

An der Hochschule Bremen werden die Nautiker nicht nur auf das Leben an Bord, sondern auch auf die Arbeit in den Schaltstellen an Land vorbereitet. Dennoch: Praxis kommt vor Theorie. Und nichts geht über den Simulator. Von Nora Luttmer

Es könnte der Lebenslauf eines Romanhelden von Joseph Conrad sein: Mit elf Jahren lief er von Zuhause weg und heuerte als Schiffsjunge auf einem Ostindienfahrer an. Schnell stieg er auf und steuerte bald im Dienste der Niederländisch-Ostindischen Compagnie über die Weltmeere. Ceylon, Straße von Malakka, Batavia, Aceh, Makassar, Palembang, ...

1777 ließ Carl Philipp Cassel sich schließlich als ehrbarer Kaufmann in Bremen nieder und rüstete Schiffe für den Handel mit Fernost aus. Die Schiffe, die Zinn, Pfeffer, Kaffee und Tee nach Europa brachten, führen unter preussischer Flagge, die Besatzung kam vor allem aus den Niederlanden. Deutsche Seeleute waren schon damals rar. Cassel gründete daher 1799 mit Hilfe anderer Kaufleute, Reedern und Kapitänen die Bremische Navigationsschule. Mit kurzen Unterbrechungen besteht diese Lehranstalt bis heute. Als Fachbereich Nautik und Internationale Wirtschaft ist sie Teil der Hochschule Bremen.

367 Studenten sind in der Nautik eingeschrieben. Tendenz steigend. Während im Wintersemester 2006/07 nur 67 neue Studenten aufgenommen werden konnten, gibt es ein Jahr später schon 107 Plätze. Die Zahlen sollen bis zu 120 Studenten pro neuem Jahrgang ansteigen. „Insgesamt wird es dann zwischen 500 und 600 Studenten der Nautik geben,“ sagt Peter Irminger, Professor und Prodekan.

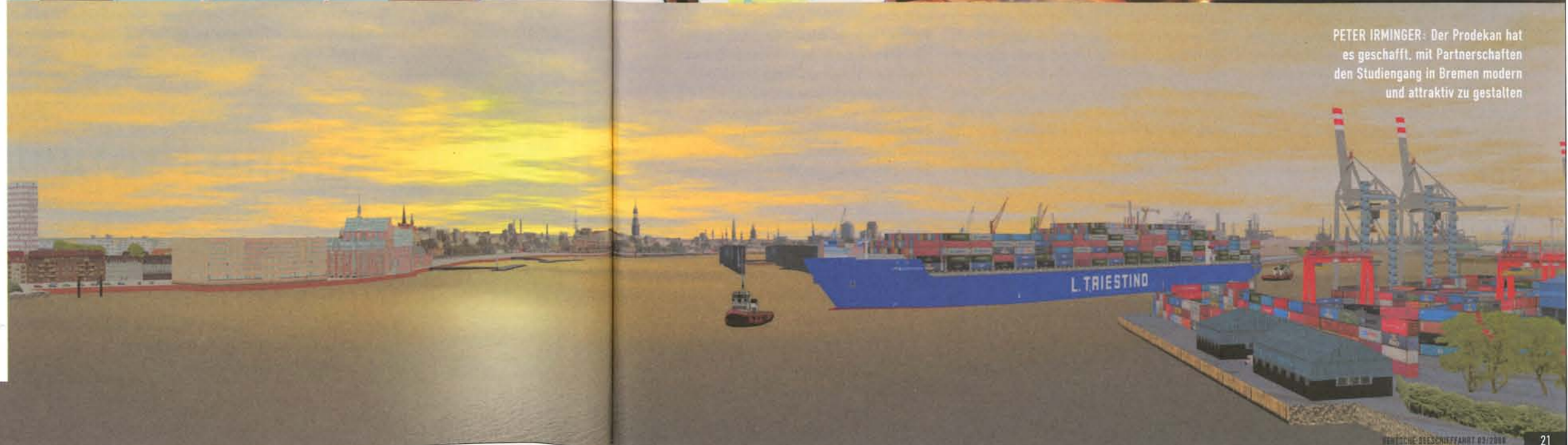
Bislang noch ein Diplomstudiengang, soll die Nautik in Bremen im Wintersemester 2009/10 auf Bachelor und Master umgestellt werden. „Ich habe mich lange geweigert,“ sagt Irminger. „Ich denke eine reine Umstellung auf den Bachelor bedeutet eine Verschlechterung der Nautiker-Ausbildung.“ Bislang besteht →

