

## Lotsenversetzsystem



Das Übersteigen von **Menschen von Schiff zu Schiff auf hoher See** ist eines der schwierigsten seemännischen Manöver, die täglich von Lotsen in aller Welt mit Einsatz von kleinen Versetzbooten durchgeführt werden. Kleine Versetzboote werden bevorzugt, um die Massenkräfte bei der Berührung (Börden) mit den Schiffen gering zu halten. Je rauer die See umso höher die Beschleunigungen und umso kleiner die Versetzboote. Daher waren in der Vergangenheit die Versetzboote in der Elbmündung z. B. auf eine Länge von 12 – 15 m begrenzt.

**Lotsen sind revierkundige Nautiker.** Sie haben in der Regel ein **Kapitänspatent** und **beraten die Schiffsführungen beim Anlaufen von Küsten und Häfen.** In den Revieren der Außenelbe und Außenweser werden als **Stationsschiffe** bezeichnete Mutterschiffe eingesetzt, von denen aus die kleinen **Lotsenversetzboote (Lotsentender)** operieren. Das **Übersteigen** vom Versetzboot auf das zu lotsende Schiff und umgekehrt ist besonders **bei schlechtem Wetter** wegen der großen Rollwinkel **gefährlich.** Daher wurden das aus Stationsschiff und Versetzbooten bestehende Lotsensystem in der Vergangenheit bei Windstärken von 6 – 7 und absoluten Wellenhöhen über 2 m dichter unter Land verlegt.

Da die gefährlichen, durch Seegang entstehenden Beschleunigungen vom Bootstyp abhängen und sich beim **Einrumpfboot (Monohull)** **besonders stark auswirken,** wurden seit 1990 in Deutschland Untersuchungen durchgeführt, um eine für diese Aufgabe besser geeignete Bootsform zu finden. Mit den **Schiffen der Rumpfform SWATH** (Small Waterplane Area Twin Hull) ist dies gelungen. In Zusammenarbeit mit der Werft Abeking & Rasmussen und mit den Lotsen wurde ein sog. **SWATH-Lotsenversetzsystem** entwickelt und **1999/2000 in der Außenstelle** und später auch in der Außenweser erfolgreich eingesetzt. Seit der Jahrtausendwende befindet sich mit den SWATH-

Lotsenstationsschiffen und den SWATH-Lotsentendern ein weltweit einmaliges Versetzsystem in der Deutschen Bucht im Einsatz. [Siehe hierzu auch die Informationen unter dem Begriff „Lotsenschiffe“](#).

Der Lotsendienst auf der Elbe lässt sich **bis ins 13. Jahrhundert zurückverfolgen**. Fischer der Inseln Helgoland und Neuwerk waren während der Zeit der Hanse die ersten Lotsen auf der Elbe. Um **1600** wurde eine **erste Lotsenstation in Cuxhaven** (damals noch Koogshaven) errichtet. **1610** verpflichtet **Hamburg** ihren ersten Lotsen mit **Lotseid**. **1656** wurde die **erste Lotsenordnung**, genannt Börtordnung, für die Elbe erlassen. Dies gilt als der Beginn eines geregelten Lotswesens auf der Elbe mit Lotspflicht für die Schiffe. Die Lotsen mussten vor der Admiralität ein Lotsenexamen ablegen und wurden vereidigt. Der **Einsatz der Elblotsen wird auch heute noch nach der Börtordnung, ergänzt mit anderen Vorschriften, geregelt**.

\*Eckhard Zerth\*