

## Allein gegen den Strom

### Aus dem wechselvollen Alltag eines Lotsen auf der Weser

Um 3.10 Uhr morgens schrillt erbarmungslos das Handy. Auf der Außenweser hat dichtes Schneetreiben eingesetzt, die Sicht ist gleich null und das Bordradar der ein- und auslaufenden Schiffe praktisch blind. Für Knut Kühn, 47 Jahre alt, Lotse auf der Weser, bedeutet das wieder einmal ungeplanten Stress: Innerhalb von 20 Minuten muss er sein warmes Bett mit einem Bildschirmarbeitsplatz in der Radarzentrale getauscht haben.

Von dort aus haben die Weserlotsen den Überblick – anders als ein Kapitän auf der Brücke, dessen Radarschirm in den verkehrsreichen Küstengewässern höchstens drei Meilen weit brauchbare Informationen liefert. Eigentlich ein angenehmer Job, so eine Radarberatung von Land aus. Nur eben nicht, wenn er wie jetzt den ursprünglichen Zeitplan völlig durcheinander wirft.

Noch am Vorabend war Kühn davon ausgegangen, um 1.30 Uhr einen Frachter aus dem Bremerhavener Kaiserhafen in Richtung Nordsee zu lotsen. Wenig später heißt es Kommando zurück: „Um zwei Uhr aus dem Nordhafen“, teilt die Einsatzzentrale mit. „Nein, doch nicht“, wird gegen Mitternacht erneut korrigiert „erst um acht Uhr an der Stromkaje.“ Dabei bleibt es dann, trotz der unerwarteten Sonderschicht mit drei Stunden Radarberatung. Eine ganz normale Nacht im Leben eines Lotsen.

Es ist vor allem dieser völlig unplanbare Arbeitsablauf, der dem Berufsstand zunehmende Nachwuchsprobleme beschert. Der Schwund ist unübersehbar: Umfasste Kühns Lotsenbrüderschaft Weser II in den sechziger Jahren noch etwa 150 Mann, so sind es heute knapp über 100 – und das bei ständig wachsendem Schiffsverkehr. Wer heutzutage sein Kapitänspatent in der Tasche hat, geht lieber auf große Fahrt. Denn das ist mittlerweile komfortabler Broterwerb: In der Regel ist man drei Monate auf See, und anschließend gibt es drei Monate Urlaub. Von so etwas können Lotsen nur träumen – schon deswegen, weil sie Freiberufler sind und ohne Arbeit auch nichts verdienen. Zwar sind ihre durchschnittlich 6000 Euro im Monat mit einem Kapitänseinkommen vergleichbar, aber dem steht der Verzicht auf viele Annehmlichkeiten eines normalen Berufs gegenüber. Und: Die Ausbildung ist langwieriger. Zwischen Schulabschluss und Bestallung zum Lotsen vergehen bis zu 14 Jahre.

Knut Kühn hat seine zerstückelte Nacht

mit der Gelassenheit eines Profis weggesteckt. Hellwach betritt er Punkt acht Uhr die Brücke des kroatischen Containerfrachters Maersk Rijeka. Es ist ein so genannter Feeder, ein Schiff, das die Container aus Großterminals wie Bremerhaven auf kleinere Häfen verteilt. In diesem Fall heißt das Ziel St. Petersburg. Bis die Maersk Rijeka das offene Meer erreicht, wird Kühn für 34 Seemeilen an Bord das Sagen haben. Offiziell besteht sein Job nur in der nautischen Beratung des Kapitäns, aber die Praxis sieht anders aus: „De facto führen wir das Schiff in eigener Regie – alles andere wäre zu zeitraubend und damit gefährlich.“

Das sehen auch die Kapitäne so, erst recht in diesem Revier. Die Deutsche Bucht, in die Jade, Weser und Elbe münden, ist mit jährlich rund 80 000 Schiffsbewegungen Europas meistbefahrene Wasserstraße. Dabei sind die Fahrinnen teilweise weniger als 200 Meter breit, ihre Ränder nur 50 Meter von den Grenzen des Nationalparks Wattenmeer entfernt. Eine einzige Havarie kann in diesem sensiblen Ökosystem katastrophale Folgen haben. Schon ein größerer Containerfrachter hat heute bis zu 6000 Tonnen Schweröl an Bord, von Großtankern gar nicht zu reden. Nur ein ortskundiger Experte ist in der Lage, mit diesem Risiko sicher umzugehen – paradoxerweise bisweilen, indem er bei Schiffsbegegnungen einen kontrollierten Kollisionskurs fährt. Tatsächlich könnte man oft fast einen Ball hinüberwerfen, so knapp ist der Abstand von Bordwand zu Bordwand. Aber anders geht es nicht. Einen Kapitän würde dieses hautenge Manövrieren derartige Überwindung kosten, dass er womöglich zu weit aus der Mitte steuern und sein Schiff damit unweigerlich in den Schlick setzen würde.

