Dirigenten für große Pötte

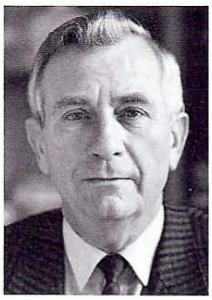
Hafenlotsenbrüderschaft Hamburg

Impressum

Text: Kurt Steuer und Klaus Vorwerk mit einem Vorwort vom Ältermann Wolfgang Strache
Titel-Idee: VDI-Nachrichten-Magazin
Herstellung / Layout: LD Organisations- und Druck-Service GmbH, Hamburg

Die Hafenlotsenbrüderschaft Hamburg dankt allen, die das Zustandekommen dieser Broschüre unterstützt haben:
den Hamburger Assistenz-Schlepper-Reedereien (Bugsier, Fairplay, Lütgens & Reimers, Meyer, Petersen & Alpers), der Firma Blohm + Voss,
der Hafen Hamburg Verkaufsförderung und Werbung e.V., der Landesbildstelle, der Wasserschutzpolizei, den Kollegen.

VORWORT



10 Jahre Hafenlotsenbrüderschaft Hamburg!

Anlaß genug, über diesen Zeitraum Bilanz zu ziehen?
Ich denke, ja!

Die Freie und Hansestadt Hamburg und die Hafenlotsen haben am 1. Juli 1981 mit der Gründung einer Körperschaft des Öffentlichen Rechts den richtigen Schritt getan.

Nur diese Organisationsform konnte den Anforderungen der stürmischen Entwicklung in der Schiffahrt gerecht werden. Erst die uns übertragene Selbstverwaltung und die Unabhängigkeit von arbeitsrechtlichen Vorschriften des öffentlichen Dienstes ließen eine Flexibilität zu, mit der wir durch optimalen Einsatz von „man power" die sich beschleunigenden Betriebsabläufe unserer Welthafenmetropole in den Griff bekamen.

Ich möchte die Gelegenheit nutzen, allen Partnern des Hamburger Hafens im Namen meiner Kollegen zu danken. Allen Interessierten wollen wir mit dieser Broschüre einen Einblick in unsere Arbeitswelt geben. Mein persönlicher Dank gilt insbesondere den Mitgliedern der HLB, die sich den Zwängen der Selbstdisziplinierung durch ihre Reglements zum Wohle des Hafens unterworfen haben und die mir bis dato das Vertrauen zur Geschäftsführung dieses Betriebes gaben.

Ältermann Wolfgang Strache

W. Strache

SUMMARY

Hafenlotsenbrüderschaft Hamburg – 10th Anniversary!

On July 1st, 1991, the Hamburg Harbour Pilots celebrate 10 years of self-employment. For 123 years the "Hafenlotsen" had been Government employees. Finally, after ardous negotiations, they were able to form the Hafenlotsenbrüderschaft Hamburg.

Hamburg, one of the world's busiest ports, can safely and rapidly handle vessels of all sizes even in the most inclement weather thanks to the extraordinary flexibility and motivation of the 72 pilots.

In co-operation with these conscientious and diligent pilots at the helm Hamburg has earned the reputation of a safe and quick port.

LOTSE

Wächter am Eingang zum Hafen

. . . so titelte einst das Hamburger Abendblatt. Der markante Backsteinbau mit dem 28 m hohen Turm mit Uhr und Wasserstandsanzeiger wurde 1914 nach einem Entwurf von Baudirektor Fritz Schumacher fertiggestellt.

Von hier wird der Einsatz der Hafenlotsen koordiniert, hier ist ihre Geschäftsstelle untergebracht. 1981 aus dem Staatsdienst entlassen, organisieren sie sich als freiberufliche Hafenlotsen in einer Brüderschaft (Körperschaft des Öffentlichen Rechts).

