

VON KRISTIN HERMANN (TEXT)  
UND DUSTIN WEISS (FOTOS)

# Unter Kapitänen

**H**eimweh. Sehnsucht. Wehmut. Seefahrt ist eine Mischung aus alledem. Hans Albers wusste das schon 1952, als er seiner Liebe zur Seefahrt ein Denkmal setzte: „Nimm mich mit, Kapitän, auf die Reise, nimm mich mit in die weite, weite Welt.“ Doch nicht immer ist es so romantisch wie in den Seemannsliedern. Was bleibt übrig, wenn man einen Großteil seines Lebens auf dem Wasser verbracht hat? Abgeschieden von der Familie, unter einem bloß das Dröhnen des Schiffmotors, vor einem das Meer und immer wieder neue Kulturen in den Häfen der Welt? Was erlebt man währenddessen? Und hat man anschließend noch so etwas wie ein Zuhause – oder ist man auf ewig rastlos?

Wenn an diesem Freitag 300 Gäste im Bremer Rathaus zur 474. Schaffermahlzeit zusammenkommen, dreht sich auch bei uns alles um Seeleute. Kapitäne erzählen von ihren Abenteuern und von der Zeit, die danach kam. Wir zeigen mit Haus Seefahrt den Ort, der von der Schaffermahlzeit unterstützt wird und an dem Seeleute in Bremen eine Heimat finden, wenn sie in Not geraten sind. Wir begleiten die Seemannsmission in Bremerhaven dabei, wie sie an Bord Trost spendet, wenn die Zukunftsängste zu groß werden. Eine Seefahrtsochter berichtet zudem, wie die Jahre ohne ihren Vater für sie waren und wie sie das bis heute prägt. Und am Ende stellt sich die Frage: Ist der Beruf noch zukunftsfähig?



Das deutsche Forschungsschiff „Polarstern“ im antarktischen Meer. Ihr Einsatzgebiet sind die Polargebiete der Arktis und Antarktis inklusive der Packeiszone. Sie kann bis zu 1,5 Meter dickes Eis problemlos durchbrechen. Ist das Eis dicker, rammt sie sich den Weg frei.

FOTO: ICECAM/  
STEFAN HENDRICKS

## Expedition ins ewige Eis

**An Kreuzfahrten kann sich Uwe Pahl nicht gewöhnen. Auch jetzt, mit 70 Jahren, sind sie ihm zu langweilig. Wer könnte es ihm verübeln? Schließlich ist Pahl Kapitän auf dem Forschungsschiff „Polarstern“ gewesen, das ihn jahrelang ins ewige Eis führte.**

Uwe Pahl hätte nichts dagegen gehabt, bis zu seinem Renteneintritt die kleinen Adéliepinguine zu beobachten. Schließlich gehören sie in der Antarktis zu seinen Lieblingstieren, so lebendig und freundlich wie die schwarz-weißen Tiere dem Menschen begegnen. Doch seine Reederei hatte etwas anderes mit dem Kapitän vor. Man könnte meinen, eine Option wäre gewesen, ihn in Rente zu schicken. Schließlich ist Pahl mitt-

lerweile 70 Jahre alt. Doch bis 2021 ist er mit Sicherheit noch eingespannt. Der einstige Kapitän des Forschungsschiffs „Polarstern“ kümmert sich seit 2014 um den Nachfolger des Eisbrechers, die „Polarstern II“. Er ist dabei Herr über die Konstruktion und Bauaufsicht des Schiffs, das in knapp vier Jahren seinen Vorgänger ablösen soll. Etwa 20 Jahre lang hat Pahl zuvor das größte deutsche Forschungsschiff gefahren, auf dem Wissenschaftler des Alfred-Wegener-Instituts in Bremerhaven die Polarmeere in der Arktis und Antarktis studieren.

Dass er so lange Kapitän auf dem Eisbrecher bleiben würde, damit hätte er zu Beginn seiner Mission nicht gerechnet. Die Hamburger Reederei Laeisz, bei der Pahl seit 52 Jahren arbeitet, hatte sich den Kapitän für die „Polarstern“ ausgesucht, da der Rostocker bereits auf seinen Fahrten auf Handelsschiffen Wissenschaftler mit an Bord hatte und sich für ihre Arbeit interessierte. „Zu Beginn hatte ich allerdings die Befürchtung, dass dieses Forschungsschiff nur eine Randerscheinung ist und ich deshalb den Übergang auf die großen Containerschiffe verpasse“, sagt Pahl.

Doch die „Polarstern“ sollte in den folgenden Jahren jenes Schiff werden, auf dem Pahl sich während seiner gesamten Karriere am wohlsten fühlte. Im Dienste der Wissenschaft fährt das Forschungsschiff mehrmals im Jahr durch die Polarregionen der Erde und versorgt zudem die permanent besetzten Forschungseinrichtungen Koldey-Station in der Arktis und die Neumayer-Station in der Antarktis. Anders als bei seinen vorherigen Reisen auf Handelsschiffen gilt ansonsten auf diesen Einsätzen die Devise: Der Weg ist das Ziel. „Es gibt keine Häfen, die wir anlaufen, und keine anderen Menschen, die man dort trifft. Daran muss man sich erst einmal gewöhnen“, sagt er.

Entschädigt wird man dafür mit Naturgewalten, die nur wenige Menschen zu Gesicht bekommen. An den vielen Eisbergen, dem klaren Wasser und der Tierwelt hat sich Uwe Pahl auch nach vielen Jahren nicht sattsehen können. „Das ist ein faszinierendes Gebiet, in das ich sonst vermutlich niemals gekommen wäre“, sagt er. Wenn die ersten Pinguine auf dem Eis auftauchen, dann hat Pahl sich jedes Mal ein bisschen so gefühlt, als ob er nach Hause käme. Während der

Sommerreisen haben die Wissenschaftler und die Crew zudem Eisbärenmütter und ihren Nachwuchs bestaunen können. „Das ist schon etwas anderes als Knut im Zoo“, sagt Pahl.

Die Forschungsreisen ins ewige Eis dauern mitunter bis zu 75 Tage. Das kann besonders im Winter, wenn es so gut wie kein Tageslicht gibt, zur Nervenprobe werden. „Da war es meine Aufgabe auch, auf das soziale Leben an Bord zu achten“, sagt er. Auf dem 118 Meter langen und 25 Meter breiten Schiff gibt es deshalb neben den regulären Kabinen und Laboratorien auch ein kleines Schwimmbad, ein Solarium und einen Fitnessraum.

All das ist für Pahl passé. Ausgelastet ist er mit seiner neuen Aufgabe trotzdem und Angst vor seinem Ruhestand hat der Kapitän auch nicht. „Ich komme aus einer alten Seemannsfamilie. Ich kenne diese Art von Leben und freue mich auf diesen Abschnitt“, sagt er. Wäre es nach seiner Mutter gegangen, wäre Pahl gar nicht erst Kapitän geworden. Lieber wäre ihr Rechtsanwalt oder Ingenieur gewesen. Doch das Seefahrer-Gen setzte sich bei Pahl nach einer Ausbildung

an Land durch. Bereut hat er diese Entscheidung nie. Nur eines, das kann sich der 70-Jährige für seinen Ruhestand nicht vorstellen: Kreuzfahrten. Seine Frau habe ihn bereits im vergangenen Jahr zu einigen solcher Reisen überredet. Doch daran hat der Kapitän keinen Gefallen gefunden. Warum nicht? „Na, weil ich da nichts zu sagen habe und nur einer von vielen bin“, sagt Pahl.



Kapitän Uwe Pahl im Jahr 2012 vor der „Polarstern“.  
FOTO: LARS GRÜBNER

## Grenzenloses Fernweh

**Die Welt muss weiter erobert werden. Es sind Sätze wie dieser, mit denen Peter Grimm seinen Ruhestand zusammenfasst. 67 Länder hat er bisher gesehen, etwa 200 Häfen angesteuert. Doch damit ist für den 62-Jährigen noch lange nicht Schluss.**

Peter Grimm lässt die Menschen gerne an seinen Erinnerungen teilhaben. Die Anekdoten sprudeln nur so aus ihm heraus. Vor ihm auf dem Tisch ist ein Stapel alter Fotos verteilt. Erinnerungen aus über 20 Jahren Seefahrt.

Eigentlich hat der 62-Jährige schon die ganze Welt gesehen. Er war in Indien, Australien, in der Südsee, in Afrika und in Amerika. Dass er nicht lange an einem Ort sein kann, das war schon früh für ihn klar. „Eigentlich seitdem ich als Kind den Hamburger Hafen gesehen habe. Das war für mich das Tor zur Welt.“ Mit 18 Jahren ging Grimm deshalb zur Marine und wurde Radarmester. Das war 1973. Er war derjenige, der wusste, wo sich andere Schiffe und Flugzeuge aufhielten, und im Idealfall auch, was sie wollten. Für ihn begann damit ein Leben in zwei Welten. Etwa 200 Tage im Jahr war er auf See, die restliche Zeit verbrachte er erst in Kiel, später dann in Bremerhaven.

Anders als bei der Handelsschiffahrt, hatten die Soldaten bei der Marine zwischen ihren Einsätzen längere Liegezeiten in den Häfen, teilweise bis zu zehn Tage. Zeit genug für Grimm und seine Kollegen, die fremden Kulturen zu erkunden. Per Anhalter ging es durch Mexiko, zu den Pyramiden in Kairo oder mitten in den brasilianischen Karneval. „Zu dieser Zeit haben wir aber auch gelernt, dass es Länder gibt, denen es richtig dreckig geht, so wie Haiti oder Indien“, sagt Grimm. Ein Bild aus dieser Zeit wird er bis heute nicht los: Im Hafen von Mumbai kommt Grimm ein Mensch auf allen vieren entgegen. „Ich wusste anfangs nicht, ob es ein Tier ist“, sagt er. Später erfährt er, dass dem Mann mit den verdrehten Gliedmaßen alle Knochen gebrochen wurden, damit er besser betteln kann. „So etwas vergisst man nicht“, sagt er.

Grimm und seine Mitstreiter waren damals in beengten Verhältnissen auf dem Schiff untergebracht. Es gab drei Kojen übereinander, so etwas wie Privatsphäre gab es an Bord nicht. „Wir haben später dann eine Wolldecke vor die Koje gehängt, wenn wir unsere Ruhe haben wollten“, sagt Grimm.

Je nachdem, in welchem Gebiet die Kriegsschiffe unterwegs waren, hatte die Marine unterschiedliche Aufträge. Mal ging es um Anti-Piraterie-Einsätze, um Überwachung von Küsten oder Ausbildungsaufträge. An einen dieser Einsätze erinnert sich Grimm heute noch besonders deutlich: Sein Schiff lag 1981 in der Danziger Bucht. Das war, kurz nachdem sich Solidarność gründet hatte, eine polnische Gewerkschaft, die 1980 aus einer Streikbewegung heraus ent-

standen war. „Die sowjetische Flotte rückte daraufhin in der Luft und auf dem Wasser mit etlichen Schiffen und Luftträgern an, um Polen einzuschüchtern. Das war auch für uns eine mullige Situation“, sagt Grimm.

Die Marine war für den heute 62-Jährigen immer ein Stück weit seine andere Familie. Auch wenn das hieß, lange Zeit von seiner Frau getrennt zu sein, die er zwischenzeitlich kennengelernt hatte. „Ohne starke Partnerin an seiner Seite schafft man das nicht“, sagt Grimm. Doch das Fernweh kam immer wieder, wenn der Radarmester für längere Zeit zu Hause war. Schwieriger wurde es erst, als seine beiden Töchter geboren wurden. „Zu sehen, wie die eigenen Kinder unter der Trennung leiden, war eine riesige Belastung für mich“, sagt er.



Ruhestand ist nichts für Peter Grimm. Deshalb engagiert er sich als Gästeführer und Reiseleiter.

