

# Lotsenstation Götterswickerhamm

Von Walter Neuse, Möllen

## Als die Arche strandete

Das war bei dem Frühjahrshochwasser 1810, als dem Steuermann und Schiffseigentümer Peter Schmitz das Unglück mit seiner „Arche“ bei Götterswickerhamm zustieß.

Einige Wochen hatte er im Ruhrorter Hafen liegen müssen. Dann kam von der Firma Borgemeister der willkommene Auftrag, 66 Karren Mülheimer Stückkohle für Herrn Eykelberg in Rotterdam zu verfrachten. Eine Kanne Branntwein für die Hafenknechte förderte das Einbringen der Kohlen, eine kleine Spende für die „Herrn“, die Ausfertigung der notwendigen Papiere, und nachdem auch die Schiffergilde und die Armenbüchse mit einem Scherflein bedacht waren, warfen die Schiffsknechte nach Empfang ihres Trinkgeldes die Taue los. Gewiß, diesmal würde es keine leichte und bequeme Fahrt werden bei dem Hochwasser und starken Wind. Aber dafür war man ja ein alter, erfahrener Steuermann und kannte alle Fähnisse der Strecke bis Rotterdam wie sein eigenes Schiff. Die Fahrt ließ sich auch gut an. Bei der Zollstation Orsoy gab es nur kurzen Aufenthalt, mit Hilfe des vorgesehenen „Präsent“ für den Zollbeseher. Und nun hatte man freie Fahrt bis zur Weseler Schiffsbrücke.

Aber in der Rheinkrümmung bei Götterswickerhamm lag der Sturm auf der Lauer, und wie die „Arche“ in das „Hammsche Reck“ kreuzen wollte, sprang er sie an, daß alle Steuermannskünste versagen mußten und das Schiff mit vollen Segeln gegen das Ostufer gejagt wurde, wo es sich mit dem Bug tief in die Böschung des Deiches einrammte. Alle Mühe, wieder flott zu werden, blieb vergeblich, zumal das Hochwasser infolge Deichbruchs unterhalb Wesel sehr schnell zurückging und die Arche bald auf dem Trockenen lag.

Sie diente hinfort der Schifferfamilie Schmitz zur Wohnung. Als mit den Jahren die Seitenplanken vermorschten, wurden die Wände nach und nach durch Mauerwerk ersetzt. So steht denn heute die einstige Arche als ein Haus mit eigenartigem Grundriß am Deich beim Südausgang des Dorfes Götterswickerhamm.

Der Steuermann Peter Schmitz, der „aufs Trockene“ geraten war, mußte nun sehen, wie er sich und seine Familie „über Wasser hielt“. Der Ort seines Unglücks zeigte ihm den Weg dazu. Die Rheinstrecke Götterswickerhamm—Mehrum, bei den Schiffern „das Hammsche Reck“ genannt, hatte zwei Gruppen von Sandbänken aufzuweisen, Reste ehemaliger Inseln, gleich unterhalb Götterswickerhamm „den Hammschen Kopf“ und bei Mehrum „das Scheer-Ort“ oder „Mehrumer Ort“, die für die Schifffahrt besonders gefährliche Stellen bildeten, da sie bei jeder Verlagerung der Strömung sich anders gestalteten, so daß die Schiffer stets im Ungewissen über deren Lage und Beschaffenheit waren. Manches Schiff lief hier auf, manches ging dabei zu Bruch.

Was lag da für den Steuermann Peter Schmitz näher, als daß er sich zum Lotsen des Hammschen Recks machte! Sein gestrandetes Schiff bot den besten Beobachtungsstand. Konnte er doch von hier aus den Rhein aufwärts bis zum Stapp und abwärts bis Mehrum übersehen und den näherkommenden Schiffsleuten seine Lotsendienste anbieten, die gerne angenommen wurden. So kam es zu der Lotsenstation Götterswickerhamm!

