

Hans Joachim Luttermann | Daniel Schimmelpfennig

Leuchtfeuer- und Nebelsignalstation Wustrow/Fischland

Herausgegeben vom Förderverein Nebelstation Wustrow e.V.

Inhaltsverzeichnis

Das Nebelhorn (Käthe Miethe)	5
Einführung	7
Aus der Geschichte der Leuchtfeuer und Nebelsignale für den Seeweg vor der Küste von Mecklenburg-Vorpommern	9
Aufsicht und Verwaltungszuständigkeit der deutschen Seezeichen 1873 bis 1990	27
Anlass zur Planung einer Nebelsignalstation bei Wustrow	36
Das Gutachten über die Errichtung einer Nebelsignalstation auf dem Fischland bei Wustrow vom 17. Dezember 1908	46
Die Errichtung der Nebelsignalstation mit einer Küstenleuchtfeuerlaterne am 8 Meter hohen Schornstein des Maschinenhauses	56
Die ersten Leuchtfeuerwärter und ihre Dienstwohnungen	72
Die Elektrifizierung der Leuchtfeuer- und Nebelsignalstation Wustrow/Fischland 1922	87
Die Sicherung von Schifffahrt und Fischerei durch Nebelsignale sowie Wind- und Sturmwarnungsdienste	102
Das Leuchtfeuer Wustrow ab 1933	117
Chronologie der Leuchtfeuerwärter und Maschinisten der Nebelstation Wustrow	132
Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ab 1990	140

Das StAUN/StALU und der geplante Rückbau der Station Wustrow	159
Der Förderverein Nebelstation Wustrow e.V. und seine Aktivitäten zum Erhalt der Station	162
Das Nutzungskonzept des Fördervereins	169
Abschied für eine Leuchtfeuer- und Nebelsignalstation nach 105 Jahren Bestand	175
Der Rückbau der Nebelstation Wustrow	180
Begriffserläuterungen und Abkürzungen	185
Biographie der Leuchtfeuer- und Nebelsignalstation Wustrow	190
Technische Angaben zur ehemaligen Leuchtfeuer- und Nebelsignalstation Wustrow	197
Kurzbiographie Förderverein Nebelstation Wustrow e.V.	200
Bildarchiv und zeitgeschichtliche Dokumente	203
Quellen- und Literaturverzeichnis	226
Die Autoren	229
Danksagung	231
Impressum	232



Leuchfeuer Wustrow, Zeichnung 2015 von Anke Ulbricht, Ostseebad Wustrow

Das Nebelhorn

Sobald das Nebelhorn anhebt und seine drei Rufe hinaus in die Weite schickt, wache ich auf in der Nacht. Nichts kann mich sonst stören, weder des Nachtwächters angstvoller Trillerpfeife, der als Warnung durch alle Gärten schrillt, noch das rostige Kuhhorn im Morgengrauen, noch jener scheppernde Gesang aus feuchten Seemannskehlen, der in der Sonntagnacht unter meinem Fenster in Serpentinaen über die Landstraße schwingt. Nur das rufende Nebelhorn erreicht den Schlaf und löst ihn wunderbar dumpf in ein Erwachen, das langsam erst zum Bewußtsein dringt. Drei Rufe, ein hoher, ein tiefer, ein hoher, dann schweigt es zwanzig Sekunden still und dann kommt es wieder. Nicht schnell und hastig, sondern genau so, wie einer ruft, der weiß, daß unendlich weit seine Stimme dringen soll, und der nach jedem Ruf den Atem anhält und lauscht, wie lange er wohl verklingt. So wandern auch zwischen dem langsamen hellen Ton die Wellen, die er hinausschickt, wie Kielwasser, das langsam verebbt, dahin.

