

Hafenlotsen Hamburg



Sicherheit
durch
Kompetenz

Kompetenz
rund um
die Uhr





Impressum

Text: Kurt Steuer, mit einem Vorwort von Ältermann Werner Kamlade

Titelbild: Hans Kronberger

Bildmaterial: Hans Kronberger/Kurt Steuer/Udo Bergmann/Strom- und Hafengebäude

Gestaltung: Hans Kronberger

Vorwort



Anlässlich des zwanzigjährigen Bestehens der Hafenslotsenbrüderschaft Hamburg, wollen wir über den vergangenen Zeitraum Bilanz ziehen. Allen Interessierten gibt diese Broschüre einen Einblick in unsere Arbeitswelt. Sie stellt die Anforderungen an das moderne Lotswesen dar.

Auf der Grundlage des Hafenslotsengesetzes haben die Freie und Hansestadt Hamburg und die Hafenslotsen am 1. Juli 1981 unterstützt von der Hamburger Hafenswirtschaft mit der Gründung einer Körperschaft des Öffentlichen Rechts den richtigen Schritt getan. Losgelöst von den arbeitsrechtlichen Vorschriften des öffentlichen Dienstes konnten wir den Anforderungen der sich ständig wandelnden Betriebsabläufe und den Strukturveränderungen in unserem Hafen gerecht werden, und wir sind in der Lage, einen flexiblen Einsatz von Hafenslotsen für die Schifffahrt rund um die Uhr zu gewährleisten.

Die Hafenslotsen haben sich den rasanten Entwicklungen in der Navigations- und Informationstechnik sowie im Bereich des Schiffsantriebs gestellt. Der qualifizierte Hafenslotse hat nicht nur eine beratende Tätigkeit an Bord, sondern er übernimmt de facto die nautische Führung des Schiffes. Er muss im extremen Flachwasser und in sehr eingegengten Fahrtrassen eine ordentliche Bahnführung, aber auch die sichere Handhabung des Schiffes beim Manövrieren gewährleisten. Hier wird deutlich, dass sich die Funktion des Hafenslotsen nicht nur auf einen ortskundigen Berater beschränkt, sondern zunehmend einen Manager von Gefahrensituationen mit sehr hohem Risiko für die Sicherheit von Menschen, Schiff und Umwelt darstellt. Von daher ist zwingend geboten, die fachliche Qualifikation des Hafenslotsen ständig weiter zu entwickeln, damit zukünftig die Sicherheit der Schifffahrt in unserem Welthafen erhalten bleibt.

Ich möchte die Gelegenheit nutzen, allen Personen der unterschiedlichen Institutionen des Hamburger Hafens, im Namen meiner Kollegen für die konstruktive Zusammenarbeit zu danken. Mein Dank gilt auch allen Mitgliedern der Hafenslotsenbrüderschaft, die sich zum Wohle des Hafens einsetzen und mir das Vertrauen zur Führung dieses Betriebes geben.

A handwritten signature in cursive script that reads "Werner Kamlade".

Ältermann Werner Kamlade



SUMMARY

Hafenlotsenbrüderschaft Hamburg – 20th Anniversary!

On June 29 th, 2001, the Hamburg Harbour Pilots celebrate 20 years of self-employment. For 123 years the "Hafenlotsen" had been Government employees. Finally, after arduous negotiations, they were able to form the "Hafenlotsenbrüderschaft Hamburg" with the support of the Hamburg Trade and Industry.

Hamburg, one of the world's busiest ports, can safely and rapidly handle vessels of all sizes even in the most inclement weather and in extreme shallow and narrow waters, thanks to the extraordinary flexibility and motivation of the 63 pilots.

In co-operation with these conscientious and diligent pilots at the helm, Hamburg has earned the reputation of a safe and quick port. With this preference the Port of Hamburg may easily hold its own in competition with all other European ports.



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 63 Hafenslotsen koordiniert, hier ist ihre Geschäftsstelle untergebracht. 1981 aus dem Staatsdienst entlassen, organisieren sie sich als freiberufliche Hafenslotsen in einer Körperschaft des Öffentlichen Rechts, der Hamburger Hafenslotsenbrüderschaft.

