



FAHRPARK - Schiff, Boot, Hubschrauber – mit ihrem hochmodernen Equipment sind die Lotsversetzer auf alle Eventualitäten vorbereitet.







# Kontrollierte Kollisionen

Eine der seemännischen Pflichten auf hoher See besteht darin, einen die Sicherheit währenden Abstand zu anderen Schiffen zu halten. Kein verantwortlicher Nautiker käme somit ernsthaft auf die Idee, sein Schiff direkt auf ein anderes zulaufen zu lassen und damit auch noch eine Kollision zu riskieren – jedenfalls nahezu keiner. Einige Ausnahmen wie beispielsweise Assistenz-Schlepper gibt es da zumindest in Hafennähe schon. Allerdings halten die sich zur Übergabe der Schleppleine nur recht dicht am zu schleppenden Schiff auf und vermeiden tunlichst, es zu berühren. Ist die Leine fest, gehen sie schnell wieder auf Abstand.

Allerdings gibt es eine Berufsgruppe, deren Aufgabe sogar gerade darin besteht, ihre Schiffe oder Boote mit anderen in Fahrt befindlichen Schiffen kontrolliert kollidieren zu lassen – und das immer wieder, tagein, tagaus: Lotsenversetzer oder auch Lotsversetzer werden sie genannt. Ihr Job, der unfallfreie Schiff zu Schiff Wechsel von Menschen, ist sicher eine der besonders schweren seemännischen Aktionen auf hoher See. Die mehr als 300 Lotsversetzer des VDR-Mitglieds Lotsbetriebsverein Hamburg e.V. wickeln sie an den fünf Außenstellen Bremerhaven,

**Lotsversetzer meistern mit die anspruchsvollsten seemännischen Aufgaben auf See. Jetzt kommen komfortablere Schiffe zum Einsatz. Der Fotograf Peter Andryszak schildert seine Eindrücke.**

Cuxhaven, Emden, Brunsbüttel und Kiel zudem noch bei fast allen Wintern ab.

Vor etwas mehr als fünf Jahren hatte ich die Gelegenheit, das Lotsversetzsystem vor Ort kennenzulernen. Mit dem seit 1959 in Dienst befindlichen Lotsenstationsschiff LSS „Kapitän König“ fuhr ich für eine gute Woche mit auf seine Versetzposition in die Wesermündung und konnte den Betrieb an Bord und mit den Versetzbooten fotografisch begleiten.

## Wie auf krummen Schienen

Die Eindrücke dieser Woche übertrafen meine Vorstellungen über die Arbeit der „Lotsen-Taxi-Fahrer“ bei Weitem. Zu jeder Uhrzeit, an allen Tagen und bei jedem

Wetter – auch bei schlechter Sicht und heftigen Winden und Wellen – führen sie mit ihren nur wenige Meter langen offenen Booten raus, um den Lotsen zu befördern. Von außen betrachtet wirkt schon der Tanz auf den Wellen bei der Überfahrt abenteuerlich – doch den Bootsfahrern steht die wirklich schwierige Aktion da noch bevor.

Fast an der Bordwand des sich in kleiner Fahrt befindenden und (in der Regel) Lee machenden (und haltenden) Besetzungsschiffes klebend, fährt das Boot nicht selten wie auf krummen Schienen über mehrere Höhenmeter an der Schiffswand auf und ab. Der Bootsführer versucht währenddessen, den Kontakt zur Lotsenleiter zu halten und damit die Absicherung des an ihr auf- oder absteigenden Lotsen zu ermöglichen. Für mich überraschend, dass es dabei nicht häufiger zu Unfällen kam.

Eine viel bessere Situation erwartete sie allerdings auch nicht auf ihren alten Stationsschiffen, die zudem bei allen Wintern von den um ein Vielfaches größeren Frachtschiffen in nur wenigen Hundert Metern Entfernung passiert wurden. Enge Raumverhältnisse, nahezu keine Freizeitmöglichkeiten und Lärm durch die ständig laufenden Maschinen und ein bis in die letzten Ecken der Zwei- und Drei- →



→ mannkammern vordringendes lautes Gesurre der Bootswinden kam hier während des jeweils 14-tägigen Dienstes noch dazu. Kaum eines der rund 30 Mannschaftsmitglieder konnte da ernsthaft an erholsamen Schlaf denken. Hör- und spürbarer Betrieb herrschte hier immer, Privatsphäre fast nie. Sieben Tage pro Woche, rund um die Uhr. Und mit dem Schaukeln hörten die baulich recht anscheinlichen Schiffe eigentlich auch nie auf.

