



## Schaffermahlzeit 2018 Rede auf die Kapitänsschaffer Malte Seekamp

Meine Damen und Herren,

mein Respekt vor unseren Kapitänsschaffern ist riesig. Als Geschäftsmann gerät man zwar auch manchmal in unruhiges Fahrwasser, man muss Stürme überstehen und trotzdem Kurs halten und man fühlt sich bei alledem der hanseatischen Kaufmannsehre verpflichtet – aber für mich bilden unsere Kapitäne den Mittelpunkt der Schaffermahlzeit.

Mit Freude und Anerkennung stelle ich Ihnen diese vor und beginne, wie es sich gehört, mit dem Ältesten und Erfahrensten in der Runde: Kapitän Gunnar Henkel.

Äußerlich wirkt er nicht wie ein Seebär, aber Kapitän Henkel wurde sein Beruf bereits in die Wiege gelegt. 1939 als Kapitänssohn in Lübeck geboren, fuhr Gunnar Henkel nach der Schiffsjungen-Schule auf Frachtern, Tankern und Kühlschiffen rund um die Welt. Auf das Studium folgten Einsätze als Schiffsoffizier und ab 1973 als Kapitän bei der Hamburg Süd, spezialisiert auf Kühlschiffahrt. Er war fachlich so begehrt, dass ihn sein Arbeitgeber sogar an andere Unternehmen auslieh.

Ein Jahr diente er als Supercargo im französischen Überseegebiet Saint-Pierre und Miquelon östlich der kanadischen Küste, anschließend fünf Jahre in gleicher Funktion in Iran und Irak.

Als außergewöhnlichste Station nennt er selbst aber seine zwei Jahre als Kapitän auf der Luxusyacht eines Milliardärs. Dagegen waren Kapitän Henkels letzte fünf Jahre auf Containerschiffen der Schlüssel-Reederei Bremen deutlich bodenständiger – soweit man das von der Arbeit auf hoher See sagen kann.

Seit 20 Jahren ist Kapitän Gunnar Henkel nun Mitglied im Haus Seefahrt, noch viel länger aber, nämlich seit 1962, ist er mit seiner Frau Annegret verheiratet. Das Ehepaar hat zwei Söhne und fünf Enkelkinder und teilt eine maritime Leidenschaft: das Reisen auf Kreuzfahrtschiffen.

Generationsmäßig mache ich einen Sprung von 16 Jahren zu Kapitän Andreas Scholz.

Er ist nach allem, was wir wissen, mit unserem heutigen Ehrengast weder verwandt noch verschwägert, obwohl interessanterweise beide in Osnabrück geboren sind.

Andreas Scholz' Lebenslauf prägten viele existenzielle Erfahrungen. Nachdem die Mutter der fünf Geschwister früh verstarb, wechselte der Junge an ein Sportinternat und wurde einer der Leichtathletik-Schulmannschafts-Meister im Wettbewerb „Jugend trainiert für Olympia“.

Er machte das Abitur und trampelte quer durch Europa, um im Anschluss eine ganz andere Herausforderung zu suchen: der Wehrdienst bei der Bundesmarine mit einer Einzelausbildung als Gefechts-Rudergänger in Guantanamo.

1977, mit 22 Jahren, wechselte Andreas Scholz zur Seefahrtausbildung in der Handelsschiffahrt bei MobilOil. Das Studium an der Hochschule für Nautik hier in Bremen bereitete ihn auf seine Arbeit bei verschiedenen Reedereien vor. Aber richtig spannend wurde es, als er 1989 zunächst als Vormann, nach neun Jahren dann als Stationsleiter bei den Seenotrettern der Seenot-Rettungsstation Langeoog der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger arbeitete.

Deren Motto lautet: „Wir fahren bei jedem Wetter raus!“ Da braucht es vertrauenswürdige, gestandene Kerle wie Kapitän Scholz, die konkret entscheiden, ob sie bei schwerer See das Leben ihrer Crew riskieren, um das Leben Anderer zu retten. Andreas Scholz weiß davon bewegend zu berichten.

