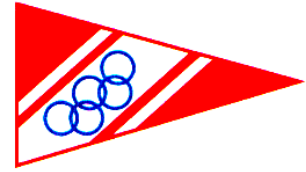


# TSV SCHILKSEE

## Segelabteilung



### 2. Seglerstammtisch am 26. Januar 2023

#### Als Lotse auf der Förde und im Kanal - Jürgen Marth nimmt uns mit in seinen Alltag

Gestern Abend war es soweit: Wir haben Jürgen Marth auf einer virtuellen Reise vom Leuchtturm Kiel bis zur Übergabe an der Lotsenstation Rüterbergen auf der MS Erna Knüppel begleiten können. Auf unserer Reise wechselten mehrmals Schiffsgröße, wetterbedingte Sicht, Wind- und Wettereinflüsse und auch die Verkehrsdichte im Revier. Deutlich wurden dabei die doch sehr unterschiedlichen Einsatzbedingungen für den Lotsen auf der Brücke, die jede Fahrt zu einem eigenen Erlebnis lassen werden. Auch bei ca. 1.000 – 1.500 Lotsungen pro Jahr und Lotse ist keine Fahrt wie die andere. Monotonie und Routine stehen hinter Abwechslung und Erweiterung der persönlichen Erfahrungen zurück und machen die Tätigkeit als Lotse zu einer anspruchsvollen und interessanten Tätigkeit. „Auch nach 21 Jahren bin ich noch gerne Lotse und hoffe, dies auch bis zur Erreichung der Altersgrenze von 65 Jahren noch ausführen zu können“, so Jürgen Marth.

Dass dies aber auch mit Risiken und körperlichen Anstrengungen verbunden ist, machte eine Meldung der DGzRS vom 15. Januar diesen Jahres deutlich: „Lotse über Bord vor Borkum“ (<https://www.seenotretter.de/aktuelles/seenotfaelle/lotse-ueber-bord-vor-borkum>). Am frühen Morgen ist dabei ein Lotse bei schwerem Sturm und orkanartigen Böen rund 20 Seemeilen vor Borkum über Bord gegangen. Trotz Dunkelheit und 3 Meter hohem Seegang konnte der Lotse schnell geborgen und von einem niederländischen Rettungshubschrauber zur medizinischen Versorgung ins Krankenhaus gebracht werden. Alltagsrisiko eines Lotsen? Sicherlich nicht, aber es handelt sich schon um eine gefahrgeneigte Tätigkeit. „Man muss beim Versetzen im richtigen Moment auf die Lotsenleiter springen und dann schnell klettern“. Verletzungen durch Wellen bedingtes Anschlagen des Versetzbootes an den Schiffsrumpf stellen ein erhebliches Risiko dar. Erschwerend für ein sicheres Übersetzen kann auch der Wartungszustand der Lotsenleiter sein. Nicht immer befindet sich diese in einwandfreiem Zustand. So hat auch Jürgen Marth schon einmal erlebt, dass eine Leiterstufe gebrochen ist und er auf 's Deck des Versetzbootes aufgeschlagen ist. Glücklicherweise war es die vorletzte Stufe und damit die Absturzhöhe

begrenzt. So glimpflich verlaufen aber nicht alle Unfälle. Im Internet finden sich zahlreiche Berichte über tödliche Lotsenunfälle auf den Weltmeeren (so u.a. <https://www.thb.info/rubriken/maritime-sicherheit/detail/news/toedlicher-sturz-von-der-jakobsleiter.html>).

Wie sichert sich nun ein Lotse bei Übersteigen? Gibt es keine Sicherungsleine? Die Fragen kamen dann auch prompt. „Beim Übersteigen kommt es auf Flexibilität und Schnelligkeit an. Der Umgang mit einer Sicherungsleine erschwert dies eher und würde eine zusätzliche Gefahr darstellen“, so der erfahrene Lotse. Schutz gibt ihm nur seine Rettungsjacke, die ähnlich wie wir es von unseren Rettungswesten kennen, mit aufblasbarer Kapuze, Anschlagöse und weiteren Ausstattungsmerkmalen versehen ist. So kostet solch eine Jacke dann mal auch schnell 700 €.

