



Mehr maritimes Fachpersonal ausbilden

Wirtschaftssenator Martin Günthner auf „Bremer Rhederabend“ – „An den Lotsennachwuchs von morgen denken“

Für den Erhalt einer starken Reedereiverkehrswirtschaft in Deutschland im Allgemeinen und in Bremen im Besonderen setzt sich der Häfen- und Wirtschaftssenator des Stadtstaates, Martin Günthner, ein.

Der SPD-Politiker sprach auf dem traditionellen „Bremer Rhederabend“, zu dem der Bremer Rhederverein von 1884 am Mittwoch eingeladen hatte. Michael Vinnen, Vorsitzter des maritimen Branchenverbands, begrüßte rund 120 Gäste aus Wirtschaft, Verwaltung und Politik. In seinem Grußwort stellte Senator Günthner wiederholt klar, dass das von einem reibungslos funktionierenden seewärtigen Außenhandel hochgradig abhängige Deutschland unbedingt auf eine leistungsstarke Schifffahrtsindustrie angewiesen sei. Das nachhaltig sicherzustellen, werde daher seit Jahr und Tag sowohl durch den Bund als auch die norddeutschen Küstenländer als Kernaufgabe betrachtet und durch entsprechende Maßnahmen auch umgesetzt. Denn auch die Schifffahrt sei auf „verlässliche Rahmenbedingungen“ angewiesen. Beispielhaft für diesen maritimen Kurs sind für Günthner die 2016 vollzogene Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung (SBO) und der 100-prozentige Lohnsteuererhalt für Seeleute. Das seien Maßnahmen, die dazu dienen, „die deutsche Handelsschifffahrt wettbewerbsfähig zu erhalten“.

Zu den Gegenleistungen, die die Politik insbesondere von den Reedereien erwartet, gehört für den Bremer Senator, dass die Aus- und auch Weiterbildung des maritimen Fachpersonals auf einem hohen Niveau betrieben wird. Denn klar sei auch, dass qualifiziertes Fachpersonal nicht nur auf den Schiffen, sondern auch in anderen Bereichen des deutschen, maritimen Clusters benötigt werde.



Gastgeber und Gäste (v.l.): Michael Vinnen, Reeder Peter Harren und Martin Günthner

Günthner erwähnte dabei, dass für die Gewährleistung eines sicheren Seeverkehrs auch von und zu den deutschen Häfen das benötigte Lotsenpersonal in ausreichender Anzahl und auch Qualifikation zur Verfügung steht. Der Senator dazu: „Wir müssen die Lotsen von morgen ausgebildet bekommen.“ Günthner appel-

lierte auch vor diesem Hintergrund an die Reedereien, den jungen Menschen, die sich für ein Nautik-Studium entschieden haben, auch entsprechende Bordpraktika zur Verfügung zu stellen. Was die Schifffahrt und Schwarz-Rot-Gold betrifft, räumte Günthner ein, dass auch und gerade Deutschlands Handelsflotte seit dem

Ausbruch der Schifffahrtskrise 2008 kräftig Federn gelassen habe. Bis heute habe die deutsche Flotte nach Erhebungen seines Hauses mehr als 1000 Schiffe verloren, sei es durch Verkäufe am freien Markt, Insolvenzen, Verschrottungen und andere Vorgänge. Auch wenn von einem Ende der Schifffahrtskrise noch

nicht zu sprechen sei, gebe es zumindest in Teilbereichen eine Belebung. Mittelfristig werde die globale Schifffahrt jedoch mit weiteren Herausforderungen konfrontiert. Dazu gehören für Günthner vor allem die Umsetzung des internationalen Ballastwasserabkommens und auch die weltweit verbindliche Schwefel-Obergrenze von 0,5 Prozent ab 2020. Beide Maßnahmen dienten jedoch dem maritimen Umweltschutz und seien daher sehr wichtig. Rhederverein-Vorsitzer Michael Vinnen stellte einmal mehr die ausgeprägte Leistungsbereitschaft der Bremer Schifffahrtsunternehmen heraus. Aktuell würden Bremer Reeder rund 300 Frachter in Fahrt halten. Dabei setzten sie auf einen breiten Flottenmix. Die Flotte besteht zu jeweils einem Viertel aus Containerfrachtern und Tankern, zu 15 Prozent aus Mehrzweck-Carriern und zu gut zehn Prozent aus Massengutfrachtern. EHA

Vielseitigkeit sichert den Markterfolg

Firmen-Chef Peter Harren (Harren & Partner) als Gastsprecher beim Bremer Rhederverein

Als wirksamer Weg, sich in der weiterhin bestehenden Schifffahrtskrise als Mittelständler zu behaupten, erweist sich eine vielseitig aufgestellte Flotte.

Diese Überzeugung vertritt Peter Harren, Gründer und Geschäftsführender Gesellschafter der Reederei Harren & Partner (H & P), am Mittwochabend auf der traditionellen Festveranstaltung des Bremer Rhedervereins. Dessen Vorsitzter Michael Vinnen (Reederei F. A. Vinnen & Co.) stellte seinen Berufskollegen als einen typischen Vertreter der weiterhin vor allem durch den Mittelstand geprägten deutschen Schifffahrt vor. Denn weiterhin würden drei Viertel aller deutschen Reedereien Flotten mit „zwischen einem bis zehn Schiffen betreiben“.



Teil der modernen H & P-Flotte: Schwergut-Carrier „Palau“

Weltweit bietet sich ein ähnliches Bild, so Vinnen weiter. Reeder Peter Harren ging in seinem Vortrag auf seinen eigenen Weg in der Schifffahrt ein, ebenso auf den Werdegang der heute in Bremen beheimateten Schifffahrtsgruppe. Für ihn begann die Schifffahrtslaufbahn im Jahr 1959, nach

vorzeitigem Schulabbruch, als „Moses“ in der Küstenschifffahrt. Diese Berufswahl hat er bis heute nicht bereut. In einer Kombination aus Tüchtigkeit, Zielstrebigkeit, einem guten Gespür für günstige Gelegenheiten und auch Glück gelang es Harren in den Folgejahrzehnten, nicht nur das

Patent für Kapitän auf Großer Fahrt zu erwerben, sondern auch noch ein Betriebswirtschaftsstudium erfolgreich abzuschließen. Die eigentliche Reedereigründung erfolgte dann 1989. Bereits drei Jahre später konnte er mit den beiden 3600 t dwt tragenden Mehrzweckfrachtern „Padua“ und „Pandora“ seine ersten eigenen Schiffe in Dienst stellen. Mittlerweile arbeiten seine drei Kinder im Unternehmen mit. Bis heute wuchs diese Flotte auf etwa 40 Einheiten an. Sie sei besonders diversifiziert, vom Tanker bis hin zum modernen Schwergutschiff. An Projekten mangle es nicht, so Harren. Ganz oben steht derzeit die Gründung einer eigenen Reparaturwerft in der Karibik, die dort von der Schifffahrt dringend benötigt werde. EHA