

Die Bremische Navigationsschule von 1799 – 225 Jahre nautische Ausbildung in Bremen

Von Thomas Pawlik

1. Institutionalisierung der Navigationsausbildung im ausgehenden 18. Jahrhundert

Die Ausbildung von Steuerleuten und Schiffern, wie Kapitäne früher genannt wurden, erfolgte über viele Jahrhunderte traditionell ausschließlich durch die Weitergabe von langjährig erworbenem Erfahrungswissen¹ der älteren Schiffsführer an den seemännischen Nachwuchs. In Europa ging die Einrichtung von Navigationsschulen regelmäßig mit der Erweiterung des jeweiligen geografischen Schifffahrtshorizontes einher. Nach Lothar Mehl verlief »die Entwicklung eines nautischen Unterrichtswesens von der Iberischen Halbinsel über Holland nach den nordischen Staaten«, wobei »seit Beginn der Entdeckungsfahrten, als die europäische Schifffahrt von der Küstenfahrt zur transozeanischen Fahrt überging, das Bedürfnis nach einer besseren Ausbildung der Schiffsführung aufkam.«² Waren die navigatorischen Herausforderungen schon in der lange Zeit vorherrschenden küstennahen Schifffahrt recht komplex, so steigerten sich die Anforderungen an die Kompetenzen der Schiffsführung mit der Erschließung neuer Fahrtgebiete. Auf eine rein terrestrische Navigation ließ sich in großer Entfernung von den Küsten nicht mehr zurückgreifen, vielmehr galt es nun vermehrt, Methoden der astronomischen Navigation einzusetzen und die für deren Anwendung erforderlichen Instrumente zu beherrschen.

Die Fahrtgebiete der bremischen Schifffahrt beschränkten sich bis zum ausgehenden 18. Jahrhundert vor allem auf den Nord- und Ostseeraum. Wesentlicher Grund hierfür waren die schifffahrtspolitischen Restriktionen durch die britischen *Navigation Acts*, die den Handel zwischen den britischen Kolonien und Europa auf britische Staatsbürger, einschließlich der Kolonisten beschränkten. Zudem mussten bestimmte Im- und Exportgüter zwischen europäischen Ziel- bzw. Quellorten und den Kolonien vor ihrem Weitertransport in einem britischen Hafen anlanden.³

1 Vgl. hierzu Wolfgang Köberer, *Das rechte Fundament der Seefahrt*, Berlin 1982, S. 9: »(...) Navigation war die Erfahrung (im wörtlichen Sinne) (...)«.

2 Lothar Mehl, *Die Anfänge des Navigationsunterrichts unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Verhältnisse*, in: *Paedagogica Historica* 8, 1968, S. 372–441.

3 Larry Sawers, *The Navigation Acts Revisited*, in: *The Economic History Review*, 45, 1992, S. 262 f.

Neue Horizonte jenseits der europäischen Küsten öffneten sich für die Schifffahrt Bremens mit der Lockerung (und späteren Aufhebung) der *Navigation Acts* sowie dem Ende des amerikanischen Unabhängigkeitskrieges und der französischen Revolution.⁴

Der bremische Bürgermeister Heineken beschrieb die Zeit des ausgehenden 18. Jahrhunderts als die »Goldene Periode des bremischen Handels«⁵; besonders bildhaft charakterisierte auch Löbe den Wandel in den seinerzeitigen Rahmenbedingungen des seewärtigen Handels: »Die Bremer und Hamburger Schiffe prallten nicht mehr gegen die Wände, die die Kolonialwirtschaft der anderen, der Engländer, Holländer und Franzosen, umschlossen.«⁶

Um am ökonomisch attraktiven überseeischen Seeverkehr teilhaben zu können, benötigten die bremischen Reeder neben entsprechenden Schiffen gut qualifizierte Seeleute, insbesondere im Bereich der Schiffsführung. Die nachstehenden Ausführungen von Otto Fulst lassen jedoch vermuten, dass sich der seinerzeitige lokale bremische Arbeitsmarkt für Schiffsführungspersonal wohl am besten mit den Stichworten Bildungsmisere und Fachkräftemangel charakterisieren lässt: »Die Schiffer, denen in der damaligen Zeit die Führung der Schiffe anvertraut werden musste, waren mit geringen Ausnahmen Leute von der niedrigsten Herkunft, die nicht einmal die gewöhnliche bürgerliche Erziehung genossen und selbst im Schreiben und Rechnen einen nur sehr lückenhaften Unterricht erhalten hatten. Die Kenntnisse in der Navigation waren bei vielen von ihnen so mangelhaft, dass sie nicht einmal imstande waren, die gewöhnlichen Berechnungen zu machen, geschweige denn astronomische Beobachtungen anzustellen. Da es selbst an solchen nur halbfähigen Anwärtern an die Schiffer- und Steuermannsstellen fehlte, so blieb nichts anderes übrig, als fremde, aus dem Hannoverschen oder Oldenburgischen stammende Schiffer, die nur scheinbar ihren Wohnsitz nach Bremen verlegten, indem sie daselbst ein Zimmer mieteten, ohne es zu beziehen, mit der Führung der Schiffe zu beauftragen.«⁷

Ein entscheidender Schritt zur Abmilderung der auf dem bremischen maritimen Arbeitsmarkt vorherrschenden Mangelsituation in quantitativer als auch qualitativer Hinsicht erfolgte 1789 mit der Einrichtung einer privaten Navigationsschule durch den international erfahrenen und an der Emdener Navigationsschule ausgebildeten Steuermann Daniel Braubach. Dieses Vorgehen kann als erste wichtige Weichenstellung für die Institutionalisierung der Navigationsausbildung im Staate Bremen gesehen werden, denn Braubach wollte sich nicht auf den seinerzeit üblichen reinen privaten Navigationsunterricht im Sinne eines Hauslehrers beschränken, sondern er strebte

4 Mehl, Die Anfänge des Navigationsunterrichts (wie Anm. 2), S. 418.

5 Christian Abraham Heineken, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen von der Mitte des 18. Jahrhunderts bis zur Franzosenzeit, bearbeitet von Wilhelm Lührs, Bremen 1983, S. 293.

