



Seit der 1. Stunde mit dabei - Herzlichen Glückwunsch zum 125. Geburtstag des Nord-Ostsee-Kanals!

Die Lotsen sind seit der Eröffnung im Jahre 1895 unverzichtbarer Bestandteil für die Sicherheit der internationalen Schifffahrt bei der Passage des Nord-Ostsee-Kanals.

Gemeinsam mit den Kanalsteuern, die seit dem Jahre 1900 das Steuerrad in die Hand nehmen, sorgen sie für eine sichere Durchfahrt durch die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt.

Bereits im Februar 1895 wurden die ersten Seelotsen für den Dienst im „Kaiser Wilhelm Kanal“ eingestellt. Sie durften nicht älter als 40 Jahre sein, mussten das Steuermannspatent besitzen und mindestens 8 Jahre mit dem Patent zur See gefahren sein.

Die Bedingungen waren schwer, kurz zusammengefasst: Harte Arbeit – karger Lohn. Zum nächtlichen Einsatz geweckt wurde per Klopfzeichen am heimischen Fensterladen, die Einsätze mit langen Wartezeiten fanden auch bei widrigsten Wetterbedingungen größtenteils auf offenem Deck statt, für „fehlerhafte“ Beratung, die einen Schaden zur Folge hatte, haftete der Lotse mit seinem gesamten Vermögen.

In der Zeit zwischen 1895 und 1912 verstarben viele Lotsen in recht jungen Jahren. Andere kündigten die Anstellung, suchten sich eine andere Beschäftigung an Land, oder fuhren wieder zur See.

So ist es nicht verwunderlich, dass sich 1919 der Deutsche Lotsenbund als Interessensvertretung gerade am Eingang des Kanals, nämlich in Brunsbüttelkoog, gründete.

Nunmehr konnten die berechtigten Anliegen der Kanallotsen klarer adressiert werden, die Bedingungen verbesserten sich.

Nachdem man festgestellt hatte, dass Lotswesen und Beamtentum aufgrund der Anforderungen durch die ständige Dienstbereitschaft und die wechselnden Arbeitszeiten nicht zusammenpassten, wurden die Seelotsen im Nord-Ostsee-Kanal, wie bereits auf anderen Revieren geschehen, in die Selbständigkeit entlassen.

Auch heute noch sind alle deutschen Seelotsen Freiberufler, die in Bruderschaften organisiert sind.

Der Nord-Ostsee-Kanal und die dortigen Lotsen leben in einer Symbiose. Die Sicherheit des Verkehrs ist ohne die Lotsen nicht denkbar, andererseits hängt deren Wohlergehen von der Attraktivität der Schifffahrtsstraße für den Schiffsverkehr ab.

Im Zuge zweier Erweiterungen (1907 -1914 und 1965 – 2002) wurde der Kanal an die Erfordernisse der Schifffahrt angepasst.

Die derzeitige Anpassung der Oststrecke zwischen Kiel-Holtenau und Königsförde, der Ersatzneubau der Schleusenammern in Kiel und der Neubau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel nehmen viel Zeit, viel Geduld und nicht zuletzt viele Steuermittel in Anspruch, aber, wie heißt es doch so schön: „wat mutt, dat mutt“!

Mit den Abmessungen des Kanals wuchsen auch die Abmessungen der Schiffe. Heute dürfen Fahrzeuge bis zu einer Länge von 235 Metern und einer Breite von 32,5 Metern die Verbindung zwischen Nord- und Ostsee nutzen.



Zu jeder Zeit war und ist der der Nord-Ostsee-Kanal ein herausforderndes Lotsrevier. Mit den zunehmenden Schiffsgrößen stiegen auch die Herausforderungen an die Lotsen und die Steuerer, die in ihrem Tun fachkompetent von den Mitarbeitern der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung unterstützt werden.

Nirgendwo trifft der Begriff „enges Fahrwasser“ besser zu, als in diesem Revier.

Bilder, die die Nähe der Schiffe untereinander und die Nähe zum Ufer darstellen, verdeutlichen auch dem Laien, welche Fähigkeiten das Beherrschen der Fahrzeuge, vor allem bei Nebel und Sturm, von den beteiligten Lotsen und Steuerern erfordert.

An einem schönen Sommertag hingegen ist der Blick von der Höhe einer Schiffsbrücke weit in das Land hinein ein unvergessliches Erlebnis.

Passagiere und Besatzungen der Schiffe sind begeistert von der Schönheit der Landschaft und durch den Radweg, der am Ufer entlangführt, gibt es immer wieder einen freundlichen Kontakt zwischen „de Lüd an Land“ und denen auf dem Wasser, seien es Lotse, Schiffsbesatzungen oder Freizeitskipper.

Trotz aller Nostalgie und dem Blick für die Schönheiten des Alltages darf jedoch eines nicht vergessen werden:

Die Entscheidung für das Befahren der Wasserstraße erfolgt ausschließlich nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten.

Nur wenn durch den Wegevorteil (je nach Hafen ca. 180 bis 380 Seemeilen) unter Berücksichtigung von Ölpreis und Wetterlage ein wirtschaftlicher Vorteil im Vergleich zu den Kosten für die Befahrung entsteht, wird sich der Reeder für eine Kanalpassage entscheiden.

Der Schiffsverkehr im „Kiel Kanal“, wie er international genannt wird, war schon immer großen Schwankungen unterworfen.

Der derzeitige Rückgang des Verkehrs aufgrund der Corona Krise und des daraus resultierenden deutlich niedrigeren Ölpreises allerdings ist beispiellos. So ist die Anzahl der Schiffspassagen zum Zeitpunkt des Jubiläums um 40% im Vergleich zum Vorjahr gesunken.

Ohne flankierende Maßnahmen wird dieser Einbruch mittelfristig nicht kompensiert werden können.

Es ist eine vordringliche Aufgabe der Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung, die Konkurrenzfähigkeit des NOK im Sinne der ca. 3000 in Verbindung mit dem Kanal stehenden Arbeitsplätze und den Vorteilen für die Umwelt durch den niedrigeren CO² Ausstoß jederzeit im Blick zu haben und durch geeignete Maßnahmen dafür zu sorgen, dass der Nord-Ostsee-Kanal das bleibt, was er schon immer gewesen ist:

Eine attraktive Alternative für alle Fahrtstrecken zwischen Ost- und Nordsee!

Wir Lotsen freuen uns auf eine erfolgreiche Fortsetzung der 125-jährigen Symbiose und wünschen dem Nord-Ostsee- Kanal eine erfolgreiche Zukunft!

Erik Dalege