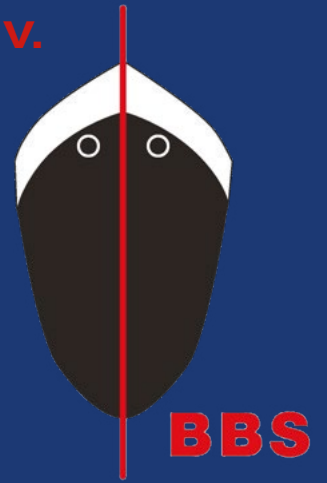


Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V.



**VOLLE KRAFT**  
*voraus!*





# MEER ZUKUNFTSPERSPEKTIVEN

Zeiten ändern sich – auch in einem so traditionsreichen Sektor wie der Seeschifffahrt. Mit Sabine Zeller an der Spitze der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V. weht seit 2019 ein frischer Wind. Die Kapitänin und neue Geschäftsführerin der BBS in Bremen bringt sich ein, motiviert und räumt mit angestaubten Klischees auf. Welche Anliegen ihr in Bezug auf künftige Generationen besonders am Herzen liegen, verrät sie im Interview.

## **1. Wie kann mir die BBS bei der Suche nach einer beruflichen Perspektive helfen?**

*Die BBS ist die zentrale Anlaufstelle für Beratung und Information zu Ausbildungswegen und Laufbahnen in der Seeschifffahrt. Ob an Deck oder in der Maschine, Fachkraft oder Offizier\*in, Kapitän\*in, Leitende\*r Ingenieur\*in oder Elektro-Ingenieur\*in, die Möglichkeiten sind vielfältig. Es gibt unterschiedliche Einstiegs- und Aufstiegswege, die mit jedem Schulabschluss angestrebt werden können. Das ist einerseits wirklich super, da das System flexibel und durchlässig ist. Andererseits kann es aber auch sehr verwirrend sein, und da kommen wir dann ins Spiel. Wir können helfen, genau den passenden Weg für jede\*n Einzelne\*n zu finden.*

## **2. Seeschifffahrt ist nach wie vor ein männerdominierter Bereich: rauer Ton an Deck, schmutzige Hände – Zeit, um endlich mal mit Klischees aufzuräumen, oder?**

*Klar, die Männer sind immer noch in der Überzahl, im Ernstfall ist keine Zeit für „Bitte“ und „Danke“ und man bleibt auch nicht immer sauber – aber ganz ehrlich, an Bord hatte ich weniger mit Vorurteilen und Diskrimination zu kämpfen als an Land. Nach einer kurzen „Schnupperphase“ lief es meistens problemlos. Mein Tipp: immer Klartext reden, Probleme oder Konflikte sofort ansprechen und, wenn etwas unklar ist, nachfragen.*

## **3. Wie lernt man das Meer und die Schifffahrt zu lieben?**

*Ich wusste nicht, dass man das erst lernen muss ... Wer das Meer kennt und nicht fasziniert ist, wird auch sein Herz nicht an*

*die Schifffahrt verlieren. Ich denke eher, dass es eine Frage des Kennenlernens ist. Wer sich noch nie mit dem Gedanken auseinandergesetzt hat, dass es so vielseitige Karriere-Möglichkeiten auf dem Meer gibt, denkt bei „maritim“ an Deko, Piraten oder allenfalls noch an eine Kreuzfahrt und bei „Offizier\*in“ an die Bundes-Marine. Das muss sich wieder ändern.*

## **4. Womit haben Sie gehadert?**

*Je nach Schiff, Fahrtgebiet und Arbeitsvertrag ist man teilweise wirklich lange an Bord. Das bedeutet natürlich auch, dass man manchmal auch wichtige Ereignisse im Familien- und Freundeskreis verpasst. Das ist etwas, womit man erst mal klarkommen muss.*

*Ich wurde auch oft gefragt, ob es nicht anstrengend ist, so lange durchzuarbeiten. An Bord gibt es ja kein Wochenende in dem Sinn. Aber eigentlich ist es eine ganz coole Work-Life-Balance. Wer monatelang arbeitet, hat dann monatelang Urlaub.*

## **5. Was ist für Sie persönlich einzigartig?**

*Ich kenne keinen Job, der vielseitiger ist. Als Schiffsmechaniker\*in arbeitet man an Deck, in der Maschine und auch auf der Brücke. Es ist aber auch eine großartige Basis, um eine Laufbahn in der Maschine oder auf der Brücke anzustreben. Mit dem Aufstieg in der Offizierslaufbahn ändern sich auch die Aufgaben grundlegend, und das mit jeder Stufe. Jeder Schiffstyp und jedes Fahrtgebiet stellen andere Anforderungen. Und wenn man dann doch irgendwann Wurzeln an Land schlagen möchte, gibt es eine Vielzahl an Möglichkeiten in der maritimen Wirtschaft.*

**6. Was ist Ihnen aus Ihrer Ausbildungszeit noch bis heute im Gedächtnis geblieben?**

Natürlich hat mich die Vielfalt der Natur in den unterschiedlichen Fahrtgebieten sehr beeindruckt. Ob es die Fahrt durch den von Urwald gesäumten Panama-Kanal, die Unterschiede des Wassers in den Ozeanen oder die Fahrt durchs Eis in der russischen Arktis war, das bleibt hängen. Aber wirklich prägend war das Gefühl, als Teil der Mannschaft an Bord mit die Verantwortung zu tragen, dass Schiff, Ladung und Besatzung immer wieder heil im Hafen ankommen. Natürlich hat letztlich der Kapitän bzw. die Kapitänin den Hut auf, aber ob normaler Bordbetrieb oder Ernstfall, das funktioniert nur, wenn jeder mitarbeitet und weiß, was er/sie zu tun hat.

**7. Was muss in der Branche und in Sachen Ausbildung verändert werden? Was muss anders laufen, damit es mit der Seeschifffahrt auch in Zukunft weitergehen kann?**

Die Schifffahrt ist schon immer eine eher traditionelle Branche. Änderungen setzen sich da eher schleichend durch. Da hat man manchmal das Gefühl, dass der guten alten Zeit zu lange nachgetrauert wird. Ich bin da eher pragmatisch veranlagt. Wenn wir das Know-how und die Erfahrung für die deutsche Seeschifffahrt erhalten wollen, müssen auch die Arbeits- und Lebensbedingungen an die Anforderungen der heutigen Zeit angepasst werden. Die Bedürfnisse und Wünsche der Jugend stehen im starken Kontrast zu den Wünschen und Bedürfnissen früherer Generationen. Die wenigsten jungen Menschen können sich heute vorstellen, ein Leben lang auf See zu bleiben. Die sozialen Bindungen werden häufig auf digitalem Weg gepflegt, aber eben nicht ausschließlich. Die Anpassung der Einsatzzeiten und der Zugang zu Kommunikationsmitteln an Bord sind da wichtig. Auch muss klar sein, dass bei kürzeren Verweildauern auf See eben mehr ausgebildet werden muss, damit es nicht zu Engpässen kommt. Und der Blick muss auch mal über den Tellerand gehen. Wenn jemand nicht mehr zur See fahren will, geht ja nicht automatisch die Erfahrung desjenigen verloren. Er oder sie setzt sie dann hoffentlich an einer anderen Stelle in der maritimen Wirtschaft wieder ein.

**8. Weshalb sind die Ausbildungszahlen/Ausbildungsanmeldungen zum Teil rückläufig?**

Die Weltwirtschaftskrise von 2008 und auch die Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung in 2016 haben natürlich für einen starken Rückgang gesorgt. Aber nicht in dem Maß, wie es befürchtet wurde. Vielfach wird übersehen, dass sich der Bedarf zum Teil einfach verlagert hat. In der internationalen Schifffahrt spielen deutsche Seeleute tatsächlich derzeit keine große Rolle. Das kann sich auch wieder ändern. In der nationalen Schifffahrt ist die Nachfrage nach deutschem Fachpersonal aber immer noch ungebrochen.

Ich denke, dass der Rückgang der Ausbildungszahlen auch daran liegt, dass das Bild der Branche in der Öffentlichkeit entweder negativ oder eben gar nicht vorhanden ist. Und auch das wollen wir ändern.



