



Hafenkieker

Ausstellung über verschrottete Riesen

Sie sind fast zu beeindruckend, zu wuchtig, zu schön, die Bilder, die der Hamburger Fotograf Christian Faesecke von seinen Reisen nach Bangladesch mitgebracht hat. Riesige Schiffsrümpfe leuchten auf braunem Sand, die Menschen davor wirken wie Ameisen. Der Betrachter schaut frontal in die Etagen aufgeschnittener Autocontainer wie in bunte Puppenhäuser, in denen manchmal sogar Wäsche auf der Leine hängt. Überblickt aus der Luft ein Spielzeugland aus Öl- und Containerfrachtern an der Küste des Golfs von Bengalen. Die Ausstellung „Chittagong – Schlachthof der Schiffe“ im Seemannsheim „seaside“, Schifferstraße 54 in Bremerhaven, ist noch bis Ende März geöffnet.

Schiffsmeldungen

Ankünfte

Bremerhaven

27. 2.: MSC Sao Paulo, lbr, v. Hamburg, Emerald Leader, bhs, v. Vigo, Morning Capo, mhl, v. Dakar, Jett, mlt, v. Klaipeda, Ida Rambow, deu, v. Hamburg, Talisman, nis, v. Baltimore, Moscow Maersk, dis, v. Rotterdam, Deo Volente, nld, v. Rotterdam, Bianca Rambow, deu, v. Hamburg, Bal Boan, pan, v. Gäde, Katharina Schepers, cyp, v. Hamburg, Key Bora, gib, v. Salltheila, Finja, deu, v. Brunsbüttel, Espoir, nld, v. St. Petersburg, Gentle Leader, bhs, v. Zeebrügge.

Nordenham

27. 2.: Claudia, deu, v. Hamburg, Jumbo, brb, v. Jössingford.

Brake

27. 2.: Ilka, deu, v. Husum, Cellus, deu, v. Karlsruhe, Rova Stones, atg, v. Wilhelmshaven, Rebecca Hammann, deu, v. Riga, Silvamyr, cyp, v. Kakkola.

Erwartete Schiffe

Bremerhaven

28. 2.: Don Pasquale, sgp, v. Antwerpen, Liberty, usa, v. Zeebrügge, Höegh Asia, nis, v. Antwerpen, Baltic Shearwater, cyp, v. Hamburg, Aurora, atg, v. Hamburg, Maersk Idahoa, usa, v. Antwerpen, Maersk Kingston, hkg, v. Felixstowe, Maersk Nijmegen, hkg, v. St. Petersburg, OOCL Asia, hkg, v. Rotterdam, Seine Highway, bhs, v. Uusikaupunki, Vilnia Maersk, dis, v. Wilhelmshaven, **29. 2.:** Seago Istanbul, dis, v. Rotterdam, Thetis D., cyp, v. Riga, Undine, swe, v. Charleston, RCC Europe, bhs, v. Emden, Passero, gib, v. Emden, MSC Michaela, pan, v. Antwerpen, Mumbai Maersk, dis, v. Aarhus, Morning Carina, pan, v. Emden, Maersk Guayaguil, hkg, v. Antwerpen, Adelina D, prt, v. Wilhelmshaven, Autoprestige, pmd, v. Wallhamn, Bomar Valour, lbr, v. Gdansk, Dione Leader, pan, v. Malmö, JSP Sleipner, atg, v. Tanager, Wilson Highway, pan, v. See, **1. 3.:** Victoria, pmd, v. Riga, Elke, cyp, v. Aarhus, Glovis Sun, mhl, v. Zeebrügge, Hercules J., cyp, v. St. Petersburg, Aniana, swe, v. Zeebrügge, Auto Energy, pmd, v. Zeebrügge, Carat, usa, v. See, MSC England, lbr, v. St. Petersburg, MSC Flaminia, mlt, v. Rotterdam, Magnus F., atg, v. Hamburg, Santa Rosa, dis, v. London.

Nordenham

1. 3.: Leckö, nld, v. Otterbäcken, Seamaflin, deu, v. Primorsk.

Brake

28. 2.: Sormovskij 53, rus, v. Brunsbüttel, **29. 2.:** Nautica, vct, v. Vlissingen, Federal Churchill, mhl, v. Antwerpen, Wilson Clyde, brb, v. Brügge.

Ihr Draht zu uns

Christoph Barth (db) 0471/597-261
Thorsten Brockmann (bro) 0471/597-269
hafen@nordsee-zeitung.de

Lotsenboot-Reederei streicht die Segel

Versetzer hätten die Hafenslotsen geben wegen zu wenigen Fahrten nach nur einem Jahr auf – 14 Kündigungen für Besatzungen

Von Thorsten Brockmann

BREMERHAVEN. Die Deutsche Lotsenboot Reederei streicht nach nur einem Jahr in Bremerhaven die Segel. Für das deutsch-norwegische Unternehmen habe es sich nicht gelohnt, für die Hafenslotsen die „Taxis“ zu stellen, sagt Geschäftsführer Harald Hübner, Grund sei, dass viel weniger Schiffe Bremerhaven angelaufen hätten, als in der Ausschreibung versprochen worden war. Um die Vergabe des Dienstes war seinerzeit heftig gerungen worden.