Die Hafenlotsenbrüderschaft Hamburg

. . . ordnet den Lotsdienst in eigenverantwortlicher Selbstverwaltung. Sie überwacht die Einhaltung der Berufspflichten und fördert die Aus- und Fortbildung, sie regelt die Einsatzfolge, berät und unterstützt die Aufsichtsbehörde bei der Erfüllung ihrer Aufgaben auf dem Gebiet des Hafenlotswesens.

Außerdem verteilt die Lotsenbrüderschaft die von der Behörde eingezogenen Lotsgelder an die Lotsen und trägt für die ausreichende Versorgung im Alter und bei Berufsunfähigkeit Sorge.

Zu den Aufgaben der Hafenverwaltung gehören die Tarifgebung, die Vorhaltung, Unterhaltung und der Betrieb von Lotseinrichtungen. Hinzu kommen Aufsichtsfunktionen im Hinblick auf die Organisation des Lotswesens. Zu den Lotseinrichtungen gehören u. a. drei Barkassen, mit deren Hilfe der Lotse zum Lotsenwechsel vor Teufelsbrück oder auch innerhalb des Hafens versetzt wird.

Der Hafen im Zentrum eines wirtschaftlichen Ballungszentrums

Der Hamburger Hafen – ein als offener Tidehafen konzipierter Universalhafen – dehnt sich von Wedel bis Oortkaten über eine Fläche von 87 km² aus. Ein ausgedehntes Netz von Kanälen und Hafenbecken erstreckt sich zu den Seiten der Flußläufe von Norder-, Süder- und Unterelbe: Rund 40 Hafenbecken können von seegängigen Schiffen angelaufen werden; an 35 km Kaimauer können Seeschiffe festgemacht werden. 189 Brückenbauwerke (9 bewegliche) überspannen die Kanäle und Flußläufe des Hafens.

80 Seemeilen des Seeverkehrsweges von Elbe I bis in den Hafen werden derzeit auf 13,5 m Wassertiefe (bezogen auf KN) gehalten. Durch den Einfluß der Gezeiten auf den Wasserstand (3,4 m Tidenhub) können max. 14,02 m (46') tiefgehende Schiffe (Seewasser-Tiefgang) den Hafen auf der Flutwelle anlaufen (normale Wetterlage vorausgesetzt). Neben den wechselhaften Wetterverhältnissen und der Begrenzung durch die Wassertiefe wird das Manövrieren nicht unwesentlich durch die in Stärke und Richtung veränderlichen Gezeitenströmungen beeinflußt.

Rund 340 Liniendienste – konventionell und containerisiert – round the world und port/port – bieten vom Hafen Hamburg aus jährlich etwa 7000 fahrplanmäßige Abfahrten nach fast 1100 Häfen der Welt.

Selbstverständlich steht hier Service obenan. In Hamburg fährt das große Seeschiff, der billigste Verkehrsträger, den es gibt, und ein umweltfreundlicher zugleich, mitten in einen wirtschaftlichen Ballungsraum hinein.

Dirigenten für große Pötte

Lotsen und Schlepper – ohne sie geht nichts für die Schiffe aus aller Welt, die rund um die Uhr, an 365 Tagen im Jahr bei Wind und Wetter in den Hamburger Hafen einlaufen.

72 Hafenlotsen und 20 moderne Assistenzschlepper mit Schottel- bzw. Voith-Schneider-Antrieben und einer Leistung von 750 bis 2750 PS sorgen dafür, daß die Seeriesen sicher ihren Weg an die Kais oder in das Fahrwasser der Elbe finden.

Der erste Kontakt zur Pier wird durch die Festmacherleinen hergestellt. Sie werden – teilweise mit Festmacherbooten – von den Schiffsbefestigern in Hamburg wahrgenommen und an den Dalben bzw. Pollern übergehakt.

Behende erklimmt der Lotse, gelernter Kapitän auf Großer Fahrt, über die von Gischt oder Regen schlüpfrige Lotsenleiter die hohe Bordwand eines Frachters. Um sich auf die Fahreigenschaften der vielen unterschiedlichen Schiffstypen einstellen zu können, wird von den Lotsen eine langjährige Berufserfahrung (ca. 15 bis 17 Jahre) auf See verlangt (davon sechs Jahre als Kapitän oder dessen Stellvertreter).

