

## AUSBILDUNG

## Eine Frau übernimmt das Ruder

Runa Jörgens ist eine der wenigen Frauen, die als Kapitän zur See gefahren sind – Der PAZ berichtet sie von ihrem Werdegang

Geschichten von der Seefahrt wecken Sehnsüchte. Eine, die sich diesen Traum erfüllt hat, ist Runa Jörgens vom Deutschen Maritimen Zentrum in Hamburg. Dort arbeitet die Besitzerin des Befähigungszeugnis Kapitän zurzeit als Referentin für Schifffahrt. PAZ-Autorin Silvia Friedrich fragte sie nach ihren Erfahrungen als weiblicher Kapitän.

**PAZ: Wie kamen Sie zur Seefahrt?**

Runa Jörgens: Ich bin über das Ferienfahrer-Programm des Verbands Deutscher Reeder in die Seefahrt gekommen. Dieses bietet Schülern allgemeinbildender Schulen ab 16 Jahren in den Sommerferien die Möglichkeit, das Leben an Bord eines Seeschiffs als Praktikant kennenzulernen.

**Was ist das Besondere an diesem Beruf?**

Dass man mit vielen sehr unterschiedlichen Menschen zu tun hat, aber auch mit innovativer Technik. Eine Kombination aus beidem und die stets neuen Herausforderungen machen den Beruf sehr besonders. Es ist ein Freiheitsberuf mit hoher Durchlässigkeit im Bildungsbereich. In der Maritimen Branche gibt es ein „Leben nach der Seefahrt“ mit sehr guten Berufsaussichten. Gefährte Seeleute sind in Behörden zu finden, bei den Lotsen, in Reedereien, in Ministerien, in Klassifikationsgesellschaften, im Hafen und in Forschungseinrichtungen.

**Waren Sie auf allen Weltmeeren unterwegs?**

Ich war auf verschiedenen Schiffstypen unterwegs, während meiner Ausbildungszeit auf sogenannten Multipurposeschiffen, Mehrzweckfrachtern, dann als Offizier auf Containerschiffen bis 2500 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit = 20-Fuß-Standardcontainer). Gefahren bin ich auf allen Weltmeeren, nur Australien fehlt auf der Liste.

**Haben Sie dabei am Ruder gestanden?**

Während meiner Ausbildung habe ich als Wachgängerin aber auch als Offizierin das Schiff immer mal wieder manuell gesteuert. Das Holzruder gibt es nicht mehr, sondern es ist meistens ein Joystick. Wäh-



Hat sich nach der Seefahrt für einen Beruf an Land entschieden: Runa Jörgens

Foto: Bina Engel

rend der Seewache werden die Radargeräte und gleichzeitig der Seefunk beobachtet. Wachoffiziere sind verantwortlich für die sichere Navigation des Schiffes und die Einhaltung aller Verkehrsregeln. Die Aufgaben nautischer Offiziere an Bord sind davon abhängig, welcher Rang bekleidet wird. Im Hafen ist dies zum Beispiel die Ladungsüberwachung. Es muss darauf geachtet werden, dass das Gefahrgut und die Container auf dem richtigen Stauplatz stehen und Kühlcontainer einen Stromanschluss haben.

**Wie sieht der normale Alltag des Kapitäns aus?**

Ein Schiff ist 365 Tage im Jahr unterwegs. Während des Bordeinsatzes ist das Schiff der Lebensort. An Bord ist Teamfähigkeit gefragt. Nur wenn alle gut zusammenarbeiten, funktioniert der Schiffsbetrieb. Kapitäne und Offiziere sorgen dafür, dass das Schiff von A nach B kommt, dass die Regeln des Heimatstaates des Schiffes

(Flaggenstaat) aber auch die internationale und in den Häfen geltenden Regeln eingehalten werden. Sie kümmern sich darum, dass das Schiff ausreichend ausgerüstet ist mit Proviant, Brennstoff, Farbe und Ersatzteilen. Die Technik wird durch den Leiter der Maschinenanlage und der Maschinenmannschaft überwacht. Die finale Verantwortung für den Gesamtschiffsbetrieb trägt der Kapitän, der auch mit den Menschen reden muss, um zu erfahren, was ihre Sorgen und Nöte sind. Außerdem muss er eine Anlaufstelle sein und als Mittler zwischen Reederei und Besatzung wirken.

