

## Größere Fähre für die Inseln

**Wlyk auf Fähr/Ino** – Die Wyker Dampfschiffs-Reederei hat eine neue Fähre im Wert von rund 16 Millionen Euro bestellt. Das Schiff kann mehr Fahrzeuge aufnehmen und Fußgänger werden vom Autoverkehr getrennt, begründete Geschäftsführer Axel Meynköhn den Kauf. Die 75 Meter lange Doppelendfähre, die rund 1200 Passagiere befördern kann, wird voraussichtlich von einer Werft im europäischen Ausland gebaut und soll zum 125. Jubiläum der Reederei im Jahr 2010 in Dienst gehen.

## Color Line verkauft Prinsesse Ragnhild

**Kiel/Ino** – Die norwegische Reederei Color Line hat ihr Fährschiff „MS Prinsesse Ragnhild“ für umgerechnet 23 Millionen Euro an die amerikanische Reederei Celebration Cruise Holdings verkauft. Das Schiff soll am 1. Oktober den Besitzer wechseln, teilte Color Line in Kiel mit. Die 1981 gebaute „Prinsesse Ragnhild“ war bis zum Jahr 2004 auf der Route Kiel-Oslo und danach in Westnorwegen sowie zwischen Norwegen und Dänemark im Einsatz. Mit dem Verkauf ist das Flottenmodernisierungsprogramm nach Angaben von Color Line abgeschlossen. Die Reederei hat seit 2007 fünf Schiffe für umgerechnet 156,6 Millionen Euro verkauft.

## Scandlines reduziert Fahrplan

**Rostock/sh:z** – Rückläufige Nachfrage und gestiegene Energiekosten zwingen Scandlines die Fährkapazitäten für diesen Herbst und Winter anzupassen. Die wöchentlichen Abfahrten zwischen Rostock und Ventspils/Lettland werden von sechs auf fünf reduziert, und ab Oktober 2008 werden die wöchentlichen Abfahrten zwischen Rostock und Gedser/Dänemark von zwölf auf neun Abfahrten verringert. Das Fährschiff „Rostock“ wird dazu aus dem Dienst genommen.

Die Reederei Scandlines betreibt mit rund 2400 deutschen und dänischen Mitarbeitern neun Linien zwischen Deutschland, Dänemark und Schweden sowie in die baltischen Staaten und Finnland.

## Hamburger Hafen boomt

**Hamburg/Ino** – Die Umschlagunternehmen im Hamburger Hafen investieren wie noch nie. Im laufenden Jahr seien Investitionen von insgesamt 355 Millionen Euro geplant, teilte der Unternehmensverband Hafen Hamburg vergangene Woche mit. Damit werde der Rekord des Vorjahres von 229 Millionen Euro deutlich übertroffen. Der größte Anteil der Investitionen fließt in den Ausbau der Containerterminals. Aber auch andere Sektoren der Hafenwirtschaft seien zu Investitionen bereit, so die Umschlagunternehmen von Massen- und Stückgut und die Lagerhalter. Der Hamburger Hafen hat den Angaben zufolge im vergangenen Jahr mehr als 140 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen und rechnet auch für die Zukunft mit einem starkem Wachstum.

# Schifffahrt

fu162

Jahrgang 2008

## Tanker-Autobahn Jade: Lotsen sorgen für Sicherheit



**Kurz nach dem Ablegen** steuert bereits die „Overseas Cathy“ das Terminal an: Rund 300 Meter breit ist das für tiefgehende Tanker nutzbare Fahrwasser.

Fotos: Henze

**Das Rohöl für Deutschlands Raffinerien kommt über die Jade. Täglich laufen Supertanker die Pumpstationen am NWO-Terminal in Wilhelmshaven an. Erfahrene Seelotsen sorgen auch dort für sicheren Schiffsverkehr.**

**Wilhelmshaven/sh:z** – Es dauerte kaum mehr als 20 Stunden, bis 79000 Tonnen Rohöl aus einem Ölfeld vor Schottland wieder komplett aus dem Bauch der „Moscow“ herausgepumpt sind. Kapitän Grigoriy Demyanchuk (50) ist sehr zufrieden, dass er mit seinem 243 Meter langen Tanker wie geplant gegen halb vier vom NWO-Terminal in Wilhelmshaven wieder ablegen kann. Liegezeiten kosten Geld, und obschon Demyanchuk noch keinen

russischen Krasnodar zwei Gäste auf der Kommando-Brücke. Ralf Müller (43) und Volker Harjehusen (64) melden sich dort zum Dienst, denn Schiffe über 50 Meter Länge dürfen die Jade nur befahren, wenn Lotsen die nautische Beratung übernommen haben.