Und während ich liege und lausche und zähle, als könnte es möglich sein, daß einmal nicht drei Rufe einander folgen, daß es zwei Rufe nur sind oder nur noch der eine, oder daß alles plötzlich verstummt. - während ich immer wieder zählen muß, obwohl ich doch weiß, daß südlich am großen Deich auf der Nebelstation ein gewaltiger Kessel steht, der gewiß nicht versagt, geschieht es oft, daß ich weit aus der Ferne eine Antwort vernehmen kann. Ein Dampfer tutet jetzt auf der See. Er hat nur den einen dumpfen Ton, und der Ton dringt matt wie ein Licht, das hinaus in den Nebel scheinen will, zur Küste heran. Ein Dampfer fährt nicht nur im Dunkel der Nacht, er fährt im Nebel, im

Nichts und ruft angstvoll, gleichsam bei jedem unsicheren Schritt. Dann höre ich, wie er allmählich näher kommt, er gleitet längs der Küste dahin, und wie schließlich sein Ton wieder schwächer wird.

Dann dringt vielleicht schon ein anderer Ruf aus der Ferne an mein Ohr: Schiffe sind draußen, Schiffe fahren in einer Welt, die keine Sicht, keine Ferne und Weite mehr kennt, die nur noch so weit, wie das Auge im Nebel reicht, vorhanden wäre, wenn nicht in sie hinein jenes Tuten dringt, hell, dunkel, das verkündet: eine Küste ist nicht mehr fern, Land ist nah!

Nach solch einer Nacht steigt ein Tag auf, der niemals wirklich zum Tage wird. Lichtet es sich für einen Augenblick, rollen neue Nebelschwaden von allen Seiten hervor. Aus dem Nichts steigt vielleicht ein Haus, ein Baum, eine Kuh aus dem Feld. In das Nichts sinken Haus, Baum und Kuh zurück. Meeresküste und Strand sind wie Ende der Welt. Aus Unbekanntem, Raumlosen sickert nur eine seichte Brandung, die ihren Ursprung verlor. Den Strand entlang wandert eine einsame Gestalt, man erkennt nicht mehr, wer es wohl ist. Aus dem Feldweg wächst plötzlich ein vergessenes Ackergerät, riesengroß und gespenstisch in seiner Verlassenheit. Nun rollt es der Nebel wieder ein, so wie er mich selbst umschließt, die ich gleichfalls aus dem Nichts gekommen bin und wieder im Nichts vergehen soll.

Nur das Nebelhorn tutet in dieser versunkenen Welt. Es schickt seine Rufe, Tag und Nacht gleich, hinaus. Nach seinem eigenen Gesetz zerteilt es die Zeit und den engen Raum. Hell, dunkel, hell und zwanzig Sekunden Schweigen. Das bedeutet Rettung und Warnung zugleich, Grauen und Zuversicht.

Käthe Miethe

aus: Feuilleton in „Deutsche Allgemeine Zeitung“ vom 23. Juli 1932

Einführung

Leuchtturm - welch magisches Wort! Schon fast zum Synonym geworden für Sicherheit, Geborgenheit und Zuverlässigkeit, stehen diese am Tage meist so unscheinbaren Diener der Seefahrt an unserer deutschen Küste; erwachen erst mit Sonnenuntergang zu ihrem eigentlichen Leben. Ehrfürchtig und neugierig bestaunt von den Urlaubern aus dem Binnenland (denn stets liegt ein Hauch seemännischer Romantik auf ihnen), sorgsam beobachtet und angepeilt durch „Fahrensleute“ aller Bereiche und Nationen, gehören sie zur Welt des Meeres wie der weiße Sand oder die über ihn hin rollenden Wellen. Mögen die Schiffe größer werden und die Fahrten über die Ozeane schneller, mögen Mittel der technischen Navigation auch noch so hoch im Kurs stehen - man kommt nicht aus ohne diese oft schon hoch betagten Helfer der Küstennavigation. Vom Fliegen sagt man, dass es im Grunde aus gutem Start und glatter Landung besteht. Auch das größte und schnellste Schiff erreicht erst nach einer bestimmten Zeit die Küste und ist dann - bei Berücksichtigung der speziellen nautisch-hydrographischen Bedingungen und der hier anzutreffenden Ballung des Seeverkehrs - auf die Blitze und Blinkgruppen in Weiß, Rot, und Grün der Leuchtfeuer angewiesen. Mögen die Schiffe über tausende Meilen Tiefwasserfahrt ohne sie auskommen, auf den letzten Meilen zum Hafen sind sie - einerlei ob als Landmarke oder Feuer genutzt - nach wie vor und gewiss noch viele Jahre unentbehrlich.

