



Der neue Wulf-Schlepper „Wulf 7“ erreichte nach fast 14-tägiger Überführungsreise am Sonnabend den neuen Heimathafen Cuxhaven. Das Schiff kommt aus Triest in Italien, fährt allerdings unter der Flagge von Malta. Fotos: Wulf

Neuer Schlepper für Wulf

Cuxhavener Schleppreederei hat die neue Wulf 7 in Italien gekauft / Erstmals ausgeflaggt

VON THOMAS SASSEN

CUXHAVEN. Die erste Reise des neuen Schleppers der Reederei Otto Wulf GmbH & Co KG ging statt auf See gleich in die Werft, genauer in die Mützelfeldtwerft in Cuxhaven. Dort wird die Neuerwerbung zurzeit noch ein wenig umgebaut und modernisiert, bevor die neue „Wulf 7“ in den Einsatz geht.

Die Geschäftsführer Andreas und Sören Wulf sind froh, dass sie ein passendes Fahrzeug für ihre Anforderungen gefunden haben. Damit, so waren sich beide im Gespräch mit unserer Zeitung einig, könne sich das Unternehmen noch besser auf die künftigen Aufgaben einstellen. Dazu gehört auch die Hafenasistenz für größere Autotransporter, die seit ein paar Monaten vermehrten den Cuxhavener Hafen ansteuern, sowie natürlich das Offshore-Geschäft.

Ein wichtiges Standbein der Reederei Wulf ist außerdem schon immer das Suchen und Bergen von verloren gegangenem Ankereschirr in Elbe und Nordsee gewesen. Auch für diesen Zweck wird die neue „Wulf 7“ momentan auf der Werft mit einer Heckrolle, hydraulischen Einrichtungen auf dem Achterdeck und einem stärkeren Kran nachgerüstet. Damit sich die fünfköpfige Besatzung bei



„Wulf 7“: Baujahr 1998, 30 m lang, 4,40 m Tiefgang, 13,5 Knoten schnell, 50 Tonnen Zugleistung, zwei Maschinen à 1820 kW auf Schottelantrieb.

längeren Schleppreisen von bis zu 14 Tagen, zum Beispiel zu den Windparks, an Bord wohlfühlt, wird die Messe umgestaltet und die Küche modernisiert. Anders als die anderen Wulf-Schiffe fährt der in Italien gebaute Schlepper nicht unter deutscher Flagge, sondern unter der Flagge von Malta, Heimathafen Valetta.

Das habe mit der deutschen Schiffsbesetzungsordnung zu tun, begründet Andreas Wulf. Er habe aktuell Probleme, deutsches Personal für seine Schleppschiffe zu bekommen. Deshalb habe er ei-

nen erfahrenen spanischen Steuermann eingestellt. Der kann aber die deutsche Seediensttauglichkeit nicht erreichen, weil er Brillenträger ist. Bei älteren deutschen Kapitänen sei das unproblematisch, weil die „Bestandschutz“ genossen, auch wenn sie inzwischen im Beruf eine Seehilfe benötigten. Auch an das Schiff würden bei einer deutschen Nachklassifizierung Anforderungen wie an einen Neubau gestellt, was zu teuren Umbauten führen würde. Dagegen habe die Malta-Flagge auf die Heuer keinen Ein-

fluss. Die sei auf den Schiffen gleich. Von den insgesamt rund 50 Beschäftigten der Reederei sind etwa ein Fünftel im Zweigbetrieb in Rostock beschäftigt, wo der Schlepper „Wulf 5“ und ein Ponton ständig einsatzbereit sind. Die neue „Wulf 7“ ersetzt das für 16 Monate gecharterte Vorgängerschiff. Das war größer und hatte 20 Tonnen mehr Pfahlzug, passte aber mit einem Tiefgang von 6,5 Meter und einem Voith-Schneider-Antrieb weniger gut zu den Cuxhavener Bedingungen. Der neue Schlepper verfügt über eine Art Schottelantrieb mit einem maximalen Tiefgang von nur 4,40 Metern. Damit haben wir auch im Amerikahafen wieder die berühmte Handbreit Wasser unter dem Kiel, die uns mit dem Vorgängerschiff manchmal fehlte, erinnert sich Andreas Wulf. 13 Tage und 18 Stunden waren Kapitän Timo Fischer und seine 4-köpfige Mannschaft auf der 3200 Seemeilen weiten Überführungsreise unterwegs. Gestartet waren sie im italienischen Hafen Triest im Mittelmeer, wo der 1998 gebaute Schlepper im Tanker-Terminal eingesetzt war. Auch bei schwerer See in der Biskaya habe sich das neue Schiff, das auch für die Feuer- und Ölbekämpfung ausgerüstet ist, gut bewährt.