Als die Marine 1999 entschied, dass Grimm seine letzten Jahre im Dienst als Ausbilder an Land verbringen sollte, war er nicht böse. Trotzdem lässt ihn die Seefahrt bis heute nicht los. Auch jetzt im Ruhestand fahren Grimm und seine Frau mit Kreuzfahrtschiffen um die Welt. Doch nicht genug: Grimm ist etwa 100 Tage im Jahr als Gästeführer in Bremerhaven unterwegs, 20 Mal im Jahr betreut er Touristen als Reiseleiter. „Natürlich auch auf dem Schiff“, sagt er. Diese Aufgaben haben ihm dabei geholfen, den Weg ins Rentnerdasein zu meistern, sagt er. Er habe Bekannte, denen der Absprung von der Seefahrt nicht so leicht gelungen sei. „Die sind teilweise aus ihrer Lethargie heraus krank geworden“, sagt er. Ans Aufhören will Grimm deshalb nicht denken. So lange er kann, gehört sein Herz der Seefahrt.



Erinnerungen aus mehr als 20 Jahren Seefahrt. Peter Grimm hat sie alle in Fotos festgehalten.

# Der Duft der weiten Welt

Jeden Tag beobachtet Hans-Dieter Lübbers die Schiffe, die vor dem Elternhaus die Weser entlangfahren und das Schiffshorn dröhnen lassen. Sie sind der Grund, warum er sich für die Seefahrt entscheidet. Es werden die spannendsten Jahre seines Lebens – auch wenn sie früher enden, als gedacht.

Das erlösende Telegramm kommt in San Diego. Über Stunden war Hans-Dieter Lübbers immer wieder zu dem Funker an Bord gelaufen, um sich zu vergewissern, dass er keine Nachricht verpasst hat. Schon kurz hinter den Azoren war er nervös geworden, weil er immer noch nichts gehört hatte. Rund um den Panamakanal dann das Funkloch. Zum Glück bieten die Funker eines anderen Schiffs ihre Hilfe an. Sie sind auch diejenigen, die ihm 1963 schließlich die frohe Botschaft überbringen: Er ist zum zweiten Mal Vater geworden.

Als Hans-Dieter Lübbers und seine Frau Ilse die Episode von der Geburt ihres Sohnes erzählen, müssen sie schmunzeln. Heute sind es amüsante Anekdoten, früher konnten solche Ereignisse mitunter auch eine gewisse Wehmut mit sich bringen. Doch wichtige Momente wie diese zu verpassen, war für den Familienvater über Jahre hinweg quasi normal. „Wir haben uns damit arrangiert“, sagt Ilse Lübbers. Die 79-Jährige schaut auf die alten Fotos, die auf dem Tisch in ihrem Wohnzimmer verteilt liegen. Eines zeigt sie und ihren Mann 1959 auf der MS „Reifenstein“ in Bremerhaven. Das junge Paar strahlt in die Kamera. Damals durfte Ilse Lübbers das erste Mal an Bord übernachten. „Das war zu dieser Zeit etwas ganz Besonderes und eigentlich verboten“, erinnert sie sich. „Schließlich waren wir da noch gar nicht verheiratet.“

Es sind kurze Bordbesuche wie dieser, die den beiden in den ersten Jahren ihrer Beziehung und Ehe blieben. Oft war Lübbers fünf Monate am Stück als Offiziersanwärter unterwegs, wenn es beispielsweise auf Stückguttransportern in Richtung Australien ging. Telefonate waren zu dieser Zeit noch nicht möglich, und so schrieben sich die beiden jede Menge Briefe. Oft waren es nur einzelne Abende oder wenige Tage, die er und seine Familie bis zur nächsten Abreise miteinander verbringen konnten. „In den Tagen, die er Zuhause war, musste dann so viel erledigt werden. Und alles fand gleich-

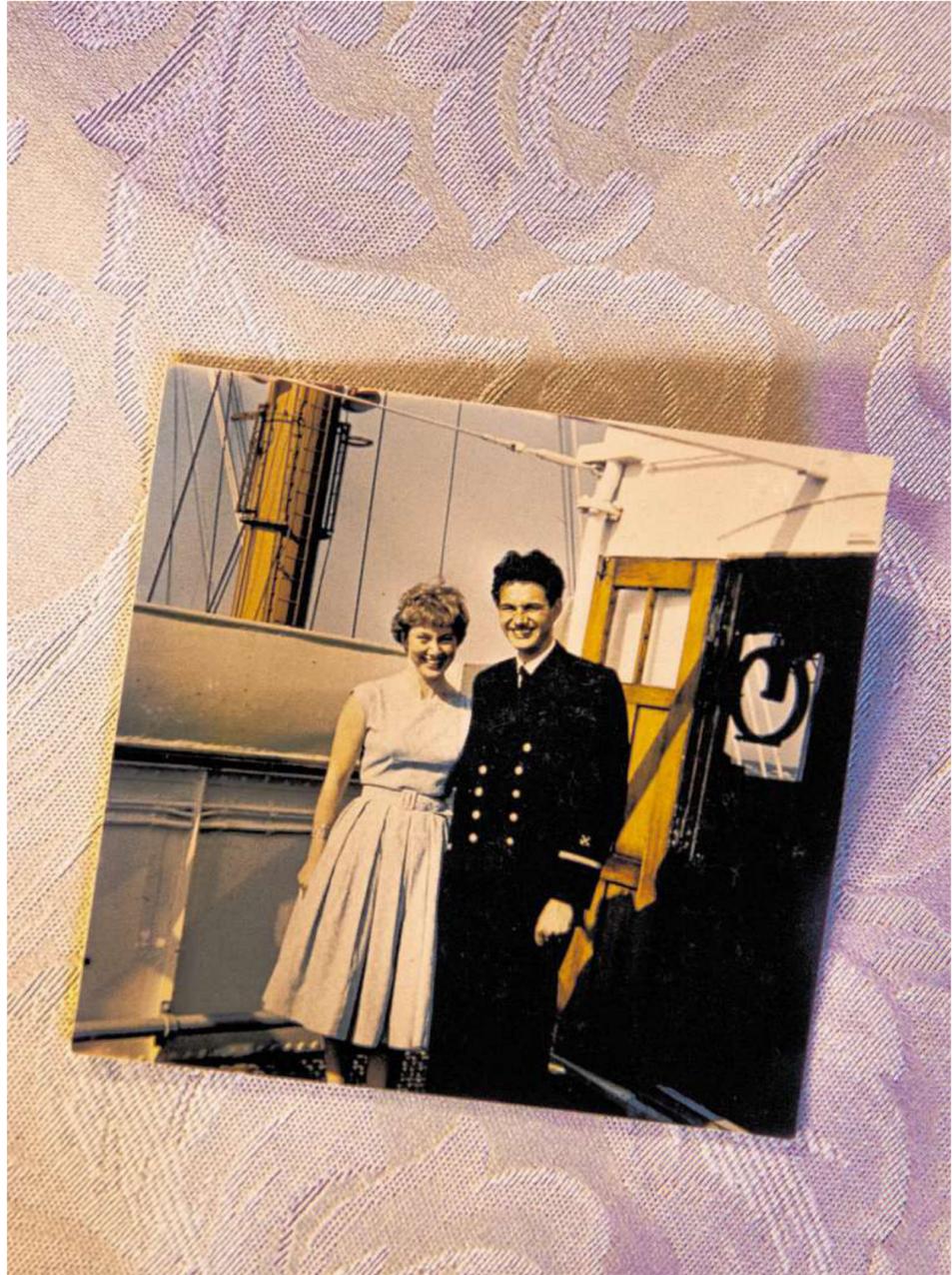
zeitig statt“, sagt Ilse Lübbers. Kurz bevor ihr Mann nach den langen Wochen auf See nach Hause kam, habe sie den Kindern ein Foto von ihm mit an ihr Bett gestellt – damit sie auch wussten, wer da nach Hause zurückkehrt. „Da war es gut, dass man noch die Unterstützung der Familien und Frauen anderer Seefahrer hatte“, sagt Ilse Lübbers.

Besser wurde es, als Lübbers seine Einsätze als Offizier auf dem Passagierschiff „Berlin“ des Norddeutschen Lloyd bekommt. „Dort war es ein bisschen so, wie man es sich auf dem Traumschiff vorstellt“, sagt Lübbers. Die Schwarz-Weiß-Fotos zeigen ihn mit führenden Staatsanwälten und anderen hochrangigen Vertretern der Gesellschaft. Das Schiff war im Liniendienst zwischen Bremerhaven und New York eingesetzt, sowie auf mehreren Kreuzfahrten im Nordatlantik. Bis zu 900 Gäste brachten Lübbers und die Crew so in die USA und wieder zurück.

Zwischenzeitlich war Lübbers auch immer Mal wieder als Ausbildungs-offizier auf einem anderen Schiff eingesetzt. Eines Tages bekam er plötzlich einen Brief von seinem Vorgesetzten. Er sollte als Lehrer an der Seefahrtsschule aushelfen. Damit begann für ihn ein schleicher Prozess. Zwar fährt er danach noch einmal als erster Offizier auf der „Nabob“ als direkter Vertreter des Kapitäns mit, doch bekommt er anschließend das Angebot, dauerhaft an Land zu wechseln. Keine einfache Zeit für den leidenschaftlichen Seemann. „Besonders schwer fiel es ihm nach der einjährigen Probezeit. Da wäre er am liebsten wieder direkt aufgebrochen“, erinnert sich seine Frau an den Moment. Sie hätte diese Entscheidung mitgetragen, sagt sie. Doch ihr Mann bleibt. „Rückblickend betrachtet war das sicherlich auch keine schlechte Entscheidung“, sagt Lübbers.

Doch den Duft der weiten Welt, wie er seine Abenteuer auf See nennt, den vergisst der 82-Jährige auch in den Folgejahren nicht. Damit er den Praxisbezug nicht verliert, fährt Lübbers in den Ferien immer mal wieder auf den neuesten Schiffen mit – teilweise auch mit seinen Studenten. Zu Hause ändert sich nicht viel. „Aber es war schön, dass man alle schweren Entscheidungen nicht mehr alleine treffen musste“, sagt Ilse Lübbers. Ihr Mann findet an der neuen Aufgabe Gefallen – bis heute.

Auch jetzt, in seinem Ruhestand, kommt es immer mal wieder vor, dass ehemalige Studenten den Professor direkt von ihrem Schiff aus anrufen und um Rat fragen. Für Lübbers eine schöne Anerkennung. Wird die Sehnsucht nach dem Meer zu groß, begeben er und seine Frau sich auf kürzere Kreuzfahrten. Für Lübbers sind sie wie Ausflüge in seine Jugend, so wie beim letzten Mal, als es nach Norwegen ging.



Ilse und Hans-Dieter Lübbers in jungen Jahren auf der MS „Reifenstein“ in Bremerhaven.



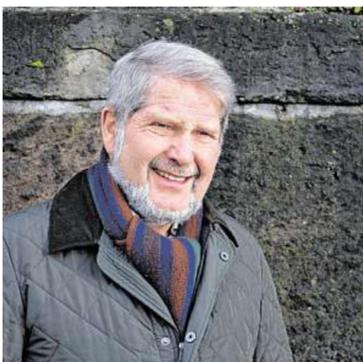
Das Ehepaar Lübbers im heimischen Wohnzimmer. An die Jahre auf See erinnern sich die beiden gerne zurück.



Ein bisschen wie beim Traumschiff. Hans-Dieter Lübbers zeigt Fotos von seiner Zeit auf dem Passagierschiff MS „Berlin“.

## Zwischen Kommando und Familie

Die Wellen vor ihm, das Steuerrad in seinen Händen. Für viele Jahre ist das die Welt von Werner Janßen – bis er sich zwischen seiner Familie und der Seefahrt entscheiden muss. Plötzlich muss er lernen, das Kommando auch mal abzugeben.