Die Hafenslotsenbrüderschaft Hamburg

... ordnet den rund um die Uhr verfügbaren Lotsdienst in eigenverantwortlicher Selbstverwaltung im Auftrage des Landes Hamburg. Die Körperschaft überwacht die Einhaltung der Berufspflichten, bildet neue Lotsen aus und fördert die Fortbildung der aktiven Lotsen.

Sie regelt die Einsatzfolge, unterstützt die Aufsichtsbehörde bei der Erfüllung ihrer Aufgaben auf dem Gebiet des Hafenslotswesens und in der Entwicklung des Hafens und berät die Makler und Schifffahrtsbetriebe in Fragen, um das sichere und zügige Anlaufen von Liegeplätzen im Hamburger Hafen bereits im Vorwege zu gewährleisten.

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 unter anderen 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 zwischen Blankenese und Teufelsbrück oder auch innerhalb des Hafens versetzt wird.

Der Hafen im Zentrum eines wirtschaftlichen Ballungsraumes

Der Hamburger Hafen – ein als offener Tidehafen konzipierter Universalhafen reicht 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 46 km Kaimauer, eingeteilt in 367 Liegeplätze, können Seeschiffe festgemacht werden. 156 Brückenbauwerke (davon 9 bewegliche) überspannen die Kanäle und Flussläufe des Hafens.

80 Seemeilen des Seeverkehrsweges von Elbe I bis in den Hafen werden nach Abschluss der Fahrrinnenanpassung im Jahr 2000 auf 14,4 m Wassertiefe (bezogen auf KN) gehalten. Damit können Containerschiffe mit einem Tiefgang von 12,80 m Tiefgang tideunabhängig direkt bis in eines der bedeutendsten Wirtschaftszentren Europas laufen. Durch den Einfluss der Gezeiten auf den Wasserstand (3,4 m Tidenhub) können max. 15,10 m 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 165 Liniendienste, davon 100 Containerdienste – Round the World und Port / Port –, bieten vom Hafen Hamburg aus jährlich etwa 7.500 fahrplanmäßige Abfahrten nach fast 1.100 Häfen der Welt.

Selbstverständlich steht hier Service obenan. In der heutigen Form der industrialisierten Seeschifffahrt ist Zeit Geld. Die Hafentiegezeiten sind auf ein Minimum beschränkt. Verzögerungen von nur einer Stunde auf dem Weg nach dem Suez-Kanal können schnell mehr als 4.000 DM ausmachen oder beim Verpassen der Passage zusätzliche Kosten von über



50.000 DM anfallen lassen. Der qualifizierte, sichere, zuverlässige und schnelle Service der deutschen See- und Hafenslotsen hilft nicht nur hier Kosten sparen, sondern fördert die Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit der deutschen Häfen.

Der Lotse im Brückenteam

Lotsen, Schlepper und Festmacher – ohne sie geht trotz der Entwicklung moderner Technologien auch im Jahr 2001 nichts. Für Schiffe aus

aller Welt, die rund um die Uhr, an 365 Tagen im Jahr bei Wind und Wetter in den Hamburger Hafen einlaufen, macht dieses die routinierte Partnerschaft im Brückenteam aus.

63 Hafenslotsen und ca. 15 moderne Assistenzschlepper mit Schottel- bzw. Voith-Schneider-Antrieben und einer Leistung bis zu 75 to Pfahlzug sorgen dafür, dass die Seeriesen sicher ihren Weg an die Kais oder in das Fahrwasser der Elbe finden. Selbst die schwierigsten Eindockmanöver bei den Hamburger Schiffswerften werden sicher beherrscht.