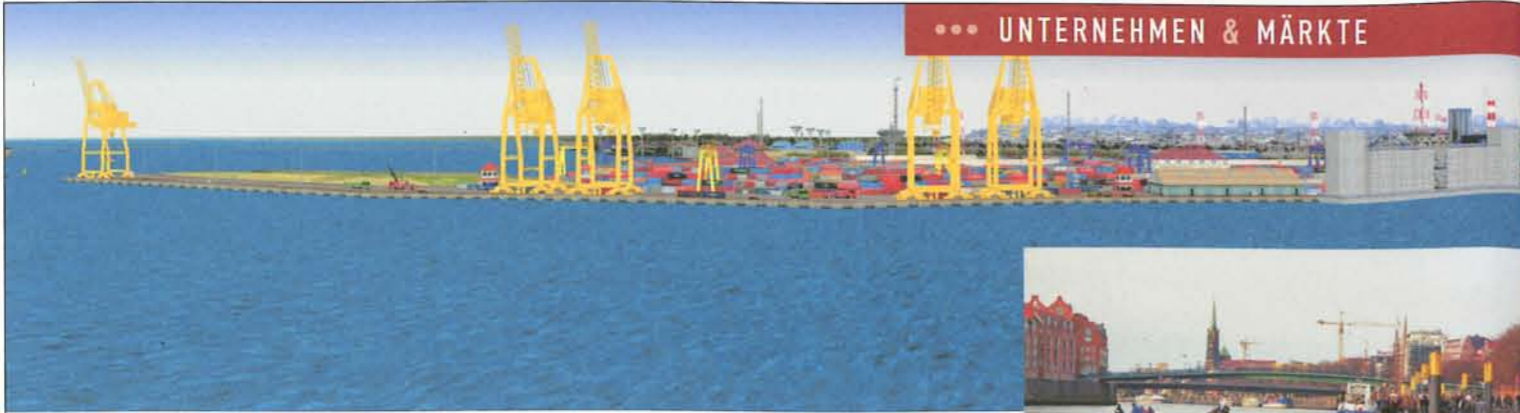
GROSSFORMAT: In dem Simulator lassen sich fast alle Häfen der Welt einspielen

Das Bremer Vorbild



PETER IRMINGER: Der Prodekan hat es geschafft, mit Partnerschaften den Studiengang in Bremen modern und attraktiv zu gestalten





KUTTERPULLEN: Da hilft kein Simulator. Wie seit 1799 ist hierbei Muskelkraft gefragt

→ das Studium aus den Inhalten, die von STCW95 gefordert sind und einem Anteil an Management-Fächern. Würde die Nautik auf den Bachelor reduziert, müsste beim Management ein Großteil der Stunden gestrichen werden. Doch gerade in diesem dualen System liege ja die Attraktivität des Nautikstudiums: zu wissen, dass ein Abschluss zu einem Job an Bord wie auch an Land befähigt. „Nur dadurch haben wir die hohen Bewerberzahlen erlangt,“ ist Irminger sich sicher. Wer will sich schon mit 20 Jahren auf ein Leben auf See festlegen? „Außerdem braucht der deutsche Markt nicht nur reine Patentinhaber, sondern auch Patentinhaber mit Managementqualitäten.“

Nun hat das Rektorat der Hochschule einem Bachelor mit konsekutivem Master zugestimmt. Das heißt, dass der Master ohne Unterbrechung und lange Berufserfahrung an den Bachelor direkt angeschlossen werden darf. Nach fünf Jahren hat der Student dann den Doppeltitel.

Unterrichtssprache Englisch

Es werden zwei siebensemestrigere Bachelor-Studiengänge angeboten: die Internationalen Studiengänge Shipping and Chartering ISSC (ganz wesentlich gefördert von der Bremer Reederei Beluga) und Ship Operation ISSO. Ship Operation schließt mit dem Patent und folgt den Vorgaben von STCW95. Zulassungsvoraussetzung ist ein Praxissemester an Bord eines Schiffes. Fächer zum Management fallen hier weitestgehend weg. Dieser Teil wird in das dreiseimestrige Masterstudium geschoben. Dabei können die Studenten wählen zwischen Maritime Management ISMM und Maritime Administration ISMA. Maritime Ma-

agement ist auf Reedereien ausgerichtet, Maritime Administration auf Schifffahrtsverwaltungen, wobei auch der Zugang zum höheren Dienst im Curriculum verankert sein soll. „Die Unterrichtssprache beim Master wird Englisch sein,“ sagt Irminger. Eine weitere Besonderheit: „Recht wird beim Master etwa ein Drittel ausmachen. In leitenden Positionen muss man vertrags-sicher sein.“