In der Praxis sieht das meist ein wenig anders aus, denn üblicherweise übernehmen die Lotsen die Schiffsführung unmittelbar. Rein rechtlich bleibt zwar der Kapitän verantwortlich, aber tatsächlich sind diese dankbar, wenn revierkundige Nautiker das Steuer übernehmen.

Hafenlotse Ralf Müller lässt also die Leinen loswerfen, kommandiert zwei Schlepper souverän über das Handfunkgerät, fragt schließlich seinen Kollegen Volker Harjehusen: „Auf welchen Kurs hätten

test du sie denn gern?“ „310 wäre gut“, antwortet der; energisch zerren die Schlepper an den Leinen, drehen die „Moscow“ direkt vor dem Öl-Terminal in die gewünschte Richtung.

Für Ralf Müller ist die Arbeit schnell getan, knapp ein Viertel Stunde nach dem Ablegen verabschiedet er sich auf der Brücke, nutzt einen der Schlepper als Transportmittel zurück auf die Pier.

Für Volker Harjehusen fängt die Arbeit jetzt erst an. Als verantwortlicher Seelotse steuert er den Tanker über das schlanke Jadedefahrwasser Richtung Nordsee, querab der Insel Langeoog geht es mit Nordkurs weiter Richtung Hochseeinsel Helgoland, in deren Nähe eine große Tanker-Reede eingerichtet worden ist.

Dies bedeutet für den Doppelhüllentanker „Moscow“ jede Menge kreuzenden Schiffsverkehr, und die aus Hamburg und Bremerhaven auslaufenden Dampfer haben alle Vorfahrt. „Besonders am Freitag ist in der Deutschen Bucht die Hölle los“, erklärt der Lotse, „denn die Reeder versuchen natürlich die besonders teuren Wochenend-Liegezeiten zu vermeiden.“

Volker Harjehusen ist zurzeit der älteste Lotse der Bruderschaft Weser II/Jade, die ihren Sitz eigentlich in Bremerhaven hat. Mit Zunahme des Tankerverkehrs auf der Jade, Ende der 1970er Jahre, wurde jedoch eine „Lotsen-Zweigstelle“ in Wilhelmshaven eingerichtet. „Dort ar-

beiten rund 25 Lotsen“, erläutert Harjehusen, wenn notwendig, würden die aber auch auf der Weser auslaufen.

Der Lotse hat inzwischen Gas gegeben, knapp 15 Kno-

ladestationen vor der schottischen Küste, nach Norwegen oder rund um Skagen, in die Ostsee rein. Für „Moscow“-Kapitän Grigoriy Demyanchuk und die 27 Männer der Besatzung ist inzwi-

loten tragen wesentlich zur Sicherheit der Schifffahrt bei“, sagt er. Und natürlich würde ihn auch die Zukunft reizen, denn wenn der neue JadeWeserPort fertiggestellt ist, dann kann



**Nächster Hafen Göteborg:** Grigoriy Demyanchuk legt den Maschinentelegraphen auf Voll Vorus.

ten (etwa 27 km/h) läuft die „Moscow“ jetzt, Kurs Nord-Ost, Helgoland ist bereits am Horizont auszumachen. Mit großer Gelassenheit

schon auch das Ziel der neuen Reise klar geworden. Über Satelliten-Fax ist der Auftrag eingetroffen: Benzin und Diesel in Göteborg laden, Ziel der Reise dann Rotterdam, die Ölhauptstadt Europas. Für Volker Harjehusen ist das wurscht, denn der hat nach drei Stunden, mitten in der Deutschen Bucht, seine Arbeit erledigt, kann den Wiking-Hubschrauber für den Rückflug bestellen.

