



CAP SAN DIEGO

Ein Schiff und seine Menschen

Julia Berlin Bilder

Kirsten Bertrand Text

JUNIUS

Ein Schiff und seine Menschen. Junius-Verlag, 224 Seiten Hardcover.
Fotobuch mit Porträttexten und kurzen Sachtexten.
Konzept, Layout, Produktion und Koordination



Die beiden Patentanker mit ihren imposanten Flanken werden eingeholt. Jeder wiegt 4,8 Tonnen.

31

»Jeder muss hier zeigen, was er will und was er kann. Und man kriegt auch mal einen Spruch reingedrückt. Damit muss man sich arrangieren. Aber man wird grundsätzlich offen aufgenommen, egal ob Frau oder Mann.«

Christian Blaauw, Maschinist, Jahrgang 1988

»Große Motoren fand ich schon immer interessant. Deshalb habe ich erst Landmaschinenschlosser gelernt, aber ich wollte mit noch größeren Motoren arbeiten. Durch einen Nachbarn bin ich zur Seefahrt gekommen, erst als Maschinenasistent, dann bin ich in Cuxhaven zur Seefahrtsschule gegangen, um mein Maschinistenpatent zu machen. Ich war noch auf der Schule, als ich 2009 zum ersten Mal auf der *Cap San Diego* mitfahren durfte – und dann bin ich hier als Ehrenamtlicher kleben geblieben. Im positiven Sinne.

Mir hat damals sofort gefallen, dass man überall mitmachen und ran durfte. Die Mannschaft hat mich offen aufgenommen, mir alles gezeigt, auf Augenhöhe, obwohl ich ja einer der Jüngsten an Bord war. »Komm mit, da gehen wir jetzt bei,« hieß es dann immer. So habe ich als kleiner Maschinist-Ausi alles von der Pike auf gelernt und verinnerlicht.

Die *Cap San Diego* ist mittlerweile wie ein zweites Zuhause für mich, und mit einigen Leuten fühle ich mich richtig familiär verbunden. Ist also kein Wunder, dass die erste Verabredung mit meiner heutigen Frau Vivien hier an Bord war. 2015 haben wir auf der *Cap San Diego* geheiratet und oben im Salon gefeiert, ein Gutteil der Jungs war dabei, und Walter Schneider, der auch Ehrenamtlicher ist, war unser Trauzeuge. Das war definitiv eins meiner Highlights hier an Bord.

Ein anderes Highlight war, als ich die Maschine das erste Mal fahren durfte, vor

ungefähr zehn Jahren auf einer Fahrt nach Kiel. Unser damaliger Chief sagte einfach: »Probiert mal, wird schon klappen.« Seitdem übernehme ich das gern, da kann es mich auch nichts hinstellen, da brauche ich keinen Schlaf mehr, da ist mir alles andere egal.

Auf diese Fahrten arbeiten wir alle natürlich die ganze Zeit hin. Wäre die *Cap San Diego* einfach nur ein Museumschiff, auf dem vielleicht mal eine Winde von A nach B bewegt wird, hätte das für mich keinen Reiz. Das Schiff ist für mich wie ein lebendes Objekt: Ich will, dass es fährt, dass es sich bewegt, dass es stinkt und qualmt. Und nicht nur ist herumliegt.

Deshalb stecke ich hier auch viel Zeit rein. Hauptberuflich führe ich als Leitender Ingenieur auf Container- und Massengutfrachtern zur See, manchmal bin ich vier oder sechs Monate unterwegs. Aber im Urlaub bin ich oft auf der *Cap San Diego*, manchmal vier Wochen am Stück wie Anfang 2021 auf der Werft.

Für mich ist das Arbeiten auf so einem Schiff nun mal ein Traumberuf. Es gibt nichts Schöneres, als an den Motoren rumzuschrauben, sich die Plöten drecksig zu machen, und wenn nachher alles fertig ist, die Maschine anzuschmeißen – und sie läuft! Da kann ich stundenlang zuhören, das ist für mich wie Musik.

Vor allem, wenn die Maschine langsam läuft – das hat fast was vom Takt eines Herzschlags.«



Kann sich keinen schöneren Arbeitsplatz vorstellen als den in der Maschine: Christian Blaauw



Möchte noch sehr lange als Ehrenamtlicher an Bord bleiben: Carl Mennerich

»In der Seefahrt ist immer Teamwork gefragt: ein Schiff, eine Crew. Das gefällt mir auch auf der Cap San Diego so gut.«

Carl Mennerich, Maschinist, Jahrgang 1996

Carl, du studierst Schiffsbetriebstechnik in Flensburg. Warum arbeitest du als Ehrenamtlicher auf der Cap San Diego?