Anlass zur Planung einer Nebelsignalstation bei Wustrow

Die Geschichte der Leuchtfeuer- und Nebelsignalstation Wustrow/Fischland beginnt nach den Archivalien des Landeshauptarchivs Schwerin im Jahre 1897. Da schrieb das Großherzogliche Strandamt zu Ribnitz am 18. Dezember 1897 an seine vorgesetzte Instanz, das Großherzogliche Hohe Ministerium des Innern zu Schwerin: „Im November d. J. strandeten in dem kurzen Zeitraum von 10 Tagen drei eiserne Dampfer an der Ostseeküste bei Wustrow auf dem Fischlande. Da an der dortigen Küste bisher fast nur Segelschiffe und in längeren Zeiträumen gestrandet waren, so war dies Vorkommnis dem Strandamte so auffällig, dass es sich veranlasst sah, bei seefahrtskundigen Personen in Wustrow nach der Ursache hierfür zu forschen.

Bei denselben begegnete man allgemein der Ansicht, dass die Ursache für die verschiedenen Strandungen zurückzuführen sei

1. auf den durch den Nordostsee-Kanal vermittelten größeren Verkehr von Dampfern, welche aus der Kieler Bucht kommend ihren Seeweg durch den Fehmarn Sund nach ostwärts nehmen;
2. auf die unberechenbare Meeresströmung zwischen Fehmarn Belt und der Mecklenburger Küste, über deren Stärke und Gefährlichkeit die Seefahrer noch nicht genügend unterrichtet sind;
3. auf die zur Zeit der Strandungsfälle beobachtete regendicke, sogen. die-sige Luft, welche
4. die Seefahrer hindert, das am Gjedser Reff liegende Feuerschiff zu sehen und den richtigen Kurs wieder zu finden.“

Als das einzige Mittel, der Schifffahrt aus dem Zusammenwirken dieser dro-

henden Gefahren wirksam begegnen zu können, bezeichneten die Sachverständigen allgemein die Errichtung eines Leuchtturms an der Küste bei Wustrow.

Der als Strandvogt für den Wustrower Küstenbezirk angestellte Navigationslehrer Reimer zu Wustrow hat sich der hoch anzuerkennenden Mühe unterzogen, die vorstehenden Gründe in einer schriftlichen Ausarbeitung näher zu entwickeln, anschaulich darzulegen und die Notwendigkeit der Errichtung eines elektrischen Leuchtturms und eines Nebelsignal-Apparates an der Mecklenburgischen Küste nachzuweisen: „Für die Errichtung eines Leuchtturmes in Wustrow spricht nicht nur die örtliche Lage auf annähernd halbem Wege zwischen dem Warnemünder Leuchtturm und dem Leuchtturm auf dem Darßer Ort gerade an der gefährlichsten Stelle der ganzen Küstenstrecke, sondern auch der Umstand, dass die hier vorhandene Navigationsschule die beste Bürgschaft für eine zuverlässige Bedienung des Leuchtturms gewährt und dass damit die Gelegenheit geboten wäre, die Navigationsschüler praktisch in der Handhabung des Leuchtturms zu unterweisen. Auch in Bezug auf den Kostenpunkt der Anlage dürfte der Anschluss des Leuchtturms an das fast isoliert und nahe der Küste belegene Gebäude der Navigationsschule zu empfehlen sein. - Indem wir die von dem Voigt Voss und dem Kapitain Gerd Dade, beide dem Kuratorium der Navigationsschule angehörend, mitunterzeichnete schriftliche Ausarbeitung des Navigationslehrers Reimer nebst einer Segelkarte und einem Segelhandbuch für die Ostsee in Urschrift hierneben überreichen, auch die beim Amte geführten beiden Verzeichnisse der Schiffsunfälle an der hiesigen Küste mit vorlegen, bitten wir ehrerbietigst - gehorsamst von dem Berichte des Navigationslehrers Reimer Kenntnis nehmen und die Errichtung eines elektrischen Leuchtturms und eines Nebelsignal-Apparates an der Küste bei Wustrow in hochgeneigte Erwägung ziehen zu wollen. Weiter empfehlen wir in Ehrerbietung zur hochgeneigten Beachtung die von demselben vorgeschlagene Änderung in den Segelanweisungen ‚Segel Handbuch für die Ostsee‘, dritte Abteilung, Seite 106, für den Abschnitt ‚Die Mecklenburger Bucht‘ und bitten um demnächstige Rückgabe der Segelkarte, des Segelhandbuches und der Unfallverzeichnisse.“