“  
 Mein Ziel: dass die Gedanken der jungen Frauen und Männer in ganz Deutschland beim Thema Karriereplanung nicht an der Küste enden.  
 ”  
 Sabine Zeller

**9. Man hört immer wieder von einer Krise der Branche. Was ist dran an den Gerüchten?**

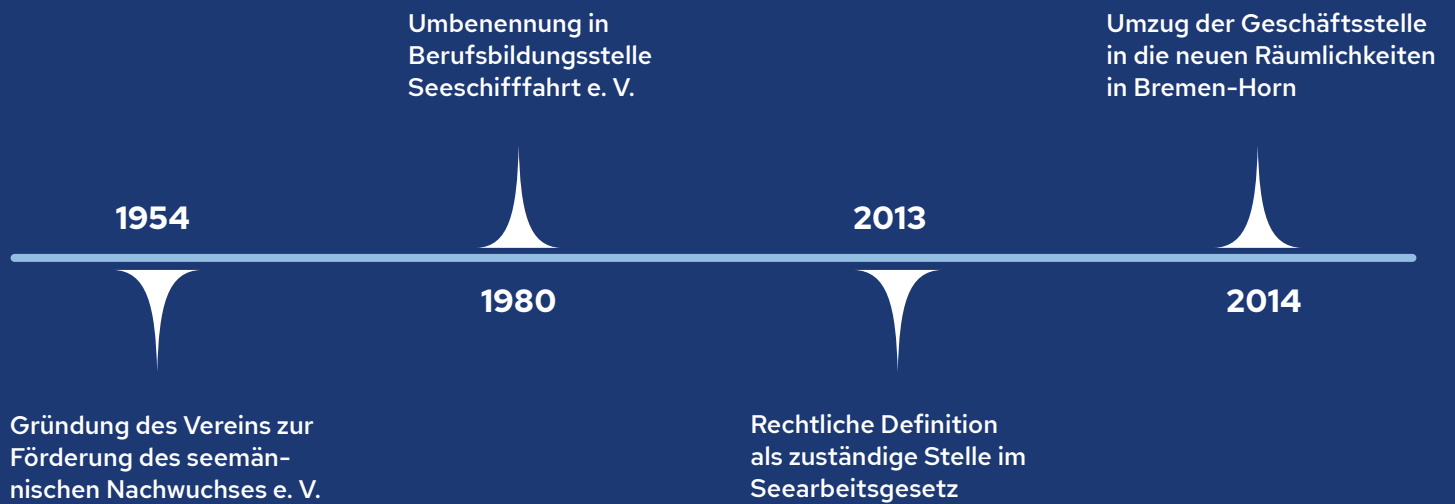
Die Weltwirtschaftskrise hat die Schifffahrt als Branche besonders schwer getroffen, aber das ist jetzt schon über ein Jahrzehnt her. Ich glaube nicht, dass wir jemals wieder auf diesen Stand kommen, aber dazu muss man auch sagen, dass der Markt vor 2008 total überhitzt war, das Wachstum absolut ungesund. Eine Stabilisierung auf einem niedrigeren Level ist also nicht unbedingt etwas Schlechtes. In Zeiten der Globalisierung ist die Menschheit auf die Schifffahrt angewiesen, wie man immer wieder merkt. Das maritime Know-how in Deutschland zu erhalten ist eine unserer Hauptaufgaben.

**10. Ihr persönliches Schlussplädoyer für die Seeschifffahrt: ...**

Die Zeiten bleiben sicher turbulent, aber gemeinsam können wir die Zukunft und auch die Zukunftsfähigkeit der deutschen Seeschifffahrt sichern.

hinten (v. l. n. r.): Sebastian Niemann, Mike Meyer, Svenja Rohde, vorne (v. l. n. r.): Silvia Rintel, Sabine Zeller





~ Mitglieder des Vereins sind der Bund, federführend vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), die fünf Küstenländer sowie Arbeitgeber (VDR), Arbeitnehmer (ver.di) und die Bundeslotsenkammer (BLK)

~ Der Vorstand setzt sich zusammen aus dem\*der Vorsitzenden (Vertreter der Arbeitgeber\*innen) und dem\*der stellvertretenden Vorsitzenden (Vertreter der Arbeitnehmer\*innen)

~ Die Aufgaben der BBS sind vergleichbar mit denen der Industrie- und Handelskammern oder Handwerkskammern als zuständige Stellen

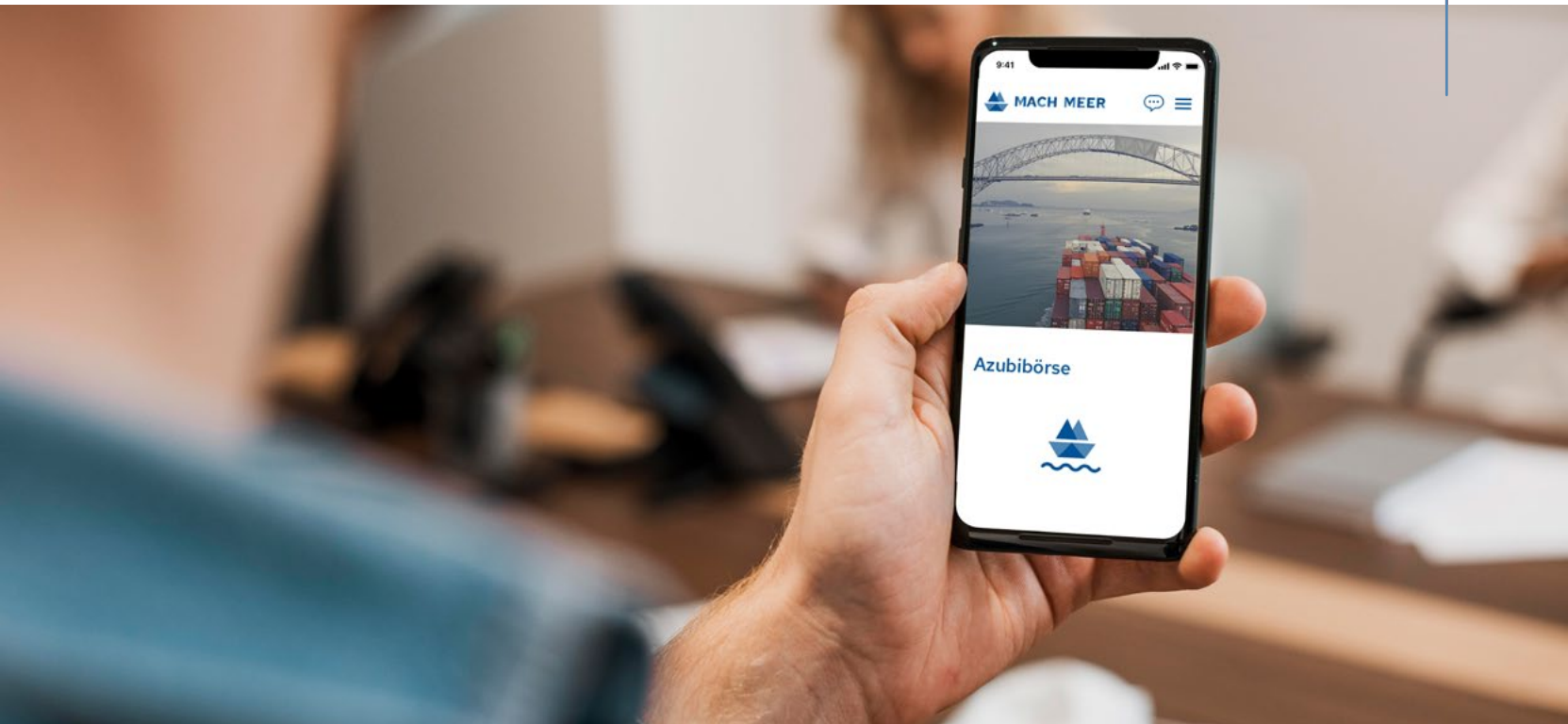
Offshore-Schallschutz (BBC)  
Seeverseuchung  
Dredging-Support  
Offshore-Support

Anker-Handling  
Diving Support  
ROV-Support  
UXO-Survey



**BITUNAMEL  
FELDMANN**  
*...praktischer Umweltschutz*

Bitunamel Feldmann GmbH  
Zur Teerhofsinsel 2 - 23554 Lübeck  
Tel: +49/451/289950 - Fax: +49/451/283721  
www.bitunamel.de - info@bitunamel.de



# MACH MEER

## DIE NEUE ZENTRALE WEBSITE FÜR AUSBILDUNG IN DER SEESCHIFFFAHRT

Du hast zwar schon mal was von Schifffahrt gehört, aber hast keine Ahnung was man da so alles machen kann?

Auf unserer neuen Website bringen Dir junge Leute die verschiedenen Ausbildungswege, die sie beschreiten, näher. So vielseitig wie die unterschiedlichen Karrierechancen sind auch unsere Ausbildungsbotschafter\*innen, die Dich mitnehmen auf die Reise durch Ihren Arbeitsalltag. Du erhältst aber auch Informationen über den Einstieg in die verschiedenen Ausbildungen und Studiengänge, Kontakte und alles Wissenswerte rund um das Thema „maritime Karriere“.

