

→ Die Warnemünder Lotsen

Oberlotse i. R. Michael Borgwardt

Wenn man bei den Umzügen in Warnemünde im Jahre 1933 die stattliche Reihe der Handwerker und Gewerbetreibenden sah, dann will es kaum glaublich erscheinen, daß um die Mitte des vorigen Jahrhunderts nur ein einziger Stand in Warnemünde ansässig war; das war der Seemannsberuf und die mit ihm verwandten, die Fischerei und das Lotsengewerbe; und gerade die Lotsen als Vertreter des ältesten in Warnemünde betriebenen Gewerbes bildeten die kleinste Gruppe im Festzuge; ganze vier Mann.

Vor hundert Jahren war es anders; bis zum Jahre 1802 war jeder Warnemünder Einwohner berechtigt, das Lotsengewerbe zu betreiben in Gemeinschaft mit allen anderen. Das Lotsenwesen unterstand schon damals dem Rat der Stadt Rostock, der zur Beaufsichtigung des ganzen Lotsendienstes einen früheren Kapitän als Lotsenkommandant bestellte. Der Lotsenkommandeur bestellte wiederum aus der Reihe der Lotsen einen dafür geeigneten als seinen Assistenten und Stellvertreter, den Lotsen-Ältermann.

Mit der „Lotsen-Ordnung“ von 1802 wird durch § 1 verordnet: „daß die bisherige Observanz, nach welcher alle Bürger des Fleckens Warnemünde von selbst beliebigen Antheil an den Lotsen genommen haben, gänzlich aufgehoben wird!“

Die Zahl der Lotsen wird auf 40 festgesetzt; „und soll niemand hierzu erwählt werden, der nicht wenigstens 40 Jahre alt, 15 Jahre zur See gefahren und vom Lotsen-Commandeur zu Warnemünde das Zeugnis seiner Tüchtigkeit und seines Wohlverhaltens beizubringen vermögend ist“.

In einer Verordnung vom 22. April 1835 wird die Zahl der Lotsen wieder auf 100 erhöht. Mancher wird erstaunt sein über diese große Anzahl, aber nach dem damaligen System und den vielen Obliegenheiten, die den Lotsen außer ihrem Dienst auferlegt waren, war diese Zahl erforderlich. Es fuhr nämlich nicht, wie es heute Gebrauch ist, ein Lotse nach jedem Schiff, sondern fünf fuhren in einem Ruderboot jedem Schiff entgegen. Zwei Lotsen gingen auf dem Schiff an Bord, von denen einer

das Kommando übernahm (also die eigentlichen Funktionen eines Lotsen) und der zweite das Ruder des Schiffes bediente. Die übrigen drei blieben mit dem Boot beim Schiff und machten letzteres in Warnemünde fest. Das Bedienen der Schiffe ging der Reihe nach. Deshalb war ein Lotsenbote nötig, der die nächsten fünf Lotsen für das nächste Schiff herbeiholte. Diejenigen, die ein Schiff eingelotst hatten, waren solange frei, bis sie wieder an der Reihe waren.

Außer diesem Dienst waren aber nach § 5 der Lotsenordnung die Lotsen verpflichtet: „dem Lotsen-Commandeur in allem was das Lotsen- und Bergewesen betrifft, sowie beim Laden und Löschen der Schiffe und Nachprahmen auf der Reede, ohne Widerseßlichkeiten in Worten und Werken auf das pünktlichste zu gehorchen, er mag der Reihe oder außer der Reihe kommandiert werden, von Sonnenauf- bis Sonnenuntergang auf Erfordern des Lotsen-Commandeurs zu arbeiten“!

Nach einer Verordnung von 1835 war der Lotsenkommandeur sogar befugt, wenn die vorhandenen Lotsen zu den vorkommenden Arbeiten nicht ausreichten, „bis volle 20 andere Bürger zur Aushilfe zu kommandieren“.