Kapitän Werner Janßen war schon als Jugendlicher in den Bremischen Häfen unterwegs.

Pünktlich um 10 Uhr morgens servierte der Steward Werner Janßen eine Tasse Tee. Im Anschluss daran genoss er sein zweites Frühstück. Dieses Ritual wird seine Frau jawohl beibehalten, dachte sich Janßen, als er seinen Job als Kapitän aufgab und an Land wechselte. Doch die Rechnung hatte er ohne seine Frau gemacht. Plötzlich war er nicht mehr derjenige, der das alleinige Kommando vorgab. Sein Zuhause war nicht mehr das Schiff.

Seit diesem Moment sind 30 Jahre vergangen – Werner Janßen und seine Frau haben ihren ganz eigenen Rhythmus gefunden. „Es hat eine Weile gedauert, bis wir uns aufeinander abgestimmt hatten“, gesteht Janßen. Schließlich war der heute 73-Jährige in relativ jungen Jahren gewohnt, den Ton anzugeben. Mit 26 Jahren war Janßen der damals jüngste Kapitän in seiner Reederei.

Schon als kleiner Junge schwärmte er für die Schifffahrt. Als Jugendlicher zog er durch die Bremer Häfen, hat von den Seeleuten seine ersten Zigaretten bekommen und ging das erste Mal an Bord eines Schiffs. Mit 14 durfte er an den Wochenenden bei Hafenrundfahrten den Matrosen spielen und sogar einmal selbst ans Steuerbord. „Das war meine Welt. Ich wollte das Kommando auf meinem eigenen Schiff übernehmen“, sagt Janßen. Gut ein Jahr später fing er deshalb selbst bei einer Reederei an, um seinen Traum wahr werden zu lassen.

Die Fahrten auf verschiedenen Handelsschiffen führten Janßen praktisch durch die ganze Welt. „Bis auf Australien und Neu-

seeland waren wir eigentlich überall“, erinnert er sich. Für Janßen sind diese Jahre prägend. Er auf der Brücke, vor ihm das Meer. Dort lernte er auch, wie wichtig der gute Umgang mit der Crew ist. „Man muss die Balance zwischen Verständnis und klaren Grenzen wahren“, sagt er. „Schon ein Einzelner kann die ganze Crew durcheinanderbringen. Es gibt Momente, wo man Entscheidungen treffen und zu Einzelnen sagen muss, der nächste Flug ist deiner.“

Nach einigen Jahren erkannte Janßen jedoch allmählich, wie sein Job auch die Familie belastete. Anders als heute, waren Telefonate auf hoher See damals eine Seltenheit. Wenn sie funktionierten, dann über Radiowellen. „Dabei konnten dann auch alle anderen Schiffe mithören und die Verbindung war auch nicht immer stabil“, sagt Janßen. Verlässlicher waren die Briefe in den Häfen, die er und seine Frau sich in dieser Zeit schrieben. „Allerdings war es auch oft frustrierend, weil ich dadurch nur zeitverzögert von den Problemen zu Hause erfahren habe und nicht eingreifen konnte“, sagt er.

Aufgrund seiner Stellung als Kapitän bekam Janßen von Zeit zu Zeit die Chance, Frau und Kinder mit auf seine Reisen zu nehmen. Mal ging es nach Israel, ein anderes Mal durften sie ihn nach Marokko begleiten. Doch bei diesen Reisen zeigte sich auch, dass nicht alle Menschen für die raue See geschaffen sind. Auf dem Weg nach England geriet das Handelsschiff von Janßen in einen Sturm, der die Tür seines Salons aus den Angeln fliegen ließ. Für seinen Sohn ein

traumatisches Erlebnis. „Danach wollte meine Familie mich nicht mehr begleiten“, sagt der 73-Jährige. Es ist nicht das einzige Mal, dass Janßen schlechten Wetterverhältnissen trotzen muss. Einmal gerieten seine Crew und er auf der Fahrt nach New Orleans mit einer Ladung Erz an Bord in die Ausläufer eines Hurricanes. Die 20 Meter hohen Wellen sorgten selbst bei dem erfahrenen Kapitän für ein mulmiges Gefühl. „Wir hatten teilweise auch Glück, wenn ich an solche Momente zurückdenke“, sagt er.

Letztendlich war der Auslöser als Kapitän aufzuhören, seine Familie. Janßens Sohn fiel der Abschied immer schwerer, was auch ihm mehr und mehr zusetzte. „Die ersten Tage, in denen ich weg war, hat er sich immer meine Kapitänsmütze aufgesetzt und ist damit rumgelaufen. Das bewegt einen natürlich“, erinnert sich Janßen. Nach einer fünfmonatigen Reise mit einem Gastanker nach Argentinien musste sich der Kapitän schließlich zwischen der See und seiner Familie entscheiden. Die Wahl fiel auf seine Frau und die mittlerweile zwei Kinder. Die restlichen Berufsjahre verbringt Janßen deshalb an Land. In Hamburg und Nordenham arbeitete er erst als Steuerinspektor, später dann als Betriebsleiter.

Die Liebe zum Meer ist ihm geblieben. Janßen ist noch immer leidenschaftlicher Segler, auch wenn das mit zunehmendem Alter schwieriger wird. Denn ein echter Kapitän weiß, wann es Zeit ist, von Bord zu gehen: „Man trägt schließlich auch die Verantwortung und muss einschätzen, was man sich noch zutraut“, sagt Janßen.



Schon der große Anker vor dem Eingang des Seefahrtshofes verrät: Die Bewohner hegen eine große Vorliebe für maritimes Flair.

## Der Nachwuchs

Der Seefahrt fehlt der Nachwuchs. Deshalb hat sich das Haus Seefahrt im Jahr 2010 mit einer Änderung der Satzung dazu entschlossen, Studenten der Nautik die Möglichkeit zu bieten, ein Stipendium zu erhalten. Entweder bekommen sie dabei monatlich eine finanzielle Unterstützung oder sie dürfen kostenlos eine Wohnung auf dem Seefahrtshof beziehen.

Wie die anderen geförderten Bewohner der Stiftung, müssen auch die Studenten

dafür ihre Bedürftigkeit vor einem Wirtschaftsprüfer vorweisen. Von dem Projekt erhofft sich das Haus Seefahrt auch, die jungen Mitglieder im Anschluss an ihre Ausbildung als dauerhafte Mitglieder an die Stiftung binden zu können – meistens eine solche Förderung.

Während einige der Studierenden lieber die finanzielle Förderung in Anspruch nehmen, anstatt kostenlos auf dem Seefahrtshof zu leben, ist die Wohnung in unmittelbarer Nachbarschaft zu ehemaligen Kapitän für Simon Doleschal genau das Richtige. Zwei Zimmer mit Kochnische auf 42 Quadratmetern – für einen Studenten nicht wenig.

Der 23-Jährige studiert an der Hochschule Bremen Nautik und schätzt es besonders, sich fachlich mit den Seeleuten austauschen zu können. „Das ist praktisch, wenn man im Studium etwas nicht versteht und quasi direkt nebenan um Hilfe bitten kann“, sagt er. Schließlich ist es auch sein Ziel, einmal das Kommando auf einem großen Schiff zu übernehmen.

Um ihre Stunden auf Schiffen vollzukriegen, fahren viele der Nautik-Studenten in ihren Ferien oder Praxismestern zur See oder arbeiten einige Wochen und Monate im Ausland. Normalerweise muss in dieser Zeit ein Zwischenmieter gefunden werden. „Darum muss ich mich hier nicht kümmern. Das sorgt natürlich für Entlastung“, so Doleschal.

Für einige seiner Kommilitonen sei die Wohnanlage in Bremen-Nord zu weit abgegrenzt, doch für den 23-Jährigen sei die Nähe zur Lesum und dem Sperrwerk ideal – gerade im Sommer. Doleschal kennt es auch nicht anders, er kommt aus einem kleinen Ort in Bayern. „Für mich ist das hier alles ziemlich familiär“, sagt er.



Die Studenten Björn Kugler (links) und Simon Doleschal dürfen kostenlos auf dem Seefahrtshof wohnen. FOTO: FR

## Der Chef

Manchmal kommt sich Klaus Thormählen ein bisschen wie der Herbergsvater auf dem Seefahrtshof vor. Etwa, wenn sich einer der Nautik-Studenten bei ihm meldet, weil er in der Wohnung eines Kommilitonen aus Versehen eine Tür kaputtgemacht hat oder er darauf achten muss, dass auf dem Gelände auch alles in Ordnung ist. Manchmal sind die Themen aber auch ernster. Weil der Altersdurchschnitt auf dem Seefahrtshof relativ hoch ist, gehören Trauerfälle in der Nachbarschaft so gut wie jedes Jahr dazu. Dann spendet Thormählen Trost und muss auch dafür sorgen, dass das Leben weitergeht.

Das Amt des Verwaltenden Kapitäns kann man theoretisch bis an sein Lebensende behalten – doch Thormählen will es nur so lange machen, wie er gesundheitlich dazu in der Lage ist. Denn an der Aufgabe hängt viel Arbeit. „Sechs Jahre habe ich mir vorgenommen, momentan bin ich drei Jahre im Amt“, sagt der 81-Jährige, der unter den Bewohnern auf dem Seefahrtshof sehr beliebt ist. Vermutlich durch das auch an seiner Ruhe, mit der er den Bewohnern begegnet. Man hat das Gefühl, ihn bringt nur sehr schwer etwas aus dem Gleichgewicht.

Seine Arbeit für Haus Seefahrt beruht Thormählen Freude. „Es ist eine soziale Aufgabe und wenn man sich geistig bewegt, dann rostet das Gehirn auch nicht“, sagt er. Das einzige, was darunter leide, sei seine Bewegung. Zwar hat sich Thormählen vorgenommen, die 25 Kilometer aus Delmenhorst regelmäßig mit dem Fahrrad zu fahren. „Doch das klappt nicht immer“, sagt er.

Vielleicht gehört der Kapitän selbst irgendwann zu den Bewohnern auf dem Seefahrtshof. „Noch meine Lebensgefährtin und ich so lange wie möglich in unserem Haus in Delmenhorst bleiben. Aber wer weiß, was danach kommt“, sagt er.



Klaus Thormählen ist seit drei Jahren der Verwaltende Kapitän von Haus Seefahrt.



Der berühmte Wappensaal von Haus Seefahrt. Dort zieren die Originalwappen der Vorsteher, der Ober-Altlen und der Verwaltenden Kapitäne die Wände.

# zu Hause auf dem Seefahrtshof

Es ist seit Jahren ein Zufluchtsort für all jene Seeleute, die in Not geraten sind. Auf dem Seefahrtshof und ihre Angehörigen ihren Ruhestand. Eines verbindet sie ganz besonders: die Liebe zum Meer und zur Tradition.

Der Zugang zum Seefahrtshof in Bremen-Grohn führt durch das barocke Tor von 1665. Trotz Kriegsfolgen und verschiedener Umzüge ist es bis heute unverändert geblieben. Dahinter verbirgt sich eine parkähnliche Anlage, ein paar Buchen und Eichen stehen dort und am Rande ein großer Pavillon, an dem sich die Bewohner im Sommer zu Grillfesten versammeln. Die Wohnanlage liegt oberhalb des Sperrwerks nahe der Lesum. Jetzt, im Winter, sieht es dort etwas trist aus, die große schwarze Anker am Eingang glänzt noch von dem Regenschauer am Morgen. Doch wenn der Frühling erst einmal Einzug hält, spätestens dann wollen die „Pröwener“, so heißen die Bewohner seit uralten Zeiten, ihr Zuhause nicht mehr missen.

