

E-Book-Neuerscheinung ab 01. März 2018

Fred Rockstroh - SOS – Deutsche Seeleute in Not -

Eine kritische Betrachtung zum Zustandes der deutschen und internationalen Seeschifffahrt

Vertrieb über: **Thalia, Amazon, Google Play, iBook store, Kobo, Weltbild**

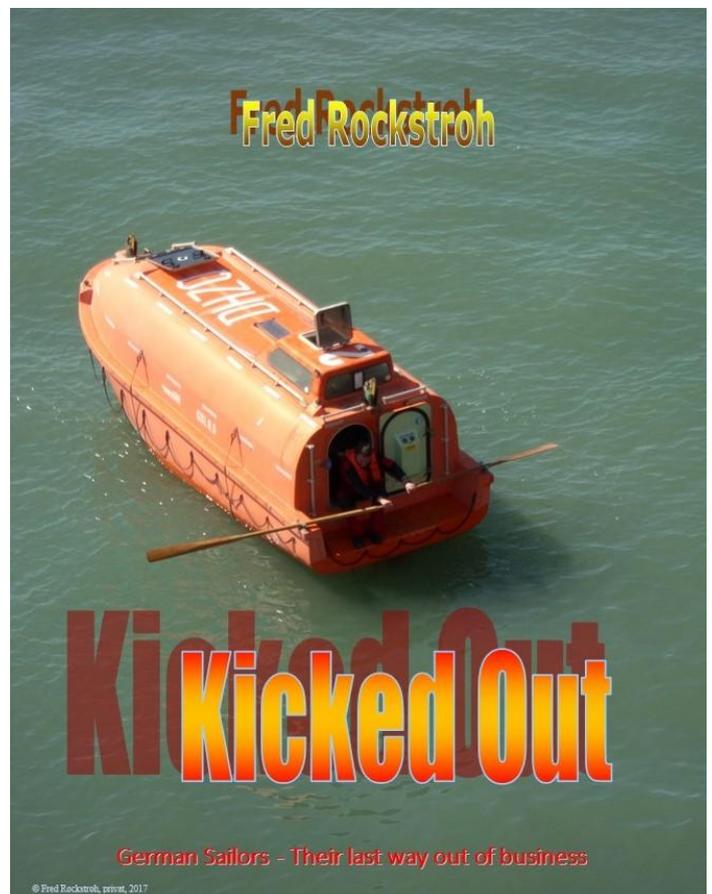
ISBN: 978-3-7427-5157-7 Preis: bis 31.03.18 **6,49 Euro, danach 8,99 Euro.**

Der Autor: **Kapitän auf Großer Fahrt und Diplom Ingenieur für Schiffsführung**

Mehr als 35 Jahre maritimes Berufsleben führten zu vielseitiger Berufserfahrung als Offizier auf Fregatten der Deutschen Marine, als Nautischer Offizier auf Kreuzfahrtschiffen, im Privatyachtbereich und Kapitän auf Großcontainerschiffen mit > 8000 TEU und Massengutschiffen. Tiefe Einblicke in die internationale Schifffahrt sowie besonders bei den Trends in der deutschen Seeschifffahrt waren die Folge.

Basierend auf einem soliden Fundament nautisch-technischen Wissens, sowie umfangreicher Kenntnisse in maritimen nationalen und internationalen Rechtsgrundlagen, Vorschriften und geltenden Förderrichtlinien von EU und Bundesrepublik Deutschland für die Seeschifffahrt sowie den Erfahrungen während seiner aktiven Fahrzeit als Nautischer Offizier und Kapitän, ist der Autor in der Lage, sich sachlich und kritisch mit den Tendenzen besonders in der deutschen Seeschifffahrt und dem Schicksal der deutschen Seeleute auseinanderzusetzen.

Die Auswirkungen der weltweiten Schifffahrtskrise und hierbei die der speziellen deutschen Bedingungen auf die Beschäftigungssituation und das Schicksal der deutschen Seeleute in der deutschen Seeschifffahrt sind dem Autor ein besonders Anliegen.