Da gibt es viele Gründe. Die Arbeit an Bord ist ein guter praktischer Ausgleich zum Studium. Außerdem begeistert mich die alte Schiffstechnik, die man hier noch in Reinform sehen kann: ganz offen, nicht wie auf modernen Schiffen, wo fast alles hinter Abdeckungen liegt. Wenn man die Ursprungstechnik kennt, versteht man oft auch die neue Technik besser. Das bringt mir also auch was fürs Studium. Und es macht mir Spaß, hier ein Stück Seefahrtsgeschichte zu erhalten.

Wie findest du als einer der Jüngsten deinen Platz unter den älteren Kollegen?

Wir arbeiten hier sehr kollegial zusammen, die meisten sind sehr offen. Ich versuche, viel vom Erfahrungsschatz der Älteren mitzunehmen und mir die Kniffe und technischen Raffinesse zeigen zu lassen. Einige Kollegen sind auch froh, wenn sie manche Arbeiten abgeben können. Wir Jüngeren versuchen unsererseits, auch mal neue Ideen einzubringen. Das ist manchmal ein Spagat, aber es klappt ganz gut. Außerdem höre ich mir gern das Seemannsgarn von früher an.

Wie bist du selbst zur Seefahrt gekommen?

Ich habe in der 11. Klasse ein Praktikum als Ferienführer bei der Hamburg Süd gemacht.

Die vielseitige Arbeit an Bord hat mich sofort begeistert. Mittlerweile bin ich in meiner Ausbildung vier Einsätze für die Hamburg Süd gefahren, auf Containerschiffen in Süd- und Nordamerika und Asien. Ich möchte Leiter der Maschinenanlage werden. Es gefällt mir, in einem internationalen Team zu arbeiten. Und das Blau des Meeres begeistert mich auch immer wieder.

Was hat dir in deiner Zeit auf der Cap San Diego am besten gefallen?

Die Werlzeit war eine ganz neue Erfahrung für mich. Ich war für einige Gebiete verantwortlich, das war viel Arbeit, aber auch richtig gut! Die Fahrten machen auch richtig Spaß: sich die Seelut um die Nase wehen zu lassen, abends bei einem Hörtchen zusammenzusetzen und sich den Sonnenuntergang anzugucken. Und sehr cool fand ich, als ich in der Maschine den Hauptmotor anlassen und steuern durfte. Wenn man selber die Hebel und Räder stellt und merkt, wie alles anfangt, sich in Bewegung zu setzen, wie der Propeller beginnt, sich zu drehen und das Schiff Fahrt aufnimmt, das ist schon was Besonderes. Ich hoffe, dass ich das noch öfter machen kann!

Welchen Wunsch hast du für die Zukunft des Schiffes?

Zum 100-jährigen Jubiläum mit der Cap San Diego nach Südamerika fahren! Dafür würde ich sogar in 40 Jahren ein Sabbatical nehmen. So eine Fahrt wäre wohl ein teures und aufwendiges Unterfangen. Aber träumen darf man ja.

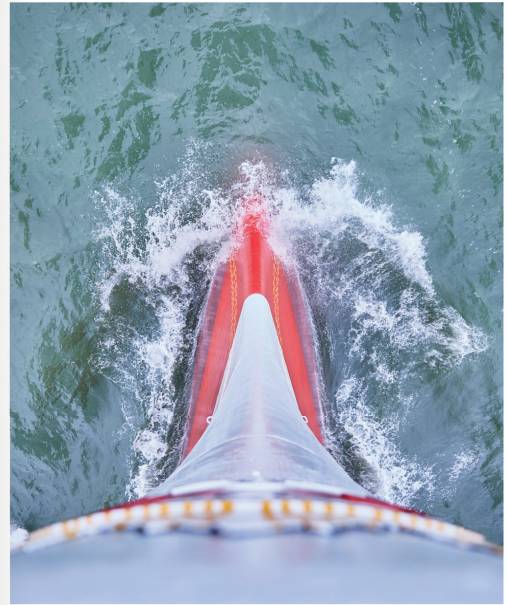


Der »Weiße Schwan« sticht in See

Auf diese Termine freut sich die gesamte Crew: Wenn die Cap San Diego auf Fahrt geht, wird ein längst vergangenes Stück Seefahrtsgeschichte wieder lebendig



Die Cap San Diego hat die Elbbrücke verlassen, die Nordsee schickt ihr schaumgeperlte Wellen entgegen. In der Ferne taucht die charakteristische Silhouette von Helgoland (3) mit der Längen Anna auf



Immer voran. Der frisch gemalte Steven pflügt durch die Nordsee

Nachts im Museum

Als der Architekt César Pinnau Ende der 1950er-Jahre die *Cap San*-Schiffe entwarf, hatte er nicht nur elegante Frachter im Sinn – auch betuchte Passagiere sollten sich während der Fahrt über den Atlantik standesgemäß wohlfühlen. Pinnaus Passagierdeck gilt mittlerweile als Designklassiker. Heute können Hotelgäste in den fast originalgetreuen Kabinen übernachten, die Ruhe auf dem Schiff genießen – und Hamburgs schönste Hafenlage auf sich wirken lassen



