



Das Lotsenwesen auf der Gebirgsstrecke am Mittelrhein

von Will Kimpel

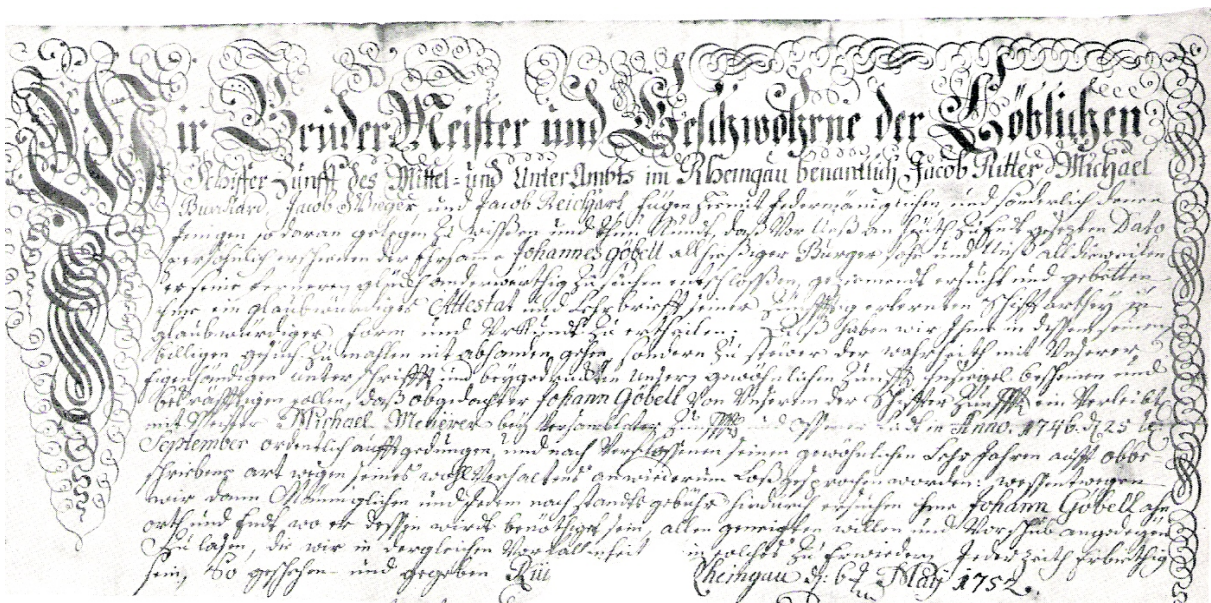
Gleich zu Beginn meiner Ausführungen muss ich vorweg eine Klarstellung der Berufsbezeichnung geben, denn von "Lotsen" als Berufsbezeichnung spricht erstmalig ein preußisches Gesetz, das Reglement über den Lotsendienst auf dem Rhein innerhalb der Grenzen des preußischen Gebietes vom 24. Juni 1844. Bis dahin war die Berufsbezeichnung "Steuermann" für die Tätigkeit, die heute der Lotse ausübt.

Man kann wohl unbedenklich sagen, dass der Beruf des Steuermanns und heutigen Lotsen am Rheinstrom so alt ist, wie dieser Strom von Menschen mit Wasserfahrzeugen im weitesten Sinne befahren worden ist. Denn bei dem Befahren des Stroms mit Wasserfahrzeugen hat es zumindest immer eines Mannes bedurft, der das Fahrzeug lenkte und versuchte, das Fahrzeug ungefährdet an Riffen, Klippen, Untiefen und sonstigen Hindernissen vorbei sicher auf seinem Kurs zu halten. Und es ist in diesem Sinne nur verständlich, dass man sich dabei möglichst des Mannes bediente, der fahrwasserkundig war, der die Eigenheiten des Fahrwassers und seine Beschaffenheit genau kannte.

So hat sich der Beruf des Steuermanns am Rheinstrom vor Jahrhunderten entwickelt, denn die Wasserläufe waren in früheren Zeiten der schlechten Landverbindungen als Verkehrs- und Wirtschaftswege die großen Verbindungsstraßen zwischen Menschen und Räumen.