Studiengebühren gibt es in Bremen bislang nicht. Ein Numerus Clausus beschränkt jedoch die Zulassung. Das soll sich bald ändern. Die Fachhochschulzulassungsnote soll nur noch mit 60% gewichtet werden. Die restlichen 40% hängen dann von einem Kompetenzcheck ab. „Wir wollen diejenigen ausfiltern, die komplett ungeeignet für die Seefahrt sind,“ so Irminger. „Der NC selektiert akademische Überflieger, die aber nicht unbedingt sozial gefestigt sind. Schüler mit schlechteren Noten sind oft besser geeignet für das Leben und Arbeiten auf See.“ Außerdem sollen Bewerber, die eine Lehre zum Schiffmechaniker abgeschlossen haben, die Chance bekommen, ihre Zulassungsnoten aufzubessern.

Ohne Drittmittel keine neuen Plätze

„Es gibt eine sehr gute Zusammenarbeit mit der Politik und der Hochschulleitung. Im Rahmen dessen, was in Bremen möglich ist, wird uns alles gestattet,“ äußert sich der Prodekan zufrieden. Und auch die Kooperation mit der Wirtschaft sei gut. 2007 hat die Nautik insgesamt zwei Millionen Euro eingeworben. So finanziert der Bremer Rhederverein (siehe Kasten) eine Stiftungsprofessur. Hamburg zahlt einen Ausgleich von 300.000€ dafür, dass Bremen für

Hamburger Reeder ausbildet. Der Verband Deutscher Reeder (VDR) hat über drei Jahre je 250.000€ zugesagt. Bund und Land geben dazu. Wichtig ist die Hilfe der Reedereien vor Ort. Dabei geht es nicht nur um finanzielle Hilfe, sondern um Praktikumsplätze, Studentenjobs und Dozenten. Mit Hochschulhonoraren kann Irminger keine Experten locken. Er hat andere Argumente: „Unterrichten Sie, zeigen Sie Ihr Gesicht. Es gibt keine bessere Werbung!“

Irminger hat jahrelang in der Schadensverhütung und Schadensabwicklung gearbeitet. Sicherlich ein Grund, dass er besonderes Augenmerk auf die Ausbildung am Simulator legt. „Schon am ersten Tag im Job müssen die Nautiker eigenverantwortlich Wache gehen.“ Daher sei es besonders wichtig, dass sie in Kleinstgruppen die Realität proben. Sie sollen an der Schule Fehlentscheidungen treffen und daraus lernen. Nicht erst an Bord. Hohe Kapazitäten am Simulator sind daher Priorität. So werden die Gelder des VDR zu 100% in zwei neue Simulatoren investiert. Noch gibt es nur einen einzigen Schiffsführungssimulator des Bremer Herstellers Rheinmetall (RDE).

Das System besteht aus einem Full Mission Shiphandling Simulator mit einem Sichtfeld von 270 Grad und einem Radarsimulator mit vier Brücken. Im Shiphandling Simulator befindet sich außerdem eine zugelassene Funkanlage sowie eine Feuerwarnanlage. Viele Hilfsinstrumen-

te der Brücke sind dagegen nur virtuell vorhanden – sie befinden sich auf einem Bildschirm. Neue Geräte können so schnell entwickelt und ohne große Investition installiert werden.

Institut für maritime Simulation (IfmS)

Für den Betrieb und die Weiterentwicklung des Simulators wurde 2004 das Institut für maritime Simulation (IfmS) gegründet. Es steht unter der Verantwortung des Fachbereichs. Unter Leitung von Peter Irminger entwickeln fünfzehn fest angestellte Experten und Studenten neue Seegebiete, Schiffe sowie die elektronischen Seekarten.

So hat das Institut seit 1998 einen Kooperationsvertrag mit RDE – ein gelungenes Beispiel für die Kooperation zwischen Lehre und freier Wirtschaft. Wenn der Erste Offizier im Simulationszentrum von NSB in Buxtehude einen virtuellen Hochseedampfer in den Terminal von Altenwerder steuert, dann stecken hinter diesen ausgefeilten Bildern die Mitarbeiter des IfmS.

Eine weitere Einnahmequelle des IfmS sind Wasserbauprojekte. In Bremen können sie simuliert werden. Bauprojekte wie der Containerterminal 4 und die Kaiserschleuse in Bremerhaven oder der neue Containerhafen im ägyptischen Damietta durchlaufen hier ihre Testläufe. Jüngst hat Irminger in Kooperation mit RDE, Beluga und SkySails eine Simulation des SkySails Zugdrachensystems initiiert. Potenzielle Einsatzmöglichkeiten, Energieeinsparungen und Notfallszenarien wurden ermittelt.