Aus der siebenseitigen Ausarbeitung des Navigationsschullehrers sollen nur Auszüge seiner wahrlich navigatorisch präzisen Darstellung wiedergegeben werden, weil er damit zum geistigen Vater der Historie des Wustrower Nebelsignals geworden ist. Seinen Darlegungen gibt er den Titel „Über

die Meeresströmungen aus dem Fehmarn Belt in die Mecklenburger Bucht und über die hieraus resultierende Notwendigkeit der Anlage eines Leuchtfuers an der Mecklenburger Küste bei Wustrow auf dem Fischlande“ und beginnt mit einer eindrucksvollen Einleitung: „Durch das Entstehen des Kaiser Wilhelm Kanals ist dem Verkehrswege der Nord-Ostsee-Schiffahrt ein so vollständig veränderter Charakter verliehen, dass nicht allein die für den südwestlichen Teil der Ostsee, speziell für den Fehmarn Belt und die Mecklenburger Bucht, geltenden Segelanweisungen Ergänzungen zu erfahren haben, sondern dass sogar eine Befeuering der Mecklenburger Bucht bei Wustrow auf dem Fischlande zur dringenden Notwendigkeit wird, um äußerst bedenkliche Gefahren von den Schiffen, die aus der Nordsee durch den Kaiser Wilhelm Kanal und Häfen der mittleren oder östlichen Ostsee bestimmt sind abzuwenden.“ ... „Die Wasser der Nordsee, welche hauptsächlich bei Winden aus SW über West Nord bis NO durch Kattegat, großen und kleinen Belt in die Ostsee eintreten nehmen bei diesen Winden resp. Stürmen eingengt zwischen den Inseln Fehmarn und Laaland entsprechend der Richtung des Fehmarn Belts eine SO Richtung an, welche erfahrungsgemäß als Strömung in einer Stärke bis 5 Seemeilen pro Stunde sich auf die gegenüberliegende Mecklenburger Bucht wälzt.“ ... „In der Bucht d.h. in der Nähe des Landes verfolgt die Strömung die NOliche Küstenstreckung des Landes. Diese mehr oder weniger starke Strömung, welche außer von den Windverhältnissen der Nord- und der Ostsee auch von den Niveau-Verhältnissen beider Meere abhängt, kann noch durch die gleichzeitig laufende Sund-Strömung in die Ostsee und zwar südwärts längs der Ostküste von Moen und Falster vor Eintritt in die Mecklenburger Bucht nach Süd abgelenkt werden. Diese Strömung ist für den Naviateur, welcher sich zu solcher Zeit in diesem Stromgebiet befindet, vollständig unberechenbar, es warnt ihn auch kein Feuer von der vorhandenen Mecklenburger Küste, der er mit ungeahnter Schnelligkeit entgegen segelt; er steuert in gutem Glauben einen richtigen Kurs, der ihn frei von allen Gefahren trägt, und der ihn sogar durch die Segelanweisung für die Ostsee als solcher angegeben wird. Und doch kann er bei diesen Strömungsverhältnissen und dem Beleuchtungsmangel der Mecklenburger Küste, sogar bei vorsichtiger Navigierung auf den Stand gesetzt werden, da oft während stürmischer Winde aus SW über West, Nord bis NO aus dem Fehmarn Sund in die Mecklenburger Bucht eine Strömung nach SO bis zu 5 Seemeilen pro Stunde läuft.“ ... „Von den 20 Strandungen, welche seit meiner Tätigkeit