Die Mündung der Warnow war in jenen Zeiten noch nicht durch lange Molen gegen Versandung geschützt, so daß nach anhaltenden Weststürmen die Mündung stark verflacht war. Deshalb war es häufig erforderlich, daß die ankommenden Schiffe, obgleich sie nur 300 bis 400 Tons Ladefähigkeit hatten, auf der Reede einen Teil ihrer Ladung löschen mußten, um in den Hafen einlaufen zu können. Ebenso mußten die von Rostock mit Ladung auslaufenden Schiffe sehr oft wegen zu geringen Wasserstandes in der Mündung mit unvollständiger Beladung auslaufen und den Rest der Ladung auf der Reede einnehmen.

Der Lohn für diese Arbeiten war ebenfalls vom Rat festgesetzt.

In den Wintermonaten, d. i. vom 1. Oktober bis 30. März war das Lootsgeld um ein Viertel erhöht. Das festgesetzte Lotsengeld muß von jedem Hauptfahrzeuge beim Einkommen und wiederum beim



Ausgehen bezahlt werden, und zwar an den Lotsen-Kommandeur.

Jeden Sonnabendnachmittag wurde das Geld unter die Lotsen verteilt, wobei der Lotsenkommandeur und der Altermann den gleichen Anteil bekamen wie die Lotsen.

Der Lotsenkommandeur erhielt außerdem von der Stadt Rostock 2 Faden Buchen- und 2 Faden Birken-Brennholz frei vor die Tür geliefert; der Altermann einen Faden Buchen- und einen Faden Birken-Brennholz; er mußte es sich aber selbst aus der „Heyde“ holen.

Der Lotsenkommandeur war zu gleicher Zeit Strandvogt und die Lotsen mußten bei vorkommenden Strandungen seinen Befehlen betreffs Bergung von Schiff und Ladung unbedingt Folge leisten. Von dem Wert der geborgenen Güter wurden 10 Prozent als Bergelohn gezahlt. Von diesem Bergelohn erhielt der Lotsenkommandeur ein Zehntel, die übrigen neun Zehntel wurden unter die daran beteiligten Lotsen verteilt.

Infolge der großen Anzahl Lotsen waren aber alle genannten Einnahmequellen nicht genügend, eine Familie zu ernähren. So betrieben denn alle Lotsen an den Tagen, wo sie voraussichtlich vom Lotsendienst oder sonstigen Arbeiten frei waren, noch nebenbei die Küstentischerei. Es ist sogar anzunehmen, daß zu den Zeiten geringer Schiffahrt die Fischerei ihr Hauptgewerbe gewesen ist. Die erbeuteten Fische wurden von den Frauen der Lotsen in Rostock verkauft.

Die Fahrinne der Warnowmündung war nicht nur flach, sondern auch schmal; es kam deshalb öfter vor, daß ein Schiff beim Einsegeln etwas aus dem Fahrwasser kam und vor den Molenköpfen festkam. Für diesen Fall befand sich auf der Westmole eine starke Winde, ein sogenanntes Gangspill; auch lag ein langes starkes Lau bereit. Sobald ein Schiff in der Mündung an Grund geriet und sitzen blieb, wurden alle Lotsen alarmiert; das Lau wurde zum Schiff gebracht, und die Lotsen versuchten mit dem Gangspill, das Schiff wieder flott zu machen. Gelang es nicht, so wurden Leichter angenommen und die Lotsen mußten die Ladung löschen bis das Schiff wieder loskam.

Im Laufe der Zeit änderten sich auch die Verhältnisse in Warnemünde. Im Jahre

1861 durften sich endlich auch Schiffsführer in Warnemünde niederlassen und da die Schiffahrt damals in hoher Blüte stand, wandten sich die Lüchtigen der Warnemünder Seeleute dem Schiffergewerbe zu und es fehlte mit den Jahren an brauchbarem Nachwuchs für die Lotsen. Ihre Zahl nahm ständig ab. Es waren wohl Leute da, die Lotse werden wollten, nicht aber zugleich Hafenarbeiter und Fischer. Eine Reform des Lotsenwesens wurde notwendig; mit der Jahrhundertwende kam auch die Änderung.