Volker Harjehusen bedauert, dass er in wenigen Monaten in Pension geschickt wird. „Ich mache meine Arbeit gerne und wir

schon auch das Ziel der neuen Reise klar geworden. Über Satelliten-Fax ist der Auftrag eingetroffen: Benzin und Diesel in Göteborg laden, Ziel der Reise dann Rotterdam, die Ölhauptstadt Europas. Für Volker Harjehusen ist das wurscht, denn der hat nach drei Stunden, mitten in der Deutschen Bucht, seine Arbeit erledigt, kann den Wiking-Hubschrauber für den Rückflug bestellen.

Volker Harjehusen bedauert, dass er in wenigen Monaten in Pension geschickt wird. „Ich mache meine Arbeit gerne und wir

Wilhelmshaven sogar von 400 Meter langen Containerschiffen angesteuert werden.

WOLFGANG HENZE

## Seelotsen

Hafen- und Seelotsen sind erfahrene Nautiker, die nach dem Erwerb des Patentes als nautische Offiziere und Kapitäne zur See gefahren sind. Nach mehrjähriger Ausbildung in einer Lotsenbruderschaft qualifizieren sie sich für das jeweilige Revier über den Aspiranten zum See- bzw. Hafenlotsen. Organisiert sind die deutschen Lotsen in so genannten Bruderschaften. Im Grunde sind sie selbstständige Freiberufler, deren Einkommen denen eines Kapitäns auf großer Fahrt entsprechen soll.



**Hafenlotse Ralf Müller**

neuen Auftrag hat: „Erst einmal ablegen, das ist immer gut“.

Kurz bevor die Leinen gelöst werden, begrüßt der drahtige Schiffsführer aus dem



**Knapp einen Tag** dauert das Entladen der „Moscow“.

## European Cruise Academy hilft Nachwuchsprobleme lösen

**Rostocker Kreuzfahrtunternehmen gründet eigene Seefahrt-Akademie**

**Rostock/sh:z** – Weltweit fehlen in der Schifffahrt 10 000 Offiziere. Allein deutsche Reeder benötigen jährlich rund 650 neue Nautiker, nicht weniger gefragt ist technisches Fachpersonal. Da dieser Personalbedarf nicht gedeckt werden kann, bildet das Rostocker Kreuzfahrtunternehmen Ai-

da Cruises den Nachwuchs künftig selbst aus.

Bereits im Februar wurde die European Cruise Academy

als Tochter des Rostocker Kreuzfahrtunternehmens aus der Taufe gehoben. Die Ausbildungsgänge wurden zusammen mit der Hochschule Wismar entwickelt. Die Akademie startet zunächst einen Master-Studiengang „International Cruise Ship Management“. Im Wintersemester 2009/2010 folgen Bachelor-Studiengänge für Nautik, Technik und Elektrotechnik.

Der Bremer Seereisenveranstalter Transocean setzt die „Marco Polo“ in der kommenden Wintersaison

## „Marco Polo“: Ewiges Eis und die Sonne der Karibik

**Gebaut für die Sowjetunion, fährt die Ex-„Alexandr Pushkin“ jetzt deutsche Touristen**

**Bremen/who** – Zwischen 1964 und 1973 wurden auf der Wismarer Mathias-Thesen-Werft fünf Kreuzfahrtschiffe für die Sowjetunion gebaut. Die frühere „Alexandr Pushkin“ kehrte kürzlich als „Marco Polo“ auf den deutschen Seereisemarkt zurück, nachdem sie bereits seit 1993 für Orient Lines den amerikanischen und britischen Seereisemarkt bediente.

Der Bremer Seereisenveranstalter Transocean setzt die „Marco Polo“ in der kommenden Wintersaison

in der Karibik, Südamerika und Antarktis ein. Die „Marco Polo“ verfügt über einen verstärkten und ist daher auch für Fahrten in Eisregionen qualifiziert. Den Passagieren werden Ausflüge mit bordeigenen Zodiac-Booten in der Antarktis

geboten. Die Landgänge werden ausschließlich in kleinen begleiteten Gruppen durchgeführt.



**Die „Marco Polo“** wurde 1966 in Wismar auf der Mathias-Thesen-Werft gebaut. Foto: Transocean



**Hannes Grille** (m.) informiert sich über die Ausbildung an der neuen Akademie. Foto: Scharnweber

www.european-cruise-academy.com