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

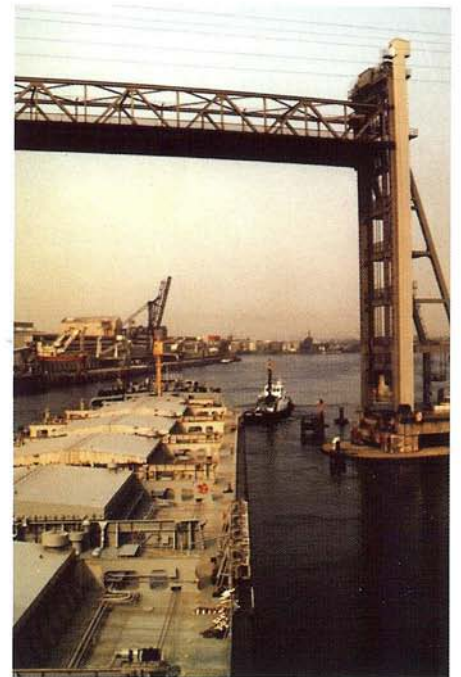


schlüpfrige Lotsenleiter die hohe Bordwand eines Frachters. Um sich auf die Fahreigenschaften der vielen unterschiedlichen Schiffstypen einstellen zu können, wird von den Lotsen als Eingangsvoraussetzung eine langjährige Berufserfahrung als Kapitän auf See verlangt, denn der Lotse ist ein qualifizierter Berater in der Führung von Schiffen während des unfallträchtigsten Teiles einer Reise.

Trotz des immensen Kostendrucks gibt es in der Öffentlichkeit keine Toleranz in bezug auf vermeidbare Schiffsunfälle mit Auswirkungen für Menschenleben und das Ökosystem. Die Zuweisung von Verantwortlichkeit an uns Lotsen ist entsprechend hoch. Aus dieser Situation heraus erfährt der qualifizierte Lotse seine heutige Definition und Rechtfertigung. Das Lotswesen ist im Rahmen der Lotsannahmepflicht Teil der vom Staat vorzuhaltenden Verkehrssicherungsstruktur.

Nachdem sich der Hafенlotse 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 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 und erfüllt trotzdem seine Aufgabe souverän.

Insgesamt ist die Arbeitsintensität höher geworden. Die Schiffsstruktur hat sich zu größeren Einheiten hin verändert, die zur Verfügung stehende Manövrierfläche ist jedoch gleich groß geblieben wenn nicht sogar in vielen Fällen kleiner geworden. 1980 lag das Durchschnittsschiff noch bei 6.000 BRT (Stückgutfrachter von ca. 160 m Länge). Heute liegt es



bei fast 16.000 BRZ (Containerschiff von ca. 200 m Länge). Das moderne durchschnittliche Containerschiff in der Ostasienlinienfahrt trägt 3.000 bis 5.000 TEU bei einer Länge von 260 bis 295 m und einer Vermessung von ca. 50.000 BRZ. Die Schiffe werden mit zahlenmäßig extrem kleinen Besatzungen gefahren. In nicht wenigen Fällen lässt die Qualifikation im Verhältnis zur Technologie der modernen Schiffe zu wünschen übrig.



hem Risiko für die Sicherheit von Menschen, Schiff und Umwelt gewandelt hat. Dieser Sachverhalt lässt sich im Englischen besser ausdrücken durch den Begriff:

„High Risk Management“.

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 wegen der engen Entscheidungsspielräume (fast) nur noch Beobachter auf dem eigenen Schiff, während der Lotse die nautische Führung übernimmt. Er ist dann der Führer des Brückenteams, bestehend aus Kapitän und Lotsen.

Unter den modernen Gegebenheiten ist der Lotse gehalten, eine enge Kooperation innerhalb des Brückenteams zu suchen, um alle vorhandenen Ressourcen an Bord optimal zu nutzen und die notwendigen Dienste (Schlepper, Festmacher, VTS, Wasserschutzpolizei, u.a.) optimal zu koordinieren, um das Schiff sicher und effizient

durch den gefährlichsten Teil der Reise zu geleiten.