Die Lotsen wurden Beamte der Stadt Rostock mit festem Gehalt. Den Beruf ergreifen konnte nur, wer das Steueramts-examen auf Großer Fahrt bestanden und mindestens ein Jahr als Steuermann auf Dampfern gefahren hatte. Die Zahl der Lotsen wurde auf 8 Seelotsen und 4 Revierlotsen festgesetzt. Sie unterstanden einem Lotsenkommandeur und als dessen Stellvertreter einem Oberlotsen. Außerdem wurden 8 Bootsleute angestellt, welche die Lotsen mit einem Ruderboot zu den Schiffen bringen mußten. Bei stürmischem Wetter wurde ein seetüchtiges Segelboot genommen.

Das Lootsgeld wurde nicht mehr an den Lotsenkommandeur, sondern an die städtische Steuerkasse in Rostock bezahlt. Der Lotsenkommandeur schrieb nur die Rechnungen aus und führte Buch darüber.

In Rostock waren auch 4 Lotsen als Beamte angestellt, um die Schiffe nach Warnemünde zurückzubringen.

Nach dem Weltkrieg gingen die Wasserstraßen in Deutschland an das Reich über; mit der Warnow kam auch das Warnemünder Lotsenwesen in Reichsverwaltung. Da der Handel Rostocks nach Kriegsende bei weitem nicht den Umfang der Vorkriegszeit erreichte, wurde beim Lotsenwesen wiederum abgebaut. Die Stelle des Lotsenkommandeurs wurde gestrichen und dem Oberlotsen die Leitung übergeben. Für die durch Alter abgehenden Lotsen wurden keine neuen angestellt, so daß das Lotsenpersonal seit dem 1. Januar 1933 nur aus dem Oberlotsen und 4 Lotsen besteht. Die Bootsleute wurden gleichfalls auf 4 reduziert; dafür erhielt die Station aber ein schönes, seetüchtiges Motorboot. Die Revierlotsen wurden abgebaut und die Seelotsen haben die Schiffe von See bis nach

Lotfenkutter holt einen Frachtfegler in den Warnemünder Hafen
Aufn. Karl Eichenburg



→ Klostock zu bringen; in Klostock wurden zwei Lotfen belassen.

Die Lotfen wurden auf Zollaufsicht vereidigt, so daß jetzt jedes Schiff, wenn es einen Lotfen an Bord hat, ohne Verzögerung nach Klostock fahren kann, während es früher in Warnemünde anlegte zur Einklarierung oder eine Zollbegleitung mit nach Klostock nehmen mußte.

Die Reichsverwaltung war überhaupt bestrebt, Warnemünde mit den modernsten, der Schifffahrt dienlichen Einrichtungen zu versehen. So erhielt Warnemünde außer dem Motorlotfenboot, welches für den Lotfendienst eine bedeutende Verbesserung war, statt der veralteten Nebelkanone ein hochmodernes Nebelsignal, bestehend aus Funkfeuer, Unterwasserschallsignal und Luftschallsignal. Dies ist für die Schifffahrt

und Fischerei und vor allen Dingen für die Trajektschiffe Warnemünde—Gjedser eine wichtige Verbesserung, denn jetzt fahren sie im stärksten Nebel oder Schneesturm nach Funkpeiler und Unterwasserschallempfänger sicher ihren Kurs.

Als die „Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger“ in Warnemünde ein Rettungsboot stationierte, wurde es dem Lotfenkommandeur unterstellt und ausschließlich mit Lotfen bemannt. Schiffsunfälle waren zur Zeit der Segelschiffe in den Herbst- und Wintermonaten nichts seltenes. Auch die Warnemünder Lotfen haben unter Führung des bekannten Lotfenkommandeurs Stephan Janßen sowie auch dessen Nachfolgern manche brave Lat vollbracht und mit Einsetzung des eigenen Lebens manchen Seemann aus Seenot gerettet.

Kniereiterreim aus Alt-Warnemünde

Den besten Klepper, dem he hett,
dor sett' he sinen kleen Jöding
up
un lett em so wied draben
bet Schulden sine lütte Dör.
Dor kümmt de blanke Lining her
mit ehren roden Rock,
mit ehre witte Schött.

Se faten sick beid an de Hand,
de Deel, de gahn se up un lang,
de Sloetels laten se klingen,
de Schillings laten se springen.
Wuur soelen se denn in slapen?
in dree siden Laken.
Wo soelen se denn de Hänn in drögen?
In dree siden Handdök.