Die orangefarbenen Versetzboote mit den lustigen Namen „Wickie“, „Snorre“ und „Faxe“ sollten mindestens fünf Jahre bleiben, denn für diesen Zeitraum war der Versetzdienst vom Hansestadt Bremischen Hafenamts europaweit ausgeschrieben worden mit der Option, noch einmal drei Jahre dranzuhängen: 10.800 Fahrten im Jahr hatte die Behörde erwartet, rund 2,5 Millionen Euro wollte der Reeder dafür haben. „Viel mehr als 8500 Fahrten sind es aber nicht geworden“, sagt Hübner. „Es hat sich schlicht und einfach nicht gerechnet für uns“, begründet er das vorzeitige Ende.

Von den 20 Beschäftigten haben 14 ihre Kündigung erhalten, eine Wohnung am Neuen Hafen stellt nun zum Verkauf, die Boote sollen zurück nach Kappeln an der Schlei fahren und ebenfalls verkauft werden. Am 29. Februar um Mitternacht stellt die Deutsche Lotsenboot Reederei ihren Betrieb auf der Unterweser ein. Hafenkaptän Andreas Mai bestätigt, dass die Verträge „im gegenseitigen Einvernehmen“ aufgehoben worden seien und ab Sonntag der Lotsenbootverein neben den Fahrten für die See- und Flusslotsen auch den Dienst für die Hafenslotsen übernimmt. Die Abmachung gelte für ein halbes Jahr etwa, „dann werden wir schauen,



„Wickie“ und „Snorre“ liegen noch im Neuen Hafen, aber sie verlassen Bremerhaven genauso wie „Faxe“: Die Deutsche Lotsenboot Reederei streicht die Segel.

Foto: Scheer

wie es funktioniert“, sagt Mai. „Die Freie Hansestadt Bremen prüft in Zusammenarbeit mit den Hafenslotsen, wie ein sicherer, verlässlicher und wirtschaftlicher Versetzbetrieb organisiert werden kann“, sagt Sebastian Rösener, Sprecher der Häfensensorin.

„Dramatischster Monat“

Die zusätzlichen Fahrten könnten dem Lotsenbootverein gut passen, denn auch Mai bestätigt, dass die Zahl der Schiffsanläufe im vergangenen Jahr gesunken ist. Das liege zum einem am Weggang von Hapag-Lloyd nach Hamburg, zum anderen aber auch daran, dass die Schiffe im-

mer größer würden und deshalb weniger Fahrten notwendig seien, um die gleiche Ladung zu transportieren. Der November sei der dramatischste Monat mit einem Minus von 31 Prozent gewesen, sagt Hübner. Dass die Versetzfahrten rund 20 Prozent hinter den Zahlen der Ausschreibung gelegen hätten, sei aber schon nach wenigen Monaten zu erkennen gewesen. Auf Gespräche über höhere Preise aber habe sich das Land Bremen nicht eingelassen, um die Verluste auszugleichen, sagt Hübner. Hafenkaptän Mai sagt, dass während der Ausschreibung noch nicht zu erkennen gewesen sei, dass die Zahl der Anläufe zurückgehe.

Das Joint Venture der deutschen Offcon GmbH (Kappeln) und Buxsér und Berging AS (Norwegen) hatte in der Ausschreibung des Versetzdienstes vor anderthalb Jahren die Lotsbetrieb GmbH Mecklenburg-Vorpommern aus Rostock-Warnemünde über den günstigsten Preis ausgeschrieben. Die Rostocker waren sechs Jahre in der Seestadt aktiv und wollten es auch bleiben. Die Lotsbetrieb GmbH hatte noch mit einer Klage versucht, die Vergabe zu stoppen – hat aber nicht erreicht, dass Buxsér und Berging

seine Boote einen Monat später als vorgesehen an die Weser verlegen konnte.

Auch die Hafenslotsen selbst waren alles andere als glücklich mit dem neuen Anbieter und vor allem dessen Boote. Sie meldeten massive Sicherheitsbedenken an, weil die Boote in Norwegen nach Zwischenfällen aus dem Verkehr gezogen worden waren; der Hafenkaptän musste im Streit vermitteln. Dann stürzte auch noch ein Hafenslotsen beim Versetzen auf ein einlaufendes Schiff von der „Snorre“ in die Weser – es habe ein Wunder begrenzt, dass der Lotse unverletzt geblieben sei, hieß es damals. „Es gab Wettergrenzen“, sagt Hübner, bei denen die 15 Meter langen Versetzboote nicht geeignet gewesen seien. „Wenn wir Geld verdienen hätten in Bremerhaven, dann hätten wir dort auch ein schwereres Boot stationiert“, sagt er. Dass die Reederei jetzt die Segel streiche, liege aber nicht am mangelnden Vertrauen, das ihnen anfangs die Arbeit erschwert habe.