Dieses macht deutlich, dass sich die Rolle des Lotsen vom reinen „ortskundigen Berater“ zu einem Manager von Extremsituationen mit sehr ho-

Der Lotse als „High Risk Manager“

Der gute Lotse zeichnet sich durch das souveräne Handeln solcher Situationen aus. Kommerziell ausgedrückt beweist er in diesen Situationen seinen Wert. Es gibt nur wenige Berufsgruppen wie z. B. Fluglotsen – sprich Flugleiter –, Piloten, Kapitäne oder Lotsen in der Seeschifffahrt, welche innerhalb von Sekunden durch Fehlentscheidungen Schäden von enormen Ausmaßen verursachen können. Die Spielräume zur Korrektur möglicher Fehlentscheidungen sind wesentlich kleiner geworden.



Die Kapitäne der internationalen Schifffahrt bringen den deutschen See- und Hafenlotsen ohne Vorbehalte ein hohes Maß an Vertrauen entgegen. Sie haben einen Fachberater als Partner zur Seite, welcher den Schiffsbetrieb, das Revier



und das ökonomische und ökologische Umfeld aus langjähriger Berufserfahrung auf der Grundlage eines fundierten Wissens kennt.

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 Anzahl 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 entscheidend sind der herrschende Wind und die Gezeitenströme. Die verfügbaren Assistenzschlepper machen in der Regel mit eigenem Schleppgeschirr vorne bzw. achtern am



Schiff fest oder legen sich zum Drücken längsseits. So können sie den verschiedenen Anforderungen als Brems-, Steuer- und Bugsierhilfe am ehesten gerecht werden. Durch den erheblich größeren Hebelarm – bezogen auf den Drehpunkt des Schiffes – sind sie effektiver als das bordeigene Querstrahlruder.

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 Schifffahrt behindert, nehmen die Schlepper zusätzlich Eisbrecherfunktionen wahr.



Sicherung der Kompetenz durch Simulation

Angesichts der Globalisierung und dem damit verbundenen Zuwachs des Welthandels ist eine immer intensivere Nutzung der Seewasserstraßen, Hafenzufahrten und Hafenanlagen mit größeren Schiffseinheiten festzustellen. Hierfür müssen leistungsfähige Seewasserstraßen unter den strikten Kriterien der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit geplant, gebaut, erhalten und bedarfsweise angepasst werden. Der Trend zu größeren Containerschiffen ist ungebrochen. Die Transportkapazität der Schiffe wächst weiter, Lösch- und Ladetechniken werden ständig verbessert, die letztlich die Hafentiegezeiten der Schiffe verkürzen. Da die zur Verfügung stehenden Wasserflächen nicht im gleichen Umfang mit wachsen können, müssen Überlegungen angestellt werden, wie diese Verkehre, ohne eine Verringerung der Sicherheit durchgeführt wer-

den können. Deshalb ist es für die Bewältigung der heutigen und künftigen Aufgaben zwingend erforderlich, die fachwissenschaftliche nautische Kompetenz weiter zu entwickeln.

Ein sinnvoller und kostengünstiger Weg, den Sicherheitsstandard zu erhalten und wenn möglich, noch zu erhöhen, sowie die notwendigen Manövrierbereiche an die Bedürfnisse der Schifffahrt anzupassen und zu optimieren, ist die Simulation. Eine dafür notwendige Zusammenarbeit zwischen Nautikern, Wasserbauingenieuren, Hafenplanern und allen anderen am Prozess Wasserstraßen beteiligten, ist im Interesse einer angemessenen Lösung der interdisziplinären Problemstellungen erforderlich.

In Hamburg nutzen die Hafenlotsen seit 1993, in enger Zusammenarbeit mit den Schlepperkapitänen, dem ISSUS und den beteiligten Stellen der Wirtschaftsbehörde Hamburg, den Shiphandling-Simulator SUSAN der Fachhochschule Hamburg bei

- > Planungen von Seewasserstraßen, Hafenbecken und Drehkreisen,
- > der Entwicklung von Manöverstrategien,
- > der Entwicklung des Verkehrsmanagement und
- > dem Training der Hafenlotsen.

