

# Unsere Reporter berichten...

## Hafenlotsen feierten ihren »Unabhängigkeitstag«

Hamburg – Die Hamburger Hafenlotsen hatten dieser Tage allen Grund zum Feiern: Ihr »Unabhängigkeitstag« jährte sich zum fünfnten Mal. 1981 nämlich schlossen sie sich zu einer Lotsenbrüderschaft, einer Körperschaft des öffentlichen Rechts, zusammen. Bis dahin waren sie Bedienstete der Hansestadt Hamburg, und das allerdings schon seit 128 Jahren. Bereits im April 1885 wurden die ersten drei Hamburger Hafenlotsen nach vorherigem Rats- und Bürgerbeschluß in Dienst gestellt.

»Die Entscheidung, künftig unabhängig zu arbeiten, war durchaus richtig«, erklärte Ältermann Wolfgang Strache, der oberste Hafenlotse. »Die Brüderschaft gibt uns die Möglichkeit, unsere Aufgaben flexibler und effizienter als in der Zeit davor wahrzunehmen. Damals standen arbeitsrechtliche Vorschriften der schnellen und reibungslosen Schiffsabfertigung oft im Wege.«

Tatsächlich hat es nach dem »Unabhängigkeitstag« der Lotsen kaum noch ein Schiff im Hamburger Hafen gegeben, das auf den Service der erfahrenen »Pilots« warten mußte. 29 000 Einsätze im Jahre 1985 – 13 300 Einsätze bereits im ersten Halbjahr 1986 – verdeutlichen einmal mehr die Leistungsstärke der 77 Hamburger Hafenlotsen und der zwei Anwärter, die im Herbst ihre Prüfung machen sollen.

Die Zentrale der Hafenlotsen ist die kleine, aber technisch modern ausgerüstete Station am Seemannshöft bei Finkenwerder, schräg gegenüber Teufelsbrück. Mit einem der drei schnellen Versetzboote wird der Hafenlotse von der »Pilotstation« an das ankommende Schiff gebracht, das er über ein Fallreep erklimmt, während der Elblotse, der den »Steamer« flußaufwärts bis hierher geleitet hat, von Bord geht. Jetzt ist es die Aufgabe des Hafenlotsen, das Schiff sicher an seinen Liegeplatz zu bringen. Er kennt sie wie seine Westentasche – die 500 Liegeplätze im Hamburger Hafen.

Bei ausgehenden Schiffen ist alles genau umgekehrt: Da geht der Hafenlotse bereits am Liegeplatz von Landseite an Bord und begleitet das Schiff zur Lotsenstation, praktisch bis zur westlichen Hafengrenze, und

wird hier vom Versetzboot abgeholt. Dann übernimmt der Elblotse das Schiff.

Übrigens: Auch bei Anwesenheit des Lotsen bleibt die Verantwortung für das Schiff und damit die Befehlsgewalt an Bord beim Kapitän. Der Lotse hat »nur« beratende Funktion, doch es gibt wohl kaum einen Kapitän, der den Rat des erfahrenen Lotsen nicht befolgen würde.

Muß jedes Schiff einen Hafenlotsen nehmen, der übrigens von der Reederei für seinen Service bezahlt wird? »Ab 1. April 1981 besteht für alle Fahrzeuge ab 1000 Bruttoregistertonnen eine Lotsenannahmepflicht«, so Ältermann Strache. »Doch ist eine Befreiung hiervon möglich – unter anderem bei Schiffen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, des Deutschen Hydrographischen Instituts und der Bundeswehr sowie bei Schiffen bis zu 300 Bruttoregistertonnen. Ausnahmeregelungen gibt es auch bei Schiffen bis zu 5000 Bruttoregistertonnen, wenn der Fahrzeugführer, der über ausreichende deutsche Sprachkenntnisse verfügen muß, den Hamburger Hafen innerhalb der letzten zwölf Monate mindestens sechsmal angelaufen hat. Die Aufsichtsbehörde kann auch darüber hinausgehende Regelungen treffen.« Auf jeden Fall sind grundsätzlich alle Öl-, Gas- und Chemikalientankschiffe – unabhängig von Konstruktion und Größe – in Hamburg zur Annahme eines Hafenlotsen verpflichtet.

Die Arbeit der Hafenlotsen geht rund um die Uhr. Jeder hat fünf Tage Dienst. Dann muß der Lotse zwar nicht permanent auf der Station, aber zu jedem Zeitpunkt abrufbereit sein. Danach sind drei bis vier Tage frei. Der Wachleiter hat den »härtesten Job«: Er nimmt die Bestellungen entgegen, teilt seine Kollegen ein, sorgt dafür, daß alles reibungslos funktioniert und die Schiffe nicht Schlang stehen müssen. Auch kann ein Lotse über Telex, zukünftig außerdem über Computer »bestellt« werden.

Vor allem bei Nacht und Nebel sind die zwölf Radarschirme, auf denen die Hafenlotsen die Schiffsbewegungen im Hafen kontrollieren können (zehn weitere Radargeräte sind für den Bereich Unterelbe im Einsatz), eine große Hilfe. Bis zu sechs Lotsen teilen sich diese verantwortungsvolle Aufgabe. Da die Konzentration nach einer gewissen Zeit nachläßt,



Der Hafenlotse geht an Bord des großen Überseeschiffes und geleitet es an seinen Liegeplatz im Hamburger Hafen.  
Foto: Hafen Hamburg

darf kein Lotse länger als vier Stunden vor dem Bildschirm sitzen.

Hafenlotse werden nicht einfach. Man muß zunächst die Fachhochschule – Fachbereich Seefahrt mit dem Kapitänspatent AG (Zeugnis für die Große Fahrt) abgeschlossen haben. Sechs Jahre Fahrzeit auf den »sieben Weltmeeren« schließen sich an. Danach kann sich der junge Kandidat als Lotsenanwärter bewerben. Wird er angenommen, folgen eine sechsmonatige Ausbildung bei der Lotsenbrüderschaft in Theorie und Praxis sowie 250 Lotsungen. Nach bestandem Examen ist dem »frischgebackenen« Lotsen längst noch nicht alles gestattet. Zunächst darf er für rund zweieinhalb Jahre »nur« kleinere Schiffe lotsen (eingeschränkte Lotsenfahrt), und erst nach fünfjähriger Erfahrung wird ihm erlaubt, auch die ganz großen »Pötte« sicher durch den Hafen Hamburg zu geleiten.

Strache: »Daß der Hamburger Hafen den Ruf erworben hat, ein schneller und sicherer Hafen zu sein, ist nicht zuletzt auch das Verdienst seiner Lotsen.«