Wie wird man denn eigentlich Lotse? Auf der Internetseite des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Nord-Ostsee-Kanal kann man es nachlesen: Um Seelotse zu werden, muss man ein Kapitänspatent besitzen und Berufserfahrung vorweisen und eine zusätzliche Ausbildung als Seelotsenanwärter absolvieren. Nach erfolgreicher Prüfung erteilt die GDWS die Bestallung zum Seelotsen. Um es kurz zu sagen: Es braucht eine lange Ausbildung und viel Erfahrung. Seine Vorbereitungszeit auf diesen Beruf hat 13 Jahre umfasst. Letztendlich hat auch hier, wie so oft, die Ehefrau den Ausschlag für einen Wechsel von der Großen Fahrt zum Revierlotsen gegeben. Jürgen Marth: „Ich habe es bis heute nicht bereut!“

So, aber nun endlich an Bord der MS Erna Knüppel. Mit dem Lotsenversetzboot geht es zum Schiff. Nicht immer ist die Begegnung mit diesem „Wassertaxi“ für uns Segler erfreulich. Starker Schwell und kurzer Abstand sorgen manchmal dafür, dass sich Skippers Gesichtsfarbe der Schiffsfarbe angleicht. Der Lotse hält sich in der Regel unter Deck auf und bekommt dies gar nicht mit. Ausgangspunkt für den Lotsen ist in der Regel die Station auf der Schleuseninsel oder direkt vom Leuchtturm Kiel aus.



Foto: <https://mannys-schiffsfotos.de/>

Starker Schwell und kurzer Abstand sorgen manchmal dafür, dass sich Skippers Gesichtsfarbe der Schiffsfarbe angleicht. Der Lotse hält sich in der Regel unter Deck auf und bekommt dies gar nicht mit. Ausgangspunkt für den Lotsen ist in der Regel die Station auf der Schleuseninsel oder direkt vom Leuchtturm Kiel aus.

Gemäß dem WSA sind Seelotsen Berater der Schiffführungen. In schwierigen und vielbefahrenen Revieren bringen sie ihre umfassenden Revierkenntnisse und ihre Erfahrung ein. Damit tragen sie einen entscheidenden Teil zur Sicherheit der Schifffahrt bei. Der erste Schritt nach der Begrüßung an Bord ist für den Lotsen die Abstimmung mit dem Kapitän über die Art und Weise der Beratung. Manch ein Schiffführer ist froh, die Lenkung des Schiffes einem erfahrenen Lotsen ganz zu überlassen. Andere schränken dies ein und behalten sich das eigene Eingreifen vor. „Kunde Kapitän“

bestimmt den Umfang der Lotsentätigkeit. Natürlich nur im Rahmen der gesetzlichen Regelungen. Die Pflichten zur Annahme eines Lotsens sind umfassend geregelt (z. Bsp. WSA: Im Seelotsrevier Nord-Ostsee-Kanal sind die Führer aller Schiffe zur Annahme eines Bordlotsen verpflichtet. Hiervon befreit sind Führer von Schiffen der [Verkehrsgruppe 1](#). Führer von Schiffen der [Verkehrsgruppe 2](#) können nach einer erfolgreichen mündlichen Prüfung und Führer von Schiffen der [Verkehrsgruppe 3](#) nach dem Bestehen einer mündlichen und praktischen Prüfung von der Lotsenannahmepflicht für den gesamten Nord-Ostsee-Kanal oder für eine Teilstrecke befreit werden). Schiffsgröße, Tiefgang und auch Ladung spielen dabei eine nicht unwesentliche Rolle.

Übrigens: Schiffe der deutschen Marine bzw. alle deutschen Behördenschiffe sind von der Lotsenannahmepflicht befreit. Ausländische Marine aber muss Lotsen genau wie jedes Handelsschiff gemäß den Größeneinteilungen nehmen. Und auch kleinere Einheiten nehmen die Lotsen oft gern freiwillig an Bord.

Die letztendliche Verantwortung für die Schiffssicherheit verbleibt aber immer beim Kapitän. Die Erfahrungen zeigen: Je weniger technische Steuerungsmöglichkeiten ein Schiff hat, desto eher ist ein Kapitän geneigt, die nautische Steuerung dem Lotsen zu überlassen. In der Regel erleben die Lotsen im Revier eine gute Zusammenarbeit mit den Schiffführungen. Dabei eingeschlossen ist auch die Zusammenarbeit mit den Schleusenmeistern, den Kanalsteuerern und sonstig Mitwirkenden am reibungslosen Fahrtverlauf. Ein „Thank you Mr. Pilot“ zeigt dem Lotsen am Ende einer Begleitung die Zufriedenheit vom „Kunden Kapitän“ und gibt ein gutes Gefühl: „Well done!“



Foto: Jürgen Marth

Wie wichtig ein reibungsloses Miteinander ist, zeigt das anliegende Bild. Es sind gerade in der Schleuse und im Kanal „viele Schiffe auf wenig Wasser“ unterwegs. Und hier sind dann auch die Sportbootfahrer gefordert. Nicht nur die Antriebspropeller der Schiffe erzeugen Strömung, sondern auch Bugstrahlruder können starke Querströmungen erzeugen. Auch plötzliche Ankermanöver in einer Weiche, die bei Wartezeiten auf den Gegenverkehr die Geschwindigkeit aus dem Schiff nehmen sollen, erfordern beim Passieren hohe Aufmerksamkeit der Sportbootfahrer. Der Schiffsantrieb läuft dabei weiter um das Schiff lenkbar zu halten (ein ähnliches Verhalten wie beim Eindampfen in eine Spring). Das Setzen der Anker wird nicht mit Ankerball oder Ankerlicht angezeigt, sondern gilt als Manövermaßnahme, gfls. auch als Manöver des letzten Augenblicks.