6 Karl Löbe, Seeschifffahrt in Bremen. Das Schiff gestaltete Hafen und Stadt, Bremen 1989, S. 127.

7 Otto Fulst, Gründung und Entwicklung der Seefahrtsschule in Bremen, in: Brem. Jb. 19, 1900, S. 36.

explizit eine staatliche Legitimation seiner Lehrtätigkeit an. Nach Prüfung seines Ansinnens durch eine vom bremischen Senat eingesetzte Kommission sowie der Überprüfung seiner Kompetenzen durch den Arzt und Astroном Carl Olbers und dem Kaufmann und Reeder Carl Phillip Cassel wurde Braubach zum Navigationslehrer bestellt und erhielt für den Betrieb seiner Navigationsschule auch ein bescheidenes Jahresgehalt in Höhe von 50 Talern Gold.⁸

Als nunmehr »Öffentlicher Lehrer für Seefahrtkunde« verfasste Braubach in den Folgejahren eine Reihe von Fachpublikationen für Zwecke, der zuvor durch niederländische Literatur dominierten seemännischen Ausbildung.⁹ Eine Liste seiner (neben der Fachliteratur teilweise auch belletristischen) Werke fand Eingang in das *Lexikon aller Gelehrten, die seit der Reformation in Bremen gelebt haben*, das der bremische Dompastor Rotermund verfasste.¹⁰

Zehn Jahre nach der Gründung der Braubachschen privaten Navigationsschule, berichtete im Frühjahr 1799 ein Kreis um Carl Philipp Cassel in einem Aufruf in den *Bremer Wöchentliche Nachrichten* von den Plänen zur Gründung einer öffentlichen Navigationsschule und warb – sehr erfolgreich – um Finanzbeiträge zur Unterstützung dieses Vorhabens.¹¹ Bereits am 25. April 1799 wurde die *Bremische Navigationsschule* der Öffentlichkeit übergeben und konnte sodann in Räumen des Haus Seefahrt ihren Betrieb aufnehmen.¹² Zum Leiter der neuen Einrichtung wurde Daniel Braubach, der »Wegbereiter der Ausbildung des nautischen Nachwuchses in Deutschland«¹³ bestellt. Folgt man der Darstellung von Fulst aus dem Jahr 1900, so waren die ersten Jahre des Betriebes der Navigationsschule wohl recht erfolgreich: »Im Vergleich zu den übrigen Navigationsschulen Deutschlands, in denen meist in holländischer Sprache kümmerlich die Regeln der »Steuermannskunst« gelehrt wurden, war diese Anstalt eine Musterschule in des Wortes schönster Bedeutung, eine Schule, die nicht nur die Aufmerksamkeit

8 Ebd., S. 39.

9 Erwin Mücke, Gedanken zur Geschichte der »Seefahrtsschule Bremen«, in: O. V., Seefahrtsschule – Hochschule für Nautik; 25. 4. 1799–25. 4. 1974, Bremen, S. 13.

10 Heinrich Wilhelm Rotermund, Lexikon aller Gelehrten, die seit der Reformation in Bremen gelebt haben: nebst Nachrichten von gebornen Bremern, die in anderen Ländern Ehrenstellen bekleideten, Bremen 1818, S. 39f. Zu Braubachs literarischer Tätigkeit vgl. den 1999 anlässlich 200 Jahre Bremer Seefahrtsschule verfassten Aufsatz von Michael Nagel, Daniel Braubachs »Der gelehrte Handwerker«: Ein Bremer Bildungsroman und sein Autor, in: Brem. Jb. 78, 1999, S. 107–128.

11 Rüdiger Schmidt, Die Professionalisierung der nautischen Fachbildung – die Seefahrtsschule in Bremen 1799–1869, in: Jürgen Brockstedt (Hrsg.), Seefahrt an deutschen Küsten im Wandel 1815–1914, Neumünster 1993, S. 124.

12 Mücke, Gedanken zur Geschichte der »Seefahrtsschule Bremen« (wie Anm. 9), S. 13. Mit dem 25. April 1799 beginnt dann auch die Zeitrechnung für eine institutionalisierte nautische Ausbildung in Bremen.