Das über 100 Jahre alte Unternehmen Buxsér und Berging AS aus der Nähe von Oslo ist in Norwegen ein renommiertes Schlepp- und Bergungsunternehmen mit über 30 Schleppern und Arbeitsschiffen, in den meisten norwegi-

schen Häfen führt das Unternehmen den Lotsenversetzdienst durch. Bremerhaven war der erste Auslandseinsatz des Unternehmens. Offcon bereedert zwei Forschungsschiffe der Uni Kiel sowie ein Schiff für die Offshore-Windenergie. „Und wenn der Versetzdienst von Bremen neu ausgeschrieben wird, dann werden auch wir uns wieder neu bewerben, dann aber unter anderen Bedingungen“, stellt Hübner in Aussicht.

Eine „gute Lösung“

Tobias Leiß, seit dem 1. Februar 1. Ältermann der Hafenslotsen, will sich gar nicht weiter äußern über das vergangene Jahr. Dass das Hafenamts nun den Lotsenbootverein mit den Fahrten beauftragt habe, sei eine „gute Lösung mit guten Booten“. „Wenn Schiffe von der Geeste ohne Schlepper starten, fahren wir schon seit Jahren damit“, sagt Leiß.

32 Hafenslotsen üben ihre Tätigkeit im Auftrag des Landes Bremen als Freiberufler aus. Dabei garantiert die Hafenslotsengesellschaft Bremerhaven jedem Schiff die Verfügbarkeit qualifizierter Berater rund um die Uhr und an 365 Tagen im Jahr. Der Lotsenversetzdienst umfasst das Anbordnehmen des Hafenslotsen und die Fahrt von der Kaje zum Schiff, das Übergeben und Ausholen des Lotsen sowie den Rücktransport zum Hafen.



Sie fahren die See- und Flusslotsen und ab Sonntag auch die Hafenslotsen: Die Versetzboote „Weserlotse“, „Visurgis“ und „Frya“. Das Bild zeigt sie an ihrem Liegeplatz im Geestevorhafen. Foto: Scheer

Havariertes Frachtschiff „Santorini“ in Bremerhaven angekommen

Das im Sturm havarierte Frachtschiff liegt an der Columbuskaje

BREMERHAVEN/HELGOLAND. Das auf der stürmischen Nordsee havarierte Frachtschiff „Santorini“ ist sicher nach Bremerhaven geschleppt worden. Wie das Havariekommando mitteilte, erreichte der Verband am späten Mittwochabend die Columbuskaje. Dort wurde die „Santorini“ gestern von Behörden, Ermittlern und der Versicherung begutachtet. Der unbeladene Frachter mit 23 Mann Besatzung hatte am Dienstag 120 Kilometer west-nordwestlich vor Helgoland das Ruderblatt verloren.

Es hatte die Gefahr bestanden, dass das etwa 160 Meter lange,

manövrierunfähige Schiff in ein Gebiet mit Offshore-Windanlagen treibt. Bei der Havarie wurde ein Mensch an Bord leicht verletzt. Auch Hubschrauber der Bundespolizei waren im Einsatz. Der Chef des Havariekommandos, Hans-Werner Monsee, sagte: „Es waren schwierige Einsatzsituationen. Das ist bei den Wetterverhältnissen kein Spaziergang.“

Ohne Ladung unterwegs

Die 22 Jahre alte „Santorini“ fährt unter der Flagge von Barbados. Laut dem Internet-Dienstleister „marinetraffic.com“ sollte sie ursprünglich heute in Klaipeda in

Litauen ankommen, um neue Ladung aufzunehmen.

Unklar sei, warum der Frachter sein Ruder verloren habe, sagt Hafenkaptän Andreas Mai. Ein Fahrlehrer in der stürmischen Nordsee könnte dafür genauso verantwortlich sein wie Materialermüdung oder ein treibender Container.

Vermutlich heute soll die „Santorini“ in den Fischereihafen verholten zur Bredo-Werft. Wie lange der Frachter dort bleiben muss, ist nicht bekannt. Die Reparatur könnte aber Monate dauern, bis ein neues Ruderblatt angefertigt sei, urteilen Experten. (dpa/br)



Die „Santorini“ liegt sicher vertäut an der Columbuskaje. Am Heck ist deutlich zu sehen: Das Ruderblatt ist weg. Foto: Scheer