### Peter Schmitz sucht Nebengeschäfte

Infolge der politischen Lage unter Napoleon gingen Handel und Wandel und damit auch die Schifffahrt auf dem Niederrhein zurück. Der Lotsendienst brachte nicht das zur Ernährung der Familie erforderliche Einkommen. Des Lotse Peter Schmitz suchte nach Nebengeschäften. Er trieb Handel mit Kohlen, Kalk und Teer, versorgte die Leute mit Grob- und Feinsalz, mit Heringen und Stockfisch, lieferte seinen Kunden Branntwein aus der Brennerei G. Not in Eversael, z. B. dem Wirt Vorstius „an den drei Hufeisen“ zu Voerde am 11. August 1815 sechs Kannen zum Preise von 1 Taler 6 Stüber. Der Sekretär v. d. Heiden erhielt ein Fäßchen von 1½ Anker Rheinwein, kostete 9 Reichstaler 37 Stüber. Auch Tabak war bei ihm zu haben: Portoriko zu 36 Stüber das Pfund oder Oldenkott zu 24 Stüber und wem das zu teuer war, erhielt für 12 Stüber ein Pfund „Rauchender Mohr“ oder für 9 Stüber ein Pfund „Schwarze Kopp“. Er lieferte ein „Mantjen“ (Körbchen) lange Piepen (Tonpfeifen mit langem Mundrohr). Auch mit Schnupftabak konnte er dienen. Wie er sich dem Zahlungsvermögen seiner Schuldner anpaßt zeigt folgende Abrechnung mit Heinr. Portjan in Möllen aus dem Jahre 1815:

Deliefert 11 Gang Kohlengruß à 28 Stüber	= 5 Rthlr. 8 Stüber,
1 Kanne Teer	= 1 Rthlr. 4 Stüber,
7½ Kannen Fusel	à 16 Stüber = 2 Rthlr.
	<hr/>
	8 Rthlr. 12 Stüber,
Hierauf empfangen ein Schwein	= 2 Rthlr. 45 Stüber,
	<hr/>
	bleibt Rest 5 Rthlr. 27 Stüber.

Welche Münzen sr. Zt. im Kurs waren, offenbart eine Notiz, nach welcher Peter Schmitz einem seiner Lieferanten 50 Reichstaler auszahlt mit 4 Fünf-Talerstücke, 1 holl. Dukaten, ½ Lüneburger Pistole und 1 französischen Kronentaler. —

Trotzdem sich nach den Freiheitskriegen die Schifffahrt auf dem Rhein wieder hob und der Lotsendienst größeren Gewinn brachte, behielt Peter Schmitz doch diese Handelsgeschäfte bis zu seinem Lebensende — 1821 — bei.

Besonderes Verdienst erwarb sich dieser rührige und schaffensfreudige Mann während der Blockade Wesels 1814. Trotz schweren Eisgangs setzte er oft zu linken Rheinseite über, um Erkundigungen über den Feind einzuziehen. Unermüdetlich, bei Tage und bei Nacht, bediente er 7 Wochen lang die Fähre zwischen Melsum und Rheinberg beim Übersetzen preußischer Truppen.

### Der lange Peter und der dicke Jan

Nachfolger auf der Lotsenstation wurden seine Söhne Friedrich und Wilhelm. Späterhin trat auch noch der jüngste Sohn Johann ein. Alle drei waren von Jugend auf als Schiffsleute ausgebildet.

Peter Schmitz † 1821

Friedrich † 1835	Wilhelm 1803—1872	Johann 1812—1840
	Peter 1834—1861	

1. der lange Peter 1823—1900  
2. der dicke Jan 1829—1900

Friedrich Schmitz, der 1812 zum französischen Heersdienst herangezogen werden sollte, dessen er sich aber als Rheinschiffer zu entziehen wußte, versah schon bei seinem Vater Lotsendienst und zog 1821 seinen Bruder Wilhelm zur Hilfe heran.