Ausreichend Abstand und nicht ein schnelles Vorbeihuschen und noch Dazwischenlegen sind gute Seemannschaft. Generell gilt: Nicht immer ist für den Sportbootfahrer das nächste Manöver erkennbar. Ein Tanker oder Containerschiff ist eben anders zu lenken als ein 10-m Segler.

Bei aller Aufmerksamkeit auf den umgebenden Schiffsverkehr sind die Sichtbedingungen auf der Brücke nicht immer optimal. Schlechtwetter, verschmutzte Fenster, unübersichtliche Ladungen erschweren den Lotsen die Wahrnehmung kleiner Schiffe.



Foto: Jürgen Marth



Foto: Jürgen Marth

Fahrverbote für Sportboote bei Dunkelheit und Nebel auf dem Kanal sollen helfen, den Überblick zu bewahren und für entsprechende Sicherheit sorgen.

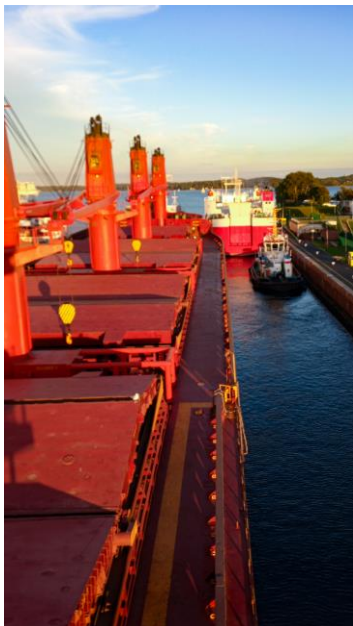


Foto: Jürgen Marth

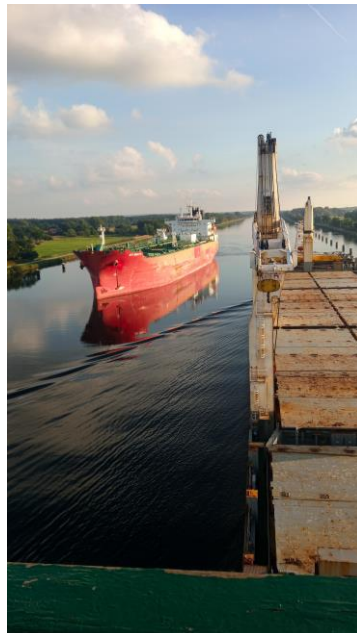


Foto: Jürgen Marth

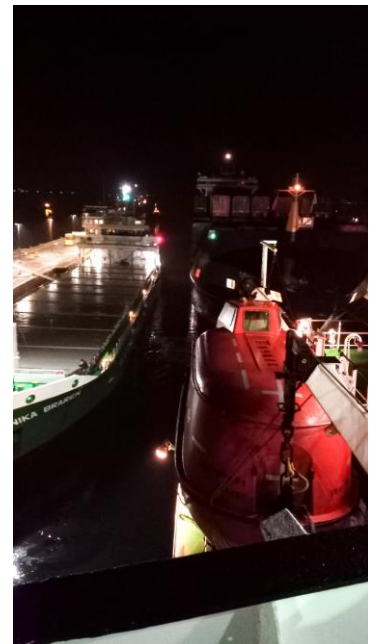


Foto: Jürgen Marth



„Viel Schiff auf wenig Wasser!“ Das erfordert für alle Verkehrsteilnehmer hohe Aufmerksamkeit und viel gegenseitige Rücksichtnahme. Achtungssignale sollten immer ernstgenommen werden und nicht als Schikane betrachtet werden. In seinen 21 Jahren als Lotse hat Jürgen Marth es einmal erlebt, dass er das Kommando zur Rückwärtsfahrt geben musste, um eine gefährliche Begegnung zu vermeiden. Eindeutiges und frühzeitiges Reagieren der Sportboote helfen dem Lotsen, seine schwierige Aufgabe zu meistern und Gefahrensituationen frühzeitig zu entschärfen.