Die Lotsen können inzwischen auf eine achtjährige Erfahrung mit dem Schiffssimulator zurückblicken. Der Schiffssimulator wurde bereits bei folgenden Hafenbauprojekten im Hamburger Hafen eingesetzt:

- > Kuhwerder-Vorhafen, -Rückbau des Kaiser-Wilhelmhöfts für die Einrichtung eines Drehkreises,
- > Parkhafen, -Zufahrtsoptimierung,
- > Optimierung des Drehkreises Elbe / Parkhafen,
- > Optimierung der Fahrwassertrasse Elbe / Köhlbrand,
- > für Vertiefungsmaßnahme Elbe und für die im Bau befindliche Zufahrt zum neuen Container Terminal Altenwerder.

Die Simulationsuntersuchungen zeigen, dass die Manöver im engen Gewässer ein Höchstmaß an Können von allen Beteiligten (Lotsen, Schiffsführung und Schlepperkapitänen) verlangen. Sie stellen sehr anspruchsvolle Lotsungen dar.

Trotz gründlicher Vorbereitung am Simulator wird der Lotse darüber hinaus auch zukünftig seine Erfahrungen im Rahmen seiner beruflichen Entwicklung auf den Schiffen sammeln müssen.



Steigerung von Produktivität und Effizienz – von „Kamakura Maru“ zur „Sovereign Maersk“

Die folgenden beiden Beispiele mögen die Entwicklung im Verlaufe der letzten Jahre noch mal deutlich machen:

Im Jahre 1972 wurde erstmals eines der größten Containerschiffe (Länge 261 m) der damaligen Zeit nach Hamburg geholt. Damals wie heute wollte der Reeder im Vorwege wissen, ob sein Schiff im Hamburger Hafen sicher zu manövrieren sei. So wurde eine sorgfältige Vorbereitung auf der Grundlage der damaligen Möglichkeiten durchgeführt. Nach dem Abschluss der Vorbereitungen sah



man damals mit Hochspannung dem Ereignis entgegen. Als nun die M.S. „Kamakura Maru“ im Hamburger Hafen eintraf, wurde das Schiff mit drei Lotsen besetzt und zur Unterstützung der Manöver wurden vier konventionelle Hafenschlepper am Schiff befestigt.

Ende 1997 stellte die Maersk Reederei das Containerschiff „Sovereign Maersk“, Länge 347 m in Dienst und avisierte es für Hamburg. Mit der Einbeziehung des Schiffssimulators erfolgte die Vorbereitung derart, dass schon im Vorwege die erforderlichen Manöver trainiert und eine Strategie für das Handling des Schiffes bei allen Tideverhältnissen und Windverhältnissen entwickelt werden konnte. Das erheblich größere Schiff wird heute aufgrund der genaueren Vorbereitungsmöglichkeit, der technischen Möglichkeiten der Schiffe und der gewonnenen Erfahrungen nur mit maximal zwei Lotsen besetzt und zur Unterstützung der Manöver werden höchstens zwei Schlepper geordert.

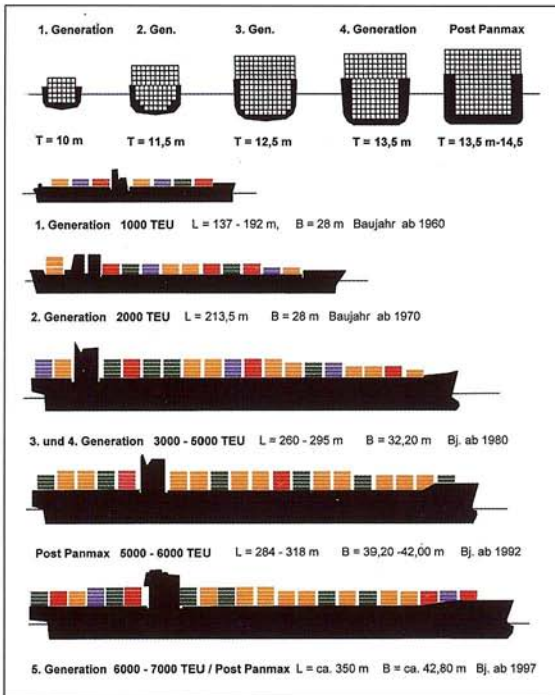
Kommunikation bedeutet Sicherheit

Die Verkehrsdichte und die Komplexität des Hamburger Hafens erfordert vom Hafenslotsen 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 – bei übergroßen Schiffen in engen Hafengebieten –