**Gibt es etwas, das wenig Spaß macht?**

Die administrativen Arbeiten, viel Papierarbeit in den Häfen, gehörten nicht zu meinen Lieblingsaufgaben.

**Muss man seefest sein?**

Alle Menschen, die an Bord gehen, müssen seediensfähig sein, unabhängig

von der Nationalität. Das sind internationale Vorschriften. Seediensfähigkeit stellt in Deutschland ein zugelassener Arzt fest. Unter anderem darf ein Kapitän keine Rot-Grün-Schwäche haben.

**Wie ist der typische Ausbildungsweg?**

Typisch ist der Ausbildungsweg zum Schiffsmechaniker, der drei Jahre dauert. Die Ausbildung findet im Gesamtbetrieb Schiff statt, an Deck, in der Maschine und auf der Brücke. Wer sich entscheidet, Nautiker und nicht Schiffsbetriebstechniker zu werden, geht je nach Schulabschluss an eine Fachschule oder eine Fachhochschule und erwirbt das Befähigungszeugnis zum „Nautischen Wachoffizier“. Dieses muss „ausgefahren“ werden. Nach zwölf Monaten Fahrzeit auf See wird das Befähigungszeugnis zum „1. Nautischen Offizier“ erworben, das ebenfalls zwölf Monate auf See „ausgefahren“ wird. Hiernach wird das Befähigungszeugnis Kapitän ausgestellt.

**Braucht man dazu einen besonderen Schulabschluss?**

Für die Ausbildung ist ein Abitur nicht zwingend nötig, denn durch die Schiffsmechanikerausbildung kann der mittlere Schulabschluss erworben und damit an einer Fachschule das Befähigungszeugnis Nautischer Wachoffizier erlangt werden. Man hat auch als Hauptschüler die Möglichkeit, bis zum Kapitän aufzusteigen.

**Wie geht das genau?**

Die internationale Grundvoraussetzung ist die zwölfmonatige Netto-Seefahrzeit, um das Studium für Nautik oder Schiffsbetriebstechnik aufnehmen zu können. In Deutschland geschieht dies durch die Ausbildung zum Schiffsmechaniker. Für den technischen Bereich gibt es den Schiffsbetriebstechniker. Der Ausbildungsweg ähnelt dem in der Nautik. Je nach Schulabschluss folgt darauf der Besuch einer Fachschule oder Fachhochschule für den Erwerb des Befähigungszeugnisses Technischer Wachoffizier. Die Schiffsmechanikerausbildung deckt beides ab: Schiffsbetriebstechnik und Nautik. Das ist unser Schweizer Taschenmesser.

**Bekommt man noch das Kapitänspatent verliehen?**

Das Kapitänspatent gibt es nicht mehr. Es heißt heute „Befähigungszeugnis zum Kapitän“. Dieses wird beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie beantragt. Ernennet einen die Reederei zum Kapitän und man fährt dann auch in der Position, dann ist man Kapitän.

**Würden Sie Mädchen ermutigen, in den Beruf zu gehen?**

Ich würde jeden Menschen, der zur See fahren möchte, dazu ermutigen. Maritime Berufe bieten viele spannende Möglichkeiten, mein Karriereweg ist ein gutes Beispiel dafür.

**Wenn Sie beruflich einen Wunsch frei hätten – was wäre das?**

Dass in allen Köpfen in Deutschland ankommt, ohne maritime Wirtschaft gäbe es keinen solchen Wohlstand, und dass die maritime Branche hervorragende Karriere bietet.

