

Navigatoren auf Spezialmission

Sie gelten als unsichtbare Regisseure der Revierfahrt: Lotsen. Sie sorgen dafür, dass jedes Schiff ab der Elbmündung sicher in den Hamburger Hafen gelangt und ihn ebenso sicher wieder verlässt.

VON NICOLE DE JONG

Auf dem Weg in den Hafen werden große Seeschiffe grundsätzlich von erfahrenen Elb- und Hafenlotsen begleitet, da die Navigation auf der Elbe und im Hamburger Hafen selbst erfahrene Kapitäne vor große Herausforderungen stellt. Das Fahrwasser ist schmal, von zahlreichen Biegungen geprägt und unterliegt wechselhaften Strömungen sowie sich ständig verändernden Wasserständen, bedingt durch Ebbe und Flut. Hinzu kommen Untiefen und enge Begegnungsstellen mit anderen Schiffen, die höchste Aufmerksamkeit erfordern und keinen Spielraum für Fehler zulassen.

Üblicherweise gehen Lotsen bereits in der Elbmündung an Bord, um die Schiffe sicher durch die Unterelbe zu führen. Ein weiterer zentraler Wechsellpunkt ist Brunsbüttel, ehe an der Landesgrenze zu Hamburg dann die Hafenlotsen übernehmen. Ihre Präsenz an Bord gewährleistet die sichere und effiziente Passage bis zum jeweiligen Liegeplatz im Hafen. Die Anwesenheit von Lotsen ist für große Schiffe gesetzlich verpflichtend, um Schiff, Umwelt und Menschen gleichermaßen zu schützen.

BESTMÖGLICHE SICHERHEIT IM REVIER

Die Tätigkeit als Lotse erfordert detaillierteste Kenntnisse des Reviers. „Dazu zählt nicht nur das Wissen über aktuelle Wassertiefen, ein präzises Verständnis von Strömungsverhältnissen unter verschiedenen Bedingungen, Kenntnisse aller Hafenanlagen, sondern auch das Beherrschen der Kommunikationsabläufe – also wer mit wem auf welcher Frequenz sprechen darf“, erläutert Matthias Schnittert, Ältermann der Lotsenbrüderschaft Elbe.

„Unsere Kernaufgabe ist es, die Schiffsführung in navigatorischen Belangen zu beraten und den gesamten Verkehr so abzubilden, dass alles zur richtigen Zeit an der richtigen Stelle ist. Auf diese Weise sorgen wir für die bestmögliche Sicherheit im Revier“, fügt Johann-Henrik Lüders, Ältermann der Hafenlotsenbrüderschaft Hamburg hinzu. Denn anders als im Straßenverkehr, wo Stopps und Ampeln zur Steuerung dienen, können Schiffe auf der Elbe oder im Hafen nicht einfach anhalten. Jede Entscheidung muss vorausschauend getroffen werden, um gefährliche Situationen zu vermeiden. Ein Zusammenspiel aus Erfahrung, Planung und Teamkoordination ist dafür essenziell.

Binnen weniger Minuten nach dem an Bord kommen müssen Lotsen das Vertrauen des Kapitäns gewinnen, die Situation präzise einschätzen und klare Anweisungen geben. „Beim Einlaufen eines 300-Meterschiffs bei voller Flut, zählt jede Sekunde“, sagt Lüders. „Ähnlich ist es in Brunsbüttel, wo Verkehr aus dem Nord-Ostsee-Kanal und von Hamburg nach Hamburg zusammenkommt. Da muss man genau wissen, worauf zu achten ist“, ergänzt Schnittert. „An Bord kommen, Augen auf“, lautet die schlichte Devise. „Neben einer guten Orientierung sind Fenster sowie freie Sicht immer noch notwendig“, ergänzt Lüders. Auch bei Nebel oder starkem Regen können die Lotsen das Schiff sicher navigieren. Neben dem automatischen Identifikationssystem (AIS) und elektronischen Seekarten nutzen sie dazu speziell für sie zugeschnittene Karten sowie täglich aktualisierte Peilpläne und andere navigatorische Hilfsmittel mit der Portable

Pilot Unit (PPU). Dabei handelt es sich um ein mobiles System auf einem Tablet. Zusätzlich erhalten sie Radarberatung von Land.