**MachMeer** ist von den Partnern des Maritimen Bündnisses und ver.di als zentrale Anlaufstelle für die Ausbildung in der maritimen Wirtschaft konzipiert.

Du möchtest Abwechslung im Alltag, Verantwortung übernehmen und vielseitige Anforderungen?

Dir ist die enge Zusammenarbeit im Team wichtig, aber auch gute Verdienstmöglichkeiten und Karrierechancen sind nicht ganz uninteressant?

Dann **MachMeer**



**Reederei Rörd Braren**

Rörd Braren Bereederungs-GmbH & Co. KG

**Seemännische Ausbildung seit 1990**

Phone: +49 4128-941490

Bielenberg 18

Fax: +49 4128-9414929

D-25377 Kollmar

[info@reedereibraren.de](mailto:info@reedereibraren.de) / [www.reedereibraren.de](http://www.reedereibraren.de)

**TT-Line**

**STARTE DEINE  
KARRIERE BEI TT-LINE**  
WERDE SCHIFFSMECHANIKER,  
TECHNISCHER ODER NAUTISCHER  
OFFIZIERSASSISTENT (M/W/D)!

TT-Line GmbH & Co. KG  
Zum Hafenplatz 1  
23570 Lübeck-Travemünde  
E-Mail: [Bewerbung.training@ttline.com](mailto:Bewerbung.training@ttline.com)  
Tel.: +49 4502/801980



# CHECKLISTE SEEFAHRT



Dein Herz schlägt für die Seeschifffahrt, aber Du hast dennoch deine Zweifel? In der Checkliste findest Du wichtige Infos und Kriterien, die jeder an Bord erfüllen sollte. Kreuzt Du doch mal ein „Vielleicht“ oder ein „Nein“ an, dann lass Dich einfach von uns beraten. Wir helfen Dir gern!

▶ **Seediensttauglichkeit:** Dazu gehören ein gutes Hör-, Seh- und intaktes Farbunterscheidungsvermögen sowie das Fehlen von chronischen Erkrankungen. Man unterscheidet die Seediensttauglichkeit für den Decksdienst und den Maschinendienst, die jeweils für zwei Jahre bescheinigt wird. Übrigens – bei Minderjährigen ist die Untersuchung kostenlos, gilt aber auch nur ein Jahr. Für die Ausbildung zum Schiffsmechaniker/zur Schiffsmechanikerin ist eine gültige Seediensttauglichkeit für Deck und Maschine erforderlich.

- JA!  
 NEIN!  
 VIELLEICHT?

▶ **24/7:** Hier ist man immer im Einsatz und auch nach Feierabend an Bord. Selbstverständlich gibt es Rückzugsmöglichkeiten, aber der Raum ist begrenzt. Das erfordert Toleranz, Flexibilität und Akzeptanz.

- JA!  
 NEIN!  
 VIELLEICHT?

▶ **Multikulti:** Seeschifffahrt ist ein internationales Geschäft, Kollegen aus anderen Kulturkreisen bereichern den Alltag an Bord. Kommuniziert wird auch in englischer Sprache.

- JA!  
 NEIN!  
 VIELLEICHT?

▶ **Technisches Verständnis:** Wer mitfährt, sollte ein grundsätzliches Verständnis der technischen Abläufe auf einem Schiff haben, auch wenn die hauptsächliche Aufgabe den Fokus vielleicht auf einen anderen Bereich legt.

- JA!  
 NEIN!  
 VIELLEICHT?

▶ **In Balance:** Arbeit und Freizeit sind in größere Zeitabschnitte aufgeteilt: einige Wochen an Bord, einige Wochen zu Hause.

- JA!  
 NEIN!  
 VIELLEICHT?

▶ **Immer neu:** Ob auf einem Tanker, Schlepper oder Containerschiff, jede Fahrt birgt neue Herausforderungen.

- JA!  
 NEIN!  
 VIELLEICHT?

▶ **Gute Perspektive:** Ausbildungschancen und die Möglichkeiten einer Weiterbeschäftigung sind sehr gut. Wer möchte, kann hier voll durchstarten!

- JA!  
 NEIN!  
 VIELLEICHT?

Nur etwa jedes hundertste Schiff weltweit wird von einer Frau gesteuert. Dabei ist die Seeschifffahrt eine faszinierende Branche, die das Beste aus verschiedenen Welten in sich vereint. Tradition und Fortschritt stehen nah beieinander. Modernste Technik, verschiedene Länder und Kulturen, millionenschwere Güter an Bord und die Weite des Meeres sprechen für sich. Außerdem ist die Seeschifffahrt ein Bereich mit Zukunft. Wieso gibt es hier also fast nur Männer? Beinahe banale Gründe, eine skandinavische Trendwende und ein verändertes Mindset lassen hoffen:



# MEER FRAUEN AN BORD

Als Motor der Globalisierung werden an Bord großer Schiffe 90 Prozent der Waren so effizient und ökologisch ausgetauscht wie nirgendwo sonst. In den vergangenen Jahren konnte die gesamte Branche einen Aufschwung verzeichnen, junger und motivierter Nachwuchs wird daher überall gesucht. Eine gute Ausbildung ist die beste Voraussetzung für eine Karriere an Bord, je nach Schulabschluss bieten sich verschiedene Möglichkeiten an. Dabei ist bei keiner Position Stillstand vorprogrammiert. Mit Engagement und Fleiß ist ein Aufstieg auf der Karriereleiter in relativ kurzer Zeit möglich.

Perfekte Bedingungen für mehr Frauen an Bord, schließlich haben weibliche Schulabgänger durchschnittlich viel bessere Durchschnittsnoten als die männlichen Klassenkollegen. Auch sind Reedereien auf Frauen an Bord angewiesen, schaut man sich den beginnenden Fachkräftemangel an allen Fronten an. Woran liegt es also, dass Frauen auf den Weltmeeren so dermaßen unterrepräsentiert sind?

Tatsächlich eroberten erst in den 70er Jahren die ersten Frauen Führungspositionen an Bord großer Frachtschiffe – eine kurze Zeitspanne, um jahrhundertalte Traditionen komplett abzulegen. Der zuvor dominierende Aberglaube besagte, Frauen brächten schlichtweg Unglück mit aufs Schiff.

Die Erklärungen zur heutigen Frauenquote an Bord sind darüber hinaus naheliegend. Jahrelang auf See, mal einige Monate zuhause, dann wieder weit weg – das steht dem Kinderwunsch vieler Frauen im Weg. Zudem ist der Weg auf die Schiffsbrücke lang. Machbar in etwa acht Jahren muss man zum Kapitän oder zur Kapitänin dennoch ernannt werden – und das kann dauern. Dies ist nicht nur eine weibliche

Problematik. Auch Männer finden dieses Berufsmodell schwer mit persönlichen Wünschen und Familienplanung vereinbar. Ist also nur die Biologie schuld an der ungleichen Verteilung?

Der Versuch einer Bestandsaufnahme zum Thema ist zugleich eine Frage der Perspektive. Würde ein Mann weniger davon sprechen, dass es an Bord rau und taff zugeht, ist für vereinzelte Frauen unter vielen Männern die Sichtweise eine andere – die Mehrheit dominiert nämlich den Ton.

Zumindest glaubt heutzutage niemand mehr, Frauen seien nicht hart genug im Nehmen. Zum einen zeigt der Alltag an Bord das Gegenteil, außerdem sind Prozesse inzwischen derart automatisiert und technisiert, dass pure Muskelkraft eine eher untergeordnete Rolle spielt.

In skandinavischen Ländern arbeiten bereits wesentlich mehr Frauen auf hoher See, generell bekleiden hier auch mehr Frauen Führungspositionen. Respektvoller Umgang und Wertschätzung sind hier ebenso zu beobachten wie eine Normalität der Sache.

Es ändert sich etwas. Dennoch ist jeder primär seines eigenen Glückes Schmied. Wer auf ein Schiff möchte, muss sich anstrengen, ganz gleich ob männlich oder weiblich. Und solange die alten Zeiten nicht gänzlich ausgeradiert sind, müssen Frauen einmal mehr beweisen, dass XX-Chromosomen doppelt für sich sprechen.



# INTERNATIONALES RECHT



Gesetze und Regelungen in der Seefahrt, also auch die Ausbildung betreffend, sind international vereinbart und werden in nationales Recht übernommen und ggf. ergänzt. Auch Deutschland verpflichtet sich so, die Programme der theoretischen und praktischen Ausbildung sowie die zugelassenen Seefahrzeiten entsprechend der Vereinbarung zu gestalten.