## JUBILÄUM

## Tief gegraben, damit viel Kohle herausprang

Vor 150 Jahren wurde in Herten mit preußischer Hilfe die Zeche Ewald gegründet – In über 600 Metern Tiefe schürfte man Steinkohle

1871, das Jahr der deutschen Reichsgründung und der Kaiserproklamation, war auch für die Stadt Herten von großer Bedeutung. Hier, mitten im auch dank preußischen Einflusses wirtschaftlich aufblühenden Ruhrgebiet, wurde vor 150 Jahren die Zeche Ewald gegründet. In der preußischen Rheinprovinz sollte die Kohleförderung der Industrialisierung Deutschlands einen wichtigen Schub verleihen.

Auch die Stadt Herten war auf einem riesigen unterirdischen Kohleflöz errichtet worden. Um davon zu profitieren, gründeten 1871 der Kaufmann Hugo Honigmann, der Bankier Wilhelm Hagedorn und der Bergassessor Ewald Hilger das mutmaßlich nach Letzterem genannte Bergwerk – der Legende nach bei einem Treffen in einer Gaststätte in Essen.

Für die Stadt Herten war dies der Beginn des Steinkohlebergbaus. Die Abteufarbeiten, also das senkrechte Ausgraben, für Schacht 1 „Hilger“ begannen schon im folgenden Jahr, die Steinkohleförderung

auf Grund zahlreicher Anfangsschwierigkeiten (wie Wassereintritt und geologischen Verwerfungen) allerdings erst im Jahre 1877. Denn zuvor war ein besonders

tiefes Abteufen nötig. Bis 1884 wurde 624 Meter tief in die Erde gegraben. Der Schacht der Zeche Ewald war damals der tiefste im gesamten Ruhrgebiet.



Relikt aus Zeiten der Industrialisierung im 19. Jahrhundert: Die Zeche Ewald in Herten

Die Kohleförderung auf Schacht 2 begann 1892, Schacht 3 und 4 entstanden 1895 im benachbarten Gelsenkirchen, wurden aber schon zwei Jahre später ein eigenständiges Bergwerk. Ein paar Gebäude aus dieser Zeit sind auch heute noch erhalten. Das Verwaltungsgebäude aus dem Jahre 1900 war der Sitz von Bergwerksdirektion und Hauptverwaltung.

Die sogenannte Sheddachhalle mit ihrem Sägezahnachse wurde 1894 als Maschinensatzteillager errichtet und im Jahr 1900 zu ihrer heutigen Bauform umgestaltet. Die Fenster zeigen zwar nach Norden, die Dachkonstruktion erlaubt aber eine blendfreie Belichtung im Innern. Die Lohn- und Lichthalle von 1922 war der Versammlungsort der Bergleute. Hier besprachen sie vor Schichtbeginn an den „Revierschaltern“ den Arbeitsablauf unter Tage. Unten lagen die Lohnbüros, im Obergeschoss die Duschen und Umkleidekabinen. Heute ist hier das RVR-Besucherzentrum Hoheward untergebracht

Der Architekt Fritz Schupp entwarf und baute 1954 das Fördermaschinenhaus Süd. Die Heizzentrale stammt aus dem Jahre 1916. Sie diente bis in die 1980er Jahre zur Wärme- und Warmwassererzeugung der Schachanlage. Auf dem Areal befinden sich heute noch drei Schächte. Der letzte dieser Schächte stammt aus dem Jahre 1941.

4000 Bergleute arbeiteten in Spitzenzeiten über und unter Tage auf der Zeche Ewald. Das Bergwerk wurde im Jahr 2000 geschlossen, ist aber seit 2011 ein Ankerpunkt der „Route der Industriekultur in der Metropole Ruhr“. Tourismus, Gastronomie sowie Veranstaltungsorte sind hier heute schon vertreten. Auch Bereiche wie die Wasserstofftechnologie, Handwerk und Logistik sollen den örtlichen Strukturwandel begleiten, sind für den Besucher aber noch nicht sichtbar. A. Rüdiger

● **Besucherführungen** Telefon (02366) 181160, Internet: www.hoheward.rvr.ruhr