MITGLIED IN BRÜDERSCHAFT IST PFLICHT

Und warum wird man Lotse? Ehemalige Kapitäne wie Schnittert und Lüders entscheiden sich häufig für den Lotsendienst. So können sie ihre nautische Erfahrung auf anspruchsvolle Weise weiter einsetzen, ohne dauerhaft auf großer Fahrt zu sein. Als Lotsen sind sie weiterhin auf dem Wasser tätig und bleiben gleichzeitig wohnortnah.

Alle Elblotsen sind in der Lotsenbrüderschaft Elbe organisiert, die für das Revier zwischen der Deutschen Bucht und Teufelsbrück sowie die Häfen von Cuxhaven, Brunsbüttel und Stade zuständig ist. Die Brüderschaft ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts, vertreten durch die Generaldirektion Wasserstraßen



Die Portable Pilot Unit (PPU) unterstützt als unabhängiges System die Arbeit der Lotsen.

und Schifffahrt (GDWS), sie werden vom Bund bestellt. Die Lotsen im Hamburger Hafen werden von der Stadt bestellt. Lotsen sind verpflichtet, Mitglied in der Brüderschaft zu sein. Diese muss ihre ständige Verfügbarkeit gewährleisten.

Die Einnahmen der Lotsen, die Lotsgelder, werden durch Abgaben der Schiffe gestaffelt nach ihrer Größe generiert. Sie steigen entsprechend bei mehreren eingesetzten Lotsen oder längeren Revierpassagen. Der Dienst folgt einem rotierenden Schichtsystem: Dabei haben Hafenlotsen acht Tage Dienst, dann sechs Tage frei. Die Elblotsen arbeiten vier Monate im Reihendienst und haben dann drei Wochen frei – abhängig vom Schiffsaufkommen.

Sowohl die 309 Mitglieder der Elblotsenbrüderschaft als auch die 69 Hafenlotsen in Hamburg sind ehemalige Kapitäne. Der Weg zum Lotsen kann über verschiedene Stufen führen – über eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker, ein abgeschlossenes Nautikstudium und die entsprechende praktische Erfahrung auf See. Inzwischen gibt es verschiedene Möglich-

keiten Lotse zu werden (vgl. „Die Lotsenausbildung“). In allen Fällen benötigen die Bewerber seefahrerische Erfahrung, gesundheitliche Eignung sowie sehr gute Sprach- und Teamfähigkeiten. Im Mittelpunkt der Ausbildung steht die detaillierte Revierkenntnis. ■

DER ÄLTERMANN

Der Vertreter der Lotsen wird als Ältermann bezeichnet, gewählt für fünf Jahre. Er repräsentiert die Interessen der Lotsen gegenüber Behörden, Reedereien und politischen Institutionen. Er koordiniert unter anderem mit Unterstützung der Kollegen Aus- und Weiterbildung, kümmert sich um Finanzen, interne Organisation und Altersvorsorge seiner Berufsgruppe. Auch die Öffentlichkeitsarbeit und Abstimmung bei Unfällen gehört zu seinen Aufgaben.

DIE LOTSENAUSBILDUNG

Wer auf unterschiedlichen Seelotsrevieren Lotse werden will, hat vielfältige Zugangswege und kann sich online auf „Wir Lotsen“ unter www.lotsen.de informieren. Auch Stellenausschreibungen sind dort zu finden. Bewerber als Hafenlotsen müssen bisher zwei Jahre als Kapitän zur See gefahren sein, bevor sie eine achtmonatige Ausbildung im Hamburger Revier beginnen. Künftig sollen die gleichen Zugangswege wie bei den Bundeslotsen möglich sein. Die neue Regelung soll bis Ende des Jahres gesetzlich umgesetzt werden, sodass die Ausbildung ab September 2026 nach dem neuen Modell stattfinden kann.



Lotsenversetzschiffe bringen die Lotsen zu und von den zu lotsenden Schiffen.