400.000 Euro hat das Institut 2007 verdient. Diese Einnahmen finanzieren den Betrieb des Simulators und sind damit essenziell für die Ausbildung in Bremen. ■

Thorsten Mackenthun im Interview

Der Vorsitzende des Bremer Rhedervereins zur Ausbildung in Bremen

Wie unterstützen die Bremer Reeder die Ausbildung?

Die Reeder im Bremer Rhederverein stifteten der Hochschule Bremen eine Professur über fünf Jahre. Damit ist es der Hochschule möglich gewesen, ihre Kapazität im Fachbereich Nautik schon zum Wintersemester 2007 deutlich auszuweiten.

Was war der Hintergrund für diesen ungewöhnlichen Schritt?

Hintergrund ist ein akuter Mangel an nautischen Führungskräften in Deutschland. Im Jahre 2003 hatten die deutsche Reederschaft, die Bundesregierung, die Küstenländer und die Gewerkschaften vereinbart, den Schifffahrtsstandort substanziell zu stärken. Im Rahmen dieses maritimen Bündnisses sollte die deutsche Flotte um mindestens 100 Schiffe in den Jahren 2004 und 2005 aufgestockt werden. Diese Zusage haben die deutschen Reeder erfüllt. In einer weiteren Verabredung wollen die Reeder in den Jahren 2007 und 2008 weitere hundert Schiffe unter die deutsche Flagge bringen.

Gibt es nicht ausreichend Seeleute?

Deutsche Seeleute sind auf dem Arbeitsmarkt nicht zu haben. Die angespannte Situation auf dem seemannischen Arbeitsmarkt wird sich in den nächsten Jahren noch verschärfen, wenn viele ältere Kapitäne von Bord gehen werden.

Warum müssen Sie dann jetzt die Hochschulen unterstützen?

Die Kapazitäten an den nautischen Fachhochschulen reichen derzeit nicht aus, um dem zukünftigen Bedarf an gut ausgebildeten Offizieren und Kapitänen gerecht zu werden. Die Küstenländer, in denen Seeleute ausgebildet werden, sind als Träger der nautischen Ausbildungsstätten alleine nicht in der Lage, die Kapazitäten dem gestiegenen Bedarf anzupassen.

Wie wirkt sich die Spende konkret aus?

Zum letzten Semester konnten wir an der Hochschule Bremen über 60 neue Studenten begrüßen, die das Studium „Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr (Nautik)“ aufnehmen. Aufgenommen haben das Studium sogar über 100 Studenten. Knapp die Hälfte der jungen Leute befand sich bereits auf See. Dort haben sie



im sogenannten „Praxissemester“ ihre ersten Erfahrungen an Bord gesammelt. Die Rekordzahl von über 100 Erstsemesterplätzen geht ganz konkret auf die gemeinsamen Anstrengungen der Reeder, der Hochschule Bremen und des Landes Bremen zurück.

Haben auch Frauen ein Chance?

Dass die „raue“ Seefahrt längst nicht mehr eine reine Männerdomäne ist, beweist der Anteil von 20 Prozent junger Frauen.

Sie tun aber noch mehr?

Der Verband Deutscher Reeder hatte bereits den vier Küstenländern, die Nautiker ausbilden, für die nächsten drei Jahre drei Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Als Mitglieder des Verbandes Deutscher Reeder tragen die Bremer Reeder einen Teil dieser Lasten. Zusammen haben nun das Land Bremen, die Hochschule Bremen, der VDR und der Bremer Rhederverein ein Paket mit einem Volumen von insgesamt zwei Millionen Euro geschnürt, mit dem die zusätzlichen 40 Erstsemesterplätze pro Jahr bereitgestellt werden. Darüber hinaus finanzieren die Reeder im Bremer Rhederverein aus eigenen Mitteln eine Stiftungsprofessur über fünf Jahre.

Was bedeuten die Spenden in einem größeren Zusammenhang?

Der Fachbereich Nautik an der Hochschule Bremen ist der Nachfolger der ältesten aller deutschen Seefahrtsschulen, der Bremischen Navigationsschule von 1799. Gerade die Stiftungsprofessur ist ein weit sichtbares Signal von der Reederschaft an die Entscheidungsträger in der Politik und der maritimen Wirtschaft, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um den Schifffahrtsstandort Deutschland weiter zu stärken.

Vielen Dank für das Gespräch!