Entwicklung von Containerschiffen



becken – vervielfachen sich die für den fahrenden Lotsen notwendigen aufzunehmenden Informationen, und es steigt auch die Zahl der Kommunikationspartner. In diesen Fällen werden Schiffe mit zwei Lotsen besetzt. Die Kommunikationssprache der Verkehrsteilnehmer im Hamburger Hafen untereinander ist deutsch, da der Anteil der internationalen Seeschifffahrt am gesamten Verkehrsaufkommen im Hamburger Hafen neben der ausschließlich deutsch sprechenden Hafen- und Binnenschifffahrt nur 20 Prozent beträgt.



Lotsen immer am Draht

Verantwortlich für die Koordination der Lotseinsätze ist der Wachleiter – ebenfalls ein Hafenslotse. In drei Wachtörns ist die Einsatzleitung im Lotsenhaus ununterbrochen besetzt. Bei ihm laufen alle Fäden zusammen. Er trägt Sorge dafür, dass alle Schiffe gemäß

einer Einsatzfolge, „Börtordnung“ genannt, pünktlich mit Hafenslotsen bedient werden. Daneben ist der Wachleiter jederzeit ein kompetenter Ansprechpartner und Berater für nautische Fragen seitens unserer Kunden.

Die große Flexibilität des Systems liegt in der ständigen Rufbereitschaft der Lotsen von ihrer Wohnstätte. Nach Bedarf wird die notwendige Anzahl Lotsen abgerufen.

Zwei Drittel der Lotsungen finden nachts statt, weil Ladungsarbeiten möglichst während der Tagesschichten abgewickelt werden. Aber auch die Flut verdichtet die Zahl der Einsätze zu Verkehrsspitzen.



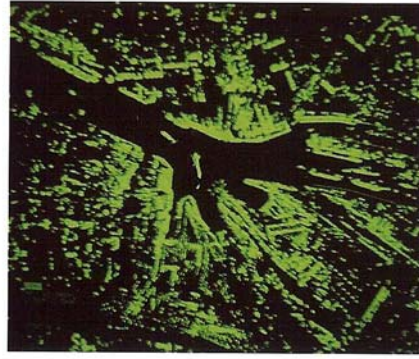
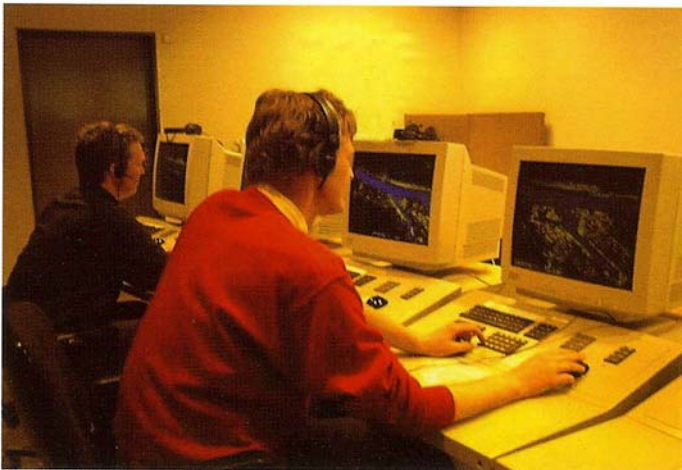
Guter Rat hat seinen Preis

Die 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 als sichere und schnelle Häfen. Von diesem Ruf sind in Hamburg direkt oder indirekt 140.000 Arbeitsplätze abhängig.