So finden wir z. B. in einem alten Kirchenbuch in Kaub in einem Eintrag aus dem Jahre 1492 auch die Berufsbezeichnung Steuermann, um von da ab laufend durch die Jahrhunderte dieser Berufsbezeichnung in den Kirchenbüchern zu begegnen.

Im Mittelalter und der beginnenden Neuzeit waren die Steuerleute und Schiffer zunftmäßig zusammengeschlossen. Ein alter Zunftbrief der Zunft in Rüdesheim aus dem Jahre 1752 beweist das (Bild).



Wir Brudermeister und Geschworne der löblichen Schifferzunft des Mittel- und Unteramts im Rheingau benanntlich Jacob Ritter, Michael Burkard, Jacob Wieger und Jacob Reichard fügen hiermit jedermännlichen und sonderlich denen jenigen, so daran gelegen, zu wissen und tun kund, daß vor uns an heut zu End gesetzten Dato persönlich erschienen der ehrsame Johannes Göbelt allhiesiger Bürger Sohn und uns all dieweilen er sein ferneres Glück anderwärtig zu suchen entschlossen, geziemend ersucht und gebeten ihm ein glaubwürdiges Attestat und Lehrbrief seiner zünftig erlernten Schiffartei in glaubwürdiger Form und Urkund zu erteilen. Als haben wir ihm in diesem seinem billigen Gesuch zumalen nicht abhanden gehen, sondern zur Steuer der Wahrheit mit unserer eigenhändigen Unterschrift und beigedruckten unser gewöhnlichen Zunft Insiegel bescheinigen und bekräftigen wollen, daß obgedachter Johann Göbelt von Unseren der Schifferzunft einverleibt mit Meister Michael Meurerer bei versammelter Zunft und offener Lad in Anno 1746 am 25. September ordentlich aufgedungen und nach verflrossenen seinen gewöhnlichen Lehrjahren auf obbeschriebener Art wegen seines Wohlverhaltens an wiederum losgesprochen worden: wessentwegen wir dann männlichen und jedem nach Standsgebühr hierdurch ersuchen ihm Johann Göbelt an Ort und End wo er dessen wird benötigt sein allen geneigten Willen und Vorschub angedeihen zu lassen, die wir in dergleichen Vorfällen ein solches zu erwidern jederzeit erbietig sein, so geschehen und gegeben

Rüdesheim im Rheingau den 6. Mai 1752.

– Darüber hinaus wissen wir von alten Steinbildzeugnissen und Kupferstichen, die auch den Verkehr auf dem Rheinstrom zum Gegenstand haben, dass jeweils am Heck der Fahrzeuge, z. B. Nachen oder Flöße, ein Mann steht, der das Steuer in seinen Händen hält und das Fahrzeug oder das Floß lenkt, dass es also den Steuermann schon gab.

An alten Zeugnissen über den Beruf des Steuermanns haben wir z. B. auch noch einen Geleitbrief des in der napoleonischen Zeit in den Wäldern des Taunus und des Hunsrücks sein Unwesen treibenden Räuberhauptmannes genannt Schinderhannes, der in diesem Brief einem Kauber Steuermann freies Geleit für den Rückweg von seiner Lotsenfahrt von Kaub nach Koblenz, also von Koblenz nach Kaub, gewährte.

Weiterhin ist historisch verbürgt, dass Kauber Schiffer, zu denen auch die Steuerleute gerechnet wurden, tätigen Anteil an dem Rheinübergang Blüchers in der Neujahrsnacht 1813/14 dergestalt nahmen, dass sie mit ihren Nachen vor Beendigung des Brückenschlages Vorhuten der Blücher'schen Armee von dem rechten auf das linke Rheinufer übersetzten, die dann den Abschluss des Brückenschlages sicherten. In der evangelischen Kirche in Kaub ist heute noch eine Steintafel zu sehen, die folgenden Text trägt:

In der Neujahrsnacht 1813/14 wurden hier
für Feldmarschall von Blücher und sein
Befreiungswerk die Kauber Schiffer in Eid
und Pflicht genommen.

