

Master next God

Die Vorkommnisse um die „Gorch Fock“ und die Parallelen zur Bundesheerreform. Kapitän DI Gustav Jobstmann widmet sich einem heiklen Thema: Der Allmacht und uneingeschränkten Machtausübung von Schiffskapitänen, wie auch von Politikern. Anlass hierfür ist die Situation der „Gorch Fock“ und die bevorstehende österreichische Bundesheerreform.

Die „Gorch Fock“, 1958 bei Blohm & Voss in Hamburg gebaut, ist ein als Bark getakeltes Segelschulschiff der Deutschen Marine. Alle Offiziersanwärter des Truppendienstes und die Sanitätsoffiziersanwärter der Deutschen Marine werden hier im Rahmen von Auslandsreisen ausgebildet, ebenso die Unteroffiziere des „seemännischen Dienstes“. Eine Stammbesatzung von 85 Personen kann bis zu 138 Lehrgangsteilnehmer betreuen. Die Ausbildung der Marineoffiziersanwärter auf der „Gorch Fock“ wird dabei seit 2005 wissenschaftlich untersucht. Während ihrer Fahrten in alle Teile der Welt dient die „Gorch Fock“ außerdem der Repräsentation der Bundesrepublik Deutschland und ihrer Marine, und das sehr erfolgreich.

Besondere Vorkommnisse - tödliche Bordunfälle

Bis dato hatte das Schiff laut offizieller Statistik 741.106 Seemeilen zurückgelegt. Dabei wurden bei 439 Hafenbesuchen 180 verschiedene Häfen angelaufen und über 60 Hoheitsgebiete auf allen Kontinenten besucht. Leider kommt es aber schon seit 1959 zu „besonderen Vorkommnissen“, so die vorschriftengerechte Bezeichnung für die tragischen, tödlichen Bordunfälle. Bis zur heutigen Zeit fanden 6 Seeleute auf dem Ausbildungsschiff den Tod, übrigens 4 Männer und 2 Frauen. In Erinnerung geblieben ist der Tod einer 18-jährigen Offiziersanwärterin auf See nahe der Insel Norderney, die am 4. September 2008 über Bord ging und ertrank. Wilde Spekulationen



waren die Folge, von Mord bis Selbstmord reichten die Vermutungen, schließlich wurde als Unfallursache „Ausrutschen“ festgestellt. Der letzte traurige Fall, der vielleicht weitreichende Folgen für die Existenz des Ausbildungsschiffes „Gorch Fock“ haben wird, ereignete sich am 7. November 2010 während eines Hafenaufenthaltes in Salvador da Bahia (Brasilien), wo eine 25-jährige Unteroffizierin und Offiziersanwärterin nach einem Sturz unterhalb der Untermarssegel im Großmast an Backbord aus 27 Meter Höhe beim Niederentern verstarb. Die Lehrgangsteilnehmerin war erst zwei Tage zuvor in Brasilien eingeschifft worden.

Aufgrund dieses Vorfalles wurden Vorwürfe der Meuterei und des sexuellen Missbrauchs bekannt. Am 21. Jänner 2011 ordnete der damalige Bundesverteidigungsminister Karl-Theodor zu Guttenberg als Konsequenz die sofortige Rückkehr des Ausbildungsschiffes nach Deutschland an und enthob den langjährigen, erfahrenen Kapitän zur See, Norbert Schatz, seines Kommandos. Er untersagte bis auf weiteres das erneute Auslaufen des Segelschiffs nach seiner Rückkehr, die Offiziersausbildung wurde ebenfalls ausgesetzt. Danach folgte in Deutschland eine Diskussion über Sicherheit und Zweckmäßigkeit eines Segelschiffs für zeitgemäße militärische Aufgaben. Eine Untersuchungskommission, für die 221 Offiziersanwärter und 192 Angehörige der Stammbesatzung befragt wurden, entlastete Schatz, der jedoch wahrscheinlich nicht auf seinen Posten zurückkehren wird.

Kapitän trägt Hauptverantwortung an Bord

Letztendlich trägt meistens der Kapitän die Hauptverantwortung für das Zusammenleben an Bord. Kommt es zu Vorfällen, so wird er, wie in diesem Fall, zur Verantwortung gezogen. Ein Kapitän genießt eine Sonderstellung, die auch im „Seemannsgesetz“ verankert ist, er hat die volle Verantwortung für Schiff, Ladung und Besatzung, nicht umsonst hieß es früher respektvoll und ehrfürchtig „Master next God“ (Schiffer nächst Gott). Wenn hier Füh-



rungsfehler gemacht werden, kann es zur Katastrophe, oder wie in diesem Fall, zur Meuterei bzw. Befehlsverweigerung kommen.

Eine meiner Grundprinzipien als Hochseekapitän war, immer für Ruhe und Ordnung, aber auch für ein angenehmes Klima an Bord zu sorgen, alle gleich und gerecht zu behandeln, jedem Einzelnen gebührenden Respekt entgegenzubringen und nur solche Aufgaben zu befehlen, die man selbst ausführen kann, trotz teilweise unmenschlicher, harter Arbeitsbedingungen. Außerdem sollte man in jedem Fall, zu jeder Zeit als gutes Beispiel vorangehen – eine Grundvoraussetzung für gute Führungsqualität.

Mehr Häuptlinge als Indianer

Sicherlich war und bin ich ein Befürworter von Hierarchien, die es an Bord und in jeder Armee der Welt gibt, ja geben muss. Denn der Erfolg von Befehlsausführungen hängt von einer schmalen Befehlsstruktur ab. Erlauben Sie mir einen realistischen Vergleich: Bei der Seefahrt hat man es mit einer Pyramide zu tun. Oben schlank, also eine kleine Gruppe von Entscheidungsträgern (Kapitän, Offizier, Bootsmann), unten breiter, die Mannschaft (ca. 12 Personen) darstellend. Wie sieht es beim Österreichischen Bundesheer aus? Hier findet man eine auf den Kopf gestellte Pyramide vor. Oben ein übergroßer Führungskader, unten ein kleines Soldatenheer. Also beinahe mehr Häuptlinge als Indianer mit einem Minister, der getreu eines Parteisoldaten je nach Befehl der Parteiführung unberechenbar agiert! Es ist nicht das besondere persönliche Anliegen unseres Ministers, das Bundesheer neu zu strukturieren, er handelt auf Zuruf seiner Genossen und gemäß Parteiprogramm, er versucht dies mit Gewalt umzusetzen, bevor er vielleicht burgenländischer Landeshauptmann wird!

Die Regierung delegiert die Entscheidung über die Existenzberechtigung unseres Österreichischen Bundes-

heeres an das „gewöhnliche“ Volk per Volksentscheid, stiehlt sich somit aus der Verantwortung, will aber am Ende gut dastehen und keinen Imageverlust erleiden, denn die nächsten Wahlen stehen schon bevor. Endgültiges Ziel ist nicht die Auswahl zwischen einer Wehrpflicht, eines freiwilligen Heeres oder Berufsheeres.

Ziel der Parteien ist a la longue die Aufweichung bzw. die totale Abschaffung unseres Heeres mit allen daraus resultierenden Konsequenzen!