#### Vom Mittelalter in die Neuzeit

Doch nun ist dem komfortarmen Risiko einer Lotsversetzung in der deutschen Bucht ein (kleines) Schnippchen geschlagen. Praktizieren die Lotsversetzer auf der Außenelbe schon seit dem Jahr 2000 mit den in SWATH-Bauweise (Small Water Area Twin Hull) erstellten Tendern und dem dazu gehörenden Stationsschiff ein weltweit völlig neuartiges Versetzkonzept, ist dieser technische Wandel nun auch für die Weserlotsen vollzogen.

Auch sie hätten sich, nach anfänglich großer Skepsis, inzwischen mit dem System angefreundet, konstatierte der stellvertretende Vorsitzende der Bundeslotsenkammer, Dr. Christian Subklew, zur

**HIGHTECH:** Mit dem neuen SWATH-Schiff LSS „Weser“ haben die modernen Zeiten nun auch bei den Lotsversetzern an der Weser Einzug gehalten. Der ausgeklügelte Doppelrumpf bringt deutlich mehr Ruhe in die anspruchsvolle Arbeit als Lotsen-Taxi. Das bedeutet auch ein Plus an Sicherheit.



LSS „Weser“-Taufe im August 2010. Intern stünde „SWATH“ nun für „Selbst Weserlotsen akzeptieren technologische Höchstleistungen“, scherzte er vor zahlreichen Gästen. Und auch Bremerhavens Lotsen-Ältermann Jörg Tarin sparte bei der Feier nicht mit Anerkennung.

Für Tarin und sein Seelotsrevier Weser II/Jade stelle die Modernisierung sogar einen „Quantensprung vom Mittelalter direkt in die Neuzeit“ dar. „Das Schiff hat sehr gute Manövriereigenschaften und

einen sehr kleinen Drehkreis.“ Draußen auf See zwischen Jade und Weser, rund drei Seemeilen vor der Insel Wangerooge, praktizierten die Lotsversetzer derweil schon seit einigen Wochen ihren Job mit dem neuen Schiff LSS „Weser“ und dem dazu gehörenden Tender „Wangeroog“, der ihnen schon längere Zeit zur Verfügung stand, aber nur selten zum Einsatz gekommen war. Dem voraus gingen allerdings direkt nach der Ablieferung des Neubaus Ende Juni 2010 erst einmal ein paar Wo-



**EINSATZ:** Der Tender „Wangeroog“ pirscht sich an den Mehrzweckfrachter „Värdö“ der Leeraner Reederei Buss heran.





## SWATH-Lotsenstationsschiff LSS „Weser“

IMO-Nummer: 9514808  
 Rufzeichen: DBEBB  
 Schiffstyp: Lotsenstationsschiff  
 Heimathafen: Bremerhaven  
 Baujahr und Werft: 2010 / Abeking & Rasmussen/Lemwerder  
 Baunummer: 6485  
 Besatzung + Lotsen: 20 + 50  
 Abmessungen: Länge 60,40 m, Breite:

24,60 m, Tiefgang 6,00 m  
 Verdrängung: 1.480 t  
 Geschwindigkeit: 13,2 kn  
 Hauptmaschinen: 4 x MTU 8V 4000 M50A  
 à 760 kW  
 Generatoren: 4 x AEM SE 400 L4  
 Propeller: 2 x Schaffran-Festpropeller  
 Klasse: Germanischer Lloyd, GL + 100 A5  
 K + MC AUT, Pilot Vessel

chen Blackouts- und Bootaussetzen-Proben auf Blexen Reede und im Hafen.

Mittlerweile haben sich auch auf der Weser Lotsenversetzer und Lotsen mit dem komfortableren System angefreundet. Die alte Kritik ist zwar noch nicht ganz verstummt – insbesondere, was die enge Fahrwinde auf Sturmposition in Sichtweite der Mellum-Plate bei Hoheweg-Reede betrifft –, aber gerade die Versetzung mit dem SWATH-Tender erfreut sich bei den Weserlotsen immer größerer Beliebtheit.