Das Seearbeitsgesetz (SeeArbG) ist Teil des deutschen Arbeitsrechts und setzt im Arbeitsalltag auch internationale Standards um. Es gilt für alle Besatzungsmitglieder von Handelsschiffen unter deutscher Flagge in allen Gebieten der Welt und dient primär dem Schutz von Seeleuten. Auszubildende zum\* zur Schiffsmechaniker\*in, Offiziersassistenten\*in oder andere Personen, die erstmalig eine Beschäftigung an Bord aufnehmen, müssen an einer Einführungsausbildung teilgenommen haben. Die Einführungsausbildung wird in Form einer Informationsveranstaltung und Unterweisung an Bord durchgeführt.

Alle Seeleute mit Aufgaben in den Bereichen Sicherheit oder Umweltschutz müssen eine Sicherheitsgrundausbildung im Rahmen eines 14-tätigen Lehrgangs nachweisen. Bei Aufgaben im Rettungsbootdienst muss ein entsprechender Lehrgang im „Führen von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten“ vorliegen. Bei Schiffsmechaniker\*innen ist dies Bestandteil der Ausbildung. Auch im Bereich der Brandbekämpfung müssen für die Befähigung entsprechende Qualifikationen erbracht werden.

## Das Seearbeitsgesetz regelt folgende Thematiken:

- ▶ Rollen von Kapitän\*in und Besatzung und deren Rechte und Pflichten
- ▶ Arbeitsvertragsgestaltung, Sozialversicherung, Kündigung
- ▶ Berufsausbildung an Bord
- ▶ Unterbringung, Verpflegung, Landgang, Urlaub
- ▶ Arbeitsschutz, Arbeitszeit, Schutz von Frauen und Jugendlichen
- ▶ Ordnung an Bord, Straftaten, Ordnungswidrigkeiten, Sicherheit und Befähigung



*„Es macht Spaß, mit unterschiedlichen Kulturen zu leben und sich dadurch menschlich weiterzuentwickeln. Man hört nie auf zu lernen.“*

Christina Basje  
Hoofdman



Schleppassistenten · Hafenrundfahrten · Seeverbahrungen · Charter für Firmen- und Familienfeste · Unterstützung bei Wasserbauprojekten



## JEDE MENGE JOBS

### Wir suchen Sie!

Informieren Sie sich noch heute über Ihre Einstiegsmöglichkeiten in unserem Unternehmen.  
Tel. 0431-5941260, E-Mail: ahoi@sfk-kiel.de



**Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH**



# Komm an Bord!

Hapag-Lloyd als eine der größten Linienreedereien der Welt bietet hervorragende Perspektiven für Deine Karriere auf See.

Damit die Warenströme niemals stillstehen, arbeiten bei uns über 13.000 Menschen rund um den Globus auf unseren Schiffen, sowie an mehr als 390 Standorten in 129 Ländern. Und natürlich auch in der Zentrale in Hamburg am Ballindamm.

Komm an Bord – entscheide Dich für eine Ausbildung als Schiffsmechaniker, Nautischer Offiziersassistent oder Technischer Offiziersassistent (m/w/d).



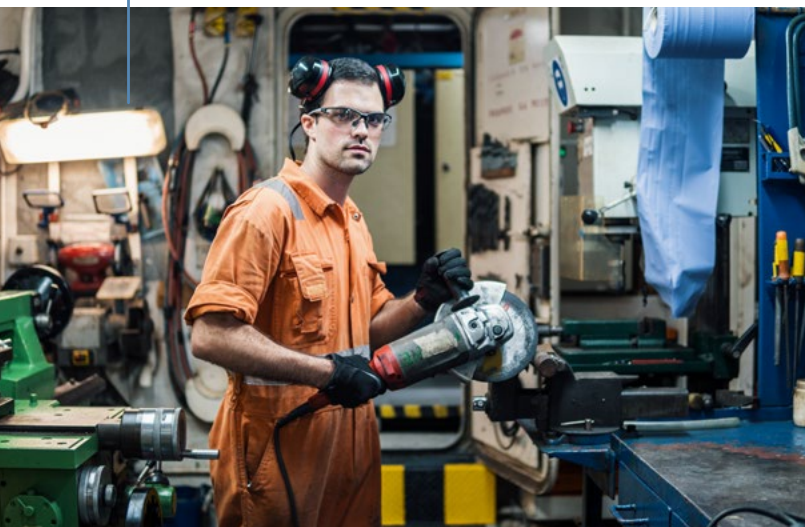
Nähere Informationen und die Möglichkeit zur Bewerbung findest du unter [www.hapag-lloyd.de](http://www.hapag-lloyd.de), Stichwort „Karriere“.

Folge uns auf Instagram: [hapaglloyd\\_azubis](https://www.instagram.com/hapaglloyd_azubis)



[www.hapag-lloyd.com](http://www.hapag-lloyd.com)

 Hapag-Lloyd



Beispielhafte Ausbildungsvergütungen im Bereich der Seeschifffahrt pro Monat nach Heuertarifvertrag (HTV See, gültig ab 01. Januar 2020)

**1. Ausbildungsjahr, Gesamtvergütung: € 1.020**

**2. Ausbildungsjahr, Gesamtvergütung: € 1.273**

**3. Ausbildungsjahr, Gesamtvergütung: € 1.763**

## Allrounder: SCHIFFSMECHANIKER\*INNEN

- ▶ bedienen, reparieren und warten die technischen Anlagen und Maschinen an Bord eines Schiffes,
- ▶ übernehmen auf der Brücke und im Maschinenraum Wachdienste,
- ▶ bedienen die Ladeeinrichtungen und die Einrichtungen zum Los- und Festmachen des Schiffes,
- ▶ kontrollieren die Sicherheitseinrichtungen an Bord und halten die Rettungsgeräte betriebsbereit,
- ▶ arbeiten hauptsächlich bei Reedereien, am Hafen und bei Schiffbaubetrieben im Güter- und Passagierverkehr, bei Unternehmen der Bugsier- und Bergungsschifffahrt,
- ▶ arbeiten auf und unter Deck in allen Bereichen des Schiffes, z. B. im Maschinenraum und auf der Brücke, im Laderaum und an den Klimaaggregaten, in den Versorgungsgängen und an den Rettungsbooten,
- ▶ sind bei Lade- und Reparaturarbeiten auch im Hafen tätig.

Interesse an einer Ausbildung zum\*zur Schiffsmechaniker\*in? Bewerbungen nehmen die ausbildenden Reedereien direkt entgegen. Informationen hierzu erhältst Du bei der BBS oder der Berufsberatungsstelle für Schifffahrtsberufe, Zentrale Heuerstelle Hamburg (ZHH).

### Folgende Unterlagen sind für die Bewerbung erforderlich:

- ▶ Bewerbungsschreiben um einen Ausbildungsplatz
- ▶ Lebenslauf und zwei Bewerbungsbilder
- ▶ Kopie des gültigen Seediensttauglichkeitszeugnisses oder Voruntersuchungsbefunds
- ▶ Kopien der letzten Schul-, Berufsschul- und ggf. Arbeitszeugnisse

### WICHTIGE FÄHIGKEITEN

#### *Sorgfalt:*

Überprüfen des Ölstands bei Motoren, Ablesen nautischer und meteorologischer Messinstrumente

#### *Umsicht:*

Erfassen und Berücksichtigen des Umfelds beim Arbeiten an und unter Deck sowie beim Bedienen von Kränen und Winden

#### *physikalisches Verständnis:*

Einsatz von pneumatischen und hydraulischen Steuer- und Regeleinrichtungen

#### *handwerkliches Geschick:*

Bedienen von Maschinen, Verlegen von Rohrleitungen oder Montieren elektrischer Anlagen

#### *Zahlenverständnis:*

Daten für den Schiffsbetrieb ermitteln

#### *Verantwortungsbewusstsein:*

Überprüfen der Sicherheitseinrichtungen

#### *Sprachaffinität:*

Englisch ist die internationale Schifffahrtssprache



## VORAUSSETZUNGEN UND EIGENSCHAFTEN

- guter Hauptschulabschluss empfehlenswert
- Seediensttauglichkeit für den Decks- und Maschinendienst
- mindestens 16 Jahre alt
- bei Minderjährigen müssen die Eltern den Vertrag mit unterschreiben
- handwerkliches Geschick und technisches Interesse
- gute bis zufriedenstellende Noten in Mathematik und Physik
- die Bereitwilligkeit und Fähigkeit zur Arbeit im Team
- die Fähigkeit und Bereitschaft, sich auf Englisch zu verständigen

# NAUTISCHE, TECHNISCHE UND ELEKTROTECHNISCHE OFFIZIERSASSISTENT\*INNEN

Offiziersassistent\*innen (Bereiche Nautik - NOA, Technik -TOA, Elektrotechnik - ETOA) absolvieren eine bundesweit einheitlich geregelte fachpraktische Ausbildung und Seefahrtzeit mit dem Ziel, nach Studium an der Fachhochschule und Seefahrtzeiten entsprechend des Berufsbildes eingesetzt zu werden. Während der Ausbildung gelten die Vorgaben der STCW-Vereinbarung.