Zu unseren Zeugnissen der Vergangenheit zählte auch ein Herzoglich Nassauisches Steuermannspatent aus dem Jahre 1841, - die rechte Rheinseite des Mittelrheins war 1802 nassauisch geworden.

Im Jahre 1866 fiel das nassauische Staatsgebiet an Preußen. So konnte das Lotsenwesen auf beiden Ufern des Mittelrheins einheitlich durch Gesetz betreffend die Ausführung der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. März 1870 mit Wirkung vom 1. April 1870 neu geregelt werden. Dieses Gesetz enthält u. a. Bestimmungen über die staatliche Einrichtung und Aufhebung von Lotsenstationen und Lotsenbezirken, die Bildung von Lotsenprüfungskommissionen und beinhaltet auch, dass innerhalb eines Lotsenbezirkes niemand den Beruf als Lotse ausüben darf, der nicht als Lotse geprüft und mit einer Konzession (Lotsenpatent) für den Bezirk versehen ist. Das einmal staatlich erteilte Lotsenpatent kann wieder zurückgenommen werden, wenn der Inhaber für den Lotsenberuf nicht mehr geeignet ist. Die Ausübung einer lotsenähnlichen Tätigkeit ohne Lotsenpatent wird als Vergehen unter Strafe gestellt.

Auf Grund der Ermächtigung dieses Gesetzes wurde dann am 23. März 1870 das heute noch zum Teil in Geltung befindliche sogenannte Lotsenregulativ erlassen, das im wesentlichen auch heute noch das Berufsbild des Lotsen am Mittelrhein bestimmt.

Von den in dem Regulativ genannten Lotsenbezirken des Mittelrheins sind heute nur die Lotsenbezirke der Strecken

Bingen - Kaub,	Stationsort Bingen,
Kaub - Bingen,	Stationsort Kaub,
Kaub - St. Goar,	Stationsort Kaub,
St. Goar - Kaub,	Stationsort St. Goar,

übriggeblieben. Andere Lotsenbezirke wie z. B. Rüdesheim - Mainz, Koblenz - St. Goar/Rhein, sind praktisch bedeutungslos geworden und weggefallen. Das Lotsenregulativ bestimmt auch u. a., dass der Lotsenbewerber, also derjenige, der Lotse werden will, heute als Lotsenkandidat bezeichnet, eine mehrjährige Vorbereitungs- und Lehrzeit durchlaufen und Eignungsnachweise erbringen muss.

Nach dem Lotsenregulativ ergibt sich also, dass der Lotsenberuf, wie er von den Lotsen am Mittelrhein in Bingen, Kaub und St. Goar ausgeübt wird, ein ordentlicher Lehrberuf ist, denn nur der wird als Anwärter zur Erlernung des Lotsenberufes zugelassen, der eine entsprechende Fahrzeit als Schiffsjunge und Matrose an Bord eines auf dem Rhein, seinen Nebenflüssen und Kanälen fahrenden Binnenschiffes oder Bootes absolviert; früher das 21., heute das 23. Lebensjahr vollendet und das Schifferpatent, heute für Schiffe mit eigener Triebkraft, erworben hat. Er muss außerdem unbescholten und körperlich und geistig für den Lotsenberuf tauglich sein. Sind alle diese Voraussetzungen erfüllt, so lässt das Wasser- und Schiffsamt in Bingerbrück den Bewerber nach Anhörung der örtlichen Lotsenstation, bei der der Bewerber den Lotsenberuf erlernen will, als Kandidat zu. Der Kandidat muss dann mit seinem Lehrlotsen oder Lehrmeister oder mit einem anderen patentierten Lotsen eine bestimmte Anzahl von Fahrten - Lehrfahrten - auf der Strecke ausführen, um deren Patent er sich bewirbt.

