



Kapitän Jürgen Herrmann – ein Leben für die Seefahrt

- Geboren 1952 in Burg bei Magdeburg
- 1974 – 1977 Nautischer Offizier auf einem Hochseeminensucher
- 1977 – 1990 Kommandant auf einem Hochseeminensucher
- 1995 Nautischer Offizier der Handelsflotte
- Seit 1999 als Kapitän bei E.R. Schifffahrt beschäftigt:
seither im Einsatz auf über 26 Containerschiffen der Reederei

“Liebe auf den ersten Blick”

Wenn ein Kapitän solch ein Liebesbekenntnis über “sein” Schiff abgibt, muss es ein besonderes sein. Jürgen Herrmann, Kommandant auf der “E.R. Benedetta”, gibt in unserem Interview außergewöhnliche Einblicke in das alltägliche Arbeiten und Leben an Bord des Containergiganten. Erfahren Sie, wie es zur “Liebesbeziehung” zwischen dem Kapitän und der “E.R. Benedetta” kam, warum pfeifen an Bord verboten ist und wieso Jürgen Herrmann die Linienreederei MSC als professionellen Partner außerordentlich schätzt.

Herzlichen Glückwunsch, Herr Herrmann. Sie haben 1999 das Kommando des ersten Schiffes der E.R. Schifffahrt übernommen. Knapp 13 Jahre später sind Sie nun Kapitän auf der “E.R. Benedetta”, dem neuen Flaggschiff der Reederei und gleichzeitig dem 100. Schiffsfonds von Nordcapital.

Kapitän Herrmann: Ich war damals einfach zur richtigen Zeit am richtigen Ort. 1999 bewarb ich mich bei der E.R. Schifffahrt und erhielt gleich das Kommando über die “E.R. Stralsund”. Meinen Einsatz auf den Schiffen der E.R. Schifffahrt habe ich immer als eine ehrenvolle Aufgabe angesehen. Ich bin heute stolz und glücklich, wenn ich auf das zurückblicke, was Herr Rickmers in den vergangenen Jahren geschaffen hat. Und darauf, dass auch ich einen kleinen Beitrag dazu geleistet habe.

Wie hat sich die Welt der Schifffahrt seither verändert?

Kapitän Herrmann: Es ist erstaunlich, welche Entwicklung die Containerschifffahrt in den letzten Jahren genommen hat. Aber wenn man täglich in diesem Geschäft verankert ist, nimmt man die Entwicklungen nicht wirklich wahr – man wächst mit ihnen. Man freut sich auf das nächste Schiff, das vielleicht etwas größer und mit neuer Technik ausgerüstet ist. Und man steht plötzlich und auch etwas unerwartet auf den Planken eines 13.100-TEU-Containerschiffes. Ein Ereignis, an das ich vor 13 Jahren nicht einmal im Entferntesten gedacht habe.

Das Seemannsleben hat sich jedoch nicht grundlegend geändert. Man benötigt die gleiche Hingabe und die gleiche Einsatzbereitschaft wie vor über 40 Jahren, als ich meine ersten Schritte auf einem Schiff getan habe.



“E.R. Benedetta” unter ihrem Charternamen “MSC Benedetta” am Containerterminal im Hafen von Felixstowe, England

Die Jungfernfahrt auf einem der größten Containerschiffe weltweit haben Sie und Ihre Crew mittlerweile erfolgreich absolviert. Haben Sie sich schon mit Ihrem neuen Schiff angefreundet?

Kapitän Herrmann: Es war für uns alle an Bord “Liebe auf den ersten Blick”. Und bisher hat die “E.R. Benedetta” alle in sie gesetzten Erwartungen erfüllt. Wir sind stolz auf das entgegengebrachte Vertrauen und wir sind glücklich auf so einem Meisterwerk des Schiffbaus eingesetzt zu werden.

Sie befahren mit der “E.R. Benedetta” die lange Haupthandelsroute “Europa-Fernost”. Wie sehen Sie persönlich die derzeitige Situation der Containerschiffahrt?

Kapitän Herrmann: Die Containerschiffahrt wird wohl noch etwas Zeit benötigen, um aus der derzeitigen angespannten Lage zu gelangen. 2013 und 2014 wird es wahrscheinlich einen größeren Rückgang bei den Schiffsneubauten geben, bis sich der Markt wieder stabilisiert. Gerade im Asien-Europa-Verkehr gehören Großcontainerschiffe wie der “E.R. Benedetta” zweifellos die Zukunft, da sie aus wirtschaftlicher Sicht für die Linienreedereien sehr interessant sind. Sie verbrauchen kaum mehr Treibstoff als ein 8.000-TEU-Schiff, können aber viel mehr Container aufnehmen.