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

Radar: Voraussetzung für Zuverlässigkeit

An durchschnittlich 40 Tagen im Jahr herrscht im Hafen Nebel (unter 1000 m Sicht). Während dieser Zeit läuft der Schiffsverkehr dank der Beratung durch die Radar-



zentrale, die von Hafenlotsen besetzt wird, ungehindert weiter.

Die Schifffahrtsstraße 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 I geschlossen.





Der Lotse an Bord steht, sobald schlechte Sicht oder Nebel die Schifffahrt 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 muss das Brückenteam auf Grund seiner Erkenntnisse selbstverantwortlich handeln im Interesse einer sicheren Führung des Schiffes.

Auch sollten die technischen und physikalischen Grenzen der Radartechnik nicht vergessen werden, so dass erst im Zusammenspiel mit dem ortskundigen „Interpre-

ten“ die Zuverlässigkeit des Systems gewährleistet werden kann.

Die ersten drei „Hafenlotsen“ – 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 Schifffahrt 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 Bürger-schaftsbeschlusses 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, auf dem heutigen Gelände der Werft Blohm und Voss, eigens zu diesem Zwecke gebaute erste Hamburgische

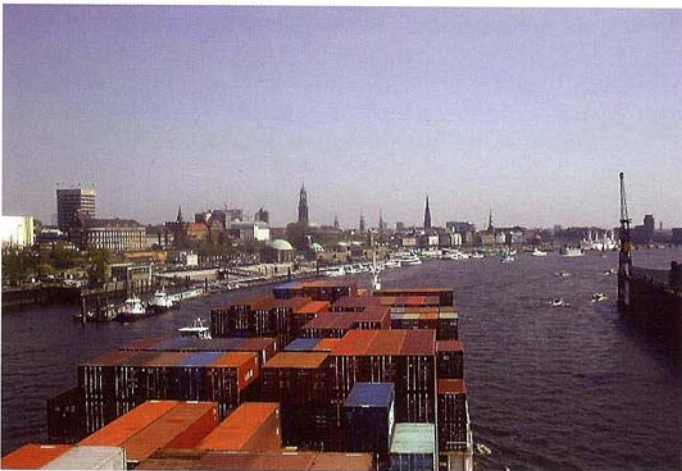


Hafenlotsenstation bezogen. Schon ein Jahrzehnt später entsprach diese Station nicht mehr den Anforderungen und man begann abermals mit der Planung einer noch weiter westlich gelegenen Hafenlotsenstation. Sie wurde zwar bereits 1914 fertiggestellt, jedoch erst 1925 zogen die Hafenlotsen in das jetzige 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 der Hafenwirtschaft nach einem Beschluss der Hamburger Bürgerschaft die Hafenlotsenbrüderschaft Hamburg gegründet. Grundlage bildet das Hamburger Hafenlotsgesetz.

Ausblick in die Zukunft

Mit dem Aufstieg des Hamburger Hafens und mit der technischen Entwicklung vom Segelschiff zum modernen Spezialschiff als Teil schneller und industrialisierter Transportsysteme ist das heutige Hafenlotswesen gewachsen. Dabei musste es sich an der Internationalität der Schifffahrt und den Ansprüchen der Öffentlichkeit bzgl. Sicherheit und Umweltschutz orientieren.



Der gesetzlich eingeräumte Status und die gegenwärtige Organisationsform wird den flexiblen Anforderungen der Hafenwirtschaft und der Eigenverantwortlichkeit des Lotsen für seine Tätigkeit einer sicheren Führung des Schiffes gerecht. Der teilweise Reservebesatzung annehmende Charakter bei den heute üblichen kleinen, stark belasteten und sehr unterschiedlich qualifizierten Besatzungen erfordert einen gut ausgebildeten langjährigen Praktiker als Fachberater bei der Führung aller Schiffgrößen und Schiffstypen, welche den Universalhafen Hamburg anlaufen.



