



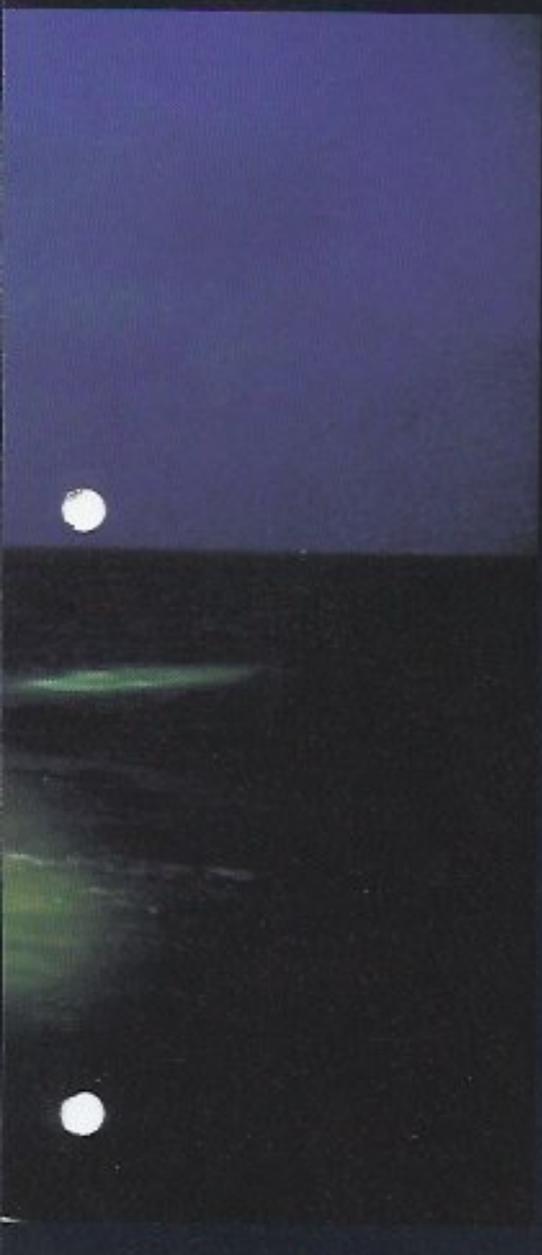
Der Lotse geht an Bord

Sie sind eines der wichtigen Bindeglieder im seemännischen Alltag: die Lotsversetzer. Zu jeder Tages- und Nachtzeit bringen und holen sie die Lotsen von den großen Schiffen. Die selten beachtete Arbeit hat Peter Andryszak für die DS über viele Monate begleitet.

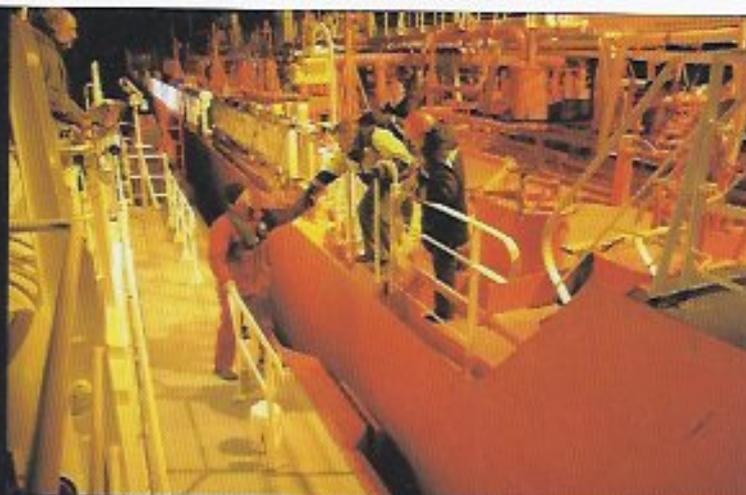
Text & Fotos: Peter Andryszak



Lotsversetzer müssen bei jedem Wetter und jeder Tageszeit raus und neben den großen Schiffen anspruchsvolle Manöver fahren. Sie sind permanent Wind, Wellen, Sog und Strömungen ausgesetzt



REIN leuchten die Farben in der Mischung aus letztem Abendlicht und Scheinwerfern



ROT leuchtet der Lotsversetzer in den Scheinwerfern der nächtlichen Szenerie

Je näher an Küste und Ufer der Weg führt, desto mehr Gefahren lauern für die Schifffahrt. So gründete sich der neue Berufsstand des Lotsen, der als Berater helfen sollte, insbesondere die Küstenschifffahrt sicherer zu gestalten. Zunächst fanden sich vorwiegend Fischer mit guten Revierkenntnissen zu dieser Aufgabe bereit. Dann folgten mit steigenden Schiffsgrößen und Versetzzahlen immer mehr ehemalige Kapitäne, die für diese Aufgabe extra geschult und öffentlichkeitswirksam bis heute präventiv zur Unfallverhütung tätig sind.

Ein spannendes Kapitel der Arbeit findet vor und nach der eigentlichen Lotsenarbeit statt: Wie kommen die Lotsen zu den Schiffen und auch wieder von ihnen herunter? Damit beschäftigen sich mehr als 300 Lotsversetzer des VDR-Mitglieds Lotsbetriebsverein Hamburg e.V. an den fünf Außenstellen Bremerhaven, Cuxhaven, Emden, Brunsbüttel und Kiel.