Dieser war mit 15 Jahren bei dem Steuermann Jakob Wallmann aus Rheinberg als Schiffslehrling eingetreten, hatte auch nach der Lehrzeit „verschiedene Reisen bei ihm gefahren“. Zuerst noch als Lotsengehilfe bei seinem Bruder tätig, durfte er von 1824 an „als selbständiger Lotse fahren“, wobei er durch „seine Kenntnisse und Geschicklichkeiten die vollkommene Zufriedenheit aller auf dem Rhein fahrenden Schiffer erwarb“. Als sein Bruder anfang zu kränkeln, übernahm er „die Regierung“, wie er selbst schreibt, d. h. er wurde Kommandant der Lotsenstation, er hatte nun auch die Buchführung über die Einnahmen. Ein besonderer Ehrentag wurde für ihn der 28. Oktober 1840. Einige Leute waren in Rheinberg zum Flachsmarkt gewesen und ließen sich von dem Fährmann Engelmann nach Götterswickerhamm übersetzen. Infolge starker Hochwasserströmung und heftigen Sturmes kenterte der Fährkahn. Der Lotse Wilhelm Schmitz, der auf Beobachtungsposten stand, sprang in den Lotsenflieger und eilte zur Hilfe. Vier Personen konnte er retten, sechs ertranken. Letztere waren Frau Katharina Etwig aus Götterswickerhamm, Zimmermann Heinr. Hörksen aus Holthausen, Schuhmacher Joh. Bernds aus Voerde, Tagelöhner Heinr. Röttgers aus Möllen und Eheleute Jakob und Josephine Krüßmann, ebenfalls aus Möllen. Die vier Überlebenden widmeten ihrem Lebensretter eine silberne Uhrkette, deren Anhängsel die Inschrift trägt: „Retter von vier Menschen aus Wassergefahr am 28. 10. 1840“.

1822 betrug die Zahl der durch die Lotsenstation Götterswickerhamm betreuten Schiffe 889, 1832 waren es 2827. So konnte der jüngste Sohn des Peter Schmitz, namens Johann, als er nach Ableistung des Militärdienstes bei den Gardepionieren in Berlin 1835 nach Hause kam, als dritter Lotse eingestellt werden. Die Station hätte nun drei Brüder als Lotsen gehabt, wenn nicht wenige Monate vorher, am 30. Juni 1835, der älteste, Friedrich, gestorben wäre. An dessen Stelle war ein Hermann Kaspers, gebürtig aus Meiderich, eingetreten. Dieser ertrank am 26. Juli 1844 beim Kentern seines Kahns, als er an ein Dampfboot heranfuhr, um Lotsendienst zu tun.

Sein Nachfolger wurde „der lange Peter“, Sohn des Friedrich, also ein Vertreter der dritten Generation dieser Lotsenfamilie. Dieser Peter Schmitz, von seinem Onkel Wilhelm im Lotsendienst ausgebildet, war noch beim Militär, als Kaspar ertrank, und sollte erst im Herbst entlassen werden, wurde aber auf Antrag der Lotsenstation sofort beurlaubt und konnte am 1. August 1844 als Lotsengehilfe eintreten.

### Dienstvorschriften und Konzession

Bisher hatten die Lotsen der Station Götterswickerhamm schalten und walten können, wie sie es für richtig fanden, ohne an eine Dienstvorschrift gebunden zu sein. Sie hielten sich an das, was Lotsenbrauch war und versahen treu und gewissenhaft ihren Dienst. Nun kam aber am 24. Juni 1844 ein „allerhöchstes Reglement über den Lotsendienst auf dem Rhein“ heraus, und damit hatte es mit der „Selbsterherrlichkeit“ ein Ende. Es gab hinfort Dienstvorschriften, die u. a. verlangten, daß nur von der Regierung „conzessionierte“ Lotsen eingestellt wurden. Da die Gefahr bestand, daß die Behörde an Stelle des neu eingetretenen Lotsengehilfen Peter Schmitz, der die dritte Lotsenstelle versah, einen geprüften Lotsen verlangte, so machten die Rheinschiffer folgende Eingabe:

„Die unterschriebenen Rheinschiffer geben hiermit durch ihre Namensunterschrift zu erkennen, daß sie es wünschen, daß der Peter Schmitz, Sohn des zu Goersiker im Jahre 1830 verstorbenen Lotsen Friedrich Schmitz, welcher seit dem Jahre 1821 auf hiesiger Station zu unserer größten Zufriedenheit sein Amt verwaltet, angestellt und plaziert werde, damit er im nächsten Jahre, nach wohlbestandenem Examen, selber als concessionierter Lotse auf

dieser oft sehr schwer zu befahrenden Station eintreten könne. Bis dahin begehren wir also im Gorsiker Reck keinen 3ten Lotsen, indem wir nicht zweifeln, daß der Peter Schmitz unsere Erwartungen erfüllen werde, da er uns die besten Zeugnisse darüber vorgelegt hat, daß er schon einige Jahre bei einem tüchtigen Schiffer die Schinahrt praktisch erlernt, auch in der Führung eines Schittes sich schon eine große Gewandtheit erworben, sowie von seiner absolvierten Militärflicht gute Atteste beigebracht hat.