**NAUTISCHE\*R**  
**OFFIZIERSASSISTENT\*IN (NOA)**



**TECHNISCHE\*R**  
**OFFIZIERSASSISTENT\*IN (TOA)**



**ELEKTROTECHNISCHE\*R**  
**OFFIZIERSASSISTENT\*IN (ETOA)**

## PRAKTISCHE AUSBILDUNG UND SEEFAHRTZEIT

12 Monate

18 bzw. 12 Monate

12 bzw. 6 Monate

## AUSBILDUNGS- UND TÄTIGKEITSBEREICHE:

### Schiffsführung auf Unterstützungs- und Betriebsebene

Planen und Durchführen einer Reise, See- und Hafenwache, Maschinenkunde Steuern und Manövrieren des Schiffes, Handeln in Notlagen, Signaldienst etc.

### Ladungsumschlag und -stauung auf Betriebsebene

Überwachen der Vorbereitung des Ladungsumschlags, Überwachung des Ladens, Stauens, Sichern und Löschens von Ladungen, Wartung und Instandsetzung der Lade-/ Löscheinrichtungen, Schiffsstabilität

### Steuerung des Schiffsbetriebs und Fürsorge für die Personen an Bord auf Betriebsebene

Einhaltung der Umweltvorschriften, Aufrechterhaltung der Seetüchtigkeit des Schiffes, Persönlicher Beitrag zur Sicherheit des Schiffes (Brandbekämpfung), Einsatz von Rettungsmitteln, Anwendung medizinischer Erster Hilfe, Gefahrenabwehr etc.

### Metallbearbeitung und Elektrofertigungen in einer Lehrwerkstatt und im laufenden Schiffsbetrieb etc.

### Elektrotechnik, Elektronik und Steuerungsvorrichtungen auf Unterstützungs- und Betriebsebene

Betrieb von elektrischen, elektronischen und Steuerungsvorrichtungen sowie Wartung und Instandsetzung von elektrischen und elektronischen Geräten etc.

### Schiffstechnischer Dienst auf Unterstützungs- und Betriebsebene

Gehen und aufrechterhalten einer sicheren Maschinenwache, Betrieb von Wärmeübertragungsanlagen, Noteinrichtungen, Haupt- und Hilfsmaschinen sowie deren Kontrollsysteme etc.

### Wartung und Instandsetzung auf Unterstützungs- und Betriebsebene

Richtige Verwendung von Werkzeugen, Werkzeugmaschinen und Messinstrumenten, Wartung und Instandsetzung von Maschinen und Geräten an Bord etc.

Begleiten der Maschinenwache, Betrieb von Noteinrichtungen und Anwendung von Notfallverfahren, Betrieb von Generatoren, Verteilersystemen & Automatisierungnetzwerken, Betrieb und Wartung von elektrischen Anlagen von mehr als 1000 Volt etc.

Wartung und Instandsetzung elektrischer/ elektronischer Geräte, Steuerungs- und Regelsysteme, Kommunikations- und Informationstechnik, Brücken- sowie Navigationstechnik etc.



“  
Was mich immer wieder begeistert, ist die Vielfaltigkeit. Das betrifft nicht nur die Arbeit, sondern auch die Menschen, mit denen ich an Bord arbeite!

”  
Jacob Schwarz

### *Kommunikationsfähigkeit:*

für einen zielgerichteten und effizienten Austausch an Bord

### *Führungstalent:*

Delegation und Überwachung von Aufgaben

### *Sprachaffinität:*

Englisch ist die internationale Schifffahrtssprache

### *Verantwortungsbewusstsein:*

Überprüfen der Sicherheitseinrichtungen etc.

### *technisches Verständnis:*

umfassende Kenntnisse zu allen technischen Anlagen an Bord

### *Konzentrationsfähigkeit:*

Jede Kleinigkeit ist wichtig; Unachtsamkeit gefährdet Ladung und Crew

### *mathematisches und physikalisches Verständnis:*

wichtig für die Navigation und Ladungsumschlag und -stauung



## Unsere Weiterbildungsangebote:

- Nautischer Wachoffizier NWO (m/w/d)
- Technischer Wachoffizier TWO (m/w/d)
- Nautischer Wachoffizier NWO500 (m/w/d)
- Schiffsmaschinist bis 750 kW Maschinenleistung (m/w/d)
- Kapitän in der Küstenfischerei (m/w/d)
- Kapitän in der großen Hochseefischerei (m/w/d)
- Kapitän bis 100 BRZ in Küstengewässern (m/w/d)



Informationen unter: [www.seefahrtschule.de](http://www.seefahrtschule.de)  
Telefon 04721 / 39597-0 · [info@seefahrtschule.niedersachsen.de](mailto:info@seefahrtschule.niedersachsen.de)

# MASCHINEN

## IM FOKUS

Maschinenanlagen und technische Systeme auf heutigen Seeschiffen sind mit ihren zahlreichen Hilfs- und Nebenaggregaten Kraftwerke, die in der Vielfalt ihrer Funktionen so kompakt an Land kaum anzutreffen sind. Sie sorgen für den Antrieb des Schiffes, seine Steuerung sowie die Stromversorgung, für die Frischwasserversorgung und Abwasseraufbereitung. Auch die Klimatisierung, die sanitäre Einrichtung und Stromversorgung des Wohn- und Freizeitbereiches fallen in den Bereich der Maschinenanlage eines Seeschiffes.

### LEITER\*INNEN DER MASCHINENANLAGE

- ▶ sind verantwortlich für den reibungslosen Ablauf des Maschinenbetriebs, dessen Organisation, Koordination und Funktion im Rahmen der internationalen Regeln und Gesetze,
- ▶ werden vom Reeder ernannt, wenn die notwendige Persönlichkeit, Qualifikation, Erfahrung und das geeignete Befähigungszeugnis vorliegen.

### TECHNISCHE WACHOFFIZIER\*INNEN

- ▶ unterstützen den\*die Leiter\*in der Maschinenanlage bei seinen\*ihren Aufgaben,
- ▶ haben zudem aktive Aufgaben in allen Bereichen der Schiffssicherheit, sei es in der Brandbekämpfung oder dem Rettungsbootdienst, und sorgen für den Arbeitsschutz und die Ausbildung in ihrem Aufgabenbereich,
- ▶ kümmern sich um die Sicherung des täglichen Schiffsbetriebes, Kraftstoffversorgung und -bevorratung, Pflege und Reparatur der Anlagen bis hin zur Kooperation mit örtlichen Behörden im Notfall.

### ELEKTROTECHNISCHE OFFIZIER\*INNEN

- ▶ sind verantwortlich für den sicheren Betrieb aller elektrischen, elektronischen und elektromechanischen Systeme an Bord von Seeschiffen,
- ▶ warten, reparieren und bedienen komplexe Systeme mit hohem Automatisierungs- und Digitalisierungsgrad,
- ▶ unterstützen den\*die Leiter\*in der Maschinenanlage beim Betrieb sowohl von elektrischen Anlagen als auch hochautomatisierten nichtelektrischen Systemen, im Schiffssicherheitsdienst (Brandbekämpfung/Rettung) und bei der Ausbildung in ihrem Aufgabenbereich.

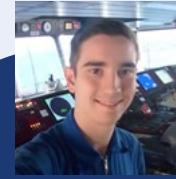


## Karriere auf See!

Schick deine Bewerbung  
für die Ausbildung zum Schiffsmechaniker an:  
[bewerbung@lotsbetriebsverein.de](mailto:bewerbung@lotsbetriebsverein.de)



Lotsbetriebsverein e.V.



