flüchtlinge um verlorene Rentenansprüche. Langsam beginnt die Politik sich zu bewegen **Seite 61**

schont geblieben«. Die Schiffe hätten in den letzten Monaten seiner Berufstätigkeit häufig zusätzliches Schutzpersonal an Bord gehabt, vor allem an der ostafrikanischen Küste. Die Ausläufer von internationaler Politik und lokalen Katastrophen reichen immer wieder auch in die Ozeane – und schwappten dann manchmal gegen Fischers Containerschiff. »Vor Jahren haben wir einmal drei kubanische Flüchtlinge aufgenommen und nach Florida gebracht«, erinnert er sich.

Fischer steckt sich eine Zigarette an. An Bord werde viel geraucht, sagt er, es vertreibe die Zeit beim Beobachten und Beaufsichtigen.

Die Stimmung sei wichtig, man müsse sie als Kapitän im Auge behalten. Vieles entscheide sich an Kleinigkeiten. »Wenn Cornflakes und Müsli aus sind und nicht rechtzeitig für den nächsten Hafen bestellt wurden, kann das alle runterziehen«, sagt Fischer. »Andererseits können Schokoladenweihnachtsmänner auch auf dem Sankt-Lorenz-Strom für festliche Atmosphäre sorgen.«

»Wenn die Filipinos aufhören zu singen, stimmt etwas nicht!«

Fast alle an Bord sprechen inzwischen Englisch, aber bei manchen Streitigkeiten braucht es einen Kapitän, der schlichter, ohne jemanden zu verprellen. Manchmal half es schon, ein Volleyballnetz aufzuspannen, um eine gelangweilte und unmotivierte Stimmung von Bord zu vertreiben. Und an manchen Vorurteilen sei eben auch etwas dran: »Der Koch ist der wichtigste Mann an Bord! Und wenn die Filipinos aufhören zu singen, stimmt etwas nicht!« Wenn die Besatzung schließlich das Schiff verlasse, seien manchmal Freundschaften entstanden, die sich aber meist wieder auflösten beim Betreten des Festlands.

Nach Monaten auf See fühlt sich fester Boden unter den Füßen erst einmal ungewohnt an. »Wenn ich nach Wochen das erste Mal wieder das Festland betrat, hatte ich das Gefühl, ich schwelbe«, sagt Fischer. »Es war ein unsicheres Auftreten, eine andere Gangart.« Wie immer verschwand der Seemannsgang auch im Januar, einige Minuten nachdem der Kapitän das letzte Mal von Bord gegangen war. Und was kam dann?

Die ersten zwei Monate machte er erst einmal gar nichts. Staubsaugen allenfalls, kochen, einkaufen. »Es war ein Luxus«, sagt Fischer mit demselben verträumten Blick, mit dem er vorher von Delfinen und Sonnenuntergängen schwärmte. Die Zeit zu Hause und mit der Familie ist für ihn der größte Luxus. Kein Abschied mehr für Monate, mit einem Koffer voller Winter- und Sommerkleidung, weil ihn seine Fahrt von eisigen Fjorden bis in die Hitze führen würde.

Auf Ferne, Flugzeuge und vor allem auf Frachtschiffe kann Manfred Fischer erst mal verzichten. Seinen Heimathafen wird er so schnell nicht wieder verlassen. Aber vielleicht will er in einigen Jahren endlich einmal Deutschland bereisen.

GELD FÜR BILDUNG

Es sprudelt

Doch wie viel haben die Länder für ihre Hochschulen übrig?

123 Millionen. Dank dieser Zahl hat Hamburg jetzt einen Grund weniger, seine Hochschulen kaputtzukürzen. Überraschende 123 Millionen Euro Überschuss wies der Haushalt im ersten Halbjahr aus. Befürchtet worden waren Hunderte Millionen Miese – die dem neuen Bürgermeister Olaf Scholz (SPD) als ein Argument galten, das bildungspolitische Sparprogramm des schwarz-grünen Vorgängersensats noch zu verschärfen. Die Hochschulen, allen voran Uni-Präsident Dieter Lenzen, ließen dagegen Sturm und haben eine bundesweit beachtete, schlagkräftige Protestbewegung auf die Beine gestellt. Kein Wunder, merkt doch die ganze Stadt, dass es in Zeiten süddeutscher Serien-erfolge bei der Exzellenzinitiative irrsinnig ist, ausgerechnet an der Bildung zu sparen. Bisher konnte Scholz mit der Haushaltslage kontern. Das können jetzt die Protestierer. Auch außerhalb Hamburgs füllen sich die Kassen. Natürlich ist das angesichts der horrenden Staatsverschuldung und der fragilen Konjunktur kein Grund, das Geld mit vollen Händen auszugeben. Umgekehrt aber gibt es keinen Bereich, in dem sich Investitionen so sehr lohnen wie in der Bildung. Die (noch neuere) grün-rote Regierung von Baden-Württemberg hat das begriffen und einen Nachtragshaushalt beschlossen. Ein Teil der zusätzlichen Mittel geht in die Schuldentilgung, ein Teil in neue Investitionen. Und siehe da: Weit über 60 Millionen Euro sind für den Hochschulbau reserviert. Ab jetzt, das ist die Botschaft der sprudelnden Steuerquellen an die Landesregierungen von Kiel bis München, sind Beschlüsse zulasten der Bildung nicht mehr aus der Not geboren. Ab jetzt sind sie das Abbild einer Regierungsgagende, die zukunftsfeindlich ist. Das muss auch Olaf Scholz klar sein.



JAN-MARTIN WIARDA

DER PLAN B VON:

Katharina Werning, Jockette und Model



Menschen stylen

Über einen Plan B nachzudenken ist für mich wegen der Verletzungsgefahr im Pferderennsport nichts Ungewöhnliches. Wenn meine Jockeykarriere beendet wäre, könnte ich zum Beispiel als Typberaterin arbeiten. Auf meinen Reisen quer durch die Republik fallen mir immer wieder Menschen auf, deren Erscheinungsbild aufgrund von Kleidern, Haarschnitt oder Farben nicht stimmig wirkt. Ich könnte mir gut vorstellen, Frauen, die ständig wechselnden Modediktaten unterliegen, als Stylistin zu ihrem persönlichen »Look & Feel« zu verhelfen; und ihnen ausreichend Selbstbewusstsein mitzugeben, damit sie auch mal mutig einen Modetrend auslassen. Noch ein Vorteil dieses Plans: Ich hätte – wie jetzt als Model – weiter die Möglichkeit, mich mit schönen Kleidern zu umgeben, und könnte darüber philosophieren, von welchen Gedanken sich der Modeschöpfer hat leiten lassen.

MEHR CHANCEN:

Jetzt am Kiosk: ZEIT CAMPUS

Warum Konkurrenzdruck uns häufig schadet und wie man ihm entkommt



Im Netz:

Wo studieren? Welche Hochschule in einem Fach führt, verrät das CHE-Hochschulranking unter www.zeit.de/hochschulranking

S. 61 BERUF

Wieso Jugendliche bei einem Kölner Pfarrer ihren Gabelstapler-Führerschein machen

ab S. 60 STELLENMARKT

www.zeit.de/audio