Die, die eine Gähne empfangen, heißt Pröwener übersetzt. Denn in den Häusern auf dem Seefahrtshof leben jene Kapitäne und ihre Ehefrauen, Witwen, Waisen und andere Seeleute, die in Not geraten und dadurch bedürftig geworden sind. Unterstützt werden sie von der Stiftung Haus Seefahrt, dem wohl ältesten Sozialfonds in ganz Europa. Wer hier wirklich bedürftig ist, darüber spricht man nur ungern offen. Einige der Bewohner zahlen zudem eine reguläre Miete.

Altersarmut bei Kapitänen? Wie kann das passieren, fragt man sich. „Das kann ganz schnell gehen“, sagt der Verwaltende Vorsteher von Haus Seefahrt, Heiner Dettner. Dabei spiele vor allem die Ausflagung deut-

scher Schiffe eine große Rolle. Wer unter ausländischer Flagge zur See fuhr, war nicht mehr verpflichtet, Sozialbeiträge zu zahlen. „Viele haben sich das Geld dann erst einmal eingesteckt, anstatt sich privat abzusichern“, sagt Dettner. Dies sei seiner Ansicht nach gerade heute ein zunehmendes Problem.

Der Seefahrtshof wird geprägt von acht Hundert Jahren. 44 Menschen leben dort zurzeit, neben ehemaligen Seeleuten seit einigen Jahren auch Nautik-Studenten. Mittendrin steht das Versammlungsgebäude nebst Verwaltung und Archiv von Haus Seefahrt. 1998 wurde es auf dem Gelände Grohn eingeweiht mit dem Wappensaal als zentralem Raum. Dort zieren die Originalwappen der Vorsteher, der Ober-Altlen und der Verwaltenden Kapitäne seit 1586 die Wände. An einem der Tische davor sitzen an diesem Tag auch Wilhelm Hunewinkel, der selbst ein solches Wappen dort hängen hat,



Kapitän Wilhelm Hunewinkel hat sich bereits früh für das Haus Seefahrt eingesetzt.

und sein Nachbar Klaus Müller, um von ihrem Leben auf dem Seefahrtshof zu erzählen.

Dass sich an diesem Ort alles um die Seefahrt dreht, wird schnell deutlich. Was für die einen nur ein nett anzuschauendes Gemälde mit einem Schiff drauf ist, betrachten die Kapitäne mit einem völlig anderen Blick. Die Details müssen stimmen. Nicht so wie bei einigen Gemälden an der Wand. Die Wellen brechen am Bug des Schiffes unnatürlich oder die Segel auf einem der anderen Bilder – völlig falsch. Die Kapitäne nehmen es mit Humor.

Sie leben mit ihren Frauen schon seit einiger Zeit auf dem Seefahrtshof. Einmal im Monat kommen die Männer und Frauen in dem Saal zusammen, die Männer zum Umtrunk, die Frauen zum Kaffee. „Der Umtrunk ist mittlerweile aber relativ harmlos. Meistens bleibt es bei einem Gläschen Wein oder Bier, bei dem wir dann über die alten Zeiten, Politik oder die neusten Hofneugierigkeiten sprechen“, sagt Wilhelm Hunewinkel. Zu den Hofneugierigkeiten gehöre wie in jeder guten Nachbarschaft auch mal Tratsch. Aufgrund der Ein-

„Mit den Alten spricht man über alte Zeiten, mit den Jungen über die Zukunft.“

Wilhelm Hunewinkel

zigartigkeit der Wohnanlage bekomme man mehr als anderswo von seinen Nachbarn mit. Gemeinsame Essen gibt es ein paar Mal im Jahr – Grünkohl, Spargel oder Matjes. Die Schaffermahlzeit ist natürlich das Größte, und längst nicht alle Bewohner des Seefahrtshofes dürfen daran teilnehmen. Ihr Höhepunkt folgt einem Tag später, beim sogenannten Familienmahl in Grohn, wo es die gleichen Gerichte gibt. Acht Schiffer erwirken nach einer Eingabe beim Senat 1545 die Erlaubnis zur Gründung einer Versorgungseinrichtung, genannt „Arme Seefahrt“. Als die Kasse durch Spenden und zu entrichtende Reisegelder in der Lage war, damals noch in der Huffilterstraße das erste Haus zu kaufen, führte dies zur Umbenennung in „Haus Seefahrt“.

Der 87-Jährige ist derjenige, der bei den Festen im Jahr häufig selbst geschriebene Gedichte oder Kurzgeschichten vorträgt. Wenn

Hunewinkel von seiner Zeit als Kapitän erzählt, dann fällt in jedem zweiten Satz der Name seines ehemaligen Arbeitgebers: der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“. Die Hansa-Linie wurde 1881 in Bremen gegründet. Sie war bis zu ihrem Konkurs 1980 eine der bedeutendsten Reedereien der Welt. Das Verbot der Seefahrt durch die Nazis hatte er als junger nautischer Inspektor Kontakt zum Seefahrtshof und den dort wohnenden Hansa-Kapitänen. Ein Jahr später wurde er selbst Mitglied und warb von da an selbst um neue Kapitäne, die bereit dazu waren, sich für das Sozialwerk zu engagieren. 1984 wurde er zum Seemannischen Schaffer.

Sein Kollege Klaus Müller ist mit seiner Frau Helena im Sommer 2016 auf dem Seefahrtshof gezogen. In jüngeren Jahren habe er mit der Stiftung erst einmal nichts anfangen können. Jahrelang ist er als Kapitän auf Großseglern gefahren, unter anderem auf der „Alexander von Humboldt“. Knapp 20 Jahre lang er zwischenzeitlich in Schottland gewohnt. So liegt der Renteneintritt des 81-Jährigen noch gar nicht so lange zurück. Erst vor vier Jahren hat er seine Position aufgegeben.

Einer der Passagiere hatte damals das Alter des Kapitäns hinterfragt. Und damit fing Müller auch selbst an, sich Gedanken zu machen, ob er die Verantwortung noch tragen wolle. „Es muss einem in einer wichtigen Situation nur mal ein englisches Wort fehlen und es kann brenzlig werden“, sagt er. Zurück in Bremen hätten ihn viele Kollegen angesprochen, ob seine Frau und er nicht in eine der Wohnungen auf dem Seefahrtshof ziehen wollten. „Etwas Besseres konnte uns gar nicht passieren“, sagt Müller.

Die Geschichte von Haus Seefahrt reicht Jahrhunderte zurück. Die Gefahren der See und die zahlreichen Verluste und Unfälle früherer Zeiten haben für die hinterbliebenen Familienangehörigen oftmals zu bitterem Armut geführt. Acht Schiffer erwirken nach einer Eingabe beim Senat 1545 die Erlaubnis zur Gründung einer Versorgungseinrichtung, genannt „Arme Seefahrt“. Als die Kasse durch Spenden und zu entrichtende Reisegelder in der Lage war, damals noch in der Huffilterstraße das erste Haus zu kaufen, führte dies zur Umbenennung in „Haus Seefahrt“.

Die Verwaltung konnte nunmehr durch die weiterhin zur See fahrenden Schiffer allein nicht mehr bewältigt werden und wurde zu Teilen an Kaufleute übergeben. Die acht Gründungsmitglieder waren aber weiterhin als sogenannte Ober-Altlen, unterstützt von 22 beratenden Schiffen, dem Ältesten, für die Ordnung verantwortlich. Die Regeln und Gesetze verkündeten die Vorsteher und Ober-Altlen für jeden Bewohner und Besucher sichtbar auf einer hölzernen Tafel in 17 Geboten und Regeln, die trotz aller Zeitströme und damit verbundener Anpassungen die Grundlage der gültigen Verfassung sind. Die Schaffermahlzeit ist die wichtigste Einnahmequelle der Stiftung. Neben den Bewohnern und Studenten werden aktuell 94 Witwen außerhalb des Seefahrtshofes betreut und teilweise mit Zahlungen unterstützt.

Auf dem Weg zu ihren Wohnungen zeigen Hunewinkel und Müller auf ihre Lieblings-



Klaus Müller hat nach seinen Jahren in Schottland auf dem Seefahrtshof ein Zuhause gefunden.

plätze auf dem Seefahrtshof. Einer davon ist die kleine Grünfläche, die man vom Fenster aus einsehen kann. Doch gerade ziehen sich die Nachbarn untereinander auf. Ein Maulwurf treibt dort nämlich sein Unwesen und die ehemaligen Kapitäne rätseln, wie sie ihn loswerden sollen.

Klaus Müller hat sich sein Zimmer ein bisschen so wie eine Bordkabine eingerichtet. Auf dem Regal an seinem Bett reihen sich Budeldschiffe aneinander. An der Wand darüber hängen alte Gemälde und Fotos von Schiffen, die Müller in seinem Leben etwas bedeutet haben. Für den Kapitän sind diese Überbleibsel die Verbindung zu seiner Vergangenheit. Genauso wie der Dudelsack, der neben dem Bett steht, und dessen Spiel Müller an seine Zeit in Schottland erinnert. Wenn der Kapitän heute auf das Wasser blickt, wird ihm manchmal mulmig zumute. „Ich habe das Gefühl, mich entschuldigen zu müssen, für das, was wir Menschen dem Meer zumuten“, sagt er und meint damit vor allem die Tonnen an

plätze auf dem Seefahrtshof. Einer davon ist die kleine Grünfläche, die man vom Fenster aus einsehen kann. Doch gerade ziehen sich die Nachbarn untereinander auf. Ein Maulwurf treibt dort nämlich sein Unwesen und die ehemaligen Kapitäne rätseln, wie sie ihn loswerden sollen.

Klaus Müller hat sich sein Zimmer ein bisschen so wie eine Bordkabine eingerichtet. Auf dem Regal an seinem Bett reihen sich Budeldschiffe aneinander. An der Wand darüber hängen alte Gemälde und Fotos von Schiffen, die Müller in seinem Leben etwas bedeutet haben. Für den Kapitän sind diese Überbleibsel die Verbindung zu seiner Vergangenheit. Genauso wie der Dudelsack, der neben dem Bett steht, und dessen Spiel Müller an seine Zeit in Schottland erinnert. Wenn der Kapitän heute auf das Wasser blickt, wird ihm manchmal mulmig zumute. „Ich habe das Gefühl, mich entschuldigen zu müssen, für das, was wir Menschen dem Meer zumuten“, sagt er und meint damit vor allem die Tonnen an

„Etwas Besseres konnte uns gar nicht passieren.“

Kapitän Klaus Müller

Plastik, die jährlich in den Gewässern landen. Gedanken, wie diese kann Müller mit seinen Nachbarn teilen.

Generell sind das Verständnis und die Hilfsbereitschaft unter den Bewohnern groß. Mittlerweile sind darunter auch Studierende. „Mit den Alten spricht man über vergangene Zeiten, mit den Jungen über die Zukunft“, sagt Hunewinkel. In ein Heim umzuziehen, kann sich deshalb keiner der Seeleute so richtig vorstellen – die meisten von ihnen wollen ihren Ruhestand so lange wie möglich auf dem Seefahrtshof verbringen.

Mehr Bilder vom Haus Seefahrt sehen Sie unter [www.weser-kurier.de/web153](http://www.weser-kurier.de/web153)



Die Bewohner schätzen die parkähnliche Anlage mit Plastiken und einem Pavillon direkt vor ihrer Haustür.

## Das Brudermahl

Die Schaffermahlzeit ist die älteste Traditionsveranstaltung in Bremen, sie findet in diesem Jahr zum 474. Mal statt und steht für die Verbindung zwischen der Schifffahrt und den Kaufleuten. Ursprünglich war das Fest das Abschiedsmahl, das Kaufleute und Reeder alljährlich am Ende des Winters zum Abschied ihrer Kapitäne gaben.

In den ersten Jahren hat es also keine Schaffermahlzeit im heutigen Sinn gegeben. Aber wann immer damals die Schiffer zusammensaßen, ob bei Rechnungsablage oder wenn es Abschied zu nehmen galt, Essen und Trinken gehörten dazu. Aber nicht auf Kosten der Armen. Jeder zahlte selbst. Später – nach 1561 – wurde es üblich, dass die Schaffer zum Essen luden. In den folgenden Jahrzehnten versuchten sie jedoch zunehmend, einander bei der Ausrichtung der Mahlzeit zu unterstützen.