Nachdem sich der Hafenlotse bereits vorher mit den Gegebenheiten der Lotsung eingehend vertraut gemacht hat, muß er die Situation bei der Begrüßung des Kapitäns auf der Brücke des Schiffes bereits beherrschen. Aufschlüsse über das, was ihn auf diesem Schiff erwartet, erfährt er schon während des ersten Kontaktes mit

6000 BRT, heute liegt es bei fast 11000 BRT. Die Schiffe werden mit zahlenmäßig immer kleineren Besatzungen gefahren, in nicht wenigen Fällen läßt die Qualifikation zu wünschen übrig.

Das Gesetz sieht in dem Lotsen einen Berater, der den Kapitän eines Schiffes auf Grund seiner besonderen Ortskenntnisse bei der Schiffsführung unterstützt. Nicht selten jedoch ist der Kapitän auf Revierfahrt (fast) nur noch Beobachter auf dem eigenen Schiff, während der Lotse die nautische Führung übernimmt.

Nur so ermöglicht der Lotse die zügige und – nicht zuletzt auch zum Wohle des Umweltschutzes – sichere Fahrt des Schiffes durch das Revier.

dem Schiff und seiner Besatzung, wenn er an Bord klettert und sich auf den Weg zur Brücke macht. Im wahrsten Sinne des Wortes hat der ständig wechselnde Arbeitsplatz des Lotsen „internationalen Charakter". Seine Leistung erbringt der Lotse nur zum geringen Anteil auf deutschen Schiffen. Seine Tätigkeit verlangt es, sich auf die Mentalität der verschiedensten Menschen mit den unterschiedlichsten beruflichen Ausbildungen unter teilweise schwierigen sprachlichen Bedingungen einzustellen. Nicht selten fühlt sich der Lotse in ein babylonisches Sprachengewirr versetzt.

Insgesamt ist die Arbeitsintensität höher geworden. Die Schiffsstruktur hat sich zu größeren Einheiten hin verändert. 1980 lag das Durchschnittsschiff noch bei

Natur und Technik im Zusammenspiel

Die Reviere am europäischen Nordkontinent gehören ohne Übertreibung zu den nautisch anspruchsvollsten weltweit. Das gilt für die Wetter-, Wind- und Strom-Gegebenheiten ebenso wie für deren Länge und die Verkehrsdichte. Entsprechend haben sich Dienstleistungen hoch entwickelt. Die Maxime Sicherheit erfordert ständig angepaßte Entscheidungen, so z. B. auch was die Zahl der Schlepper für das einzelne Manöver betrifft. Neben der Besatzung des einzelnen Schiffes und seiner technischen Ausstattung spielen die Ausmaße (Tiefgang, Länge und Breite, Windangriffsfläche, die Masse des Schiffskörpers) im Verhältnis zur Wassertiefe und den Flächenausmaßen des anzulaufenden Hafenbeckens eine Rolle. Ebenso entscheiden der herrschende Wind und die Gezeitenströme.

Die Hamburger Hafenschlepper machen in der Regel mit eigenem Schleppgeschirr vorne bzw. achtern am Schiff fest oder legen sich zum Drücken längsseits. So können die Assistenzschlepper den verschiedenen Anforderungen als Brems-, Steuer- und Bugsierhilfe am ehesten gerecht werden. Durch den erheblich größeren Hebelarm – bezogen auf den Drehpunkt des Schiffes – vermögen sie unter Umständen mehr Wirkung als das bordeigene Querstrahlruder zu zeigen.

Eine gute Ergänzung bringt der Einsatz von Schleppwinden, weil damit der Abstand Schlepper – Schiff während des Bugsiervorganges variiert werden kann.

In der kalten Jahreszeit, wenn Eisgang die Schiffahrt behindert, nehmen die Schlepper zusätzlich Eisbrecherfunktionen wahr.