„Bei großen Schiffen muss ich vorausdenken wie ein Schachspieler“, erläutert Kühn eine weitere Taktik. „Welchen Zug macht der Gegner, also die Strömung und der Wind, als nächstes und übernächstes? Wenn ich den Kurs nicht rechtzeitig darauf einstelle, sind später Korrekturen von sieben oder acht Grad nötig. Damit kann ein 350-Meter-Schiff schon die ganze Fahrinne blockieren.“

Mit wummern der Maschine hat die Maersk Rijeka den Bug ins Fahrwasser gedreht und nimmt Kurs auf die Außenweser. An der Steuerbordseite ziehen die letzten Ausläufer der Stromkaje vorbei. Wie es aussieht, verspricht die Fahrt ein

problemloser Routineeinsatz zu werden: Es herrscht leichter Frost, aber die Schneewolken haben sich fast aufgelöst, immer öfter kommt jetzt die Sonne durch. Der Wind weht mit Stärke sechs, was immer noch relativ ruhige See bedeutet. Knut Kühn sitzt entspannt auf dem Platz des Kapitäns und beobachtet den Radarschirm. Natürlich gibt es auch ganz andere Einsätze, strapaziöse Fahrten, die höchste nervliche und körperliche Anspannung bedeuten. „Das Schlimmste sind Törns bei Nebel auf Schiffen mit 14 oder 15 Meter Tiefgang“, erzählt Kühn. „Das ist so ähnlich, wie mit dem Auto stundenlang auf Glatteis zu fahren. Danach bist du völlig ausgepowert und kaputt, da willst du nur noch deine Ruhe haben.“

Nach gut zwei Stunden kommt das Lotsenstationsschiff Gotthilf Hagen in Sicht. Es liegt sechs Seemeilen nördlich von Wangerooge und dient als schwimmendes Quartier für die Lotsen, die hier zwischen den aus- und einlaufenden Schiffen wechseln. Drüben wird ein knallrotes Schlauchboot weggefeiert, prescht durch die Wogen und geht bei der Maersk Rijeka längsseits. Und dann ist ein sicherer Tritt gefragt: Nach wie vor geht der Lotse über eine schaukelnde Jakobsleiter von Bord, selbst bei noch so modernen Schiffen. Jetzt zeigt die Nordsee Präsenz; man kann sie riechen und ihre Urgewalt spüren. Auch die kleine Gotthilf Hagen schwankt in der Dünung. Stärke sechs auf der Beaufortskala – für zart besaitete Naturen reicht das allemal aus, um seekrank zu werden.

Acht Kollegen warten in der Messe auf ihren Einsatz, vertreiben sich die Zeit mit Klönschnack, Lesen und Essen. Der Smutje serviert Steckerbrot und Bockwurst; zum Nachtschiff gibt es Kaffee und „Lotsentorte“ – Rosinenweißbrot mit Margarine. „Im Durchschnitt hocken wir hier vier Stunden bis zum nächsten Törn“, erklärt Knut Kühn. „Es können aber auch mal acht werden. Mein bisheriger Rekord sind fünfzehn.“ Diesmal läuft alles wunschgemäß: Nach viereinhalb Stunden steht Kühns Name oben auf der Liste. Es geht wieder zurück – auf der MS Westerhaven, kommend aus Agadir, Ziel Bremerhaven-Stromkaje. Eher gemütlich also, dieser Arbeitstag. Bis zum Anlegen wird er 15 Stunden gedauert haben. Jürgen Ahrens

Mann und Maschine: Knut Kühn an Bord der Maersk Rijeka. Der Lotse hat für 34 Seemeilen das alleinige Sagen an Bord – und steuert das 138 Meter lange und 28 Meter breite Schiff mit einem winzigen Knopf durch die teilweise weniger als 200 Meter breite Fahrinne. Eine Havarie hätte katastrophale Folgen. Fotos: Ahrens