

Havariekommissar Karl A. Selig: „Gute Leute sehe ich halt selten“

Einfach ist sein Job nicht. Denn er wird dann gerufen, wenn alles zu spät ist. Wenn es zu Transport- oder Aufbauschäden gekommen ist. Karl A. Selig ist Havariekommissar. Und kaum einer weiß besser, wie sich die meisten Fehler vermeiden lassen.

Karl Selig kennt die guten Leute in der Speditionsbranche. Und auch die guten Firmen. „Doch die“, sagt er, „kriege ich in meinem Job nur selten zu Gesicht.“ Havariekommissare sind freiberufliche Sachverständige. Sie werden dann gerufen, wenn etwas vorgefallen ist, das sich nicht einvernehmlich regeln lässt oder ein möglicher Betrugsfall durch Kunde und Spedition nahe liegt. Sie müssen den Schaden feststellen und auch erkennen, wie dieser sich mindern lässt, dafür Sorge tragen, dass der Geschädigte zu seinem Recht kommt, aber auch darauf achten, dass der Schadensverursacher oder dessen Versicherer nicht übervorteilt werden. „Denn nicht jeder Mensch kann seine Werte richtig einschätzen oder gibt die Werte seiner Möbel und anderen Eigentums richtig an“, sagt Selig. „Hier muss man Erkundigungen einholen, Belege prüfen und im Falle von Kunst oder Antiquitäten Sachverständige hinzuziehen, die sich in diesem Metier richtig gut auskennen.“ Denn in erster Linie werden Havariekommissare wie er von Versicherungen oder Speditionen eingesetzt. „Letztlich zählt zu meinen Aufgaben die Feststellung des Zeitwertes, also des Wertes, den

gebrauchte Gegenstände zum Zeitpunkt des Schadenseintritts haben. Im allgemeinen Transportwesen kommt der Notverkauf von verderblichen Waren oder bei Waren, die nicht mehr anderweitig repariert, gesäubert oder sortiert werden können, hinzu.“

Rausstehende Nägel

Wenn er von seinen Fällen erzählt, schüttelt man meist ungläubig den Kopf: „Wenn man 13 Sofagarnituren über dieselbe, herausstehende Schraube im Wagen schiebt und dabei den Stoff der Garnituren aufreißt, kann man sich nicht vorstellen, dass niemand auf die Idee kommt, die Schrauben herauszudrehen oder die Garnituren neben der Schraube entlang zu schieben“, erzählt er. Oder wenn Packer eine runde Elastischplatte über dicke Decken zum Wagen rollen, die letzten 15 Meter aber dann keine Decke mehr liegt und sie dennoch die Platte munter weiter rollen. Oder er von einem Umzugskunden hört, dem nachts der Gips aus der überhängenden Schlafzimmerschrankwand ins Gesicht bröckelt, weil ein Transportschaden stümperhaft mit drei Pfund des billigen Füllstoffs grob gespachtelt

und überlackiert worden ist. Und das sind gar nicht mal die Extremfälle, von denen der 53-Jährige erzählt. „Auch sonst passieren noch Fehler, die eigentlich nicht passieren dürften und bei denen ich mich als Havariekommissar immer wieder frage, wie so etwas vorkommen kann“, sagt er.

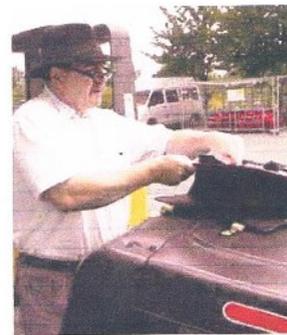
Die meisten Fehler, wegen der er gerufen wird, seien vermeidbar: „80 Prozent der Fälle sind überflüssig“, sagt er. „Sie passieren, weil einer nicht mitdenkt. Keine Packdecken, keine Gurte, keine Leiter, das sind die meisten Fälle. Ein Möbelwagen für den Umzug einer Drei-Zimmer-Wohnung dürfte ohne 200 Packdecken nicht losfahren. Doch genau das passiert immer wieder.“

„Du musst querdanken“

Sein Job ist es, hinterher penibel den Schadenshergang zu rekonstruieren. Fast wie ein echter Kommissar eben. „Du musst dabei schon ein bisschen paranoid sein und querdanken können“, sagt Selig. „Es soll auch heute noch Menschen geben, die im Schadensfall die Wahrheit etwas verbiegen. Klar, jeder stellt es so dar, wie er den Fall gerne sehen will.“ Und nicht immer ist sein Job so einfach wie bei dem Fall mit den falsch eingelagerten Möbeln: „Eine Spedition hatte den kompletten Hausrat einer Familie für zwölf Monate eingelagert. Einfach alles. Das Sofa, die Kleidung, die Schränke, selbst die Putzmittel. Keiner hat denen gesagt, was in den großen Metallcontainer