13 Otto Steppes, »Braubach, David« in: Neue Deutsche Biographie 2 (1955), S. 539 [Online-Version]; URL: <https://www.deutsche-biographie.de/pnd135557534.html#ndbcontent>.

des übrigen Deutschland, soweit es Seeinteressen hatte, auf sich zog, sondern auch im Auslande, in Frankreich, bekannt und gerühmt wurde. Es war keine Überhebung, wenn das Direktorium der Schule im Jahre 1801 in einem Aufrufe an die Bevölkerung Bremens, in dem um weitere Unterstützung gebeten wurde, sagte: »Sollten uns hinreichende Beiträge in den Stand setzen, dieses Vorhaben auszuführen (nämlich die Schule auf ihrer Höhe zu erhalten), so wird man mit Wahrheit sagen können, dass in ganz Europa, England und Frankreich nicht ausgenommen, es keine Lehranstalt für die Handlungsschiffahrt giebt, welche sich mit derjenigen in unserer Vaterstadt messen darf.«¹⁴

Mit der ab 1806 in Kraft tretenden Kontinentalsperre und der Annexion Bremens durch Frankreich im Jahr 1811 endete die gute Konjunkturlage für die bremischen Reedereien, es wurden deutlich weniger Schiffe als zuvor eingesetzt, die Nachfrage nach Schiffsführungspersonal sank entsprechend und ebenso das Interesse an einer Ausbildung an der Navigationsschule. In der Folge wurde die Schule im Jahr 1812 »trotz vieler gegenteiliger Bemühungen« wieder geschlossen.¹⁵

2. Von der Navigations- zur Seefahrtsschule

Mit dem Ende der Kontinentalsperre im Jahr 1813 erholte sich der seewärtige Handel wieder, obgleich die in den Jahren der Kontinentalsperre arg geschrumpfte bremische Flotte zunächst nicht in größerem Umfang daran partizipieren konnte. Ab den zwanziger Jahren des 19. Jh. wurden zunehmend die Schifffahrt erleichternde Handelsabkommen geschlossen, die, ebenso wie das beginnende Auswanderergeschäft, für die Reedereien Bremens vielversprechende Geschäftschancen boten.¹⁶ Konsequenterweise kam nun auch das Thema der nautischen Ausbildung wieder auf die Tagesordnung der politischen Diskussion und führte am 1. November 1825 zur Neueröffnung der bremischen Navigationsschule.¹⁷ Die Leitung der in der Hauptschule an der Domsheide untergebrachten Einrichtung übernahm Kapitän Friedrich Lappenberg.¹⁸ Daniel Braubach stand nicht mehr zur Verfügung, er war 1821 zu der bereits 1817 neu entstandenen Hamburger Navigationsschule gewechselt, an der er sieben Jahre, bis zu seinem Tod im Jahr 1828, lehrte.¹⁹

14 Fulst, Gründung und Entwicklung (wie Anm. 7), S. 46f.

15 Martin Berger, Aus der Geschichte der Bremer Seefahrtsschule, in: O.V., Die Neue Seefahrtsschule Bremen. Festschrift zur Übergabe und Einweihung des Neubaus der Seefahrtsschule der Freien Hansestadt Bremen Werderstraße 73 am 4. August 1958, Bremen, S. 24f.

16 Herbert Schwarzwälder, Geschichte der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 2, Bremen 1995, S. 71–74, und Löbe, Seeschifffahrt in Bremen (wie Anm. 6), S. 198.

17 Mücke, Gedanken zur Geschichte der »Seefahrtsschule Bremen« (wie Anm. 9), S. 13.

18 Bernd Buchner, Zeittafel zur Geschichte der Seefahrtsschule, Hochschule für Nautik in Bremen, in: Christof Marcus und Dieter W. F. Schoppmeyer (Hgg.): 200 Jahre Seefahrtsschule Bremen, Bremen 1999, S. 217.

19 Bernd Buchner, 200 Jahre Seefahrtsschule Bremen und ihre Direktoren, in: Mar-

Allem Anschein nach, konnte die wiedereröffnete bremische Navigationsschule zunächst nicht an das unter Braubach aufgebaute gute Ausbildungsniveau anschließen. So wurde seitens des bremischen Senats eine Expertenkommission eingesetzt, die verschiedene Vorschläge zur Reorganisation der Navigationsschule erarbeitete. Der Bericht der Kommission zur *Vervollkommnung der Navigationsschule*²⁰ nahm sowohl sehr detailliert zu Ausbildungsvoraussetzungen und -inhalten als auch zu Fragen der personellen, sachlichen und räumlichen Ausstattung Stellung. Der 1850 neu eingestellte Navigationslehrer Arthur Breusing unterbreitete ebenfalls schon kurz nach seinem Dienstbeginn Senator Johann Smidt ein Schreiben mit Reformvorschlägen, die 1853 auch alle in einer neuen Prüfungsordnung Berücksichtigung fanden.²¹ Breusings Wirken, ab 1858 dann als Direktor der nunmehr *Seefahrtsschule* Bremen, sorgte für den Einzug einer wissenschaftsfundierte und zugleich praxisorientierte Nautikausbildung – reines »Einpauken« des Stoffes sollte fortan der Vergangenheit angehören. Noch einhundert Jahre nach Beginn des Direktorats von Breusing sprach Martin Berger, einer seiner Amtsnachfolger, voller Anerkennung über den Reformator der nautischen Ausbildung: »Dr. Arthur Breusing, (hat) sich um die Entwicklung der nautischen Ausbildung an der ganzen deutschen Küste und um die Hebung des nautischen Standes große Verdienste erworben (...) und (wurde) durch seine wissenschaftlichen Arbeiten über Deutschlands Grenzen hinaus bekannt.«²²

Aus heutiger Sicht erstaunt es sehr, dass der Besuch von Navigationsschulen in den deutschen Staaten lange Zeit keineswegs mit einer Prüfung abgeschlossen werden musste, während in Frankreich bereits ab 1681, in Schweden ab 1765 und in Dänemark ab 1767 (zuvor schon lokal seit 1707 in Kopenhagen) entsprechende Prüfungen für das Schiffsführungspersonal vorgeschrieben waren.²³ In Schleswig-Holstein wurden 1802 obligatorische Prüfungen eingeführt, erst in der Zeit ab 1824 folgten Preußen und die anderen norddeutschen Küstenländer, in Bremen fand die Einführung der verpflichtenden Prüfung für das Schiffsführungspersonal 1828 statt.²⁴

In den Staaten des Norddeutschen Bundes traten 1870 einheitliche Prüfungsvorschriften für die nautischen Prüfungen in Kraft, was zwar zur staatlicherseits gewollten und für den späteren Bordeinsatz der Absolventen vermutlich auch sinnvollen Harmonisierung der Ausbildungsgänge an

cus und Schoppmeyer (Hgg.): 200 Jahre Seefahrtsschule Bremen (wie Anm. 18), S. 211. Ebd. S. 212 ff. auch eine Übersicht zu allen Amtsnachfolgern Braubachs.