Wie soll man sich deren Arbeitsalltag nun vorstellen? Im Prinzip müssen sie doch nur dafür sorgen, das die Lotsen sicher auf die von ihnen zu begleitende →



STEIL wird es für den Lotsen, wenn er das Schiff erreicht hat: Die Gangway



KNOCHENARBEIT auf engstem Raum. Lotsversetzer müssen gute Nerven und hohes Berufsethos haben

→ Schiffe kommen oder auch von ihnen wieder herunter – na und? Was ist das schon mehr als eine Art Taxi-Fahrt auf dem Wasser? Nur dass diese „Taxi-Fahrer“ zu jeder Uhrzeit und allen Tagen und Wettern damit zu tun haben, mit ihren meist nur wenige Meter langen Booten unter Umständen bei schlechter Sicht heftig auf den Wellen tanzend über mehrere Höhenmeter an der Schiffswand auf und ab zu fahren. Natürlich ohne dabei den Kontakt zur Lotsenleiter und somit auch nicht die Absicherung des an ihr auf- oder absteigenden Lotsen zu verlieren.

Stetig müssen sie mit Strömungen, Wellengang, Wind, Sog (vom angefahrenen Schiff und dessen Schraube) und

Eigen- wie Fremdbewegungen umgehen. Enge Raumverhältnisse und Lärm bekommen sie insbesondere auf den älteren Stationsschiffen noch täglich dazu.

Kein Grund seinen Job zu verfluchen. Gehören die Lotsversetzer doch zu den wenigen Berufsgruppen, in denen sich die Verweildauer ihrer Angehörigen in Jahrzehnten messen lässt. Die hohe Qualifikation und die verantwortungsvolle Tätigkeit sorgt für das besondere Selbstwertgefühl. Immerhin sind sie es, die sich nahezu das ganze Jahr über „draußen“ aufhalten und nur bei Extremwetter „rein“ kommen.

Einer von ihnen zu werden, ist kein leichtes Unterfangen. Braucht es selbst für gut ausgebildete „alte“ Seeleute ein ganzes Jahr Qualifizierung vor Ort, bis ihnen jedes Versetzmanöver bei jeder Wetterlage sicher gelingt. Die meisten Lotsversetzer kommen noch heute aus der Fischerei. Die waren schon Zeit ihrer vorherigen Tätigkeit an alle Wetter und widrigen Umstände gewöhnt und besaßen ein starkes berufliches Selbstwertgefühl. „Und das braucht es bei uns“, ist sich die Mitarbeiterschaft einig, wolle man auch weiterhin unfallfrei seine Arbeit verrichten.

Wenn wie üblich durch Können und Besonnenheit alles klar gegangen ist, erwartet die Lotsversetzer kein ruhiger Feierabend. Ihre rund 40 Jahre (an Fms und Weser) alten Stationsschiffe, die für sie während des jeweils 14-tägigen Dienstes Arbeitsplatz und Anlaufstation bilden, bieten wenig Platz, nahezu keine Freizeitmög-



*SWATH Tender
waren anfänglich
umstritten, gel-
ten jetzt als sicher
und komfortabel*

SPIELERISCH wirken die kleinen Lotsversetzboote beim Anfahren der Handelsschiffe. Wind, Wellen und Sog sind große Herausforderungen



keiten und hören nie auf zu schaukeln. Das gepaart mit dem Geräusch ständig laufender Maschinen und einem bis in die letzten Ecken der Zwei- und Dreimannkammern vordringenden lauten Gesurr der Bootswinden. Kaum eines der bis zu 33 Mannschaftsmitglieder kann da an erholsamen Schlaf denken, schon gar nicht, wenn an Bord ein Zwei-Wachen-Betrieb gefahren werden muss. Betrieb herrscht hier immer. Sieben Tage pro Woche rund um die Uhr.

Besser haben es schon heute die Kollegen von der Elbe. Sie fahren seit Beginn des 21. Jahrhunderts auf Versetzbooten (Tender) und einem Stationsschiff, die nach der anfänglich stark diskutierten SWATH-Technologie (Small Waterplane Area Twin Hull) gebaut sind. Dabei ruht der Schiffskörper auf schmalen Stützen, die unter Wasser von zwei U-Boot-ähnlichen Schwimmkörpern getragen werden

und der Energie von Wellen somit kaum Angriffsfläche bietet. Zudem bietet die „Elbe“ ihrer Besatzung und den Lotsen sehr viel mehr Komfort und deutlich weniger Dauerlärm, als es auf der alten „Kommodore Ruser“ und ihren drei Schwesterschiffen möglich ist. Auch an Jade, Weser und Ems sollen die Versetzer daher demnächst mit SWATH Schiffen ausgestattet werden.

Die eigentliche Versetzarbeit mit den SWATH-Tendern funktioniert deutlich risikoärmer als das für sie ehemalige Anfahren der Schiffe mit den kleinen und langsamen Versetzbooten alter Zeit. Damals mussten die angefahrenen Schiffe weit mit der Fahrt herunter gehen und damit ihre Manövrierfähigkeit riskieren. Bei SWATH-Tendern und den seit einiger Zeit auf Weser, Ems und, bei Schiffen mit geringem Freibord, auch auf der Elbe eingesetzten kleinen Speed-Booten ist das nicht mehr in diesem Maße notwendig. ■

RUHIGER ist es für die Lotsen auf der Elbe geworden: dank des doppelrumpfigen SWATH Tenders