*Die vielfältigen Arbeiten  
und Herausforderungen auf  
See sind häufig nur  
durch gute Teamarbeit zu  
bewältigen.*

Tim Göring

### VORAUSSETZUNGEN

#### • Hauptschulabschluss

duale Ausbildung zum\*zur Schiffsmechaniker\*in sofern mit der Abschlussprüfung die mittlere Reife erreicht wurde

#### • Realschulabschluss

duale Ausbildung zum\*zur Schiffsmechaniker\*in oder 2-jährige Berufsschule „Schiffsbetriebstechnische\*r Assistent\*in“ und 12 Monate praktische Ausbildung und Seefahrtzeit als Nautische\*r Offiziersassistent\*in (NOA)

#### • Abitur oder FH-Reife

duale Ausbildung zum\*zur Schiffsmechaniker\*in oder 18 Monate praktische Ausbildung und Seefahrtzeit als Technische\*r Offiziersassistent\*in oder 26 Wochen technisches Vorpraktikum, 2 x 6 Monate Praxissemester im achtsemestrigen Studiengang

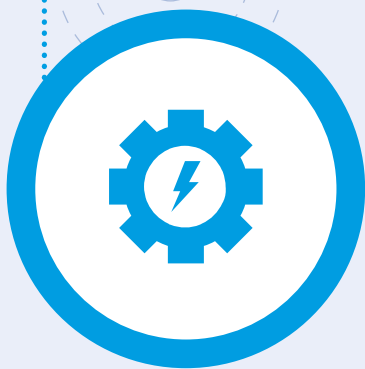


2 Jahre Fachschule Bildungsgang Schiffsbetriebstechnik mit Abschluss Techniker\*in oder 3 Jahre/6 Semester Fachhochschulstudium Schiffsbetriebstechnik mit Abschluss Bachelor

Nach dem Fachschulbesuch/nach dem Studium  
**TECHNISCHE\* R WACHOFFIZIER\*IN**

Nach 3 Jahren/6 Semestern  
Fachhochschule

**ELEKTROTECHNISCHE\* R  
OFFIZIER\*IN**



mindestens 1 Jahr Seefahrtzeit  
als Wachoffizier\*in

**ZWEITE\* R TECHNISCHE\* R  
OFFIZIER\*IN**

mindestens 1 Jahr Seefahrtzeit als  
zweite\* r Technische\* r Offizier\*in

oder mindestens 3 Jahre  
Seefahrtzeit als Wachoffizier\*in



**LEITER\*IN DER MASCHINENANLAGE**

Scandlines Deutschland GmbH



Die Scandlines Deutschland GmbH wurde 1998 durch die Fusion der beiden größten nationalen Fährgesellschaften Deutschlands und Dänemarks gegründet. Auf zwei Fährrouen mit hoher Frequenz und Kapazität zwischen Deutschland und Dänemark bietet Scandlines effizienten und zuverlässigen Transport für Passagiere und Frachtkunden. Im Fokus stehen dabei guter Service und ein abwechslungsreiches An-Bord-Erlebnis auf den Fähren. **Also willkommen an Bord!**

Wir bilden aus:

- Auszubildende im Verkauf an Bord unserer Fähren und in den Bordershops
- Auszubildende zur Einzelhandelskauffrau/-mann
- Auszubildende für Büromanagement (alle zwei Jahre)
- Schiffsmechaniker

Wir bieten weiterhin an:

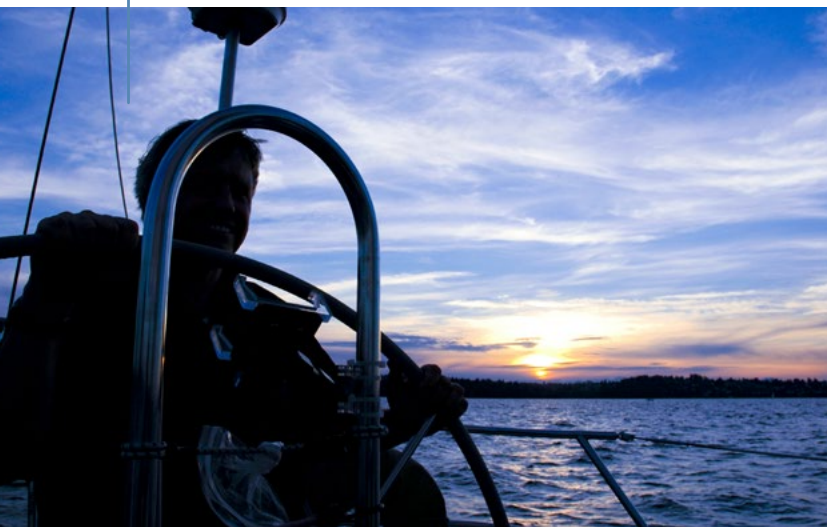
- Flexible Ferienjobs mit einer sehr guten Bezahlung für Schüler und Studenten

Wir bieten:

- Rotierendes Ausbildungssystem • 5-Tage-Woche mit geregelten Arbeitszeiten
- Überdurchschnittliche Vergütung nach Haustarifvertrag • 40-Stunden-Woche
- Tolles Arbeitsklima in einem außergewöhnlichen Arbeitsumfeld in unserem Fährhafen

Interesse? Dann bewirb Dich gerne unter: [www.scandlines.de](http://www.scandlines.de) oder [bewerbung@scandlines.com](mailto:bewerbung@scandlines.com)





## Die volle Verantwortung: **KAPITÄN\*INNEN**

### **KAPITÄN\*INNEN ...**

- ▶ tragen die volle Verantwortung für ihr Schiff und die Besatzung,
- ▶ haben die oberste Entscheidungsgewalt inne,
- ▶ gewährleisten eine effektive Zusammenarbeit aller Besatzungsmitglieder,
- ▶ führen ihr Personal umsichtig,
- ▶ sind Stellvertreter des Reeders an Bord und leiten den Betrieb „Schiff“,
- ▶ planen und überwachen alle anfallenden Arbeiten,
- ▶ sind für die Wirtschaftlichkeit des Schiffsbetriebes verantwortlich,
- ▶ kümmern sich um nautische, technische und kaufmännische Aufgaben und Verantwortlichkeiten.



*Solch ein Schiff, eine autarke Kleinstadt, ist an Komplexität wenigem gleichzustellen. Und genau hierbei verbirgt sich die Chance.*

Kenny Schneider

### *Gut zu wissen*

Zum\*zur Kapitän\*in wird man durch die Reederei ernannt, wenn man über die notwendige Persönlichkeit, Qualifikation, Erfahrung und das geeignete Befähigungszeugnis verfügt. Der Weg zum\*zur Kapitän\*in erfolgt über den\*die Nautische\*n Schiffsoffizier\*in. Die Grundlagen für erforderliche Qualifikationen und Berechtigungen sowie Pflichten der Offiziersbesatzungen, Aufgaben, Einteilung und Ablauf der Wachdienste sind durch den STCW-Code genau definiert.

### **NAUTISCHE WACHOFFIZIER\*INNEN ...**

- ▶ haben ihren Arbeitsplatz hauptsächlich auf der Brücke eines Schiffes, von wo aus sie es navigieren und in Vertretung des Kapitäns oder der Kapitänin rund um die Uhr mit Seewache gehen,
- ▶ überwachen während der Liegezeit des Schiffes im Hafen die Lade- und Löscharbeiten,
- ▶ sind zuständig für die praktische Überwachung und Verwaltung der Sicherheitseinrichtungen, der Rettungsboote und Brandschutzeinrichtungen sowie für die Ausbildung der Besatzung in der Schiffssicherheit und Gefahrenabwehr,
- ▶ kümmern sich auch um die Gesundheitspflege an Bord und das Schiffshospital,
- ▶ sorgen für die Pflege und Instandhaltung der Navigations-einrichtungen der Brücke sowie der nautischen Literatur und der Seekarten,
- ▶ sind dem Ersten Nautischen Offizier bzw. der Ersten Nautischen Offizierin sowie dem Kapitän oder der Kapitänin nachgeordnet.





2 Jahre Fachschule Bildungsgang Nautik mit Abschluss  
Techniker\*in oder 3 Jahre/6 Semester Fachhochschul-  
studium Nautik mit Abschluss Bachelor

Nach dem Fachschulbesuch/nach dem Studium

**NAUTISCHE\*R WACHOFFIZIER\*IN**



mindestens 1 Jahr Seefahrtzeit  
als Wachoffizier\*in

**ERSTE\*R NAUTISCHE\*R  
OFFIZIER\*IN**

mindestens 1 Jahr Seefahrtzeit als  
erste\*r Nautische\*r Offizier\*in

oder mindestens 3 Jahre  
Seefahrtzeit als Wachoffizier\*in



**KAPITÄN\*IN**

## VORAUSSETZUNGEN

### • **Hauptschulabschluss**

duale Ausbildung zum\*zur Schiffsmechaniker\*in sofern mit  
der Abschlussprüfung die mittlere Reife erreicht wurde

### • **Realschulabschluss**

duale Ausbildung zum\*zur Schiffsmechaniker\*in oder  
2-jährige Berufsschule „Schiffsbetriebstechnische\*r  
Assistent\*in“ und 12 Monate praktische Ausbildung und  
Seefahrtzeit als Nautische\*r Offiziersassistent\*in (NOA)

### • **Abitur oder FH-Reife**

duale Ausbildung zum\*zur Schiffsmechaniker\*in oder  
12 Monate praktische Ausbildung und Seefahrtzeit als  
Nautische\*r Offiziersassistent\*in oder  
2 x 6 Monate Praxissemester in 8-semesterigem Fach-  
hochschulstudiengang

# MEER SEHEN

In der Schule gibt es Praktika, bei denen man ausprobieren kann, ob programmieren Spaß macht, der Job als Krankenpfleger wirklich erfüllt oder Landschaftsgärtnern körperlich anstrengend ist. Aber Seeschifffahrt lässt sich nicht in ein zweiwöchiges Schülerpraktikum quetschen.