Die Speisenfolge wurde allmählich zu üppig, es wurde kräftig getrunken, und infolgedessen ging es bei Tisch mitunter nicht sehr gesittet zu, heißt es in Überlieferungen aus dieser Zeit. Einige angesehene Bürger der Stadt distanzieren sich deshalb sogar öffentlich von der Schaffermahlzeit. In der Mitte des 18. Jahrhunderts verlor die Bremens sittenstrenger Bürgermeister Volkhard Mindemann den Plan, das Brudermahl abzuschaffen – jedoch ohne Erfolg.

Essen fassen  
Schaffermahlzeit wurde das Essen ab etwa 1756 genannt. Das Wort „schaffen“ kommt aus dem Niederdeutschen und bedeutet „Essen fassen“. Schaffer sind Kaufmänner. Genauso wie der Dudelsack, der neben dem Bett steht, und dessen Spiel Müller an seine Zeit in Schottland erinnert. Wenn der Kapitän heute auf das Wasser blickt, wird ihm manchmal mulmig zumute. „Ich habe das Gefühl, mich entschuldigen zu müssen, für das, was wir Menschen dem Meer zumuten“, sagt er und meint damit vor allem die Tonnen an



Ein Tag voller Rituale: Der Ablauf der Schaffermahlzeit ist genau festgelegt. FOTO: FRANK T. KOCH

Wie in jedem Jahr kommen auch dieses Mal am zweiten Freitag im Februar 100 Kapitäne, 100 kaufmännische Mitglieder sowie 10 Gäste aus den Bereichen Wirtschaft, Kultur, Politik und Verwaltung zusammen, um bei historischer Speisenfolge Spenden für den Fortbestand der Stiftung Haus Seefahrt einzuwerben und mit dem typischen Seefahrtstisch auf die Schifffahrt anzustoßen. Unter den Gästen in der oberen Rathaushalle werden an diesem Freitag Sammelbüchsen herumgereicht, die konkrete Gesamterlöse bleibt jedoch, anders als bei Stiftungsfest der Eiswette, streng geheim.

Minutiöser Zeitplan

Ein strenger Zeitplan bestimmt den Ablauf des fünfständigen Menüs, das aus einfacher bremischer Seemannskost wie Hühnersuppe, Stockfisch, Braunkohl, Kalbsbraten, Rigauer Butt und Käse besteht. Dazwischen werden Reden gehalten. Am Ende des Mahls räumen die Anwesenden Tabak aus langen, weißen Tonpfeifen.

Auch unter den Kapitänsschaffern war im vergangenen Jahr erstmalig eine Frau: Kapitänin Barbara Massing, die 2004 zugleich die erste Frau war, die vom Haus Seefahrt überhaupt eingeladen wurde. 2007 hatte die Bundeskanzlerin Angela Merkel als erste Frau in der Geschichte deren Aufgabe in der Unterstützung von in Not geratenen Seeleuten und ihrer Hinterbliebenen sowie seit einigen Jahren auch der Förderung von Studenten der Nautik besteht. Jedes Jahr werden drei neue kaufmännische Schaffer gewählt, wobei ein Schafferamt für die Position nicht, man wird aufgedreht. Zusätzlich werden sechs seemannische Schaffer berufen.

# Auf der Suche nach der inneren Heimat

Als Tochter eines Seefahrers verbrachte Pia ihre Kindheit oft im Wechselbad der Gefühle. Immer, wenn ihr Vater nach Monaten auf dem Schiff wieder zurückkehrte, baute sich die Familie eine heile Welt auf – bis zu seiner nächsten Abreise.

Er fehlte bei fast allen wichtigen Ereignissen in ihrem Leben: Bei der Einschulung, der ersten Eins in der Schule, als jemand heimlich mit ihr für die Führerscheinprüfung üben musste, dem ersten Freund, beim Abitur. Das Leben seiner Familie rauschte an Pias Vater in Bruchstücken vorbei. 45 Jahre lang ist er zur See gefahren, war fast nie da, während für seine Tochter, den Sohn und seine Frau alle wichtigen Momente zu Hause an Land stattfanden.

Pia ist die Tochter eines Seemanns. Ihren richtigen Namen will sie nicht öffentlich machen, zu groß ist ihre Angst davor, jemanden aus ihrer Familie zu verletzen. Ihren Vater hatte sie in ihrer Kindheit und später als junge Erwachsene nur wenige Wochen im Jahr für sich. Ein Zustand, der sie bis heute prägt. Wenigstens glaubt sie das, wenn sie mal wieder in eine andere Stadt zieht, weil es sie nie länger als ein paar Jahre an einem Ort hält oder es ihr schwerfällt, Nähe zuzulassen. Als kleines Mädchen habe ihr der Vater sehr gefehlt. „Ich hatte zwar einen Papa, aber der war ja nie da. Er war ja auch nicht tot, er war einfach nur nie zu Hause“, beschreibt die junge Frau ihren Gefühlszustand von damals.

Heutzutage gebe es viele Möglichkeiten, sich weltweit zu kontaktieren. Das war in der Kindheit der heute 31-Jährigen allerdings noch anders. Stundenlang wartete sie mit ihrer Mutter und ihrem Bruder vor dem Telefon, wenn ihr Vater vom Hafen aus anrufen wollte. Tütenweise kamen geschriebene Briefe an ihn ungeöffnet wieder zurück, wenn die An- und Abfahrten der je-

weiligen Schiffe sich mal wieder verschoben oder verzögerten. „Gedanken und Momente, die man mit ihm teilen wollte, kamen nie bei ihm an“, sagt sie. Vor einigen Jahren hat Pia in ihrem alten Kinderzimmer einen ganzen Sack dieser alten Briefe gefunden, darunter auch viele Bilder, die sie ihrem Vater gemalt hatte. „Da kam noch einmal alles hoch. Teilweise wussten wir ja noch nicht mal, ob er noch lebt oder ob es ihm gut geht, da es wochenlang keinen Kontakt gab.“

Für Pia und ihren Bruder war es normal, dass sie an Weihnachten oder Geburtstagen nur zu dritt waren. Auch gemeinsame Urlaube konnte die Familie, wenn überhaupt, nur spontan miteinander verbringen. Pias Mutter wusste jedoch, worauf sie sich mit dieser Ehe einließ, erzählt die 31-Jährige.

Ihre Eltern lernten sich in der DDR kennen, und zwar an dem Ort, der ihre Partnerschaft in späteren Jahren noch oft auf die Probe stellen sollte: an Bord. Pias Mutter arbeitete dort als Stewardess und konnte sich nach dem Beginn der Partnerschaft oft für die gleichen Schiffe wie ihr späterer Ehemann einteilen lassen. Für beide war es die Möglichkeit, etwas mehr von der Welt zu sehen, als bloß die ummauerte DDR.

Das klappte eine Weile sehr gut. Als die Kinder kamen, blieb die Mutter mit ihnen

„Er war ja auch nicht tot, er war einfach nur nie zu Hause.“

Pia

erst in einer Kleinstadt in Mecklenburg-Vorpommern. Nach der Wende zog die Familie dann an die Nordsee, wo Pias Mutter sich quasi als Alleinerziehende ein komplett neues Leben aufbauen musste. „Meine Eltern wollten, dass wir im Westen zur Schule gehen“, sagt Pia. Auch die Nähe zum Meer hat die Familie gereizt – ein Stück weit habe die Mutter dadurch selbst wieder die Sehnsucht zur Seefahrt gespürt. Oft waren sie deshalb im Hafen Schiffe gucken und haben so die Gedanken an den Vater aufrecht erhalten. In den Jahren danach brachte ihre



Die Seefahrer-Tochter zieht es immer wieder ans Meer.

FOTO: FR

Mutter immer viel Verständnis für den Beruf ihres Mannes auf, sagt Pia. Schließlich habe sie nachvollziehen können, was ihren Mann an der Seefahrt und der damit verbundenen Abenteuerlust gereizt habe. Auch seine Tochter will ihm keinen Vorwurf machen, schließlich musste er Geld verdienen. Doch dass darunter die Bindung zu ihrem Vater gelitten hat, kann sie nicht abstreiten.

Teilweise war Pias Vater bis zu sechs Monate am Stück unterwegs, anschließend zwei Monate zu Hause. Oft haben die Kinder und seine Frau ihn dann direkt vom Schiff abgeholt, die Freude seiner Tochter war grenzenlos. In dieser Zeit wurde eine heile Wunderwelt aufgebaut, mit gemeinsamer Zeit und Ausflügen. „Bis zum tränenreichen Abschied“, sagt sie. Als kleines Mädchen habe sie die zeitlichen Abstände bis zum nächsten Wiedersehen nur schwer greifen können. Sechs Monate waren für sie eine Ewigkeit – Pia vergleicht diesen Zustand heute mit einem Ohnmachtsgefühl.

Mit der Schifffahrt aufzuhören, davon redete der Vater im Laufe der Jahre immer mal wieder. Oft habe er versprochen, sich einen Job an zu Land zu suchen. Doch damit habe auch ein finanzielles Risiko bestanden. „Und ich will zwar nicht so weit gehen, dass meinem Vater die Seefahrt wichtiger war als wir, aber er hat sie einfach geliebt“, sagt Pia.

Besonders habe ihr der Vater während der Meilensteine in ihrem Leben gefehlt. Während andere bei ihrer Abschlussfeier zum Abitur oder des Studiums mit ihrer gesamten Familie aufliefen, war Pia mit ihrem Bruder und der Mutter meistens alleine. „Man ist in solchen Momenten ja auch stolz auf seine Leistung und würde dafür gerne Anerkennung von beiden Elternteilen bekommen. Gerade, weil mein Vater mich auch während des Studiums finanziell unterstützt hat und ich ihm damit etwas zurückgeben wollte“, sagt sie.

Die Erfahrungen mit ihrem Vater haben sie auch Jahre nach der Volljährigkeit noch

bewegt. Eine Zeit lang habe sie sich mit ihrer Geschichte deshalb auch psychologisch auseinandergesetzt und viel darüber gelesen. Sie habe wissen wollen, wie und ob einige Dinge mit ihrer Kindheit zusammenhängen. Die starken Kontraste zwischen Nähe und Distanz beeinflussen noch heute ihre Sichtweise auf die eigene Beziehung. Konstante Nähe zu Menschen oder Abhängigkeit von einem Mann sind ihr fremd. „Ich habe gelernt, komplett selbstständig und unabhängig zu sein, manchmal vielleicht auch zu sehr“, gesteht sie.

Heute ist Pia eine erwachsene Frau, steht mitten im Leben und vor wenigen Tagen ist sie 31 Jahre alt geworden. Vor ein paar Jahren ist ihr Vater in Rente gegangen und somit nun jeden Tag zu Hause. „Man merkt, dass Menschen, die ihr Leben lang um die Welt gereist und abgeschnitten von der Außenwelt waren, ein bisschen anders sind“, sagt Pia. Zeitweise fiel es ihm nicht leicht, sich in den Alltag der Familie zurückzufinden oder soziale Kontakte auf Dauer zu pflegen. „Teilweise erlebt man bei ehemaligen Seefahrern auch, dass sie in ihrer ganzen Einstellung ein bisschen stehen geblieben sind, da sie ja nur bruchstückhaft mitbekommen haben, was an Land passiert ist, sei es politisch oder auch gesellschaftlich“, sagt sie.