Wer sich auf der *Cap San Diego* für die Nacht einmietet, kann abends das Festspiel an und auf der Elbe genießen: Alles überlagert leuchtet die Elbphilharmonie, orangefarben glüht der Hafen, violett scheitern die Schiffe im Norderhafen



Die Zylinderseite der Hauptmaschine: Durch die gepanzerten Rohre gelangt der Brennstoff zu den Einspritzdüsen

Im Kraftzentrum

Jede Maschine ist nur so gut wie die Crew, die sie pflegt. Das imposante Herzstück der *Cap San Diego* ist bestens aufgehoben bei den erfahrenen Maschinisten, die beweisen, dass Manpower und Teamspirit genauso wichtig sind wie Pressluft, Schmieröl und Diesel



Die Männer hinter der Technik: Die ehrenamtliche Maschinencrew an ihrem Lieblingsort



Während der Fahrt unter Hochdruck: Zwei Zylinderdeckel und zwei der drei Abgas-Turbolader



Martin Mevius, Maschinist, Jahrgang 1941

Auf den ersten Fahrten Anfang der 1960er-Jahre bestand die Maschinencrew der *Cap San*-Schiffe aus 14 Mann, vom Leitenden Ingenieur über die Ingenieurassistenten bis zu den Reinigern und dem Schmierer. Heute ist die Zahl der Maschinisten an Bord der *Cap San Diego* ziemlich genau um das 2,5-Fache angestiegen: Fast 35 Ehrenamtliche, die meisten aus der Seefahrt, kümmern sich um das Herzstück des Schiffes; die ältesten sind über 80 Jahre alt, die jüngsten Mitte 20. Unter der Leitung von Chef Joachim Stöber und Stellvertreter Maschinentechnik/Harald Hubesorgt die Crew dafür, dass alles so gut gepflegt

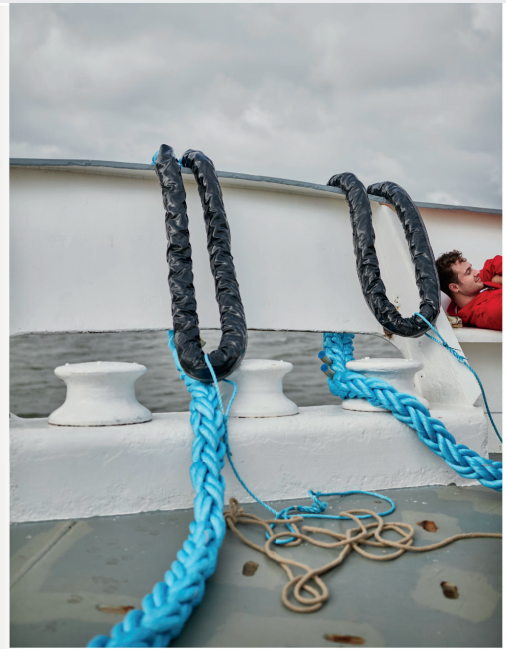
ist, dass Besucher durch den Maschinenraum streifen können wie durch einen Ausstellungssaal voller historischer Technikexponate – und dass alles gleichzeitig so gut in Schuss ist, dass das Schiff im Grunde jederzeit losfahren könnte.

Denn die Arbeit der Maschinisten nie fertig wird, gehört dazu: Schrauben, schmieren, pumpen, messen, fachsimpeln, Buchen, planen, Dinge auseinandernehmen und wieder zusammensetzen – die Crew, die es gemeinsam auf gut 900 Jahre Berufserfahrung bringt, ist im technischen Dauereinsatz, um die Maschine instand zu halten und behutsam zu modernisieren, wo nötig.

Der Einsatz im Maschinenraum ist nichts für Leute – mit manikürten Fingernägeln, wie Maschinist Christian Blaauw sagt. Es ist oft eng, laut, dreckig. Aber alle hier kennen das Glücksgefühl, wenn ein widerspenstiges muscless Teil mit viel Zeit und Mühe repariert worden ist und danach auch tatsächlich funktioniert. Wenn sie bei der nächsten Fahrt ihr Lieblingsgeräusch hören, das Stampfen des Zweielasmotors mit seinen neun Zylindern und 11.650 PS, das durch den Maschinenraum dröhnt, wenn das Schiff endlich erwacht, dann haben alle gemeinsam wieder ihr großes Versprechen eingelöst: die *Cap San Diego* lebendig zu halten.



Diese ganz spezielle Zeit zwischen Ab- und Anlegen:
die Gäste beeindruckt, die Decksteufe entspannt



Ein Denkmal geht auf Klassen-Fahrt

Wie jedes seetüchtige Schiff muss auch die *Capo San Diego* regelmäßig ihre Klasse erneuern, damit sie weiterhin fahren darf. Im Frühjahr 2021 brachte die Crew ihr Schiff in die Bremerhavener Werft Breda Dry Docks.

Eine bewegende Zeit für das gesamte Team