20 StAB 2-R.11h.7.a.

21 Monika Duensing, Friedrich August Arthur Breusing (1818–1892). Eine Biografie des Bremer Seefahrtsschuldirektors, in: Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schifffahrtsmuseums. Deutsches Schifffahrtsarchiv Bd. 40., Bremerhaven 2017, S. 453 f. und 457.

22 Berger, Aus der Geschichte der Bremer Seefahrtsschule (wie Anm. 15), S. 26.

23 Yrjö Kaukiainen, in: Roundtable: Reviews of Jann Markus Witt, Master Next to God? Der nordeuropäische Handelsschiffskapitän vom 17. bis zum 19. Jahrhundert with a Response, in: International Journal of Maritime History, 14(2), 2002, S. 349 f.

24 Duensing, Friedrich August Arthur Breusing (wie Anmerkung 21), S. 450 f.



Abb.: Traum eines Navigationsschülers in der Nacht vor dem Examen. Lithographie von G. Hunckel, Bremen 1890 (Foto: StAB)

den verschiedenen Seefahrtsschulen führte, gleichzeitig aber die zuvor an den nautischen Ausbildungsstandorten gelebten Differenzierungen verunmöglichte. Breusing hat sich »bis zu seinem Tode mit diesem System nicht aussöhnen können und hat es bekämpft, wo immer er Gelegenheit dazu fand (...).«²⁵

Bezüglich der Frage des Standortes der Seefahrtsschule innerhalb Bremens hatte sich Breusing schon zwei Jahre nach seinem Dienstantritt mit einem eindringlichen Appell an den bremischen Senat gewandt: »Und wenn das Gedeihen eines Staates und die Wohlfahrt vieler seiner Mitbürger so wesentlich mit auf einer besonderen Wissenschaft beruht, wie dies bei einem schiffahrttreibenden Staate mit der Nautik der Fall ist, so wird es mehr als Ehrensache, es wird eine heilige Pflicht für ihn, nicht bloß zu empfangen, sondern auch zu geben, und der Wissenschaft, der er soviel verdankt, eine pflegende Stätte zu bereiten.«²⁶ Nach einem 1854 bezogenen Interimsstand-

25 Fulst, Gründung und Entwicklung (wie Anm. 7), S. 91.

26 Breusing zitiert nach Berger, Aus der Geschichte der Bremer Seefahrtsschule, (wie Anm. 15), S. 22.

ort an der Wichelnburg direkt am Weserufer im Stephaniviertel, zog die Seefahrtsschule 1877 in einen Neubau auf dem Neustadtwall am linken Weserufer – und somit aus damaliger Perspektive in einen Teil Bremens, der fern der Altstadt lag, die seinerzeit den »Mittelpunkt des gesellschaftlichen Lebens«²⁷ bildete. Das Gebäude der Seefahrtsschule »an der Piepe« – wie sie allgemein genannt wurde – wurde 1944 während eines Luftangriffes zerstört, bereits ein Jahr zuvor war die Evakuierung der Ausbildungsstätte nach Wustrow auf dem Fischland erfolgt. Schon im Jahr 1938 wurde die Bremer Seefahrtsschule, wie alle deutschen Seefahrtsschulen, zwangsweise zu einer Reichsseefahrtsschule umgewidmet, infolgedessen reduzierte sich der unmittelbare Einfluss Bremens auf die Seefahrtsschule.²⁸

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Reichsseefahrtsschulen 1947 den Ländern übergeben. 1947 wurde auch das zuvor preußische Wesermünde, jetzt als Bremerhaven, dem Land Bremen zugeordnet. Die 1847 in Geestemünde (das zusammen mit Lehe 1924 in Wesermünde aufging) gegründete Navigations- bzw. später Seefahrtsschule wurde daraufhin mit der stadtbremischen Seefahrtsschule zur *Seefahrtsschule der Freien Hansestadt Bremen* zusammengefasst, die in die Abteilungen A: Bremen und B: Bremerhaven gegliedert wurde.²⁹

Einem Vorschlag der damaligen Hauptverwaltung des Seeverkehrs (Seeschiffahrtsamt) folgend, wurde durch die »britische und amerikanische Militärregierung (...) genehmigt, daß (...) die Seefahrtsschulen in Bremen und Hamburg alle Lehrgänge für die große und kleine Fahrt abhalten dürfen und ferner (...), daß in Leer, Elsfleth, Bremerhaven, Cuxhaven und Lübeck Lehrgänge für die Ausbildung von Kapitänen und Steuerleuten in der Hochseeschifferei abgehalten werden.«³⁰