Eindockung TT „Lagena" in B+V Dock Elbe 17

Dies war das größte Schiff (312 212 tdw/ 351 m Länge – 55 m Breite – 28 m Seitenhöhe), das Hamburg bisher anlief. Solche Manöver können nur bei Stauwasser, d. h. zur Hoch- bzw. Niedrigwasserzeit durchgeführt werden.

Kommunikation bedeutet Sicherheit

Die Verkehrsdichte und die Übersichtlichkeit des Hamburger Hafens erfordert vom Hafenlotsen den ständigen Kontakt über Funk mit allen Beteiligten – anderen Schiffen, Schleppern, Festmachern, nautischer Zentrale, Radarzentrale, Wachleiter.

So hat sich ein Kommunikationssystem entwickelt, welches jedem Teilnehmer ständig einen Überblick über die Verkehrslage erlaubt. Es läßt Absprachen für das Eindrehen in ein Hafenbecken zu. Die große Verkehrssicherheit, aber auch ein sehr flexibler und geschmeidiger Verkehrsfluß werden so erreicht.

Bei besonderen Wetterlagen wie Nebel, aber auch in unübersichtlichen Situationen – übergroße Schiffe in engen Hafenbecken – vervielfachen sich die für den fahrenden Lotsen notwendigen aufzunehmenden Informationen, und es steigt auch die Zahl der Kommunikationspartner. In diesen Fällen wird das Schiff mit zwei Lotsen besetzt.

Lotsen immer am Draht

Verantwortlich für die Koordinierung der Lotseinsätze ist der Wachleiter – ebenfalls ein Hafenlotse. In drei Wachtörns ist die Wachleitung im Lotsenhaus ununterbrochen besetzt. Bei ihm laufen alle Fäden zusammen. Er trägt Sorge dafür, daß alle

Schiffe gemäß einer Einsatzfolge, „Börtordnung" genannt, pünktlich mit Hafenlotsen bedient werden. Daneben ist der Wachleiter jederzeit ein kompetenter Ansprechpartner für nautische Fragen, etwa seitens der Makler.

Die große Flexibilität des Systems liegt in der ständigen Rufbereitschaft der Lotsen von ihrer Wohnstätte. Nach Bedarf wird die notwendige Zahl Lotsen abgerufen – sie fahren falls erforderlich direkt von zu Hause in den Hafen zum entsprechenden Liegeplatz.

Der überwiegende Teil der Lotsungen findet nachts statt, weil Ladungsarbeiten möglichst während der Tagesschichten abgewickelt werden. Aber auch die Flut verdichtet die Zahl der Einsätze zu Spitzen.

Guter Rat hat seinen Preis

Unsere derzeitige Einsatzregelung ist außerordentlich kundenfreundlich. Die Lotsen sind gewillt, hohe Leistungen zu erbringen und Spitzenbelastungen abzudecken. Eine entsprechende Spitzenlastreserve ist vorzuhalten. Die dadurch mögliche reibungslose Bedienung ist ein ausschlaggebender Faktor für die Standortqualität deutscher Häfen.

Das tarifliche Kapitänseinkommen kann daher auch nur ein Anhaltswert für die Höhe der Lotsgelder (privat rechtl. Entgelt des Lotsen) im Gegensatz zu den Lotsabgaben (öffentliche Abgaben) darstellen. Die hohen Berufsrisiken, die ungesicherte Vergütung der beruflichen Leistung, die außergewöhnliche arbeitszeitliche Ausnutzung müssen ihren Niederschlag in dem Tarif finden.

„Radar“ Voraussetzung für Zuverlässigkeit

An ca. 40 Tagen im Jahr herrscht im Hafen Nebel (unter 1000 m Sicht). Während dieser Zeit läuft der Schiffsverkehr dank der Beratung durch die Radarzentrale, die in diesen Fällen von Hafenlotsen besetzt wird, ungehindert weiter.