als Strandvoigt von Wustrow d. i. vom Jahre 1874 an bis Dezember 1897 auf hiesigem Strande stattfanden, haben erwiesenermaßen 16 Strandungen als Ursache: Stromversetzung aus dem Fehmarn Belt in die Mecklenburger Bucht und Abwesenheit eines Leuchtfeuers auf dem Strande von Wustrow. Bei 14 Strandungen kamen die Schiffe aus dem Fehmarn Belt um ostwärts zu segeln.“ ... „Selbstverständlich finden die meisten Strandungen nur in der Frühjahrs- und Herbstzeit statt und zwar wegen der langen Dunkelheit und wegen der häufigen Nebel und unnormalen Wind- und Stromverhältnisse in diesen Jahreszeiten. Im November 1897 sind innerhalb 14 Tagen 3 Dampfer unter den beschriebenen Verhältnissen hier gestrandet. Dieselben kamen sämtlich aus dem Kaiser Wilhelm Kanal, waren mit Stückgütern beladen und bestimmt nach der östlichen Ostsee; Schiffe und Ladungen repräsentierten einen Wert von über 1 Million Mark.“ ...

In seinem Vorschlag für eine verbesserte Formulierung für das „Segel Handbuch der Ostsee“ für den Abschnitt „Mecklenburger Bucht“ vergaß Reimer auch nicht die Tiefenermittlung beim Segeln. Unter anderem schrieb er dazu: „Schiffe, welche aus dem Fehmarn Belt nach der mittleren oder östlichen Ostsee bestimmt sind, müssten äußerst vorsichtig navigiert werden. Unter keinen Umständen darf hauptsächlich bei unsichtigem Wetter, Nebel und Schneefall ein beständiges Loten vom Fehmarn Belt bis zur Kadet Rinne südlich vom Gjedser Feuerschiff vernachlässigt werden.“

Wustrow, d. 16ten Dezember 1897

Captain J. Reimer	Großherzogl. Navigationslehrer und Strandvoigt
Kapitain F.J. Voss	Ortsvorsteher
Kapitain G. Dade	Schöffe

Auf diesen Vorgang hin wurde das Großherzoglich-Mecklenburgische Seeamt in Rostock vom Ministerium des Innern in Schwerin zum Bericht über die in der Ausarbeitung von Navigationslehrer Reimer zu Wustrow erwähnten Strandungsfälle aufgefordert. Das Amt legte dar, dass es von den drei Strandungen in zehn Tagen nicht sofort erfahren hatte, weil diese nicht verhandelt werden mussten. Der russische Dampfer „Rhea“, von Hamburg nach Wasa bestimmt, wurde nach seiner Strandung am 18. November 1897 ohne Schaden vom Bergungsdampfer „Rügen“ vom Strand geholt. Der Hamburger Dampfer „Kalmar“, mit Stückgütern von Hamburg nach Petersburg unterwegs, konnte nach

seiner Strandung am 23. November 1897 mit eigener Maschine vom Strand freikommen und seine Reise unbeschadet fortsetzen. Und zur dritten Strandung am 27. November 1897 hatte das Seeamt „nichts zu ermitteln vermocht“.