Lotsenstation Gorsiker, im Oktober 1844.

**J. Wm. Hack. Franz Müller, Schiffer. Jakob . . . , Schiffer.  
D. Rörts. P. Biesemann. H. Reichert.**

Die Eingabe hatte den gewünschten Erfolg. Im nächsten Jahre legte „der lange Peter“ seine Prüfung ab, und damit war diese Angelegenheit zur Zufriedenheit der Beteiligten erledigt. Als er sich zur Prüfung meldete, konnte er durch Zeugnis seines Lehrherrn dartun, „daß er seit dem 1. Oktober 1844 auf dem Rheinstrom von oberhalb Hamm bis unterhalb des Hammschen Wörth als Lotsengehilfe zur völligen Zufriedenheit der Schiffer gedient, sich überhaupt auch während dieser Zeit musterhaft betragen und die bei der Führung der Schiffe nötige Umsicht und Geschicklichkeit rühmlich an den Tag gelegt hat.“

Infolge der Neuordnung des Lotsenwesens auf dem Rhein mußte aber auch noch der Lotsenbaas Wilhelm Schmitz, „41 Jahre alt, 5 Fuß 7 Zoll groß, gesetzter Statur, ovalen Gesichts mit schwarzem Bart“, der schon seit 1821 im Lotsendienst war, die Lotsenkonzession erwerben. Sie hatte folgenden Wortlaut:

„Die unterzeichnete Königliche Regierung, Abteilung des Inneren, erteilt kraft dieses auf Grund des § 8 des Allerhöchsten Reglements über den Lotsendienst auf dem Rheine vom 24. Juni 1844 dem Schiffer Wilhelm Schmitz aus Götterswickerhamm die Konzession, auf der Rheinstrecke von oberhalb im Hamm abwärts bis unten im Wörth und umgekehrt den Dienst als Lotse wahrzunehmen und für die Ausführung der Lotsenfunktionen auf der Lotsenstation von oberhalb Götterswickerhamm abwärts bis unten im Wörth und umgekehrt bei einer Ladungsfähigkeit des Fahrzeuges

von 4000 Zentner und mehr	15 Sgr.
von 2500—4000 Zentnern	13 Sgr.
von 1500—2500 Zentnern	11 Sgr.
von 150 und weniger	9 Sgr.

an Lotsengebühr zu erheben.

Dem Wilhelm Schmitz wird der Wohnsitz zu Gorsiker angewiesen und ihm die genaue Befolgung des oben bezogenen Reglements, sowie der sonst bestehenden oder noch zu erlassenden bezüglichen Vorschriften zur Pflicht gemacht.

Urkundlich des begedrückten Siegels.

Düsseldorf, den 4. April 1845.“

Die Vorschrift, in Götterswickerhamm wohnen zu müssen, brachte keine Schwierigkeit. Schon 1835 besaß Wilhelm Schmitz die Hälfte der Kesselmanns Kate, und der verstorbene Bruder Friedrich hatte sich 1819 ein Haus gebaut (das heutige Gasthaus „Zur Rheinfähre“). Nun bewohnte es der jüngste Bruder Johann. Dieser tat am 3. November 1849 seinen letzten Dienst, wurde krank und starb wenige Wochen danach.

An seine Stelle trat „der dicke Jan“, der Bruder des „langen Peter“.

#### „Kieloben trieb sein Boot zu Lande“

1837 waren von der Lotsenstation 3146 Fahrzeuge bedient worden. Ihre Zahl stieg 1850 auf 3770 und 1852 auf 4612. Es war somit wohl gerechtfertigt, daß 1853 Bernhard Martin, der am 1. Januar 1850 als Lotsengehilfe eingetreten war, nach abgelegter Lotsenprüfung als vierter Lotse angenommen wurde. Die Einnahme der Station stieg von 1655 Taler 27 Groschen 1 Pfennig im Jahre 1852 auf 1880 Ta-

ler 20 Groschen im Jahre 1858, bot also den Lotsen ein für damalige Verhältnisse gutes Einkommen. Daher war es auch möglich, daß der lange Peter und Bernhard Martin sehr bald zu einem eigenen Haus kamen. Beide wohnten von 1851 an auf der Maaß Kate zu Miete. 1855 kaufte Peter Schmitz diese Kate für 1750 Taler. Und Martin erwarb im gleichen Jahre die Mosterstegs Kate. Der dicke Jan übernahm das Haus seines Vaters.