Die Schiffahrtsstraße Elbe und der Hamburger Hafen sind mit einer modernen Radarkette ausgestattet. Im Hafengebiet sind 11 Radarstationen mit 14 Bildschirmen eingerichtet, die in der Radarzentrale auf dem Seemannshöft zusammengefaßt sind.

Soviel Sicherheit wie möglich war das Motto, als man im Sommer 1952 die ersten Versuche für eine Hafenradarkette unternahm. Mitte der sechziger Jahre war die Radarkette von Hamburg bis Feuerschiff Elbe 1 geschlossen.

Der Lotse an Bord steht, sobald schlechte Sicht oder Nebel die Schiffahrt beeinträchtigt, mit der Radarzentrale in ständiger Verbindung. Doch die Informationen von Land sind nur eine Ergänzung für die bordeigenen Mittel, etwa für das Bordradar. Immer noch muß die Schiffsführung auf Grund ihrer Erkenntnisse selbstverantwortlich handeln.

Auch sollten die technischen und physikalischen Grenzen der Radartechnik nicht vergessen werden, so daß erst im Zusammenspiel mit dem ortskundigen "Interpreten" die Zuverlässigkeit des Systems gewährleistet werden kann.

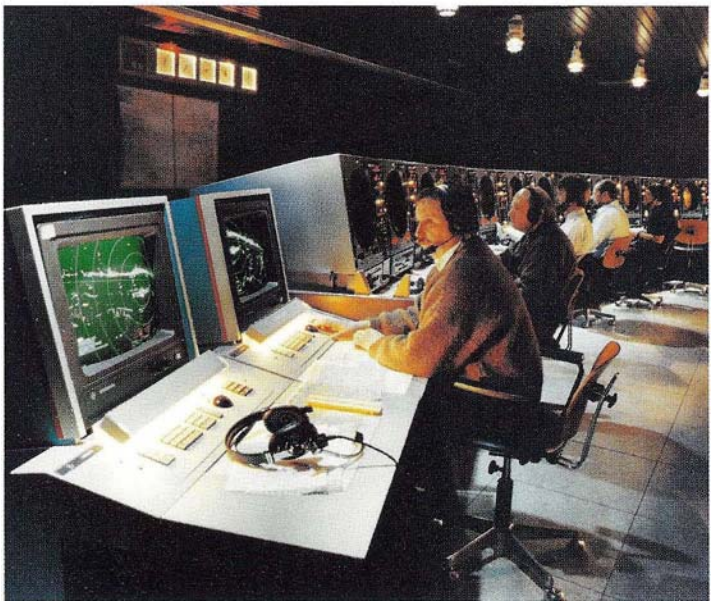
Die ersten drei „Hafen-Lotsen“ – 1858

Das Lotsenwesen war und ist eine wichtige Voraussetzung für die ordnungsgemäße und sichere Bewegung von Seeschiffen auf See, Kanälen, Flüssen und in Häfen. Es ist daher auch genau so alt wie die Schiffahrt selbst. Immer fanden sich ortskundige Personen, die den fremden Schiffen den Weg zu ihrem Bestimmungshafen gewiesen haben. Schon im 14. Jahrhundert waren auf der Elbe ortskundige Fischer als Seelotsen tätig. Man nannte sie „Loots“ oder „Piloten“. Die älteste deutsche Lotsregelung ist die „Hamburger Pilotageordnung“ von 1656, die für Lotsen bereits eine staatliche Zulassung vorschreibt.

Am 29. April 1858 stellte die Stadt Hamburg die ersten drei „Hafen-Lootsen“ auf Grund eines Bürgerschaftsbeschlusses ein. 1889 gab es bereits zwölf Hafenlotsen. Sie hatten ihre Dienststelle in einem Wachlokal bei St. Pauli am „Jonas“.