Diese Lehrfahrten muss sich der Kandidat in einem besonderen Dienstbuch bestätigen lassen. Normalerweise benötigt ein Kandidat etwa ein Jahr, bis er die erforderliche Anzahl von Fahrten geleistet hat. Dann legt er sein Dienstbuch dem Wasser- und Schiffsamt in Bingerbrück mit dem Antrag auf Abnahme der Lotsenprüfung vor und stellt sich anschließend der Prüfungskommission, die unter dem Vorsitz des Leiters des Wasser- und Schiffsamtes in Bingerbrück steht und in der u. a. auch zwei Prüfmeister, Lotsen der örtlichen Lotsenstationen, vertreten sind. Nach bestandener Prüfung erhält der Kandidat das Lotsenpatent als staatlich erteilter Befähigungsnachweis, das ihn nunmehr berechtigt, auf den in dem Patent benannten Strecken und zwar für den Binger Lotsen: von Bingen nach Kaub, für den Kauber Lotsen: von Kaub nach Bingen und von Kaub nach St. Goar, und für den St. Goarer Lotsen: von St. Goar nach Kaub, als Lotse tätig zu sein, d. h. Schiffe durch die sogenannte

Gebirgsstrecke zu lotsen. Der Lotse ist als Inhaber des Lotsenpatentes der nautische Berater des Schiffsführers. Der Schiffsführer selbst behält aber, auch wenn ein Lotse an Bord ist, die Befehlsgewalt an Bord.

Nach dem ersten Weltkrieg beteiligten sich die Lotsen am Mittelrhein auch an dem sogenannten passiven Widerstand, der zur Folge hatte, dass insbesondere Schiffe unter französischer Flagge nicht mehr belotst wurden. Die französischen Reedereien richteten daraufhin unter Berufung auf den Vertrag von Versailles sogenannte stations de pilotage, praktisch Lotsenstationen mit eigenen Lotsen, sogenannten Piloten, ein, so z. B. in St. Goar. Diese Piloten für die ausschließliche Bedienung der Schiffe unter französischer Flagge waren keine Lotsen im eigentlichen Sinne, sondern lediglich fahrwasserkundige Männer, die nicht die strengen Anforderungen, wie sie z. B. nach deutschem Recht gestellt wurden, erfüllten. Diese stations de pilotage existierten bis zum Jahre 1964. Durch einen Vertrag der Mittelrheinischen Lotsenvereinigung in Bingen, Kaub und St. Goar e. V. mit der Communauté de Navigation Française Rhenane, Strasbourg, vom 2. August 1964 wurde vereinbart, dass unter Auflösung dieser stations de pilotage die noch vorhandenen Piloten in die deutsche Lotsenorganisation übernommen und in Zukunft alle französischen Schiffe auch wieder von deutschen Lotsen belotst werden. Damit wurde nach vierzig Jahren ein Überbleibsel des 1. Weltkrieges und seiner Folgen im Sinne der deutsch-französischen Freundschaft beseitigt.

Die Zeit nach dem 2. Weltkrieg mit dem Wiederaufbau der Schifffahrt erforderte auch den Wiederaufbau der Lotsenstationen in Bingen, Kaub und St. Goar. Viele Lotsen sind als Angehörige der ehemaligen Kriegsmarine oder als Pioniere nicht mehr zurückgekehrt, - gefallen oder verschollen. So fingen die genannten Lotsenstationen mit verringertem Bestand nach 1945 wieder langsam an. Das dann beginnende schnelle Wachstum des Rheinschiffverkehrs erforderte auch die Vergrößerung der Lotsenstationen, die heute einen Personalstand wie nie zuvor haben. So haben die Lotsenstationen in Bingen und St. Goar rund je 40 Lotsen, die Lotsenstation in Kaub hat 105 Lotsen gegenüber 64 vor dem zweiten Weltkrieg. Das Wachstum der Schifffahrt ergab aber auch, dass die bis dahin geübte Art der Ausübung des Lotsenberufes, nämlich mit Schaluppen die Schiffe anzufahren und nach beendeter Lotsenfahrt mit der Schaluppe wieder zur Station zurückzurudern, unmöglich wurde. Denn die Verkehrsdichte auf der Gebirgsstrecke wurde so stark, dass dieser Kleinverkehr mit Schaluppen lebensgefährlich wurde, wie sich aus der Tatsache ergibt, dass einige Lotsen im Schiffsverkehr mit ihren Schaluppen gekentert und ertrunken sind.