Was trägt das Radar zur Sicherheit bei? Diese Frage kam aus dem Zuhörerkreis. Moderne Radargeräte können doch sogar Entenschwärme eindeutig erkennbar machen. Ja stimmt: Aber es gibt Tücken im System. Wiederum spielt der technische Zustand der Radaranlagen eine Rolle. Ist der Peilstrahl korrekt justiert? Ist die Anlage bestimmungsgemäß gewartet und manches mehr. Auch die Umgebung kann zu Fehlinterpretationen führen. So können z. B. Hochspannungsleitungen über dem Kanal schiffsähnliche Bilder erzeugen oder der Fußgängertunnel bei Rendsburg durch seine Metallhülle Navigationsinstrumente verwirren. Radarreflektoren, insbesondere aktive Systeme, auf Sportbooten sind auf jeden Fall zur besseren Erkennbarkeit empfehlenswert.

Aber auch alle Technik kann Unfälle nicht verhindern. Unfälle sind immer das Ergebnis der Verkettung mehrerer Ereignisse. Natürlich kamen auch der Zusammenstoß des Frachters „Navios Lyra“ mit Dalben vor der Schleuse Kiel-Holtenau in dieser Woche, die Kollision eines Frachters mit dem Schleusenmeisterleitstand im Dezember und der Crash des Krantransporters Meri mit der Holtenauer Brücke im November zur Sprache. Auch wenn der Küstenschnack manche Theorien zu den Unfallursachen entwickelt hat, sind diese noch nicht geklärt.



Foto: [www.bund-bsu.de](http://www.bund-bsu.de)

Jürgen Marth unterlegte dies mit dem Unfall des Frachters Akacia 2018. Durch einen Fehler an der Verstellpropelleranlage wurde das Kommando zur Rückwärtsfahrt in eine Vorwärtsbewegung umgesetzt. Selbst ein „emergency stop“ und das Werfen von 2 Ankern konnte das Schiff nicht stoppen. Es durchbrach daraufhin das Schleusentor.

Der Bericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung BSU findet sich zum Nachlesen unter: [https://www.bsu-bund.de/SharedDocs/pdf/DE/Unfallberichte/2019/Untersuchungszwischenbericht\\_52\\_18.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.bsu-bund.de/SharedDocs/pdf/DE/Unfallberichte/2019/Untersuchungszwischenbericht_52_18.pdf?__blob=publicationFile&v=2).

Gemessen an der Vielzahl der Schiffe, die die Förde und den Kanal befahren, sind die Unfallzahlen jedoch gering. Sie bewegen sich im Promillebereich. Aber sie sind spektakulär und bekommen entsprechende mediale Aufmerksamkeit.

Für die hohe Sicherheit in unserem Revier ist sicherlich auch die gute Arbeit und Zuverlässigkeit der Lotsen verantwortlich. 24 Stunden an 365 Tagen stehen sie den Schiffführungen zur Verfügung. Seelotsen arbeiten nicht im Schichtdienst, sondern in einer Reihenfolge, bei der sich der zuletzt Tätige wieder hinten in die Dienstliste einreicht. Der Dienstabruf geschieht anhand der „Reihenbört“ ... nächstes Schiff, nächster Kollege. Die Arbeitszeiten sind somit abhängig vom Verkehrsaufkommen und daher oft schwer vorhersagbar.

Seit 1929 sind die Seelotsen freiberuflich tätig. Sie sind in Lotsenbrüderschaften organisiert. Im Lotsenrevier 6 (Nord-Ostsee-Kanal II, Kieler Förde, Trave und Flensburger Förde) sind zur Zeit 144 Lotsen im Einsatz. Davon 14 - 20 im Bereich der Trave. Weibliche Lotsen gibt es zur Zeit nicht. Die letzte Bewerberin hat sich nach Durchlaufen des Auswahlverfahrens für die Übernahme eines Kommandos auf einem Kreuzfahrtschiff entschieden.

Zahlreiche Anekdoten lockerten den Abend auf. Nur eine sei hier erwähnt: Während einer Kanalfahrt unter der Rendsburger Eisenbahnbrücke hindurch grüßte der Führer eines querenden Zuges mit 3 langen Tönen. Nach der Erwidern vom Schiff ebenfalls mit 3 langen Tönen dankte der Zugführer noch einmal mit einem kurzen Signal. Da wurden wohl besondere Erinnerungen wach.

Aufgrund der Fülle an Information lässt sich leider hier nicht alles wiedergeben. Ich hoffe aber, einen Eindruck vom Vortrag wiedergegeben zu haben.

Herzlichen Dank an unseren Vortragenden Jürgen Marth für diesen Abend und ein herzlicher Dank an alle Lotsen auf unserem Heimatrevier für ihre gute Arbeit. Sie tragen auch zu unserer Sicherheit bei.

**Wir wünschen Euch aus Schilksee alle Zeit gute Fahrt und kehrt immer wieder zurück gesund!**

*B/R*