

■ Berufe am Hafen – bayernhafen Regensburg Problem gemeistert

(BÖB) Uwe Raschke, 42, ist einer der beiden Hafenmeister im Regensburger Hafen. Seine Aufgabe? „Die Durchsetzung der Hafensordnung“, sagt er, und lächelt sofort verständnisvoll: „Das hört sich bürokratisch an. Ist es aber nicht. Ich bin dafür zuständig, dass es am Hafen rund läuft – und das geht nur, wenn sich alle an die Spielregeln halten.“

Die Spielregeln am Hafen sind manchmal recht einfach. Zum Beispiel im Falle des älteren Herrn, der sein Fahrrad über das Kai schiebt und sorglos unter einem Kran hindurchschlendern will. Immer wieder warnt der Kranführer den Rentner mit schrillum Gefiepe. Jetzt muss das riesenhafte Gefährt anhalten. Der Kranführer brüllt aus schwindelerregender Höhe aus seinem Fenster herunter. Trotzdem bekommt der Rentner nicht mit, dass er schnurstracks auf den Kran zuhält und gleich eine 27 Tonnen schwere Blechrolle über seinem Kopf am Kranseil pendeln wird. Um dies zu vermeiden, tritt nun der Kran die Flucht vor dem Rentner an. Ein reichlich skurriles Bild. Erst als Uwe Raschke in seinem Geländewagen heraneilt und dem Mann die über ihm schwebende Gefahr bewusst macht, verschwindet dieser vom Kai. „So ist das an einem öffentlichen Hafen“, meint Hafenmeister Raschke achselzuckend. „Öffentlich bedeutet für jedermann zugänglich. Obwohl überall Warnhinweise stehen, kommt es vor, dass Leute in Gefahrenbereiche hineinlaufen. Was glauben Sie, wie oft ich schon ausgerückt bin, wenn Mütter ihre Kinder direkt an der Ufermauer spielen lassen – selbst bei Hochwasser“, stellt Raschke eine rhetorische Frage. „Ein falscher Tritt und das Kind kommt im Fließgewässer nach 20 Metern oder gar nicht mehr an die Wasseroberfläche“, schimpft er.

Hafenmeister mit Kapitänspatent

Gesunder Menschenverstand allein aber reicht nicht, um dem Amt des Hafenmeisters nachzugehen. Es braucht dafür ein geschultes Auge für Gefahrenquellen, die einem „Landei“ verborgen blieben. Der achtlos am Kai hingestellte Besen könnte zur Stolperfalle werden. Das Krangeschirr darf so nicht liegen bleiben, weil es die Durchfahrt der Bahnwaggons stört. Zusätzlich braucht ein Hafenmeister viel Erfahrung in der Binnenschifffahrt. Weil in Regensburg die beiden „Regime“ der Binnenschifffahrt, das Donau-Regime und das Rhein-Regime (der Main-Donau-Kanal zählt zur Hemisphäre des Rheins) aneinander stoßen, legt Hafendirektor Klaus Hohberger großen Wert darauf, dass seine zwei Hafenmeister sich mit den Besonderheiten beider Systeme auskennen. Hafenmeister Uwe Raschke hat ein Kapitänspatent für die Donauschifffahrt, sein Kollege Bernd Wagner war Kapitän auf dem Rhein. Das stellt zum einen sicher, dass die beiden Hafenmeister alle Tricks und Kniffe der Schiffer kennen, zum anderen haben die Hafenmeister mit ihrer Berufserfahrung genügend Sprachkenntnisse, um sich verständlich zu machen. Auf der Donau fahren neben deutschsprachigen Schiffen auch Ukrainer, Russen, Angehö-

Kontakt:

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 39 80 28 80

presse-boeb@binnenhafen.de

Bilderdownload:

www.binnenhafen.de/presse

Werden Hafenflächen umgewidmet, zieht ein oft ausschließlich akademisch geprägtes Publikum in die neuen Bürolofts ein. Die echte Hafenwirtschaft dagegen braucht viele Hände und viele Köpfe. Das Bildungsniveau der Hafenleute ist bunt gemischt. Wo Wasserweg, Schiene und Straße zusammentreffen, arbeiten ungelernete und angelernte Arbeiter Hand in Hand mit hervorragend ausgebildeten Spezialisten. Desgleichen findet eine kleine Schar Akademiker ihr Auskommen.

Mit unserer kleinen Serie stellen wir Ihnen zwei Berufsbilder am Hafen vor, den Hafenmeister in Regensburg und zwei Speditionskaufleute des Logistikers Kühne und Nagel. Sie können sich auch selbst ein Bild von den Berufen im Hafen machen. Gerne hilft Ihnen Anja Fuchs bei Ihren Recherchen weiter.



