

würden Anforderungen gestellt, die weit höher als bei jedem anderen Veranstalter lägen, sagte der Chef der Crew, Urs Blaser. Von einem ständigen erheblichen Sicherheitsrisiko könne nicht die Rede sein. Zu Veranstaltungen seien zudem nur maximal 130 Leute auf das Schiff gelassen worden. Derzeit werde bei Neptun Industrie Rostock ein Ponton als weiterer Fluchtweg konserviert. Am Freitag werde er zum Schiff geschleppt. Auch eine automatische Feuermeldeanlage mit Sensoren werde eingebaut und löse die vorhandenen Handmelder ab.

Das ehemalige Hochseefangschiff „ROS 701“ der DDR-Fischfangflotte war 1992 zum Kulturschiff umgebaut worden.

Seeverkehr: Umschlag in ersten drei Quartalen 1996 konstant

Nach Mitteilung des Statistischen Bundesamtes sind in den ersten drei Quartalen des Jahres 1996 im Seeverkehr in deutschen Küstenhäfen 150,8 Mio. t Güter umgeschlagen worden. Das waren 0,1 Prozent mehr als im entsprechenden Vorjahreszeitraum.

Damit konnte die im ersten Halbjahr registrierte rückläufige Entwicklung von -1,3 Prozent gegenüber dem ersten Halbjahr 1995 im dritten Quartal 1996 vollständig ausgeglichen werden.

Der seeseitige Empfang von Häfen außerhalb Deutschlands nahm um 1,3 Prozent auf 96,0 Mio. t ab. Der Versand nach ausländischen Häfen stieg um 2,7 Prozent auf 51,6 Mio. t und die Güterumschläge im nationalen Verkehr um 2,0 Prozent auf gut 3 Mio. t.

Wie das Statistische Bundesamt, Wiesbaden, weiter mitteilt, belief sich der Containerumschlag im internationalen Verkehr auf 3,6 Mio. TEU und lag damit um 3,6 Prozent über dem Ergebnis des Vorjahres.

Im internationalen Güterseeverkehr wurden in den ersten drei Quartalen des Jahres 1996 18,9 Mio. t mit Schiffen unter deutscher Flagge umgeschlagen. Das waren 1,3 Mio. t oder 6,3 Prozent weniger als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Der Anteil der deutschen Flagge am Transportaufkommen reduzierte sich damit um 0,9 Prozentpunkte auf 12,8 Prozent.

Flensburg: 64 853 t im Januar

Im Flensburger Hafen wurden im Januar 1997 insgesamt 64 853 t Seegüter umgeschlagen. Die Stadtwerke verzeichneten einkommend 62 557 t, darunter 34 816 t Kohle, 14 238 t Düngemittel sowie 11 033 t Futtermittel. Ausgehend waren es im Berichtsmonat insgesamt 2296 t, darunter 1861 t Getreide. 43 Seeschiffe mit einer Gesamttonnage von 55 414 BRZ liefen den Flensburger Hafen im Januar an. Davon führten 18 die deutsche, sechs die russische und fünf die dänische Flagge.



ULSTEIN-FRYDENBØ-RUDERANLAGEN SERVICE

- Reparaturen
- Umbauarbeiten
- Ersatzteile
- 24-Stunden-Service

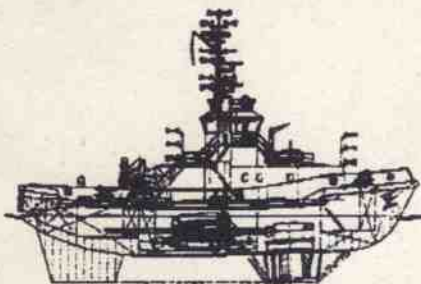
WALTER GRÄTISCH

Mohlstädter Weg 2 · D-25451 Quickborn
Telefon (0 41 06) 6 06 85 · Telefax 8 12 71

Bugsler stellte Antrag

Zwei-Mann-Schlepper steht vor Einführung

Als Konzept gegen Preisunterbietungen ausländischer Anbieter in der Seeschiffsassistenten z.B. im Hamburger Hafen hat die Hamburger Bugsier-Reederei bei der See-Berufsgenossenschaft den Antrag gestellt, ihre im September und Dezember in Fahrt kommenden Schlepperneubauten auch für den Zwei-Mann-Betrieb zuzulassen. Die Hamburger Hafenschlepper in der Seeschiffsassistenten sind zur Zeit durchweg mit drei Mann besetzt. Aber auch, um den Standort Hamburg mit geringeren Preisen attraktiver zu machen, werde das Konzept verfolgt, sagte Norbert Clasen von der Bugsier-Reederei gestern dem THB.



