



Besatzung gesucht

Das Fahrgastschiffverkehrsunternehmen Weiße Flotte Potsdam GmbH mit Sitz in Potsdam fährt Schifftouren im Gebiet Potsdam und UNESCO-Weltkulturerbe „Schlösser und Gärten von Potsdam und Berlin“. Man könnte noch viel mehr bewegen, doch das Personal fehlt.



Die beliebten Wassertaxis können derzeit wegen Personalmangels nicht betrieben werden.

Die Passagierschiffahrt gehört zu Potsdam wie Schloss Sanssouci. Schon am achten August 1888 wurde offiziell eine Reederei für Fahrgastschiffahrt mit dem Namen Spree-Havel-Dampfschiffahrt-Gesellschaft-Stern gegründet. 1959 übernahm der VEB Verkehrsbetrieb Potsdam auf Weisung des Verkehrsministeriums die in Potsdam stationierten Schiffe als eigenständigen Betrieb. Im Jahr 2000 wurde die Weiße Flotte privatisiert und mit einer gründlichen Modernisierung begonnen. Nach einigen Verkäufen folgten 2006 der Neubau „Belvedere“ und 2009 die von der Bolle Werft gebaute „Sanssouci“. Im Laufe der Jahre schaffte man auch mehrere kleinere Fahrzeuge an, dazu gehören vor allem die auffälligen gelben Wassertaxis: Da die Havel auf einer Länge von etwa zehn Kilometern Potsdam durchfließt und auf ihrem Weg zahlreiche Anlegepunkte für Touristen und Einheimische hat, entstand die Idee, mit kleinen, komfortablen Schiffen einen linienähnlichen Betrieb einzurichten. Das Konzept wurde gut angenommen, doch der Dienst inzwischen aus Personalmangel wieder eingestellt. Die Situation sei prekär, sagt Jan Lehmann, Geschäftsführer der Weiße Flotte Pots-

dam GmbH, und verschärfe sich von Jahr zu Jahr. Das führe dazu, dass Reedereien im Raum Berlin und Potsdam untereinander um die wenigen verbliebenen Schiffsführer und Bootsleute konkurrieren. „Hinzu kommt, dass die neue Personalverordnung die Situation in der Binnenschiffahrt erheblich verschärft“, moniert Jan Lehmann, „auch ein Quereinstieg über Fahrtzeit mit Nachweis über das Schifferdienstbuch, also der Weg, ohne Prüfung zum Matrosen gelangen zu können, wird erheblich erschwert.“ Das Beharren auf starren Prüfungsregularien führe in der Praxis dazu, dass die Mitarbeiter mit geringen Deutschkenntnissen von vornherein abgeschreckt würden, kritisiert Jan Lehmann. Auch eine Übernahme von Arbeitskräften mit Seefahrtsbuch ist problematisch: „Wir hatten einen Kapitän zur See, der für die AIDA-Reederei gefahren ist. Die Seefahrt hatte er an den Nagel gehängt, wollte aber gerne noch weiter in der Schiffahrt arbeiten. Da er sich in Potsdam niedergelassen hatte, kam er auf uns zu, um bei uns als Schiffsführer anzuheuern“, erzählt Jan Lehmann. „Wir waren natürlich hoch interessiert und erfreut, aber um bei uns zu arbeiten, hätte der Kapitän als Schiffsjunge zunächst 180 Fahrttage auf einem Binnenschiff nachweisen müssen, um danach eine Matrosenprüfung abzulegen.“ Der Bewerber habe nur laut gelacht und das Bewerbungsgespräch sei beendet gewesen. Jan Lehmann versteht diese Vorschriften nicht: „Wir sehen ja völlig ein, dass es zwischen der Binnenschiffahrt und der Seeschiffahrt Unterschiede gibt, allerdings kann es nicht sein, dass Kapitäne zur See mehrere Jahre brauchen, um ein Unionspatent zu erlangen, um gegebenenfalls deutsche Kanäle zu befahren“, stellt er fest. „Gesellschaft und Politik müssen sich dringend Gedanken machen, wenn sie die Schiffahrt auf unseren Wasserwegen erhalten wollen“, resümiert er.

Martin Heying

Anzeige

bank-fuer-schiffahrt.de

Ihr starker Partner.

Morgen kann kommen.

Wir machen den Weg frei.

Schiffsantriebe:
Wir finanzieren
Ihre Umrüstungs-
investition!

**Bank für
Schiffahrt (BfS)**