Uwe Raschke, 42, ist als Hafenmeister für den Betrieb und die Sicherheit im Hafen Regensburg verantwortlich. Dazu ist er selbst in seiner Freizeit ständig rufbereit. „Bei Unfällen stehe ich weit oben in der Alarmkette. Klingelt das Handy, muss ich sofort und jederzeit an den Hafen kommen“, erzählt der 42-Jährige. „Zum Glück sind solche Einsätze recht selten.“ (Bild: H zwo B)

Kontakt:

Anja Fuchs
 Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70
 Fax +49 (0) 30 / 39 80 28 80
 presse-boeb@binnenhafen.de

Bilderdownload:

www.binnenhafen.de/presse

rige aller Balkanstaaten, dazu Niederländer, Belgier, Franzosen. „Es gibt deshalb sogar eine eigene Donausprache mit universell gültigen Begriffen der Binnenschiffahrt“, berichtet Raschke. „Trotzdem kommt es immer wieder vor, dass ein Ukrainer mit 1.800 Tonnen Ladung an Bord im Hafen festmacht und weder er noch seine Mannschaft ein Wort Deutsch verstehen.“ In der Situation muss sich der Hafenmeister entweder mit Händen und Füßen verständlich machen. Oder er ruft einen der Hafearbeiter herbei. Denn nicht nur in der Schifffahrt, auch am Hafen arbeiten viele Nationalitäten zusammen. Friedlich übrigens, wie auch der Kontakt unter den Schiffen sehr kollegial ist. Trotzdem gibt es mitunter Rivalitäten und Streitigkeiten, bei denen Raschke die Wogen glätten muss. Hier kann er wieder viele Erfahrungen aus seiner eigenen Zeit als Binnenschiffer einbringen. „Jeder möchte den besten Platz im Hafenbecken und will am schnellsten be- oder entladen werden“, sagt Raschke. „Aber Drängeln mit einem Schiff mit 1.000 Tonnen Ladung gilt nicht!“

Babylonische Sprachverwirrung

Neben ihrer Oberaufsicht über den Regensburger Hafen haben Uwe Raschke und sein Kollege Bernd Wagner etliche weitere Aufgaben. Die eine ist die Hafenmeisterei im ebenfalls zur bayernhafen-Gruppe gehörenden Hafen Passau, 148 Flusskilometer von Regensburg entfernt. Wie das geht, ohne sich zu zerreißen? Uwe Raschke deutet auf den Monitor in seinem Büro: „Über das Internet!“ Raschke kann jederzeit über Webcams Bilder aus Passau abrufen und die Mitarbeiter von Hafen und Umschlagbetrieben per Telefon erreichen. „Mit 328.000 Tonnen Schiffsumschlag im Jahr ist der Hafen Passau zu klein, als dass dort ein eigener Hafenmeister nötig wäre“, sagt Raschke. Also erledigen wir die Arbeit von Regensburg aus. Mit 3,5 Millionen Tonnen im Schiffsgüterumschlag ist der Regensburger Hafen Bayerns größter Binnenhafen und gut zehnmal größer als der Hafen in Passau.

Einer der beiden Hafenmeister überwacht ständig den Monitor, das Funkgerät und das Telefon, der andere ist draußen auf dem weitläufigen Hafengelände. Aber selbst der Kollege, der draußen ist, kommt am Ende eines Arbeitstages der Bürokratie nicht mehr aus. Es geht um Statistiken und ums Geld. Der Hafenmeister meldet die Umschlagsmenge eines jeden Schiffs an das statistische Landesamt. Pro Tag können das 50 Schiffe und mehr sein, deren Daten Raschke in den Computer tippt. Zugleich berechnet der Hafenmeister den Umschlagbetrieben das so genannte Ufergeld. „Die Umschlagbetriebe müssen zuerst an den Hafen Kranmiete bezahlen“, erklärt Raschke. „Das geht nach Zeit. Diese Rechnung stellt der Krandisponent auf. Zusätzlich müssen die Umschlagbetriebe dafür, dass sie das Kai benutzen dürfen, kleinere Summen an den Hafen berappen. Das Ufergeld berechnet der Hafenmeister.“ Für eine Tonne Schüttgut werden, je nach Gesamtumschlagsmenge, zwischen 30 und 40 Cent fällig. Auch beim Berechnen des Ufergeldes macht sich das geschulte Auge des Kapitäns bemerkbar. Zwar melden die Umschlagbetriebe die Mengen bei Raschke an. Ihm aber genügt ein kurzer Vergleich, wie tief das Schiff vor und nach dem Entladen im Wasser liegt, und er hat eine ziemlich konkrete Vorstellung davon, ob der Umschlagbetrieb die richtigen Zahlen gemeldet hat. „Mich haut beim Ufergeld keiner übers Ohr“, sagt Raschke stolz.



Der Regensburger Hafen. (Bild: H zwo B)



Am Hafen gibt es ständig etwas zu tun – und damit auch immer Jobs. (Bild: H zwo B)