Zu den beim Seeamt zur Untersuchung und Entscheidung gelangten sechs Strandungen vom 1. Januar 1882 bis zum 24. Dezember 1896 wird unter anderem berichtet, dass die betroffenen Schiffe Dampfer „Flora“, Tjalk „Maria Regina“, Schoner „Inno“, Dampfer „Fanny“, Galeaß „Florentine“ und Dampfer „Thor“ ausnahmslos wegen „dicker Luft“, Nebel, Sturm, starker Meeresströmung aus dem Fehmarn Belt und fehlende Sicht von Leuchttürmen gestrandet sind. Besonders dramatisch ist die Strandung der Blumenthaler Galeaß „Florentine“ am 29. Februar 1896 bei Dierhagen - unweit von Wustrow - zu bezeichnen. Bei Sturm aus NNW und starker Meeresströmung in Richtung des Windes ging das Schiff total verloren, wobei ein Besatzungsmitglied den Tod fand. Bis auf eine Strandung im Mai fanden die genannten Schiffsunfälle in den Monaten Dezember, Januar und Februar statt. Damit wurden die Feststellungen vom Navigationslehrer Julius Reimer bestätigt. Allerdings reichte das nicht um sich der Meinung anzuschließen, dass es eines Leuchtturms bei Wustrow bedarf. Man wäre nach Abstimmung mit dem Warnemünder Lotsenkommandeur Jantzen wohl auch der Meinung, dass der Text im Segel-Handbuch vom Reichs-Marine-Amt für die Mecklenburger Küste entsprechend Reimers Vorschlag zu verändern wäre, doch die Einrichtung eines Leuchtturms bei Wustrow wäre nicht erforderlich. Der berichtende Vorsitzende des Großherzoglichen Seeamts, Geheimer Justizrath Giffenig in Rostock hatte sich „fachkundige“ Unterstützung vom Vorsitzenden des nautischen Vereins Dr. Soeken aus Rostock geholt. Letzterer äußerte sich am 4. März 1898 dazu: „ ... Dabei ist in Übereinstimmung mit dem Lotsenkommandeur Jantzen zu Warnemünde einesteils die Erwägung maßgebend gewesen, dass die Erbauung des neuen Leuchtturms zu Warnemünde (1897/98, d. Verf.) eine wesentliche Verbesserung in der Beleuchtung der mecklenburgischen Küste herbeiführen und die Einwirkung desselben auf die Schifffahrt daher zunächst abgewartet werden könne. Andererseits ist erwiesen, dass gerade bei Nebel und dickem Wetter, bei dem die meisten Strandungen vorkommen und nachweislich bei Wustrow auch vorgekommen sind, die Leuchttürme in sehr vielen Fällen den Dienst versagen, indem dieselben nicht auf genügende Entfernung die Luft zu durchdringen vermögen. Demgemäß ist in Anerkennung dessen, dass für die Sicherheit der Schifffahrt in der Nähe von

Wustrow allerdings etwas geschehen müsse, der nautische Verein zu der Ansicht gelangt, dass die Aufstellung eines Nebelsignalapparates an der in Rede stehenden Küstenstrecke sich sehr empfehlen dürfte. Unter den mannigfachen Apparaten dieser Art schien nach der Ansicht mehrerer anwesender aktiver Schiffskapitane eine scharf tönende Sirene am Zweckmäßigsten zu sein, da sie am sichersten ein Schiff, welches sich in gefährliche Nähe der Küste begäbe, zu warnen vermöchte. Eine Kanone wird leicht ihr Warnungssignal nicht häufig genug ertönen lassen; eine Heulboje arbeitet schlecht, wenn die See sehr ruhig ist, was gerade bei dichtem Nebel sehr oft der Fall ist.“

Am 17. März 1898 gab das Großherzogliche Ministerium des Innern zu Schwerin die Unterlagen an das Großherzogliche Strandamt zu Ribnitz zwecks erneuter Prüfung der vom Rostocker Seeamt und Magistrat eingereichten Gegenvorschläge zur Erbauung eines Leuchtturms bzw. eines Nebelsignalapparates in Wustrow.



*Briefkopf eines Anschreibens an den Großherzog Mecklenburgs,
Landeshauptarchiv Schwerin Best. 5.12-3/1 Mecklenburg-Schwerinsches Ministerium
des Innern Nr. 24572/44*