Ursprünglich scheint das Seeschiffahrtsamt geplant zu haben, die Ausbildung für die große Fahrt ausschließlich in Hamburg durchführen zu lassen, sodass Julius Preuss, der 1936 aus dem Amt entfernte und 1946 wieder eingesetzte Leiter der bremischen Seefahrtsschule, sich veranlasst sah, auf die sehr moderne Ausstattung der Einrichtung in Hamburg-Altona hinzuweisen und entsprechende Forderungen nach angemessenen Räumlichkeiten sowohl für die Bremer Abteilung als auch für die in Bremerhaven zu stellen.³¹ 1949 konnte die Bremer Einrichtung aus ihren provisorischen Nachkriegsräumlichkeiten zunächst im Gymnasium an der Hermann-Böse-Straße und später in Baracken an der Bürenstraße in ein umgebautes Schulgebäude an der Elsflether Straße ziehen.³² Anfang der 50er Jahre wurde mit den bauli-

27 Maria Hermes-Wladarsch, Bremens wissenschaftliche Blüte. Naturforschung in der Handelsstadt im ausgehenden 18. Jahrhundert, Bremen 2023, S. 15.

28 Berger, Aus der Geschichte der Bremer Seefahrtsschule, (wie Anm. 15), S. 29.

29 Seefahrtsschule der Freien Hansestadt Bremen (Hrsg.), 75 Jahre Seefahrtsschule Bremerhaven, Bremerhaven 1954, S. 18.

30 Schreiben des Oberseefahrtsschuldirektors Preuss an den Senator für Häfen und Schifffahrt vom 3. November 1947, StAB 4.29/1 606.

31 Ebd.

32 Mücke, Gedanken zur Geschichte der »Seefahrtsschule Bremen« (wie Anm. 9), S. 25.

chen Planungen für eine komplett neue Seefahrtsschule begonnen, für die im bremischen Haushalt im Zeitraum 1953 bis 1958 insgesamt Kosten in Höhe von 3.187.000 DM veranschlagt wurden.³³

In Bremerhaven wurde die im Krieg zerstörte Seefahrtsschule an alter Stelle wieder komplett aufgebaut und am 31. März 1952 durch Dr. Apelt, Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, eingeweiht.³⁴ Die Beschränkung der Ausbildung in Bremerhaven auf das Ausbildungsziel *kleine Fahrt* wurde 1953 angesichts des Mangels an Nautikern mit Unterstützung der Stadtverwaltung Bremerhavens und der dortigen Industrie- und Handelskammer aufgehoben, sodass fortan dort auch zum Seesteuermann und zum Kapitän auf großer Fahrt ausgebildet wurde.³⁵

3. Von der neuen Seefahrtsschule über die Seefahrtsakademie zur Hochschule für Nautik

Am 4. August 1958 erfolgte in der Werderstraße 73 in der Bremer Neustadt die feierliche Übergabe und Einweihung des Neubaus der Seefahrtsschule der Freien Hansestadt Bremen. Die Einrichtung mit dem Planetarium und Laboren war nicht nur auf dem damaligen neuesten Stand der Technik, sondern bei ihrer Planung ging es auch darum »das Wohl der Schüler – deren Förderung letztlich Mittelpunkt aller Anstrengungen war – zu bedenken. Sei es die Wahl der Sitzmöbel, deren Zweckmäßigkeit die Schüler an Hand verschiedener Modelle selbst zu erproben Gelegenheit hatten, oder die Farbgebung der Klassenräume, die nach Testversuchen der besonders empfindsamen Sehkraft des Seefahrers angepaßt wurde, oder die Anlage von Dusch- und Waschräumen – bei allem stand die betreuende Fürsorge Pate. (...) Der vor dem Bauwerk aufragende Flaggenmast und das Fluidum des zum Meere führenden Stromes aber sollen vermitteln helfen, daß die dem Seemann eigene Umwelt auch in der Studienzeit gegenwärtig und lebendig bleibt.«³⁶ Angesichts der seinerzeitigen angespannten Haushaltslage wandte sich Anfang 1958 die Leitung der Seefahrtsschule an bremische Reedereien, um die finale Finanzierung der Ausstattung des angegliederten Wohnheims für die Seefahrtsschüler sicherzustellen. Dieser Bitte kamen sehr viele Unternehmen nach, unter ihnen beispielsweise auch die Unterweser-Reederei AG (URAG), die in ihrer Firmenzeitschrift voller Lob für die neue Seefahrtsschule war und zu den Finanzbeiträgen aus der Wirtschaft schrieb: »Und so grüßen jetzt von den Türen »ihrer« Zimmer die Reedereiflaggen. Auch die URAG-Flagge ist dabei.«³⁷

33 Heinrich Maas, Gedanken zum Neubau der Bremer Seefahrtsschule, in: O.V., Die Neue Seefahrtsschule Bremen. Festschrift zur Übergabe und Einweihung des Neubaus der Seefahrtsschule der Freien Hansestadt Bremen Werderstraße 73 am 4. August 1958, Bremen, S. 8.

34 Seefahrtsschule der Freien Hansestadt Bremen (Hrsg.), 75 Jahre Seefahrtsschule Bremerhaven (wie Anm. 29); S. 21.

35 Ebd., S. 22.

36 Bernhard Wessel, Planung und Ausführung des Bauwerkes, in: O.V., Die Neue Seefahrtsschule Bremen (wie Anm. 33), S. 17.