### Flexibler Einsatz

Für Schiffe, die aufgrund ihres geringen Freibords nicht mit dem Tender bedient werden können, verfügt die „Weser“ direkt über zwei an Bord mitgeführte 8,5 Meter lange Versetzboote, mit denen die Lotsen dann übergesetzt werden. Wenn eine See-zu-See-Versetzung aus Sicherheitsgründen nicht sinnvoll scheint, wird der Hubschrauber gerufen. Die Boote basieren mit ihrem ORCA-Design auf einem Konzept, das sich im Einsatz bei den französischen Lotsen als sehr erfolgreich erwiesen hat. Besonders auffällig an den rund 16 Knoten schnellen, unsinkbaren sowie im Notfall selbst wiederaufrichtfähigen Booten ist die Liniengestaltung des Unterwasser-

schiffes. Mit dieser speziellen Form wird im Zusammenspiel mit am Heck angeordneten Trimmklappen eine stabilere Fahrt erreicht. Von Bord der „Weser“ ausgesetzt werden sie von Ein-Punkt-Aussetzvorrichtungen mit Seegangsfolgefunktion.

Das zweirumpfige Mutterschiff LSS „Weser“ gehört in seiner SWATH-Bauweise, durch die sich im Bereich der Wasserlinie den Wellen nur wenig Angriffsfläche bietet, zu den modernsten Lotsenfahrzeugen weltweit. Sie ist ein Schwesterschiff der seit Anfang 2010 eingesetzten LSS „Elbe“.

60 Meter lang, 24,6 Meter breit und mit einem Konstruktions-Tiefgang von 6 Metern bietet das 13,2 Knoten schnelle Schiff insgesamt 34 mit Dusche/WC ausgestattete Einzelkammern für die Besatzung und 25 doppelbelegbare Kammern für Lotsen und andere Gäste. Die Lotsenstationsschiffe werden mit einer Besatzung von rund 20 Mann gefahren. Dazu kommen noch die für den bordseitigen Lotsetrieb notwendigen Servicekräfte wie Köche und Stewards sowie die für den Betrieb der Versetzender notwendigen Besatzungen.

Der Eindruck des wieder für eine Woche mitfahrenden Fotografen? Ruhe! Und davon ganz viel. Offensichtlich bietet die „Weser“ nach dem Durchstehen mancher

## Modernisierung komplett

Die Modernisierung des Lotsenversetzsystems an Elbe und Weser ist mit der Übergabe des neu gebauten SWATH-Tenders „Grodan“ im Dezember 2011 aktuell zum Abschluss gekommen.

Zukünftig sollen die Tender „Dose“ und „Duhnen“ an der LSS „Elbe“ versetzen, der Tender „Grodan“ von Cuxhaven aus in die deutsche Bucht und der Tender „Wangerog“ an der LSS „Weser“.

Der Tender „Borkum“ wird wahrscheinlich von Bremerhaven aus als Verstärkung für die „Wangerog“ eingesetzt. Die LSS „Hanse“ fungiert zeitweilig als Ersatz für „Elbe“ und „Weser“.

neubautypischer Kinderkrankheit zum Ende der Werftgarantie ihrer Besatzung und den Lotsen sehr viel mehr Komfort und deutlich weniger Dauerlärm, als auf der alten „Kapitän König“ üblich. Selbst vom Aussetzen der Boote oder der Anfahrt des Tenders bekommt man auf den Kammern fast nichts mit. Von Fahr-, Motoren- oder Lüftergeräuschen der „Weser“ ist selbst an Deck kaum etwas wahrnehmbar. Einzig manch hohe Wellenspitze macht sich unterm Nassdeck bemerkbar.

Und das mit dem ewigen Schaukeln? Ohne Eigenbewegung kommt auch das Schiff nicht aus. Allerdings sind diese selbst im Stand meist sehr gering und nur bei hoher achterlicher See deutlich spürbar. Wenn man über die im Gegensatz zu den Alt-Schiffen sachlich-nüchterne Innengestaltung hinwegsehen kann, scheint mir ein regelmäßiger Aufenthalt über zwei bis drei Wochen auf der LSS „Weser“ durchaus auszuhalten zu sein. ■