SOS – Deutsche Seeleute in Not – Eine kritische Betrachtung zum Zustand der deutschen und internationalen Seeschifffahrt

1906 wurde auf der Internationalen Funkkonferenz in Berlin beschlossen, dass Morsesignal
●●● — — — ●●● (SOS) als internationales Seenotfunksignal einzuführen.

Im Zuge der technischen Entwicklung im Seefunkverkehr, der Abwendung vom Morsefunk zum Sprechfunk, wurde das Signal SOS durch das Sprechfunksignal „MAYDAY“ abgelöst.

In der Gegenwart ist das Morsesignal „SOS“ in der praktischen Seeschifffahrt fast bedeutungslos geworden,
dafür gewinnt „SOS“ als Notsignal in einem anderen Sinne Bedeutung.

Diesmal geht es um einen ganzen Berufsstand in Deutschland:

die deutschen Seeleute in der deutschen Seeschifffahrt.

Sie laufen Gefahr auszusterben.

Nur Panikmache, nur Medienkampagne? Keines von beiden – sondern bittere Realität.

Was sind die Ursachen, dass

- wir gegenwärtig einen Kahlschlag deutscher Seearbeitsplätze in der deutschen Seeschifffahrt erleben?
- im großen Stil Schiffe unter deutscher Flagge ausgeflaggt und unter „Billigflagge“ gebracht werden?
- der deutsche maritime Nachwuchs in der Seeschifffahrt in die Hoffnungslosigkeit getrieben wird und die sehr reale Gefahr besteht, dass erstklassiges maritimes Fachwissen verloren geht und deutsche maritime Bildungseinrichtungen / Fach und Hochschulen zur internationalen Bedeutungslosigkeit degradiert werden?

Sind das alles Hirngespinnste verworrener deutscher Seeleute? – Mitnichten!

Die nachfolgenden Ausführungen bringen hoffentlich ein wenig Licht ins Dunkel, der mit nachvollziehbaren Zweifeln behafteten Argumentationen von Schiffseignern, Reedereimanagern und dem Verband Deutscher Reeder und stützen auch die Ansicht des Bundesrechnungshofes, der mehrfach in seinen „Bemerkungen des Bundesrechnungshofes (BRH) zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundes“ die Förderpraxis für die deutsche Seeschifffahrt durchaus berechtigter scharfer Kritik aussetzte und eine Abkehr von der gegenwärtigen Förderpraxis forderte, da eindeutig ersichtlich ist, dass diese Förderrichtlinien ihre eigentlichen Ziele weitgehend verfehlen und dem Bund jährliche Steuermindereinnahmen von Hunderten Millionen Euro bescheren - bei entsprechenden Hochrechnungen vom Jahr 1999 bis zum Jahr 2015 sind dem Bund Steuereinnahmen von ca. 6 Mrd. Euro entgangen.

Zusätzlich wurden ca. 751 Mio. Euro Finanzhilfen bereitgestellt. Ohne, dass es dafür gesetzlich bindende Verpflichtungen für die Schiffseigner gibt. Alles beruht auf Freiwilligkeit, wenn es um die Forderungen der Bundesregierung an die deutschen Schiffseigner geht, ihren Beitrag zu leisten, den Schifffahrtsstandort Deutschland und vor allem, deutsche Seearbeitsplätze und den maritimen Nachwuchs zu sichern, um Fachkompetenz im Lande zu halten und zu erhalten.

Maximale Förderung einzufordern, sich jedoch nicht an Selbstverpflichtungen zu halten und damit den Anschein des Abkassierens zu erwecken, sehen dagegen deutsche Schiffseigner als ihre Pflicht an.

Dieser Vorwurf ist schwerwiegend, die gegenwärtige Entwicklung in der deutschen Seeschifffahrt gibt dem Recht.

Die Kassenwarte des Bundes können das auch sehr stichhaltig unterlegen. Das Studium der Berichte des BRH, gerade zur Förderpraxis für die Schifffahrt kann der Autor nur empfehlen. Sie bestätigen immer wieder aufs Neue die Absurdität, der von der deutschen Bundesregierung praktizierten Förderung für die Schifffahrt. *****