rein darf und was nicht.“ Dummerweise hat die Spedition den Metallcontainer das ganze Jahr auf dem Hof in der prallen Sonne stehen lassen. Und nicht einmal gelüftet. „Die Kundin hat die Schränke mehrmals mit Essigwasser ausgewaschen, aber der Gestank ist davon nicht weggegangen“, sagt Selig. „Sowas darf nicht sein.“ Wie es immer wieder zu solchen Vorfällen kommt, weiß der Havariekommissar selbst nicht. „Die Leute sind nicht dumm“, weiß er. „Doch manchmal setzt es beim Mitdenken völlig aus.“ Selig weiß genau, wovon er spricht. Geboren 1959 ist er in der väterlichen Spedition groß geworden und lernte ab 1975 selbst das Handwerk des Speditionskaufmanns. „Mein Großvater hatte bereits vor dem Zweiten Weltkrieg eine Möbelspedition und da waren Möbel wirklich noch Schwerarbeit und meist nur teilzelegbar. Hier würden viele der heutigen Mitarbeiter verzweifeln“, erklärt er. Bis 1994 arbeitete er als Angestellter im väterlichen Betrieb und war etwa für die Bergung von verunfallten Ladungen, Sortierung und Aufarbeitung von Transportschäden und dergleichen zuständig. Parallel dazu übernahm er 1987 ein Havariekommissariat. Und Seminare für angehende Havariekommissare gibt er bereits seit 2008 an der BAIS Euroakademie.

„Meine Lehrzeit dauerte 35 Jahre, mein bester Lehrer und schlimmster Prüfer war mein Vater selbst“, sagt er ernst. „Und bis heute habe ich nicht aufgehört zu lernen, meine Neugier nicht eingebüßt und das Fragen nach dem Wie,



den
möbelspediteur 12 | 2012



Schadensbegutachtung: Karl Selig bei der Arbeit.

Warum und Woher nicht verlernt. Ich freue mich über jede neue Herausforderung, über jede neue Fabrik, die ich besichtigen darf, über jeden Transportschaden, der mir neue Aufgaben zu lösen gibt. Ich hoffe, ich kann das auch noch im hohen Alter von mir sagen.“

Und genau dieses Mitdenken, das vermittelt Selig inzwischen nicht nur seinen angehenden Kollegen, sondern in getrennten Seminaren inzwischen auch Unternehmern und deren verantwortlichen Mitarbeitern: „Die Sprüche: ‚Wo gehobelt werden, fallen Späne!‘ oder ‚Wer nicht arbeitet, macht auch keine Fehler!‘ sollten in heutigen Zeiten, wo die Voraussetzungen so gegeben sind wie heute, nicht mehr als Entschuldigung für Fehler in Planung und Abwicklung gelten. Denn ein Transportschaden ist in den meisten Fällen nichts anderes als ein Fehler in Planung und Abwicklung.“ Denn ein Frachtführer oder dessen Personal können noch so hervorragende Logistiker, Kaufleute oder Fahrer sein, aber nicht für jedes Gut, das sie befördern, über den rechten Sachverstand verfügen. Und genau da setzt Selig an. In seinen zweitägigen Seminaren schult Selig vor allem eins: das Auge und somit den Sachverstand seiner Schulungsteilnehmer. Das „Riskmanagement“ also, wie es neudeutsch gerne genannt wird. „Transportschäden im heutigen Umfang müssen nicht sein“,

stellt Selig klar. „Sie kosten Zeit und Geld und schädigen das Image von Hersteller und Transporteur. Dass bei der heutzutage transportierten Menge an Gütern Schäden entstehen können, ist unbestreitbar, aber MÜSSEN diese auch entstehen?“

Manchmal ist auch der Skeptiker in ihm verbüßt. Denn neulich, als er sein Kind aus dem Kinderparten abgeholt hat, ist etwas sehr Seltenes passiert: Karl Selig hat ein perfekt eingespieltes Umzugsteam bei der Arbeit gesehen. „Da lief alles glatt“, sagt er. „Die hatten genug Decken, konnten tragen, es ist nichts passiert.“ Für ihn ist die Normalität im Gewerbe inzwischen so erstaunlich, dass er die Packer um eins bat: „Ich wollte ein paar Fotos von denen machen und das dürfte ich auch.“ So überraschend kann's dann wirklich im Leben laufen. mm

Havarie-Schulungen

Alle vier Wochen bietet Havariekommissar Karl A. Selig zweitägige Schulungen an. Die nächste findet vom 22. bis 23. Juni statt. Kontakt und Infos gibt es hier: Karl A. Selig, Havariekommissariat Fürth/Bayern, Tel. 0911/3263663. www.havarie-buero.de/seminars.html



Nicht nur der Lack ist ab: Typische Schäden, die bei einem Umzug entstehen können, aber nicht müssen.