Die Ausbildung an der Seefahrtsschule wurde kontinuierlich den steigenden Anforderungen der Berufspraxis angepasst. 1968 erfolgte der organisatorische Übergang der Seefahrtsschule zur Seefahrt-Akademie, die wiederum zwei Jahre später, durch das sog. bremische Fachhochschulgesetz, zur Hochschule für Nautik umgewidmet wurde. Als Abschlussgrad des Nautikstudiums im Lande Bremen (und nur dort) wurde der *Diplom-Nautiker* festgelegt, erst später, ab dem Wintersemester 1999/2000, folgte man mit dem akademischen Grad *Diplom-Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr* der an den Fachhochschulen in Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Hamburg üblichen Bezeichnung des Abschlussgrades.³⁸

Neben der Durchführung des grundständigen nautischen Studiengangs, engagierte sich die Hochschule für Nautik auch in der angewandten Forschung sowie in der wissenschaftlichen Weiterbildung, die Berufspraktikern durch ein Kontaktstudium Möglichkeiten zur Anpassungs- und Höherqualifizierung bot.³⁹

Die zunehmend an Bedeutung gewinnende Simulatoreausbildung konnte ab 1976 durch einen Erweiterungsbau der Hochschule intensiviert werden. In der Rede des Wissenschaftssenators Franke anlässlich der Einweihung des Erweiterungsbaus wurde nicht nur die »sehr gut funktionierende« Hochschule für Nautik gelobt, sondern es wurde auch kritisch hervorgehoben, »daß es im nautischen Bereich einen Dualismus zwischen Bremen und Bremerhaven gibt«, der im Zusammenhang mit der anstehenden »Bereinigung der Hochschullandschaft der Freien Hansestadt Bremen« zu untersuchen sei.⁴⁰ Der erwähnte Dualismus war entstanden, indem die Bremerhavener Abteilung der Hochschule für Nautik im Jahr 1975 wieder ausgegliedert wurde und jetzt einen eigenen Fachbereich an der neu gegründeten Hochschule Bremerhaven bildete. Beide Hochschulen waren nun bestrebt, die nautische Hochschulausbildung an ihrem eigenen Standort zu konzentrieren. Der Wissenschaftsrat nahm zu der Thematik wie folgt Stellung: »Die Hochschule für Nautik Bremen befindet sich in einem 1958 errichteten Gebäude, das 1976 erweitert worden und noch aufnahmefähig ist. Ihre apparative Ausstattung ist hervorragend. Die Hochschule hat hohes Ansehen erwerben können und verfügt über enge Beziehungen zu Reedern, Industrieunternehmen, Seefahrtinstitutionen und ausländischen Hochschulen. Sie nimmt umfangreiche Aufgaben in der Weiterbildung wahr und stellt ihre apparative Ausstattung auch Studenten anderer Ausbildungsstätten der Nautik zur Verfügung. Der Wissenschaftsrat hält in dieser Situation einen Wechsel der nautischen Aus-

37 Unterweser Reederei A.G., Bremens neue Seefahrtsschule, in: Der Anker 3/1958, o.S.

38 Mücke, Von der Seefahrtsschule zur Hochschule Bremen, in: Marcus und Schoppmeyer (Hgg.): 200 Jahre Seefahrtsschule Bremen (wie Anm. 18), S. 22f. und §§ 1 und 23 des Gesetzes über die Fachhochschulen der Freien Hansestadt Bremen, Gesetzblatt der Freien Hansestadt Bremen, Nr. 25/1970.

39 Mücke, Von der Seefahrtsschule zur Hochschule Bremen (wie Anm. 38), S. 23.

40 Horst Werner Franke, Ansprache, in: Hochschule für Nautik Bremen: Einweihung des Erweiterungsbaues 23. April 1976; Reden, Vorlesungen, Bremen, 1976, S. 8.

bildung an der Hochschule für Nautik von Bremen nach Bremerhaven, wo vergleichbare räumliche und apparative Bedingungen erst hergestellt werden müßten, für nicht gerechtfertigt. (...) Der Wissenschaftsrat empfiehlt deshalb, die nautische Ausbildung der Hochschule für Nautik in Bremen zu konzentrieren. Die entsprechende Ausbildung in Bremerhaven sollte auslaufen, sobald die für Bremerhaven vorgeschlagenen neuen Fachrichtungen den Studienbetrieb beginnen. Der Wissenschaftsrat wird deshalb Investitionen für die Nautikausbildung in Bremerhaven nicht mehr befürworten.«⁴¹ Letzten Endes wurde diese Empfehlung des Wissenschaftsrates auch seitens der Politik umgesetzt, sodass es im Land Bremen ab Anfang der 80er Jahre einen nautischen Studiengang nur noch in der Stadt Bremen gab. Anfang der 80er Jahre kam es aber auch zu einer weiteren einschneidenden Reorganisation in der bremischen Hochschullandschaft, in deren Folge im Jahr 1982 die Hochschule für Wirtschaft, die Hochschule für Technik, die Hochschule für Sozialpädagogik und Sozialökonomie und die Hochschule für Nautik zur Hochschule Bremen fusionierten. Bei den Mitgliedern der Hochschule für Nautik stießen die Fusionspläne auf wenig Gegenliebe, war man doch davon ausgegangen, dass »der Wimpel ›Hochschule für Nautik Bremen‹ (...) an dem Flaggenmast (...) auf dem Werder, nahe der Bremer City [wehen wird], solange Bremen eine Schifffahrt hat, und das wird wohl für immer sein.«⁴²