1869 trat der Lotsenbaas von seinem Posten zurück, weil ihm der Dienst durch zunehmende Körperfülle und quälendes Asthma zu beschwerlich geworden war. Einst hegte er die Hoffnung, daß sein Sohn, auch Peter geheiß, seine Stelle übernehmen würde. Der war auch nach seinem Militärdienst bei einem Infanterieregiment in Wesel im Herbst 1860 als Lotsengehilfe eingetreten, jedoch im Frühjahr darauf verunglückt. Am Nachmittag des 22. März 1861 fuhr er mit dem Kahn rheinabwärts, um seine Braut auf Hassels Hof bei Rheinberg zu besuchen. Aber „kieloben trieb sein Boot zu Lande“, seine Leiche wurde nach 71 Tagen an der Bislicher-Insel bei Wesel geborgen.

Auf tragische Weise sollte auch der Vater den Tod finden. Ihn fand man am 3. Juli 1872 tot auf einer Kribbe gleich unterhalb Götterswickerhamm. Ein Schlaganfall hatte ihn getroffen, so daß er zu Boden sank und dabei in solche Lage geriet, daß er mit dem Kopf in das Wasser kam und ertrank!

#### Die Auflösung der Station

Es verblieben auf der Lotsenstation noch drei Lotsen: der lange Peter, dessen Bruder „der dicke Jan“ und Martin, im Volksmund „der Ullige“, d. h. der Kleine, genannt. Ihnen war es beschieden, die Station aufzulösen. Ende der siebziger Jahre begann die Stromverwaltung, die Fahrinne im Rhein durch Baggerungen und, wenn es sein mußte, durch Sprengungen zu verbessern, wodurch mit der Zeit die Hindernisse im Hammschen Reck beseitigt wurden. Damit war das Schicksal der Station besiegelt. Wohl fuhren die Lotsen noch oft an die Schiffe heran und wurden auch an Bord genommen, doch nicht zur Hilfeleistung, sondern zur Unterhaltung. Manchmal winkte der Kapitän auch ab, rief herüber „Bliev menn!“ (Bleib nur) und warf ihnen zum Zeichen freundlichen Gedenkens ihrer ehemaligen Dienste ein Päckchen zu, dessen Inhalt die frühere Lotsengebühr war. Die sollten sie verwenden, um ein Gläschen zu trinken! Das wurde dann in der alten Lotsenstube, dem sogenannten Kasino, einem Anbau an die „Arche“, auch prompt besorgt.

Noch lange Jahre fanden sich die drei ehemaligen Lotsen nach alter Gewohnheit im „Kasino“ zusammen und schwelgten in Erinnerung an vergangene Tage. Ja, das waren noch Zeiten, da konnte man seinen Mann stehen! Z. B. bei dem Eisgang im März 1855, als alle Deiche überliefen und alles, was Pinne und Ruder, Riemen und Schwert führen konnte, alle Lotsen und die Gebrüder Johann und Wilhelm Helmig und der Johann Looser vom Stapp u. a. mit 20 Kähnen bereitstanden, um Bedrängten Hilfe zu bringen und auch brachten. Und beim Hochwasser 1866, da sie trotz Sturm und Wellenschlag einen Mann aus einem zusammenbrechenden Hause am Schanzenberg in Sicherheit brachten. Gewiß, jetzt hatte man auch noch seine Beschäftigung — der lange Peter bekleidete das Ehrenamt eines Gemeindevorstehers von Götterswickerhamm und eines Kirchmeisters, der dicke Jan hatte 1886 die Rheinfähre übernommen — aber schöner war es doch 1868, da 7230 Schiffe durch das Hammsche Reck gelotst werden mußten, auch 1875, als der Lotsendienst pro Kopf noch 470 Taler einbrachte.

Aber diese Zeiten gehörten nun der Vergangenheit an und mit ihnen die Lotsenstation Götterswickerhamm.