Im Jahre 1902 wurde die auf dem Lotsenhöft eigens zu diesem Zwecke gebaute erste Hamburgische Hafenlotsenstation bezogen. Schon ein Jahrzehnt später entsprach diese Station nicht mehr den Anforderungen und man begann abermals mit der Planung einer noch weiter westlich gelegenen Hafenlotsenstation. Sie wurde zwar bereits 1914 fertigestellt, jedoch erst 1925 zogen die Hafenlotsen in das jetzige Gebäude auf dem Seemannshöft um.

Bis 1981 waren die Hamburger Hafenlotsen Bedienstete der Freien und Hansestadt Hamburg. Am 1. Juli 1981 wurde nach dem Vorbild der Seelotsen mit Unterstützung des Senats und Beschluß der



Hamburger Bürgerschaft die Hafenlotsenbrüderschaft Hamburg gegründet. Grundlage bildet das Hamburger Hafenlotsgesetz.

Aus Tradition der Sicherheit verbunden

133 Jahre gibt es Hafenlotsen -davon 10 Jahre als Freiberufler zusammengefaßt in der Hafenlotsenbrüderschaft.

Mit dem Aufstieg des Hamburger Hafens und mit der technischen Entwicklung vom Segelschiff zum modernen Spezialschiff alsTeilschneller undzuverlässigerTransportsysteme ist das heutige Hafenlotswesen gewachsen. Dabei mußte es sich an der Internationalität der Schiffahrt und den Ansprüchen der Öffentlichkeit bzgl. Sicherheit und Umweltschutz orientieren.

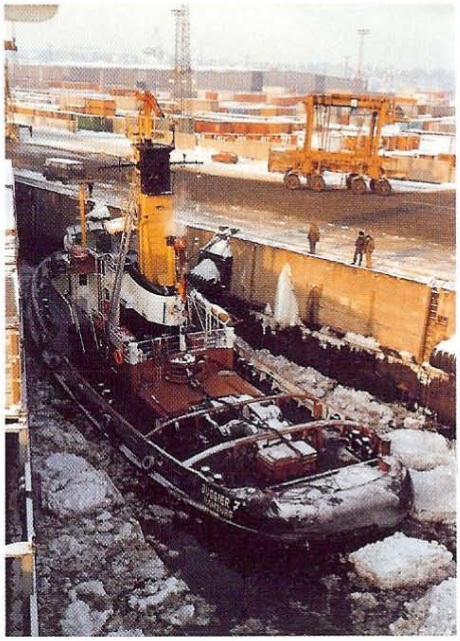
Der uns gesetzlich eingeräumte Status und unsere gegenwärtige Organisationsform wird den flexiblen Anforderungen der Hafenwirtschaft und der Eigenverantwortlichkeit des Lotsen für seine Tätigkeit gerecht. Der teilweise Reservebesatzung annehmende Charakter bei den heute üblichen kleinen und sehr unterschiedlich qualifizierten Besatzungen erfordert einen gut ausgebildeten langjährigen Praktiker für die Beratung der Führung aller Schiffsgrößen.

Die Mittlerfunktion zwischen Schiffsführung und Umwelt -sprich Schlepper, Festmacher im engeren bzw. Behörden, Hafenbetriebe im weiteren Sinne -beim LotseneinesSchiffeserfordern Gefühlfür das Zusammenspiel.

Diesalleshatseinen Preis,dennguterRat ist teuer.

Die Herausforderung der Zukunft an die Lotsenbrüderschaften und das Umfeld liegt bei zunehmend angespannter Lage auf dem Nachwuchssektor in der Förderung der Attraktivität dieses eigenständigen Berufes und dem Erhalt einer kundenorientierten Dienstleistung. Hier gilt unsere Aufmerksamkeit besonders der Hamburger Hafenwirtschaft.

Nicht zuletzt durch den persönlichen Einsatz unserer erfahrenen Experten hat der Hafen den Ruf erworben, sicher und schnell zu sein.



Hafenlotsenbrüderschaft Hamburg
Körperschaft des Öffentlichen Rechts
Gegründet 1. Juli 1981

Bubendeyweg 33 · Seemannshöft · 2103 Hamburg 95 · Telefon 040 / 740 28 07