Der erste Zwei-Mann-Schlepper könnte im September in Fahrt kommen: Von diesem Typ baut die Hitzler-Werft in Lauenburg zwei Voith-Schneider-Schlepper für Bugsler

Friedrich Wragge, Leiter der Abteilung Schiffssicherheit bei der See-Berufsgenossenschaft in Hamburg, erklärte gegenüber dem THB, daß über den Antrag der Bugsier-Reederei noch nicht entschieden sei. Am 19. Februar werde sich ein eigens zu diesem Zweck zu bildender Schlepperausschuß mit dem Thema befassen, Ergebnisse würden aber nicht vor Juni dieses Jahres erwartet. Dann nämlich will der paritätisch aus Vertretern der Arbeitgeber- und der Arbeitnehmerseite besetzte Vorstand der See-Berufsgenossenschaft eine Entscheidung darüber treffen, ob der Zwei-Mann-Schlepper von der Verwaltung her genehmigt wird. Zunächst, so Wragge, sei ohnehin an eine probeweise Einführung gedacht, damit man, wie seinerzeit bei der Einführung des Drei-Mann-Konzeptes, Erfahrungen mit dieser neuen Betriebsform sammeln könne. Die Tendenz in diese Richtung, so der Schiffssicherheitsexperte, werde aber nach Aufnahme der Arbeit durch den Ausschuß zu erkennen sein. „Ich würde auch lieber sehen, wenn unsere Schlepper weiterhin mit drei Mann besetzt sind“, sagte Wragge, doch erforderten bestimmte Zwänge, z.B. wirtschaftlicher Art, aber auch durch das vereinigte Europa und Vorschriften der Binnenschifffahrt eine Neuorientierung in dieser Frage.

Die Regelform in der Seeschiffsassistenten

ist zur Zeit der Drei-Mann-Betrieb (Schiffsführer, Maschinist, Matrose), der 1982 zunächst für eine 18monatige Versuchsperiode eingeführt und anschließend von den Reedereien als Betriebsform übernommen wurde. Bereits damals gab eine schwindende wirtschaftliche Grundlage der Schleppreedereien den Ausschlag für die Überlegungen zur Reduzierung der Schlepperbesetzungen von vier auf drei Mann durch Wegfall eines Matrosen. Seinerzeit waren die Schleppeinsätze wegen der besseren technischen Ausstattung der Seeschiffe z.B. mit Bugstrahlrudern und Verstellpropellern stark rückläufig. Gleichzeitig vereinfachte sich durch technischen Fortschritt die Arbeit an Deck, so daß ohne Sicherheitsrisiko auf einen Decksmann verzichtet werden konnte. Heute zwingt die mit sehr viel geringeren Betriebskosten arbeitende ausländische Konkurrenz, die mit dem Auftreten der niederländischen Schleppreederei Kotug im Hamburger Hafen in angestammte Betätigungsfelder eingedrungen ist, die deutschen Schleppreedereien zu weiteren Einsparungen.

Diese könnten mit der Einführung des Zwei-Mann-Konzeptes nach Ansicht Clasens auch realisiert werden, ohne daß darunter die Sicherheit an Bord leidet. Die Arbeit des heute noch an Bord beschäftigten Matrosen sei inzwischen so geringfügig geworden, daß mit wenig technischem Aufwand der Zwei-Mann-Betrieb auf einem Schlepper möglich sei, so der Standpunkt der Reederei. Der Zwei-Mann-Betrieb sei auf den Hamburger Hafen beschränkt, wo an Land eine sogenannte „Kloppergang“ bereitstehe, um die Arbeiten des Matrosen, wie z.B. das Abschmieren einer Winde, Farbarbeiten und die allgemeine Instandhaltung der Schlepper, zu erledigen. Diese „Kloppergang“ rekrutiere sich aus ausgebildetem Personal, aus dessen Reihen nötigenfalls bei erschwerten Bedingungen (z.B. bei Nebel) auch zusätzliches Deckpersonal auf die Schlepper geschickt werden könne.

Wie berichtet, will die Bugsier-Reederei