Sicher werden revolutionär sich entwickelnde Technologien wie GPS (Global Positioning System) bzw. Differential GPS, Electronic Chart Displays (ECDIS), Automatic Identification Systems (Transponder) und die weitere Entwicklung von VTS (Vessel Traffic Services) das Lotswesen verändern. Über die Frage des Ersatzes des Bordlotsen durch Technik entscheiden nicht zuletzt Faktoren wie die Qualifikation

der Besatzungsmitglieder an Bord, ihre Beanspruchung und der Umfang der trotz Kostendruck noch erwünschten Sicherheit.

Wir stellen fest, dass die Anforderungen an das notwendige Wissen und die Erfahrung zur Nutzung neuer Technologien zum Ersatz eines sensiblen Bereiches, wie den Lotsen, unterschätzt wird. Eine Menge Wahrheit liegt in dem Satz: „Bei jeder Antwort tauchen neue Fragen auf“.



In der Realität des Lotsenalltags erkennen wir, dass der Unterschied zwischen dem technisch Machbaren und der tatsächlichen Brückenausrüstung erheblich ist. Am größten ist die Diskrepanz jedoch häufig zwischen der vorhandenen und der notwendigen Qualifikation der Menschen an Bord, um ein Schiff sicher in engen Revieren und Hafenzufahrten zu führen.



Der heutige und zukünftige Lotse wird zunehmend sein Wissen und seine Erfahrung mit dem Wissen und der Nutzung neuer technologischer Hilfsmittel verbinden müssen. Die neuen Technologien sind allerdings auch unumgänglich, um größte Schiffe auf engstem Raum sicher zu manövrieren und die Effizienz zu erhöhen. Die neuen Technologien sind also insbesondere Hilfsmittel für eine sichere Schiffsführung erheblich größer gewordener Schiffe in sehr beengten Fahrwassern.



Wir Hafenslotsen müssen im Interesse der geforderten Verkehrssicherheit unser Qualitätsmanagement und die Weiterentwicklung unserer Professionalität auf die neuen Technologien gerichtet vor dem Hintergrund neuer Zugangsvoraussetzungen, wie STCW 95, betreiben.

Die Hafenslotsen – aber auch insbesondere die für die Sicherheit verantwortlichen Behörden und Politiker – werden sich mit dem Streben der EU-Kommission, den Marktzugang für Hafendienstleistungen neu zu regeln, auseinandersetzen müssen. Im Mittelpunkt des Interesses steht in unserem Falle die Leistung des einzelnen Lotsen. Diese wird im Rahmen transparenter Regeln erbracht. Das vorhandene Hafenslotsengesetz regelt den Zugang, die Organisation, die Aus- und Weiterbildung,



die Qualität und den Umfang der Beratungstätigkeit. Der Lotse ist seiner Aufgabe, die Sicherheit und die Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten, verpflichtet. Um das Ziel gleich hoher Sicherheit, Verfügbarkeit und Qualität zu erreichen, werden neue umfangreiche Rahmenordnungen erforderlich werden. Beispiele aus anderen Teilen der Welt (Australien, Holland

und Großbritannien) zeigen, dass derartige Bestrebungen nicht bestehen können. Dass die Lotsdienstleistungen anschließend billiger zu haben sein werden, scheint eine Illusion.

Die Herausforderung der Zukunft an die Lotsenbrüderschaften wie insbesondere an alle übrigen Beteiligten – Politiker, Behörden und Hafenwirtschaft – liegt bei der äußerst angespannten Lage auf dem Nachwuchssektor in der Förderung der Attraktivität dieses eigenständigen Berufes im Interesse der Sicherheit, Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität des prosperierenden Welthafens Hamburg.

Nicht zuletzt durch den persönlichen Einsatz der erfahrenen Hafenslotsen hat Hamburg den Ruf erworben, sicher und schnell zu sein. Rund um die Uhr funktionierende Hafendienste haben ihren Preis, denn guter Rat und Sicherheit sind teuer.







Hafenslotsenbrüderschaft Hamburg

Körperschaft des Öffentlichen Rechts
Gegründet 1. Juli 1981

Bubendeyweg 33 • Seemannshöft • 21129 Hamburg • Telefon +49 (0)40 740 28 07