Es wurde sehr bezweifelt, dass die politikseitig durch die Zusammenlegung beabsichtigte Effektivitätssteigerung und die ebenfalls gewollte »gegenseitige Befruchtung« der Hochschulen zustande kommen könnten. So schrieben der Rektor der Hochschule für Nautik, Prof. Zade, und sein Amtskollege von der Hochschule für Technik, Prof. Potthast, an den amtierenden Bürgermeister Koschnik und alle Regierungsmitglieder sowie die Mitglieder der Wissenschaftsdeputation, dass »die behauptete ›inhaltliche Befruchtung‹ (...) zu einem nicht geringen Teil wohl nun darin bestehen wird, daß die teilweisen chaotischen Zustände an der Hochschule für Sozialpädagogik und Sozialökonomie auch auf die anderen Hochschulen übergreifen.« Als Klammerzusatz folgte dieser wenig diplomatischen Aussage dann noch – mit drei Ausrufezeichen versehen – ein drastischer Vergleich aus der Biologie: »Ein fauler Apfel in einem Korb zusammen mit gesunden infiziert die gesunden und nicht umgekehrt!!!«⁴³

41 Wissenschaftsrat, Drs. 3450/77 vom 11. 11. 1977: Gutachten zum Antrag auf Aufnahme der Hochschule für Sozialpädagogik und Sozialökonomie Bremen und der Hochschule Bremerhaven in das Hochschulverzeichnis des Hochschulbauförderungsgesetzes.

42 Mücke, Ansprache, in: Hochschule für Nautik Bremen (wie Anm. 40), S. 15.

43 Schreiben in Registratur des Rektorats der Hochschule Bremen (220-70-08 ab 1. 10. 1981), zitiert nach Renate Meyer-Braun, Die Gründung der Hochschule Bremen im Jahre 1982, in: dies. und Ronald Mönch (Hgg.), Vom Technikum zur Hochschule Bremen. 100 Jahre Ingenieurausbildung in Bremen, Bremen 1994, S. 160 f.

4. Fortführung der Mission der Hochschule für Nautik in der Hochschule Bremen

Auch nach der Eingliederung der Hochschule für Nautik in die neu entstandene Hochschule Bremen gab es eine Reihe von organisatorischen Änderungen. War »die Nautik« zunächst ein eigenständiger Fachbereich, so wurde dieser 1998 zum Fachbereich Nautik und Internationale Wirtschaft erweitert, und mit der bei der nächsten Reorganisation erfolgten Umstellung auf eine Fakultätsstruktur mit nur noch fünf Fakultäten, fand die Nautik – nunmehr als Fachrichtung – eine neue Heimat in der Fakultät Natur und Technik.

Ab dem Jahr 1984 hatte sich der nautische Studiengang neuen externen Anforderungen zu stellen, als das sechs Jahre zuvor durch die Mitgliedstaaten der International Maritime Organization (IMO)⁴⁴ verabschiedete Internationale Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen⁴⁵) in Kraft trat. Mit dem Abkommen wurden erstmalig international vergleichbare Standards für die Aus- und Fortbildung, Zertifizierung und den Wachdienst von Seeleuten geschaffen.⁴⁶ Die internationale Harmonisierung der Ausbildung hat naturgemäß starke Auswirkungen auf die Gestaltung von Inhalten nautischer Studiengänge und die regelmäßige Überarbeitung der Regelungen des STCW-Übereinkommens erfordern stets entsprechende Änderungen bei den Studieninhalten, Prüfungen und Prüfungsformen. Als reglementierte Studiengänge müssen nautische Studiengänge auch berufszulassungsrechtliche Anforderungen erfüllen, neben die Notwendigkeit der Einrichtung eines zertifizierten Qualitätsmanagementsystems und der hochschulrechtlichen Akkreditierung treten daher zusätzlich eine berufsrechtliche Akkreditierung und eine Berufseingangsprüfung.⁴⁷

Ab dem Wintersemester 2006/2007 wurde die nautische Fachrichtung um den Internationalen Studiengang Shipping and Chartering erweitert, der in enger Kooperation mit der damaligen Reederei Beluga Shipping entwickelt und von dieser auch anfänglich durch die Finanzierung zweier Stiftungsprofessuren gefördert wurde.⁴⁸ 2010 konnte zudem eine von den Mitgliedsunternehmen des Bremer Rhedervereins finanzierte Stiftungsprofessur im Bereich des maritimen Managements besetzt werden, und insofern setzte sich gewissermaßen die Tradition der schon zu Zeiten der Navigationsschule begonnenen Förderung der nautischen Ausbildung in Bremen durch lokale Schifffahrtskreise mit einem weiteren Engagement fort.

44 Die IMO ist eine Unterorganisation der Vereinten Nationen.

45 Standards of Training, Certification and Watchkeeping.

46 Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Das STCW Übereinkommen, Hamburg 2017, S. 1 (online verfügbar unter https://www.deutsche-flagge.de/de/redaktion/dokumente/dokumente-bsh/info_stcw.pdf).

47 Die Regelungen für die berufsrechtliche Akkreditierung und die Berufseingangsprüfung erfolgen in Deutschland durch das BSH, vgl. <https://www.deutsche-flagge.de/de/befaehigung/ausbildung/akkreditierung>.

48 <https://idw-online.de/de/news155399>. Wegen der späteren Insolvenz von Beluga Shipping kam die geplante Finanzierung nicht vollumfänglich zum Tragen.