Wie es der Zufall will, arbeitet die Seefahrer-Tochter nun selbst bei einer Reederei. Beabsichtigt war das nicht, doch eine gewisse Weltoffenheit wurde ihr quasi in die Wiege gelegt. Pia muss lachen, wenn sie an die Parallelen zu ihrem Vater denkt. Wohin sie ihre Zukunft bringt oder ob sie selbst einmal Kinder haben will, diese Fragen kann sie für sich selbst noch nicht beantworten. Doch wo ihre Wurzeln liegen, kann und will sie nicht leugnen: „Irgendwie zieht es einen doch immer wieder ans Meer, auf der Suche nach der inneren Heimat.“

\*Name von der Redaktion geändert.



Pia in Kindertagen. Einen Großteil dieser Jahre verbrachte sie ohne ihren Vater, da der viele Monate am Stück zur See gefahren ist.

FOTO: FR

## MARITIME WOCHE

### Buntes Programm auf der Weser

Die Maritime Woche an der Weser macht die Bremer See- und Schifffahrtstradition seit einigen Jahren erlebbar. Sie findet in diesem Jahr vom 15. bis zum 23. September statt. Mit Vorträgen und Lesungen auf Schiffen am Weserufer, Filmvorführungen auf und am Wasser, dem maritimen Markt, „Open Ship“ und Kuterpullen wird das Festival am Schlachteufer zu einer großen Erlebniswoche. Höhepunkte bilden der Drachenbootcup und die große Schiffsparade sowie das Festwochenende der Maritimen Woche. Das Programm besteht unter anderem aus einer romantischen Lampionfahrt und anschließendem Feuerwerk, Live-Musik, Probefahrten und einer Schiffsparade.



Die Lampionfahrt  
FOTO: C. KUHAUPT

## FESTIVAL MARITIM

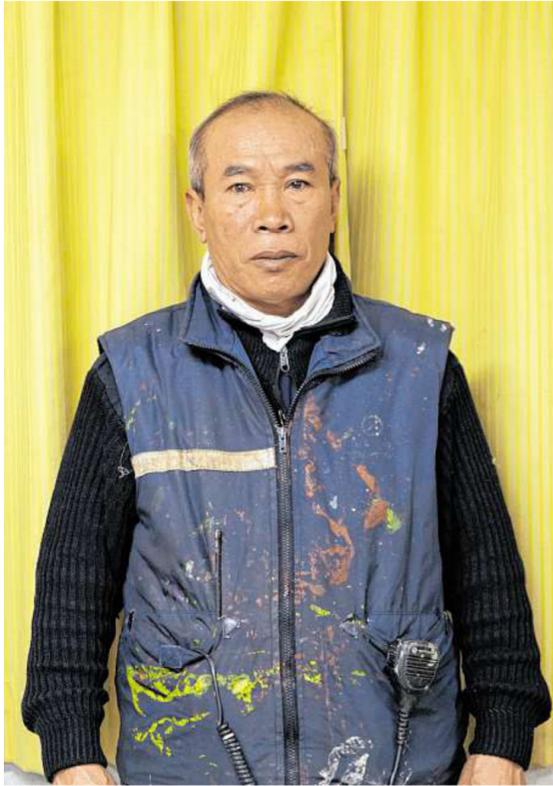
### Open-Air in Vegesack

Im August verwandelt sich die maritime Meile an der Weserpromenade in Bremen-Vegesack zum Zentrum der maritimen Musik-Szene. Dafür sorgen Bands und Musiker aus Deutschland und Europa. Im vergangenen Jahr kamen mehr als 30 Bands aus acht Nationen, die mehr als 170 Konzerte auf den Bühnen und Straßen spielten. Maritime Höhepunkte im Programm sind Schiffstörms sowie eine Licht- und Wassershow im Vegesacker Hafen. Das Musik-Ereignis wird in diesem Jahr 20 Jahre alt und findet vom 3. bis 5. August statt.



## Shanty-Chöre

Mindestens 13 Shanty-Chöre gibt es laut einem Verzeichnis im Internet in Bremen und Bremerhaven. Sie singen die alten Lieder der Matrosen, von der Ferne des Meeres, von der Sehnsucht nach der Welt, aber auch nach ihrem Zuhause. Seit Mitte des 15. Jahrhunderts gibt es Aufzeichnungen über die Shantys. Aber erst seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts taucht im Sprachgebrauch für den Matrosengesang das Wort „Shanty“ tatsächlich auch auf. Es ist angelehnt an das französische Verb für singen, „chanter“. Die Auftritte von Shanty-Chören gehören vor allem in Norddeutschland quasi zum Kulturgut – auch in Bremen, wo sie unter anderem zum Einzug der Schaffermahlzeit singen.



Sureri Kusnan muss nur noch ein bis zwei Jahre auf dem Schiff arbeiten. Doch seinen Ruhestand kann er sich dann noch nicht leisten.



Rüdiger Zinnik engagiert sich in seinem Ruhestand für die Bremerhavener Seemannsmission.



Dirk Obermann ist Leiter des Seemannsheim. Dort übernachten die Seeleute, bevor sie ihren Dienst antreten oder ihn beenden.



Gemeinsames Essen in der Mannschaftsmesse. Für die Seeleute ein wichtiges Ritual.



Mit dem Bus fahren die Ehrenamtlichen durch den Containerhafen und besuchen die Schiffe.



Bettina Johns erzählt von ihren Erfahrungen als Frau an Bord.



Abd Jaber (links) verkauft Rey Catalan Telefonkarten. Die beiden sprechen über ihre Familien.

## Ruhepol in der Fremde

**Heimat bieten, wenn das Zuhause weit weg ist – das hat sich die Seemannsmission Bremerhaven zur Aufgabe gemacht. Zukunftsängste spielen dabei oft eine Rolle.**

Der Mann sieht müde aus. Er verschnauft kurz, bevor es gleich wieder an Deck geht. Die wenige Freizeit, die Sureri Kusnan bis zur nächsten Abfahrt bleibt, nutzt er, um sich auszuruhen. Offiziell arbeitet der nautische Offizier acht Stunden täglich an Bord – in Wahrheit sind es häufig mehr, wird ein Mitarbeiter der Seemannsmission später bestätigen. 40 Jahre macht der 60-Jährige das schon so. Acht Monate ist er auf See, vier Monate bei seiner Familie in Indonesien. Wenn er auf dem Schiff ist, spricht er einmal im Monat mit ihnen. Von der Leidenschaft für den Beruf ist nicht viel übrig geblieben. Ein oder zwei Jahre noch, dann soll damit Schluss sein. Doch an Ruhestand ist noch nicht zu denken. Ein mit Deutschland vergleichbares Rentensystem gibt es in Indonesien nicht. Deshalb muss Kusnan sich schon jetzt Gedanken um die nächste Verdienstmöglichkeit machen. Wahrscheinlich wird er in seiner Heimat Lebensmittel verkaufen. „Ich bin das Familienoberhaupt. Von mir wird erwartet, dass ich alle versorge“, sagt er. Seine Frau, die Kinder und sogar die Enkelkinder setzen auf ihn.

Geschichten wie diese hören Abd Jaber und seine Kollegen von der Deutschen Seemannsmission Bremerhaven immer wieder bei ihren Bordbesuchen. Jeden Tag machen sich mehrere haupt- und ehrenamtliche Mitarbeiter auf zum Containerhafen, um die dort liegenden Schiffe und ihre Besatzungen zu besuchen. Die Probleme, die die Seeleute bewegen, sind häufig ähnlich. Es geht um Heimweh, um Streitigkeiten an Bord, um Existenzängste. Nicht immer öffnet sich die Besatzung den Ehrenamtlichen. Manche von ihnen haben Angst, dass der Kapitän oder die Kollegen etwas davon mitbekommen, andere machen ihre Sorgen lieber mit sich selbst aus. Oft sind es deshalb die kleinen Dinge, mit denen die Seemannsmission der Crew das Leben auf dem Schiff erleichtert. Sie bringen internationale Zeitungen an Bord und das Allerwichtigste: Telefonkarten, mit denen die Seeleute ihre Familien in der Heimat erreichen können.

Abd Jaber wird an diesem Tag zwei Schiffe besuchen. Ihm sind die etwas kleineren Frachtschiffe lieber als die dicken Pötte.

„Weil die Besatzung häufig mehr unter Stress steht und die Schiffe kürzere Liegezeiten im Hafen haben“, sagt er. Sechs bis acht Stunden machen diese Schiffe in der Regel im Containerhafen halt, löschen ihre Ladung, bevor es von vorne losgeht. Die Schiffe werden seit einigen Jahren immer größer, die Anzahl der Crew stagniert. „Wenn man sich in dem relativ kleinen Team nicht versteht, dann können das harte Monate werden“, sagt Dirk Obermann, der das Seemannsheim leitet, in denen diejenigen übernachten, die ihre Arbeit in Bremerhaven beginnen oder beenden. Zeit für einen Landgang bleibt den meisten nicht. Die Mitarbeiter der Seemannsmission sind während dieser Zeit oft der einzige menschliche Kontakt zur Außenwelt.

Die Arbeit der Bremerhavener kommt an. 2015 ist die Seemannsmission von dem internationalen Netzwerk der Hilfsorganisationen für Seeleute (ISWAN) zur weltweit besten Einrichtung für Seefahrer gekürt worden. Allein im vergangenen Jahr haben die Mitarbeiter 1300 Schiffe besucht und dabei mit knapp 9500 Menschen gesprochen. Anders als die Bremer Seemannsmission sind die Bremerhavener in den vergangenen Jahren gewachsen. Zusammen mit den Freiwilligen sind etwa 50 Menschen für die Organisation tätig. Der Ursprungsgedanke der Missionierung spielt keine Rolle mehr. „Ob ein Seemann Muslim, Christ oder Buddhist ist, zählt für uns nicht“, so Obermann. Sofern es die Liegezeiten der Schiffe zulassen, haben die Seeleute zudem die Möglichkeit, den Seemannsclub zu nutzen, ein Freizeitheim, in dem sie Sport treiben oder anderen Beschäftigungen nachgehen können, die

eine Alternative zum Leben an Bord bieten. Der Besuch auf dem Frachter von Sureri Kusnan fällt an diesem Tag jedoch kurz aus, die Crew ist beschäftigt, der Bedarf zum Reden nicht da. „Und wir drängen uns nicht auf. Es ist ein Angebot. Nicht mehr und nicht weniger“, sagt Jaber und macht sich auf den Weg zum nächsten Schiff. Auf dem blauen Bus der Einrichtung prangt in Großbuchstaben „Seamen's Mission“, damit die Besatzung schon vom Deck aus erkennt, wer da zu Besuch kommt. Kurz hinter der Zugangsrampe zum Schiff trägt sich Jaber in die Be-

**„Es gibt Leute, die kommen damit nicht zurecht, wieder dauerhaft bei ihren Angehörigen zu sein.“**

Abd Jaber

sucherliste ein, dann führt ihn der Weg direkt in die Messe, in der die Crew zum Essen zusammenkommt. Auf der „Neuenfelde“ freut man sich über seine Ankunft. Die Stimmung auf dem Schiff ist gut. In dem kleinen Speiseraum ist noch ein Tannenbaum an die Wand genagelt – Weihnachten auf hoher See erfordert eben Kreativität.

Einige Mitglieder benötigen dringend Telefonkarten, um wieder Kontakt zu ihren Familien aufzunehmen – die meisten von ihnen stammen von den Philippinen. Manchmal entsteht darüber auch ein persönliches

Gespräch, wie mit Rey Catalan. Jaber nutzt dabei oft seine eigene Geschichte als Türöffner. Etliche Jahre ist der 68-Jährige selbst zur See gefahren, war unter anderem mehr als 25 Jahre als Lotse im Ölhafen von Abu Dhabi tätig. Er weiß, wie es sich anfühlt, über Wochen von der Familie getrennt zu sein, und wie schwer es gleichzeitig werden kann, wenn man vom einen auf den anderen Tag wieder ein Teil von seinem Zuhause werden muss. „Es gibt Leute, die kommen damit nicht zurecht, wieder dauerhaft bei ihren Angehörigen zu sein“, sagt er.