Daher sind die Lotsenstationen in Bingen, Kaub und St. Goar dazu übergegangen, eigene Versetzdienste, d. h. Bootsdienste zum Anbordbringen und Vonbordholen der Lotsen einzurichten und weiterhin Busdienste mit Kleinbussen, einzurichten, die die Lotsen nach beendeter Lotsenfahrt wieder schnellstens an ihre Einsatzstationen zurückbringen.

Die Bezahlung der Lotsen wurde nach dem 2. Weltkrieg so geregelt, dass zwischen den Lotsenorganisationen am Mittelrhein und dem Verband deutscher Rheinreeder bzw. dem Schifferbetriebsverband Jus et Justitia sogenannte Entgeltverträge geschlossen wurden, die Empfehlungen über die Höhe der Lotsenentgelte enthielten.

Nach dem Gesetz über Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt vom 15. Februar 1956 werden die Lotsenentgelte amtlich festgesetzt. Die erste Festsetzung ist durch Verordnung vom 20. Juli 1965 mit Wirkung vom 1. September 1965 erfolgt. Der Höhe der Entgelte nach dieser Verordnung liegen die letzten vertraglich vereinbarten Entgelte zu Grunde.

Die Lotsen sind heute, im Gegensatz zu früher, keine Gewerbetreibende mehr, sondern freiberuflich tätige Männer, d. h. ein selbständiger Berufsstand, der in eigenen berufsständischen Organisationen zusammengeschlossen ist.

Diese Organisationen sind als örtliche Organisationen die Lotsengemeinschaften in Bingen, Kaub und St. Goar e. V. Diese wiederum sind in einer Dachorganisation, der Mittelrheinischen Lotsenvereinigung der Lotsengemeinschaften in Bingen, Kaub und St. Goar zusammengeschlossen. Die Mittelrheinische Lotsenvereinigung ist Mitglied des Bundesverbandes der freien Berufe in Düsseldorf.

Zu den übrigen Lotsenorganisationen am Rheinstrom, denen der Oberrheinlotsen in Kehl und Mannheim, werden von der Mittelrheinischen Lotsenvereinigung enge Kontakte unterhalten.

Die Lotsen am Mittelrhein sind durch die Art und Ausführung ihres Berufes als Fahrensleute mit der Schifffahrt eng verwachsen und es ist keine Seltenheit, dass der Beruf des früheren Steuermanns und heutigen Lotsen in bestimmten Familien. schon seit Generationen immer wieder von dem Vater auf den Sohn überkommen, ausgeübt wird.

Die Lotsen hängen besonders an ihrem zeitweise doch recht harten Beruf, den sie auch z. B. in Schnee, Eis, Nebel, Hochwasser und Niedrigwasser unter ungünstigen Bedingungen ausüben müssen und sind ihrem Beruf besonders verbunden, sicher auch, weil er ihnen als Männer alles abverlangt. So rundet sich das Berufsbild des Lotsen am Mittelrhein in der großen Aufgabe, der Schifffahrt zu dienen.

Die Bedeutung der Wichtigkeit dieses Berufsstandes kann man vielleicht an einem Bild besonders deutlich machen, das aus der Zeit von der Entlassung Bismarcks stammt und allgemein bekannt ist, das Bild, nach dem Bismarck das Fallreep eines Schiffes und damit das Schiff verlässt. Unter diesem Bild steht: „Der Lotse geht von Bord“, womit gesagt sein soll, das Schiff ist jetzt ohne Steuermann. Wenn ein Schiff ohne Lotse, ohne Steuermann ist, ist das schlecht für das Schiff, denn wer soll es durch alle Fährnisse bringen?

Deshalb soll der Berufsstand der Lotsen am Mittelrhein im Hinblick auf seine Bedeutung für die Schifffahrt im Dienst an der Schifffahrt und der sich daraus ergebenden volkswirtschaftlichen Notwendigkeit, stets erhalten bleiben.

Quelle: Beiträge zur Rheinkunde 1966
Rheinmuseum Koblenz

 Peter Haas 2009