Es wurden bereits Schiffe mit einer Kapazität von über 18.000 TEU geplant – wie sehen Sie diese Entwicklung?

Sollte die Entwicklung hin zu immer größeren Schiffen anhalten, bestehen zumindest von unserer Seite doch einige Bedenken in Bezug auf die Aufnahmefähigkeit der Umschlagplätze. Bestehende Tiefgangsbeschränkungen und Schiffsgrößenbeschränkungen dürfen nicht einfach außer Kraft gesetzt werden. Sie sollten zumindest nicht bedingungslos den ökonomischen Zwängen unterliegen.

Aberglaube ist bei Seeleuten weit verbreitet. So soll beispielsweise das Überbordwerfen von Münzen bei Fahrtbeginn eine gute Fahrt beschern. Und Katzen an Bord bringen Glück. Wie ist das auf Ihrem Schiff?

Kapitän Herrmann: Mit glückbringenden Katzen habe ich keine Erfahrungen. Dennoch sind insbesondere Seeleute anfällig für Aberglauben. Jeder hat da wohl seine eigenen Tricks, um die Naturgewalten milde zu stimmen. Auf Schiffen sollte zum Beispiel niemals gepfiffen werden – das ist ein Privileg des Windes. Ich persönlich habe seit mehr als 20 Jahren ein kleines Geschenk meiner damals 6 Jahre alten Tochter bei mir, und ich bin der festen Überzeugung – es hat mir bisher immer Glück gebracht.

Haben Sie eigentlich manchmal Heimweh?

Kapitän Herrmann: Die meisten Seeleute leiden irgendwie unter Heimweh. Bei einer durchschnittlichen Fahrzeit



von vier Monaten ist das sicher auch ganz normal. Es ist immer besonders spannend und aufregend, wenn man dann nach so vielen Monaten an Bord endlich wieder nach Hause kommt. Die meisten Seeleute haben heute Familien. Sie sind keine Abenteurer oder Weltenbummler. Sie sind hart arbeitende Menschen, deren wichtigstes Ziel es ist, für die Angehörigen zu Hause zu sorgen.

Was war Ihr bewegendster Moment auf See?

Kapitän Herrmann: 1992 war ich an der Rettung von fünf südafrikanischen Fischern beteiligt, die am Cape Agulhas bei schwerem Sturm in Seenot geraten waren. Ihre panische Angst bei der Rettung und die anschließende Freude und Dankbarkeit in ihren Gesichtern sind etwas, was ich wohl immer vor Augen haben werde.

Die "E.R. Benedetta" ist für die kommenden 15 Jahre an MSC verchartert. Wie ist die tägliche Zusammenarbeit mit der zweitgrößten Linienreederei der Welt?

Kapitän Herrmann: MSC ist ein sehr professioneller Partner und ich schätze die Arbeit mit dieser Linienreederei. Die Dienstweisungen sind klar, die Kommunikation ist einfach und eindeutig und das Frachtaufkommen von MSC ist dem vieler anderer Linienreedereien weit voraus. Es werden im Asienverkehr kaum Leercontainer gefahren und die Auslastung der Schiffe hat positiven Einfluss auf den sicheren Transport der Ladung, für die wir verantwortlich sind, solange diese an Bord unseres Schiffes ist. Die zentrale Planung der Beladung ist professionell und sehr flexibel.

Vielen Dank für das Interview, Kapitän Herrmann.

Nordcapital Schiffsbeteiligung MS "E.R. Benedetta": Ihre Vorteile – auf den Punkt gebracht

Kaufpreis über US\$ 20 Mio. unter den ursprünglich geplanten Anschaffungskosten

Größte Schiffsklasse profitiert von hohen Kostenvorteilen

Chartereinnahmen bis zu 15 Jahre gesichert mit der weltweit zweitgrößten Linienreederei

Mehreinnahmen durch Neuvercharterung zu einer höher als prospektierten Rate bereits nach 10 Jahren möglich

Anteilige Absicherung der Schiffsbetriebskosten durch den Vertragsreeder

Durchschnittliche Kapitalmehrung von jährlich rund 7,5 % nach Steuern prognostiziert

Hinweis: Dies ist eine vereinfachte, unverbindliche Zusatzinformation, die nicht vollständig ist. Maßgeblich ist ausschließlich der gültige Verkaufsprospekt nebst Nachtrag Nr. 1 vom 14. September 2011, dem Sie alle wirtschaftlichen, steuerlichen und rechtlichen Einzelheiten entnehmen können. Nach Veröffentlichung des Verkaufsprospektes wird dieser sowohl bei Nordcapital Emissionshaus als auch zum Download unter www.nordcapital.com bereitgehalten.
Nordcapital, Februar 2012