Wird es Rey Catalan gelingen, sich nach dem strikten System an Bord wieder in den Alltag seiner Familie einzufinden? Und was kommt für ihn beruflich nach der Schifffahrt? Diese Fragen gehen ihm durch den Kopf, wenn er acht Monate am Stück unterwegs ist. Ewig will er das nicht machen. Ein Kollege auf einem anderen Frachter nennt die Seefahrt sogar ein Gefängnis auf dem Wasser. Warum Catalan seinen Job als Schmirer überhaupt angenommen hat? Hauptsächlich des Geldes wegen, sagt er. 1000 bis 1500 Dollar im Monat bekommen die meisten von ihnen, meint Dirk Obermann. Immer wieder macht sich der Filipino Gedanken, dass er den Job an Bord verlieren könnte. Catalan hat sich nebenbei schon ein zweites Standbein auf den Philippinen aufgebaut, einen Friseursalon. Ob das Geld reichen wird, um seine Frau und die drei Söhne durchzubringen, weiß er nicht.

Sofern es die Verbindung zulässt, versucht der 46-Jährige mehrmals in der Woche, virtuell Zeit mit den Menschen zu verbringen, die er am meisten vermisst. Zwar freuen sich die Seeleute über den häufigen Kontakt zu den Angehörigen, doch dadurch werden sie auch anders in die Pflicht genommen als früher, sagt Abd Jaber. „Und letztendlich können sie vom Schiff aus doch nichts tun.“ Bei den Besuchen an Bord benötigt man vor allem Feingefühl. Das bestätigt auch Rüdiger Zinnik, der wie Abd Jaber einmal in der Woche an Bord geht und den Seeleuten seinen Dienst anbietet.

Der ehemalige Kapitänleutnant kennt aber auch seine Grenzen. „Wenn ich merke, dass jemand wirklich tiefer gehende psychologische Probleme hat oder arbeitsrechtlich beraten werden muss, vermittele ich ihn an die Gewerkschaft oder unsere Seemannspastoren“, sagt er. Manchmal, wenn jemand der Crewmitglieder einen Arzt benötigt, der Kapitän oder die zuständigen Agenten aber aus finanziellen Gründen bis zum nächsten Hafen warten wollen, dann haben Zinnik und seine Kollegen so ihre Tricks. „Wir können dann dem hafenzärztlichen Dienst einen Tipp geben“, sagt er. „Dann kommen die Seeleute doch noch zu ihrer Behandlung.“

### Die Bremer Seemannsmission

Die Bremer Seemannsmission wird sich zu Beginn des Jahres massiv verkleinern. Aktuell prüfen die Verantwortlichen, ob sie in die Nähe des Industriehafens umzieht, oder es eine Möglichkeit gibt, in verkleinerter Form am jetzigen Standort am Jippen 1 zu bleiben. Dazu werden nach Angaben des Vorstands derzeit Verhandlungen mit potenziellen Investoren geführt. Im Zuge des Umstrukturierungsprozesses werden sieben der neun Mitarbeiter zu Ende März entlassen. Einer der beiden verbleibenden Mitarbeiter wird die seelsorgerlichen Aufgaben übernehmen. Für die Seemannspastorin Jutta Bartling wird aktuell ein Ersatz gesucht. Trotz der Verkleinerung verspricht die Seemannsmission auch weiterhin Leistungen für die Seeleute zu erbringen. Dazu gehört unter anderem das Abho-

len und Hinbringen der Seeleute von und zu den Schiffen, der Aufenthalt im Seemannsheim oder der seelsorgerliche Beistand. Eine direkte Unterbringungsmöglichkeit bietet die hiesige Seemannsmission dann jedoch nicht mehr an. Der Vorstand bemüht sich darum, Schlafplätze über Dritte anbieten zu können.

Das Seemannsheim wurde im Mai 1956 eingeweiht und war danach über Jahrzehnte eine beliebte Adresse für Seeleute. Doch in den vergangenen Jahren übernachteten immer weniger Seeleute in der Unterkunft am Jippen. Es gibt zwar mehr Ladung durch größere Schiffe, aber insgesamt weniger Schiffsbewegungen in den bremsischen Häfen, zudem kürzere Liegezeiten und schnellere Besatzungswechsel und dadurch weniger Übernachtungen.



### Kapitänstag

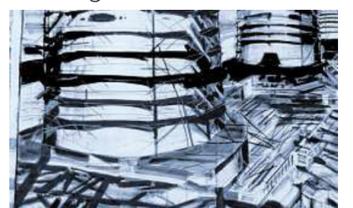
Einmal im Jahr treffen sich auf Einladung des Senats und der Bremischen Hafenvertretung Kapitäne und Chefsingenieure der Schiffe und Flugzeuge in der oberen Rathaushalle zu einem festlichen Essen. Gäste sind die Mitglieder der Hafenvertretung und ihre Geschäftspartner aus dem In- und Ausland. Hinzu kommen Vertreter aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft. Sie feiern in diesem Jahr am 7. September den 54. Kapitänstag. Unter den 300 Gästen werden zudem Spenden für eine karitative Einrichtung gesammelt. Stand jetzt wird unter den Festgästen auch Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil (SPD) sein.

### DEUTSCHES SCHIFFFAHRTSMUSEUM Hansekogge von 1380

Das Deutsche Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven bietet Schifffahrt zum Anfassen, Begehen und Erleben. Direkt am Weserdeich präsentiert es auf mehr als 8000 Quadratmeter Ausstellungsfläche Hunderte von historischen Objekten aus der Schifffahrt, dazu Modelle und einen eigenen Museums- und Schwimmenden Zeitzeugen deutscher Schifffahrtsgeschichte. Einer der Höhepunkte ist die Hansekogge aus dem Jahr 1380. Das Museum ist eines von acht nationalen Forschungsmuseen in Deutschland und Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft.

### MUSEUM IN DER ÜBERSEESTADT Streifzug durch 120 Jahre Bremische Hafengeschichte

Im Hafenumuseum im Speicher XI erleben die Besucher 120 Jahre Bremische Hafengeschichte: Auf ihrem Rundgang durch das Museum werden die Bremer Freihäfen durch exemplarische Exponate und Zeitzeugen-Interviews lebendig. Neben der Dauerausstellung bietet ein Sonderausstellungsraum Platz für dokumentarische oder Kunst-Ausstellungen. Bis Ende April ist dort „Schwabschrauben und Scheinblüten“ von Constantin Jaxy zu sehen. Die Ausstellung ist ein Streifzug durch das Werk des Künstlers mit dem Fokus auf maritime Ansichten.



Maritime Ansichten eines Künstlers im Hafenumuseum. FOTO: CONSTANTIN JAXY

## Chancen für Absolventen



Thomas Jung ist 60 Jahre alt, aktiver Nautiker und Kapitän und leitet den Studiengang International Ship Management (Nautik) und das Institut für maritime Simulation an der Hochschule Bremen.

**Herr Jung, ständig hört man, dass die Einstiegsmöglichkeiten für Nautiker immer schlechter werden. Wie viel Prozent Ihrer Absolventen findet nach dem Studium sofort einen Job?**

**Thomas Jung:** Als Hochschule können wir nicht jeden Einzelnen auf seinem Weg in die Arbeitswelt verfolgen. Insgesamt können wir aber davon ausgehen, dass alle Absolventen gut am Arbeitsmarkt unterkommen. Aus Rückmeldungen heraus, gehe ich von etwa drei Viertel der Studierenden aus, die zügig eine Anstellung an Bord finden. Das liegt allerdings nicht nur am Arbeitsmarkt. Die Erfolgsaussichten hängen zum einen von dem Engagement der einzelnen Studierenden ab, zum anderen gibt es individuelle Lebenswege, die nicht in den Einsatz auf einem Schiff, sondern direkt in die maritime Industrie oder ein Masterstudium führen.

**Wie gut stehen die Chancen, einen Job bei einer deutschen Reederei zu finden?**

Die zur See fahrenden Nautiker finden fast ausschließlich eine Heuer bei deutschen Reedereien, der Anteil ausländischer Reedereien ist gering, wobei sich der Markt zunehmend internationalisiert. Vereinzelt finden sie auch Verträge über Crewing-Agenturen im Ausland. Wir kooperieren zudem mit Bremer Reedereien. Durch die Stiftung „Schiffahrtsstandort Deutschland“ werden Einkommensunterschiede deutscher Seeleute in der Ausbildung und den ersten Berufsjahren ausgeglichen, womit sie aus Kostensicht nicht teurer sind als Seeleute aus Osteuropa oder Asien und auch deutsche Nautiker leichter eine Anstellung finden.

**Zu welchen Konditionen stellen Reedereien die Absolventen ein?**

Seeleute stehen im internationalen Wettbewerb am Arbeitsmarkt. Die Einstiegsgehälter sind sehr unterschiedlich und hängen von der Reederei ab. Es ist ähnlich wie in vielen anderen Berufen, dass die Heuern keine Freudenausbrüche zulassen. Allerdings besteht die Möglichkeit, relativ schnell aufzusteigen.

**Was hat sich in den vergangenen Jahren für angehende Nautiker am Markt verändert?**

Es zeichnet sich ab, dass die Chancen in bestimmten Märkten wie in der Tanker- oder Passagierschiffahrt höher sind. So ist eine zunehmende Fokussierung und Spezialisierung zu beobachten. Zudem ändert sich auch die Einstellung deutscher Absolventen, dass ein Einsatz an Bord nicht als Lebensberuf verstanden wird. Nach Erfahrungen auf See wird in den sekundären Arbeitsmarkt an Land bei maritim orientierten Unternehmen wie Reedereien, Hafen- und Logistikbetriebe, Softwarehäuser, Ausrüstungszulieferer oder Behörden gewechselt.

**Müssen sich die Studierenden deshalb breiter aufstellen?**

Definitiv ja. Die Chancen deutscher Absolventen der Nautik im internationalen Arbeitsmarkt liegen in einer höheren Qualifikation. Die Hochschule Bremen richtet im Rahmen der Studiengangkooperation „Blue Sciences“, die Inhalte des Studiums deshalb neu aus. So werden Vertiefungen in technischen oder wirtschaftlichen Zusammenhängen gefördert. Der Studiengang Nautik wird zudem komplett auf Englisch durchgeführt, um dem internationalen Anspruch gerecht zu werden.

**Sind die Bewerbungen für die Nautik-Studiengänge rückläufig oder stabil?**

Die Bewerbungen nehmen wieder deutlich zu, zum Start dieses Studienjahres waren alle Plätze besetzt. Hinzu kommen Studierende, die schon über ein nautisches Patent verfügen, aber noch als Bachelor graduieren möchten. Im Studiengang Nautik studieren auch einige Flüchtlinge aus Syrien, die ihre Ausbildung ergänzen möchten. Weitere ausländische Studierende wechselten nach dem Schließen von Hochschulen in der Türkei nach Bremen. Deshalb leistet die Hochschule hier einen guten Beitrag zur Integration.

# Bangen um Schwarz, Rot, Gold

**Jahrelang profitierten die Reedereien vom Aufschwung der Weltmärkte – bis sie 2008 die Schiffahrtskrise traf. Zwar stabilisiert sich der Markt langsam wieder, doch noch immer fahren etliche Schiffe unter ausländischer Flagge. Die Bundesregierung versucht mit Subventionierungen gegenzusteuern.**

**M**it dem Beginn der Schiffahrtskrise 2008 haben zahlreiche deutsche Reedereien ihre Schiffe ausgeflaggt. Grund für diese Flucht zu Flaggen von Staaten wie Liberia, Gibraltar, Antigua oder Barbuda: Kosten sparen, um dadurch einen Teil der Einnahmerückgänge aufgrund eingebrochener Frachtraten zu kompensieren.