Zehn Jahre als Wachleiter im [engl.] Maritime Rescue Coordination Centre schlossen sich an. Seit 2008 ist er Inspektor und verantwortlich für Nautik und Medizin. Auch er ist seit sage und schreibe 38 Jahren glücklich verheiratet und stolz auf, wie er sagt, „drei tolle Söhne und zwei wunderbare Enkelkinder“.

Fast genauso lange verheiratet, nämlich seit 1982, ist Kapitän Andreas Mai.

Den jungen Hannoveraner packte die Begeisterung für die Seefahrt eher unerwartet nach einem Ferienpraktikum zwischen der 9. und 10. Klasse auf einem Küstenmotorschiff der Reederei DDG Neptun – eine Leidenschaft, die ihn nie wieder loslassen sollte.

Nach seiner Ausbildung als Offiziersbewerber, nach Afrika-Fahrten auf Stückgut-Schiffen, weltweiten Trampfahrten auf Gas-Tankern und dem Hochschulstudium erhielt er mit 23 Jahren sein Patent AGW mit Engagements bei Ernst Jacob, Flensburg.

Die Ausfluggungs-Welle in der deutschen Seeschiffahrt ließ ihn dann aber doch in einen Job an Land wechseln – und endlich den Autoführerschein machen. 1996 wurde er zum Hafenkaptän für Bremerhaven ernannt.



Den Behördenschock hat er inzwischen überwunden: Seit 17 Jahren ist er Hafenkaptän auch hier in Bremen. Seine Sicherheits-Expertise ist gefragt, so etwa als Vorsitzender der Europäischen Hafenkaptäns-Vereinigung und im Marine Committee der Europäischen Seehafen-Organisation E.S.P.O. Stolz, sagt auch Kapitän Mai, sind er und seine Frau aber vor allem auf ihre beiden Kinder und drei Enkelkinder.

So weit ist es noch nicht bei Kapitän Arnold Lipinski. Auch er kam 1957 zur Welt, ist aber noch kein Großvater. Sein leichter Akzent verrät allerdings: Er ist im ehemaligen Ostpreußen geboren, in Stuhm, südöstlich von Danzig.

Von dort mitgebracht hat er einen gewissen Ehrgeiz: Gleich nach der Mittleren Reife bei Hapag Lloyd zum Matrosen ausgebildet, sattelte er nach und nach die Fachhochschulreife, das Nautik-studium in Bremen und das Kapitänspatent drauf. Auch er fuhr auf Gas-Tankern, war zwischenzeitlich als Schiffsbetriebs-Offizier bei Hapag Lloyd beschäftigt und studierte später Schiffsbetriebs-Technik, um mit knapp 30 Jahren als Kapitän das Kommando der „Heidelberg Express“ zu übernehmen.

Seine erste Reise über den Nordatlantik zum Panama-Kanal und entlang der Westküste der USA nach Ostasien hat Arnold Lipinski nie vergessen: schwere Stürme über dem winterlichen Atlantik, starke Temperatur-Einbrüche, eine kritische Vereisung

des Schiffs und Festmachen in New York bei schwerem Schneesturm und minus 20 Grad Celsius.

Von 2001 an war er Leiter Personal/See im Hapag-Lloyd-Schiffsmanagement, ebenfalls seit 2001 ist Kapitän Lipinski als Vertreter der Leitenden Angestellten Mitglied des Aufsichtsrates der Hapag Lloyd AG – dem Unternehmen, dem er sein gesamtes Berufsleben gewidmet hat.

Die Nähe von Natur und Wasser sucht der verheiratete Vater eines Sohns und einer Tochter nach wie vor – heute bevorzugt mit der Angel in Händen.

Eine lebenslange Verbindung zum Meer hat auch Kapitän Aeuke Conradi.

Weil schon seine Eltern in Bremen und auf Helgoland arbeiteten, entstand bei ihm früh der Wunsch, nach dem Abitur eine seemännische Laufbahn einzuschlagen.