Deshalb bieten viele Reedereien während der Sommerferien das **Ferienfahrprogramm** an, das durch den Verband Deutscher Reeder organisiert wird. Hier können Schüler und Schülerinnen ab 16 Jahren testen, wie weit ihre Affinität zur Seeschifffahrt wirklich geht.

Schnell zeigt sich, ob romantische Vorstellungen vom Sonnenuntergang über offener See und Deck schrubben miteinander vereinbar sind. Wer wird seekrank? Wer hat schon nach kurzer Zeit Sehnsucht nach der Heimat? Wem macht kommunizieren jenseits der Muttersprache Spaß? Wer kommt beim hektischen Treiben am Hafen so richtig in Fahrt?

Stelle sicher, dass du wirklich Planken unter den Füßen spüren möchtest, und prüfe das Leben an Bord eines Schiffes vor Beginn einer Ausbildung auf Herz und Nieren.

**Mitmachen lohnt sich!**





University of Applied Sciences  
**HOCHSCHULE  
EMDEN•LEER**

FACHBEREICH SEEFART UND MARITIME WISSENSCHAFTEN

Bachelor of Science  
Nautik und Seeverkehr

---

**Ganz nah dran.**



Ganz nah dran an der Zukunft – das sind wir alle. Heute gilt es, sich fit zu machen für die kommenden Herausforderungen. Sei dabei und werde Teil einer nachhaltigen maritimen Gemeinschaft. Unsere Ziele sind: exzellente Nautiker\*innen ausbilden und Technologien entwickeln, die die Schifffahrt nachhaltiger machen. Deshalb werden unsere Studierenden in Forschungsprojekte zu alternativen Schiffsantrieben und intelligenten Logistiksystemen eingebunden.

Angehende Kapitäninnen und Kapitäne studieren bei uns Nautik und Seeverkehr oder belegen einen entsprechenden Bildungsgang an unserer Fachschule. Wir haben neue Simulationsanlagen für Navigation, Liquid Cargo und Maschinenräume eingerichtet. Dies garantiert für jede Situation und Beladung die optimale Vorbereitung.

Die jährlich stattfindende Ausbildungsfahrt auf einem Segelschoner sowie die praktischen Semester an Bord runden das Studium ab. Bei der Suche nach Praxissemester- oder NOA-Stellen helfen wir gerne.

In Leer bieten wir eine enge Betreuung durch Professoren und großartige Chancen, an Lösungen für die Schifffahrt im 21. Jahrhundert mitzuarbeiten.

[www.maritimesciences.de](http://www.maritimesciences.de)



*Mir gefällt es, zur See zu fahren, da ich viele Einblicke habe in verschiedene Bereiche, es nie langweilig wird und immer wieder neue Dinge zu erforschen sind.*

Christina Basje  
Hoofdman

## BEDINGUNGEN

- ▶ Mindestalter: 16 Jahre
- ▶ Besuch einer allgemeinbildenden Schule
- ▶ ein absolvierter Erste-Hilfe-Kurs
- ▶ Seediensttauglichkeit für Decks- und Maschinendienst oder Maschine
- ▶ eine rechtzeitige Bewerbung zum 15. April des Jahres
- ▶ ein ernsthaftes Interesse an einem Beruf in der Seeschifffahrt

Mehr dazu unter

[www.ausbildung.reederverband.de/berufsbilder/ferienfahrer.de](http://www.ausbildung.reederverband.de/berufsbilder/ferienfahrer.de)



**HARTMANN  
REEDEREI**

SETTING THE RIGHT COURSE

Deutschlands  
innovative  
**Nummer 1** in der  
Gastankerschifffahrt

[www.hartmann-reederei.de](http://www.hartmann-reederei.de)



## ZUR VERSTÄRKUNG UNSERER CREW SUCHEN WIR:

### Auszubildende zum Schiffsmechaniker **Ausbildungsbeginn im August**

- gute Englischkenntnisse
- allgemein gute bis sehr gute schulische Leistungen
- Mindestalter: 17 Jahre
- ein hohes Maß an Eigenständigkeit

Anschließende Weiterbildung zum nautischen oder technischen Schiffsoffizier ausdrücklich erwünscht!

### Nautische Offiziersassistenten Technische Offiziersassistenten **Beginn jederzeit möglich**

- gute Englischkenntnisse
- gute Noten in Mathematik und Physik
- Abschluss: Hochschulreife
- handwerkliches Geschick und technisches Interesse

#### Bewerbungsunterlagen an:

Hartmann Shipping Services Germany GmbH & Co. KG

z. Hd. Frau Gerdes

Königstraße 23 . 26789 Leer

E-Mail: [ausbildung@hartmann-reederei.de](mailto:ausbildung@hartmann-reederei.de)

Telefon: +49 491 9288 288

3 Jahre/6 Semester  
Fachhochschulstudium Nautik  
mit Abschluss Bachelor



2 Jahre Fachschule,  
Bildungsgang Nautik mit Abschluss  
Techniker\*in

**NAUTISCHE\*  
WACHOFFIZIER\*IN**  
mit/ohne Berufserfahrung  
und Hochschulzugangsberechtigung



**KAPITÄN/  
KAPITÄNIN**  
ohne Berufserfahrung



**KAPITÄN/  
KAPITÄNIN**  
mit Berufserfahrung



**Gültiges Befähigungszeugnis  
Nautischer Offizier\*in NWO**

**Gültiges Befähigungszeugnis  
Kapitän\*in NK**

**Gültiges Befähigungszeugnis  
Kapitän\*in NK**

mit einer **Seefahrtzeit von  
mindestens zwei Jahren innerhalb  
der letzten fünf Jahre**  
in einer dem Befähigungszeugnis NK  
entsprechenden nautisch  
verantwortlichen Position

**AUSWAHLVERFAHREN UND ZULASSUNG DURCH DIE GENERALDIREKTION WASSERSTRASSEN UND SCHIFFFAHRT**

**Maritime Pilotage  
M.Sc.  
4 Semester (24 Mo)**



**Weiterbildung  
zum Seelotsen/zur  
Seelotsin (18 Mo)**



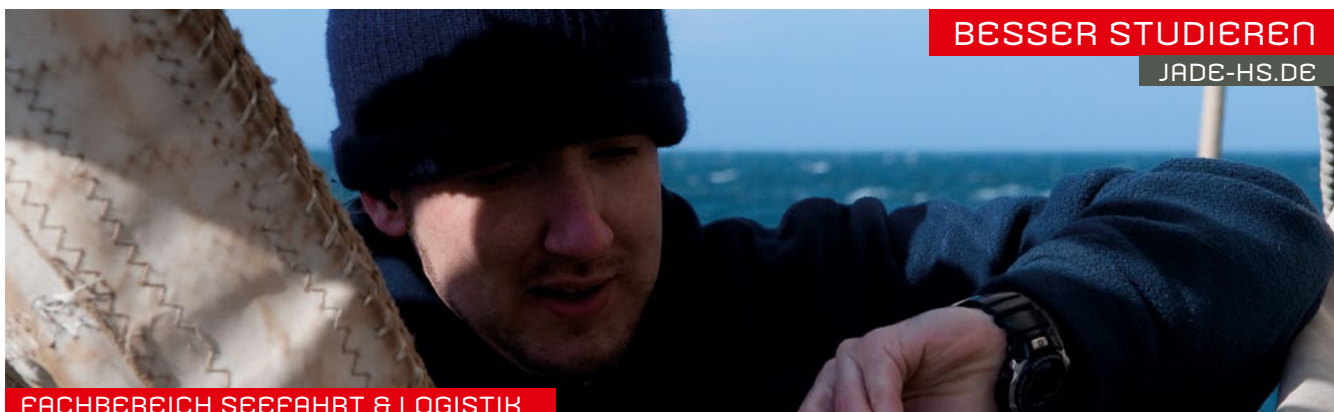
**Weiterbildung  
zum Seelotsen/zur  
Seelotsin (12 Mo)**



**Bestallung**



**SEELOTSE/SEELOTSIN**



**BESSER STUDIERN**

JADE-HS.DE

**FACHBEREICH SEEFAHRT & LOGISTIK**

**Bachelor (B.Sc.)**

- Nautik und Seeverkehr
- Internationales Logistikmanagement
- Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft
- Schiffs- und Hafenbetrieb (dual oder berufsbegleitend)

**Master (M.Sc.)**

- Maritime Management
- International Maritime Management (Fernstudiengang)



Neu in Szene gesetzt:

# DIE AUSBILDUNG ZUM LOTSEN/ ZUR LOTSIN

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat als neuen Ausbildungsweg die Zugangsmöglichkeit über einen Masterstudiengang Maritime Pilotage M.Sc. geschaffen. Der neue Studiengang wird voraussichtlich 2023 an einer öffentlichen Fachhochschule starten.