Zwar geht es für die Schiffahrtsbranche langsam wieder aufwärts, doch der Abverkauf aus der Handelsflotte deutscher Reedereien hat sich auch im vergangenen Jahr ungebremst fortgesetzt. Die Flotte steht im starken internationalen Wettbewerb. Führen 2008 noch mehr als 3600 Schiffe deutscher Reeder auf den Weltmeeren, umfasste die Gesamtflotte zum 31. Dezember 2017 nach Angaben des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) noch 2343 Schiffe.

Damit unterhält Deutschland zwar immer noch die viertgrößte Handelsflotte – die Position war allerdings schon mal besser. Griechenland, Japan und China sind davongezogen und das zum Teil mit Schiffen, die ausgerechnet von deutschen Reedern als Notverkäufe auf den Markt gekommen waren.

Auch die Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge war im vergangenen Jahr eher wieder rückläufig. Ende Dezember lag der Wert laut BSH bei 326 Einheiten. Im internationalen Schiffsregister ISR waren Ende Dezember noch 183 Schiffe unter deutscher Flagge gelistet. Während einige Reedereien bewusst Schiffe wieder einflaggen, wie etwa die Hamburger Schwergutreederei SAL Heavy Lift, sind viele andere deutsche Reeder noch nicht überzeugt.

### Bundesregierung schafft Anreize

In den vergangenen Jahren gab es vonseiten der Bundesregierung deshalb unterschiedliche Subventionen, die dazu beitragen sollten, die deutsche Flagge wieder attraktiver zu machen. So will die deutsche Schiffahrtspolitik möglichst viele Schiffe unter deutscher Flagge behalten oder zurückholen. Die Politiker gehen davon aus, dass so eine qualifizierte Ausbildung von deutschen Schiffsmechanikern und -offizieren ermöglicht wird.

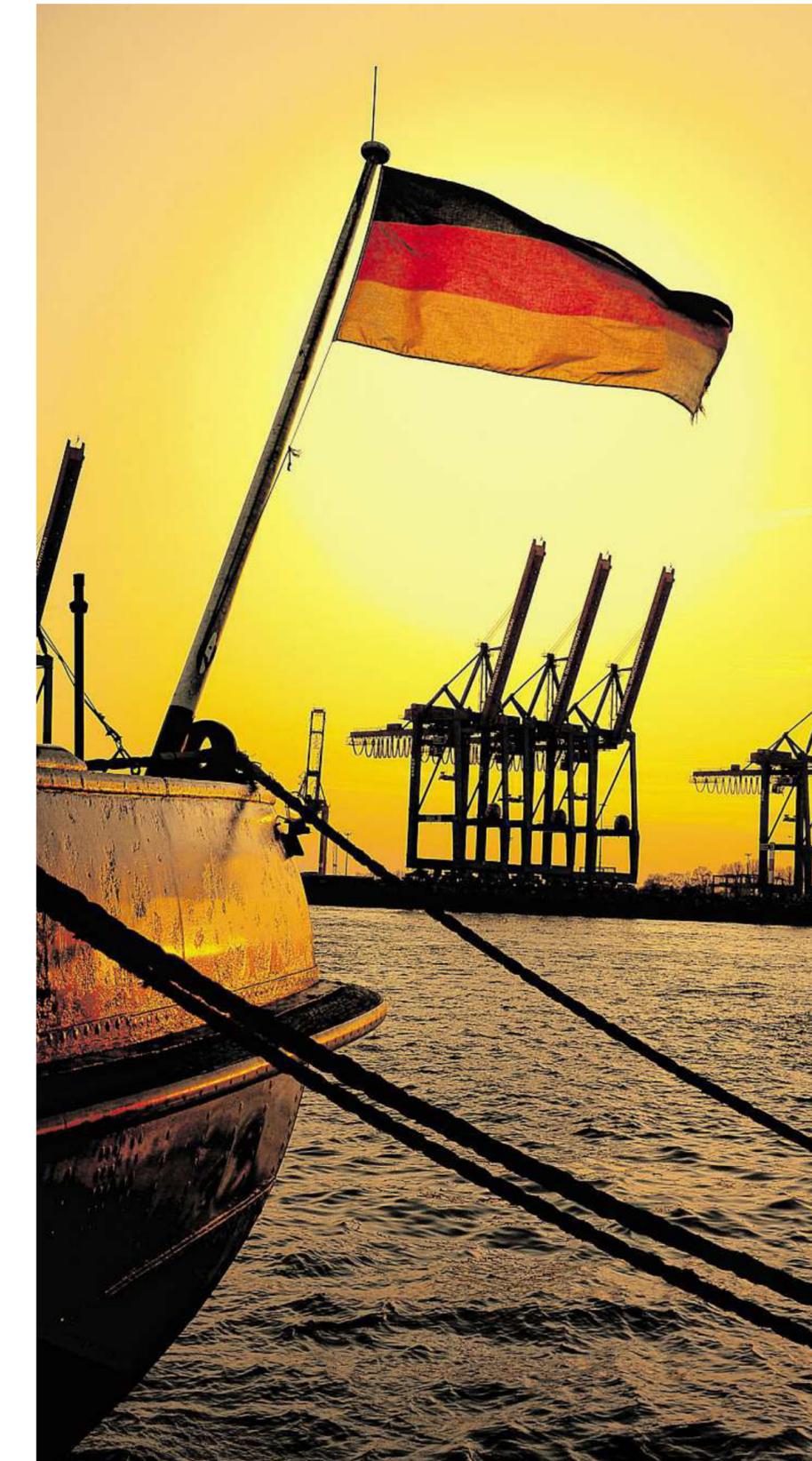
Dazu gehört auch die gemeinnützige Stiftung „Schiffahrtsstandort Deutschland“ mit Sitz in Hamburg. Sie unterstützt finanziell die nautische und technische Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Besatzungsmitgliedern, die auf in deutschen Seeschiffsregistern eingetragenen Schiffen beschäftigt sind.

Von dieser Förderung profitieren übrigens auch Bremer Nautik-Studenten. Wer an der Hochschule Bremen dieses Fach studiert, der soll auf Schiffen der im Bremer Rhederverein angeschlossenen Mitgliedsfirmen die nötige Bordpraxis erlangen können. Die Zusage für ein studienbegleitendes Bordpraktikum können Bremens Reeder allerdings nur deshalb so klar aussprechen, weil es die Förderinstrumente des Bundes gibt.

Mit den ausgebildeten Fachkräften soll der Schiffahrtsstandort Deutschland gesichert werden. Statistisch gesehen findet unter deutscher Flagge im Vergleich zu anderen Flaggenstaaten am meisten Ausbildung statt.

Auch Bundeskanzlerin Angela Merkel hatte im vergangenen Jahr die Reeder dazu aufgerufen, ihre Schiffe vermehrt unter deutscher Flagge zu betreiben, und machte deutlich, wie wichtig der Erhalt des maritimen Know-hows für den Wirtschaftsstandort Deutschland sei.

Da der Flaggentausch bisher jedoch nur mäßig ausfiel, hat die Bundesregierung mit weiteren Förderprogrammen nachgelegt. So wurde der Lohnsteuereinkommen 2016 von 40 auf 100 Prozent angehoben. Damit braucht die anfallende Lohnsteuer der Seeleute nicht abgeführt zu werden. Außerdem werden bei der Sozialversicherung die



Die Bundesregierung ist bemüht, so viele Schiffe wie möglich unter die deutsche Flagge zurückzuholen. FOTO: ACTION PRESS

Arbeitgeberanteile seit Jahresbeginn weitgehend erstattet.

Aus Sicht von Experten könnte es in den kommenden zwei Jahren zu weiteren Rückfluggungen kommen. Allerdings gibt es eine sogenannte Ausflaggingfrist, die in der Regel zwei Jahre beträgt. Und vor Ablauf dieser Frist sei der Wechsel wegen der damit verbundenen Kosten unwirtschaftlich.

Für viele Reeder habe bis Mitte 2016 zudem die bisherige Schiffsbesetzungsverordnung maßgeblich dazu beigetragen, dass die deutsche Flagge nicht mehr wettbewerbsfähig gewesen sei. Bis dahin galt,

dass in Abhängigkeit von der Schiffgröße bis zu vier Unionsbürger als Schiffs-offiziere an Bord tätig sein sollten. Zudem war ein Schiffsmechaniker vorgeschrieben. Im Juli 2016 hat das Bundesverkehrsministerium diese Vorschriften gelockert. Für Schiffe ab 8000 Bruttoreaumzahl (BRZ) ist die Besetzung nur noch mit einem EU-Kapitän und einem EU-Offizier vorgeschrieben, für Schiffe bis 8000 BRZ reicht ein EU-Kapitän.

Während viele Reeder diese Änderung begrüßten, gab es von zahlreichen Gewerkschaften Kritik dafür. Die Reduzierung der Mindestanzahl der auf deut-

schen Schiffen zu beschäftigenden europäischen Seeleute sei nicht geeignet, das notwendige Know-how durch in Deutschland ausgebildete Seeleute zu halten oder gar auszubauen. Aus Protest verließ Verdi deshalb das Maritime Bündnis. Es war 2001 auch gegründet worden, um die Ausbildung und Beschäftigung deutscher Seeleute zu sichern. „Die Bundesregierung will deutsche Seeleute zum Auslaufmodell machen und den Reedereien gleichzeitig Subventionen um 130 Millionen Euro jährlich ohne Gegenleistung erhöhen“, sagte Verdi-Bundesvorstandsmitglied Christine Behle damals zu der Begründung.

## RHEDERVEIN

### Interessenvertretung der Bremer Reedereien

Die Bremer Reedereien haben in der Hansestadt Bremen und der Seestadt Bremerhaven mit ihrer Lage an der Weser, der Nordsee und den Bremischen Häfen eine traditionell große Bedeutung für den Standort. Viele von ihnen sind Mitglied im Bremer Rhederverein, der im Jahr 1884 in Bremen als „Verein der Rheder des Unterwesergebiets“ gegründet wurde und als Interessenvertretung fungieren soll. Auch heute hält der Bremer Rhederverein den Kontakt zu den Entscheidungsträgern aus der Politik, der Verwaltung sowie der Wirtschaft.



Viele Reedereien gehören zu dem Verein. FOTO: HARREN & PARTNERSHIP MANAGEMENT



## Bremische Häfen

7328 Handelsschiffe haben 2017 insgesamt die Häfen in Bremen und Bremerhaven angelaufen. Ein deutliches Plus beim Automobilumschlag, eine leichte Zunahme bei der Zahl der umgeschlagenen Container und ein geringes Minus beim Gesamtumschlag: Das ist die Bilanz der Zwillingshäfen im Land Bremen für das Jahr 2017. Wie viel dort umgeschlagen wird, zeigen einige Zahlen aus dem vergangenen Jahr: Mehr als 2,3 Millionen Fahrzeuge gingen allein über die Kanten des Autoterminals in Bremerhaven. In Bremen wurden annähernd 13 Millionen Tonnen umgeschlagen. Der Empfang und Versand hielt sich mit 36,4 zu 36,6 Millionen Tonnen in etwa die Waage.

## SAIL 2020

### Treffen der Windjammer

Alle fünf Jahre feiert Bremerhaven die Schiffahrtstradition von den Havenwelten bis hinunter zum Schaufenster Fischereihafen. Nicht nur die schönsten Großsegler aus aller Welt kommen dort dann zusammen, sondern auch Besucher aller Kontinente. Jeder ist zum Mitsegeln eingeladen. Die Segler können beim „Open-Ship“ besichtigt werden, viele fahren zu Tages- und Mehrtagestörns oder Charterfahrten hinaus aufs Meer. Bei der Sail 2015 waren mehr als 270 Schiffe dabei. Das nächste Festival der Windjammer in Bremerhaven findet vom 19. bis 23. August 2020 statt.



Die Sail 2015. FOTO: SUHWA LEE