1980, mit 21 Jahren, begann er seine Fahrtzeit als Offiziersbewerber bei der DDG Hansa und fuhr anschließend bei der Hapag-Lloyd als Offiziers-Assistent. Nach der Hochschule in Bremen folgten Reisen als Zweiter Offizier bei der Reederei Bastian in der Holz- und Papierfahrt nach Russland, ins Mittelmeer und von England nach Kanada und in die Karibik.

Von 1987 an fuhr er mit dem Patent AG in der Tasche zwischen USA und Argentinien. Er ist als einziger der diesjährigen Kapitänsschaffer auch auf einem Segelschiff gefahren – während der Semesterferien als nautischer Offizier auf der „Alexander von Humboldt“.

Später folgte noch etwas Ungewöhnliches: seine Ausbildung als U-Boot-Kapitän bei der damaligen Howaldtswerke Deutsche Werft AG in Kiel einschließlich einer U-Boot-Rettungsausbildung mit Ausstiegen in 30 Meter Wassertiefe, wie er sich erinnert.

Bis 1996 fuhr Aeuke Conradi See-Erprobungen in der Ostsee. 1997 wechselte er zur Seeberufsgenossenschaft in Hamburg und führt seit 1999 Besichtigungen und „International Safety Management“-Audits auf Fischerbooten und gewerblichen

Segelyachten ebenso durch wie auf U-Booten, Fracht- und Fahrgastschiffen unter deutscher Flagge.

Auf Helgoland aber schloss sich für den Fregattenkapitän der Reserve bereits vor 25 Jahren ein Kreis: Dort lernte er seine Frau kennen, mit der er gemeinsam ein kleines Privathotel unterhält. Und auch dem Segeln ist er treu geblieben, am liebsten zusammen mit ihr, der Tochter und den beiden Söhnen auf der Ostsee.

Somit bleibt noch als Sechster und Jüngster Kapitän Michael Berkenheger.

Kapitän Berkenheger erblickte 1964 in Bremerhaven das Licht der Welt. Abitur, Nautik-Studium an der Seefahrtsschule in Leer, in Folge weltweit im Einsatz auf See – seine Karriere schien vorgezeichnet. Aber weit gefehlt: In Portugal lernte er über sieben Jahre hinweg, wie er sagt, „das schöne Leben, Land und Leute“ kennen und fließend Portugiesisch zu sprechen.

Nach Heirat und Familiengründung mit 33 Jahren beschloss Kapitän Berkenheger, ganz für seine Frau und die beiden Kinder da zu sein, denn anders als manche seiner Kollegen findet er, dass der Kapitänsberuf über die Jahre hinweg einer glücklichen Beziehung nicht unbedingt förderlich ist.

Deswegen fuhr er fortan nicht mehr aktiv zur See und lebte in Bremen, der Heimatstadt seiner Frau, von Beruf Meeresbiologin. Ab 1997 arbeitet er bei der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger im Bereich Rettungsdienst/Inspektion und wechselte im Jahre 2000 an das Institut für Meereskunde der Universität Hamburg als Leiter der Leitstelle Forschungsschiffe.



Um aber doch nicht vollends zum Beamten zu mutieren, besann er sich nach acht Jahren erneut auf seine Wurzeln als Seefahrer. Nach einer kurzen Fahrtzeit als Kapitän bei der Reederei Briese wurde er 2009 von der Lotsenbruderschaft NOK II Kiel/Lübeck/Flensburg als Lotsenaspirant gewählt und schließlich als Seelotse bestellt – seine endgültige berufliche Bestimmung, so wie Portugal seine bevorzugte Urlaubsdestination bleibt – wann immer es die Schulferien seiner Kinder erlauben.

Meine Damen und Herren, dies sind sie, unsere sechs Kapitäne – ich bitte Sie nun: Erheben Sie das Glas auf unsere Kapitänsschaffer 2018!