Mit der Einführung des Masterstudiengangs Maritime Pilotage M.Sc. wird erstmals auch den nautischen Wachoffizier\*innen mit und ohne Berufserfahrung ermöglicht, in den Lotsenberuf einzusteigen. Das Masterstudium dient als Äquivalent für die fehlende Berufserfahrung der jungen Zielgruppe in einer dem Befähigungszeugnis NK entsprechenden nautisch verantwortlichen Position auf Seeschiffen.

Die ursprünglichen Zugangswege über die nachgewiesene Berufserfahrung bleiben gleichberechtigt bestehen, wodurch eine Pluralität der individuellen Karrierewege ermöglicht und gefördert wird. Im berufsintegrierten Masterstudiengang werden theoretische und berufspraktische Lehrinhalte eng verzahnt.

Der Masterabschluss ist bei diesem Ansatz Voraussetzung für die Bestallung als Seelotse bzw. Seelotsin.



GERMAN TANKER SHIPPING

Ship Owners & Tanker Operators

German Tanker Shipping ist eine am 01.01.1998 gegründete Reederei mit Sitz in Bremen. Unsere Flotte besteht aus 19 hochmodernen Ölproduktentankern, die alle in Deutschland gebaut wurden.

Vom ersten Tag an gehörte es zu unserer Philosophie, unsere Tanker als „echte“ Reederei rundum zu betreuen. Bauaufsicht, Bemannung, Befrachtung, Operations, Buchhaltung, Finanzierung, EDV, Zahlungsverkehr, Versicherungen, Versorgung mit Vorräten und Ersatzteilen, Wartung und Inspektionen sowie die ständige Überwachung und Verbesserung aller Qualitäts- und Sicherheitsstandards wurden und werden zentral aus der Hans-Böckler-Straße in Bremen gesteuert.

Seit 21 Jahren legen wir viel Wert auf die Ausbildung und Förderung unserer Mitarbeiter. **Zur Verstärkung unserer Mannschaft von morgen suchen wir:**

**Auszubildende zum Schiffsmechaniker**

(Ausbildungsbeginn April oder August)

**Praxissemesterstudenten – Nautik**

(Beginn jederzeit möglich, 1. oder 2. Praxissemester)

**Praxissemesterstudenten – Schiffsbetriebstechnik**

(Beginn jederzeit möglich, 1. oder 2. Praxissemester)

Bitte senden Sie Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen (inklusive Lebenslauf, Praktikumsbeurteilungen und der letzten drei Schulzeugnisse) an:

German Tanker Shipping GmbH & Co. KG  
z. Hd. Frau Klusmann  
Hans-Böckler-Straße 50  
28217 Bremen  
E-Mail: [crewing@german-tanker.de](mailto:crewing@german-tanker.de)  
Telefon: +49 421 3876 3733



[www.german-tanker.de](http://www.german-tanker.de)



AIDA\_Jonas  
Nautik-Student



- 1. DIE WÜSTE STUDIEREN (✓)
- 2. THEORIE UND PRAXIS VERBINDEN (✓)
- 3. DEN KUMPELS ZUHAUSE IMPONIEREN ( )



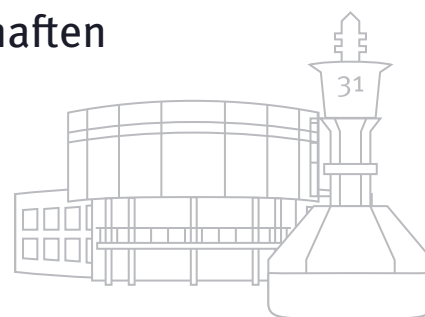
**FIND YOUR STORY.**

Bereit für die intensivste Zeit deines Lebens? Dann komm mit deiner #BucketList an Bord. Bewirb dich jetzt für ein duales #AIDASTudium in den Bereichen Nautik, Schiffselektrotechnik oder Schiffsbetriebstechnik.

[www.aida.de/careers](http://www.aida.de/careers)



Fakultät für Ingenieurwissenschaften  
Bereich Seefahrt  
18119 Rostock-Warnemünde  
Richard-Wagner-Str. 31  
[www.hs-wismar.de/seefahrt](http://www.hs-wismar.de/seefahrt)



Ein Bereich mit Tradition

Ein Studienort mit Blick aufs Meer

Nautik, Schiffsbetriebs- oder Schiffselektrotechnik unter einem Dach studieren

Masterprogramm und internationale Kooperationen

Interdisziplinäre Forschungsprojekte

Ebenfalls auf dem Campus:  
Die Fachschule Seefahrt





# BUGSIER

Wir suchen Dich!

## Auszubildende/-r Schiffsmechaniker/-in



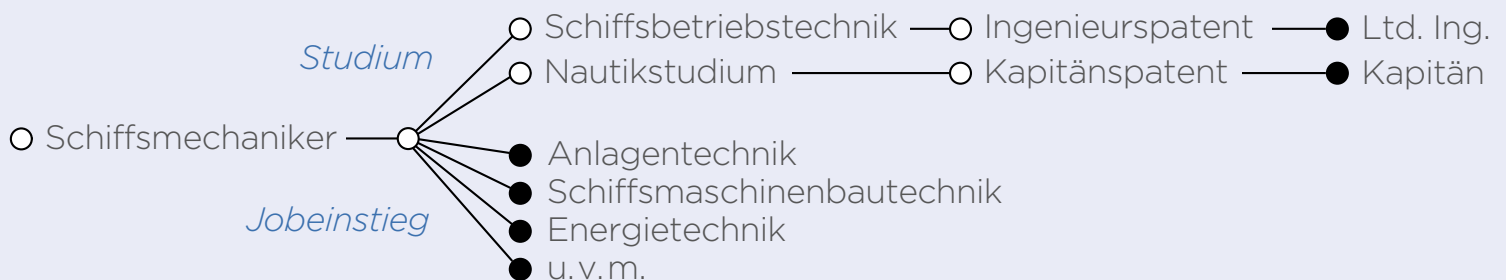
### Ein Handwerk mit vielen Perspektiven

Die Ausbildung zum Schiffsmechaniker ist längst nicht mehr nur etwas für Seefahrerromantiker. Als handwerklicher Metallberuf bietet sie ungewöhnlich viele und gute Perspektiven für unterschiedliche Berufszweige.

Das Hauptaugenmerk Deiner dreijährigen dualen Ausbildung in unserer Reederei liegt im handwerklichen und technischen Bereich. Als Auszubildender lernst und arbeitest Du an Bord unserer Spezialschiffe und in der Berufsschule. Überbetriebliche Ausbildungen mit namhaften Partnern gehören ebenfalls zu unserem gesamtheitlichen Konzept.

Ziel der dualen Ausbildung ist Dein staatlich anerkannter Facharbeiterabschluss, als Grundlage für eine berufliche Zukunft in allen maschinentechnischen Berufen, nicht nur in der maritimen Industrie. Als Ausbildungsunternehmen setzen wir auf ein bewährtes Motto: Wir fördern und fordern.

#### Deine möglichen Karrierewege im maritimen Cluster



Bewerbungen und Informationen:

Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Gesellschaft mbH & Co. KG

Sonja Buchholz // Telefon 0 40 / 30 70 68 213

Ludwig-Erhard-Straße 22 // 20459 Hamburg // [www.bugsier.de](http://www.bugsier.de)

## Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V.



### **BBS Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V.**

Buschhöhe 8  
28357 Bremen

Tel. 0421 173670  
Fax 0421 1736715  
info@berufsbildung-see.de

**[www.MachMeer.de](http://www.MachMeer.de)**