Die Einführung gestufter Studienstrukturen im Rahmen des 1998 begonnenen Bologna-Prozesses führte auch in der nautischen Ausbildung im europäischen Hochschulraum zur Einführung von Bachelor- und Masterstudiengängen. Die Hochschule Bremen bietet ihren nautischen Studiengang seit 2012 als Bachelor of Science unter der Bezeichnung *Internationaler Studiengang Ship Management – Nautical Sciences* komplett auf Englisch an. Da Englisch die Lingua Franca der Schifffahrtsbranche ist, werden somit deutschsprachige und nicht-deutschsprachige Studierende gleichermaßen auch in sprachlicher Hinsicht vom ersten Semester an auf ihren beruflichen Alltag vorbereitet. Das Studienangebot trifft weltweit auf Interesse, sodass sich der Anteil internationaler Nautikstudierender ständig erhöht hat. Im Wintersemester 1998/1999 lag der Anteil ausländischer Studierender noch bei knapp fünf Prozent, während es im Wintersemester 2023/2024 schon 52 Prozent waren.⁴⁹ Die bereits durch die Hochschule für Nautik begonnene ausgeprägte internationale Orientierung der nautischen Ausbildung in Bremen wurde im Jahr 2012 mit der erfolgten Aufnahme der Hochschule Bremen in den Kreis der »International Association of Maritime Universities (IAMU)« noch verstärkt.⁵⁰

Neben der starken Zunahme von ausländischen Studierenden hat sich auch der Anteil studierender Frauen im nautischen Studiengang positiv entwickelt. Der Anteil weiblicher Studierender betrug im Wintersemester 2023/2024 17 Prozent gegenüber sechs Prozent im Wintersemester 1998/1999.⁵¹ Sicherlich besteht hier noch Raum für eine Erhöhung des Frauenanteils im Studiengang, wie auch in der Schifffahrtsbranche insgesamt. Vor diesem Hintergrund sind die schifffahrtsbezogenen Studiengänge der Hochschule Bremen auf internationaler wie auch nationaler und regionaler Ebene mit verschiedenen Institutionen vernetzt, um aktiv zur Förderung von Frauen in der maritimen Wirtschaft beizutragen.

Wichtige Partnerschaften gibt es des Weiteren im akademischen Bereich auf regionaler Ebene, hierzu zählt u. a. das Promotionskolleg *ProNaut* an der Universität Vechta, das Absolventinnen und Absolventen nautischer Studiengänge einen strukturierten Weg zur Promotion ermöglicht.⁵² Im Binnenverhältnis der Hochschule Bremen schließlich, ist die Zusammenarbeit zwischen den Studiengängen der Fachrichtung Nautik und Seeverkehr mit den schiffbaulichen Studiengängen und dem internationalen Studiengang der technischen und angewandten Biologie hervorzuheben. Lehre und Forschung im maritimen und marinen Bereich kann somit die nachhaltige

49 Statistiken des Immatrikulations- und Prüfungsamtes der Hochschule Bremen.

50 <https://iamu-edu.org/>

51 Statistiken des Immatrikulations- und Prüfungsamtes der Hochschule Bremen.

52 <https://www.uni-vechta.de/sozialwissenschaften/pronaut>. Vorüberlegungen für das Promotionskolleg entstammen der Dissertation von Susanne Neumann, Karrieremapping für Nautikerinnen und Nautiker. Erarbeitung von Handlungsempfehlungen zur Einrichtung eines »Graduiertenkolleg Nautik«, Frankfurt, 2015 (Kooperative Promotion an der Universität Vechta und der Hochschule Bremen).

Nutzung der Meere unter dem Leitgedanken *Blue Sciences* aus einer holistischen Perspektive betrachten.

Die Hochschule Bremen hat sich seit ihrer Gründung im Jahr 1982 zu einer international ausgerichteten Hochschule für angewandte Wissenschaften mit einem sehr vielschichtigen Studienangebot und intensiven Forschungs- und Transferaktivitäten entwickelt.⁵³ Sie sieht sich als »traditionsreich und zugleich innovativ« und bekennt sich zu ihren organisatorischen Vorgängereinrichtungen, beginnend mit der Gründung der Navigationsschule Ende des 18. Jahrhunderts.⁵⁴ Folgerichtig nutzte die Hochschule für einige Jahre in der Außendarstellung auch den Slogan *Science in the City since 1799*. Der Geist der ehemaligen Hochschule für Nautik ist erkennbar nach wie vor fest im kollektiven Gedächtnis Bremens verankert: Sei es die Bezeichnung des Eintrags des Hochschulgebäudes an der Werderstraße in der Denkmalliste des Landesamts für Denkmalpflege,⁵⁵ manche Berichterstattung in der lokalen Presse oder auch Beschilderungen auf öffentlichen Fahrradwegweisern in der näheren Umgebung – die »Hochschule für Nautik« scheint auch viele Jahre nach ihrer Auflösung und selbst nach dem 2022 erfolgten Umzug der Fachrichtung Nautik und Seeverkehr der Hochschule Bremen in die ehemalige Lufthansa »Fliegerschule« am Flughafen ein ausgezeichneter Bezugspunkt Bremens zu bleiben.

53 Die Hochschule ist an einer Vielzahl von strategischen Partnerschaften und Netzwerken beteiligt. So bildet sie beispielsweise zusammen mit ihren Hochschulpartnern aus Berlin, Hamburg, Osnabrück, Münster, Köln und München die UAS 7 Allianz (Universities of Applied Sciences 7) und ist zudem mit acht europäischen Partnerhochschulen Teil des von der Europäischen Union geförderten Netzwerks STARS EU (Strategic Alliance for Regional Transition), vgl. <https://www.uas7.org/de> und <https://starseu.org/>.

54 <https://www.hs-bremen.de/die-hsb/profil/geschichte/>.

55 <https://www.denkmalpflege.bremen.de/denkmaeler/hochschule-fuer-nautik-lehrgebäude-51180>.