

WÄCHTER DES MEERES



Die Nordsee

Raue Schale - weicher Kern.

Krummhörn
Greetsiel



WWW.GREETSIEL.DE



SERIE: DIE LEUCHTFEUER DES NORDENS – 3. TEIL

Text: Holger Bloem

Fotos: Martin Stromann

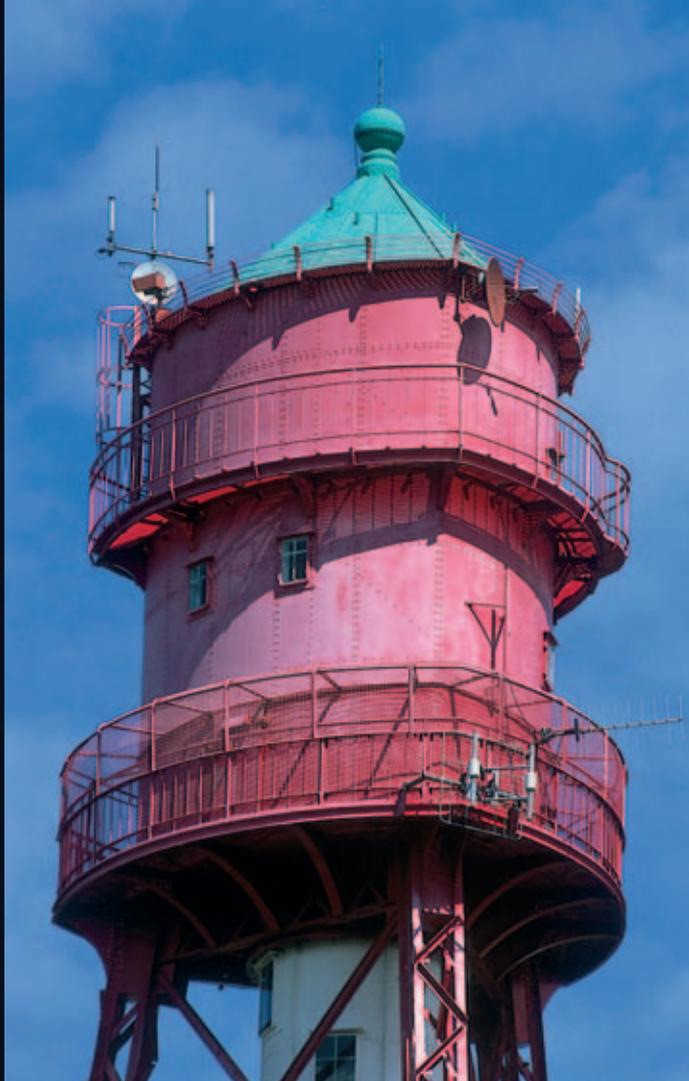
OSTFRIESLANDS EIF

Der Campener Leuchtturm ist ein Bauwerk mit großer Strahlkraft. Er sieht nicht nur so aus wie der kleine Bruder vom Pariser Eiffelturm, sondern er ist auch noch im selben Jahr erbaut worden.

Vorposten auf dem Weg in den
Ender Hafen: 65 Meter hoch
erhebt sich der Campener
Leuchtturm einsam hinter dem
sicheren Emsdeich in den weiten
ostfriesischen Himmel. Er ist
damit der höchste Leuchtturm
Deutschlands.

FELTURM





ANSICHTEN

STANDORT – Campen

POSITION – 53° 24.3' Nord; 7° 00.8' Ost

BAUJAHR – 1889

TURMHÖHE – 65,30 Meter

FEUERHÖHE – 62 Meter über dem Mittelhochwasser

STUFEN – 332

JAHR DER AUTOMATISIERUNG – Seit den 1970er Jahren
von der Verkehrszentrale Ems fernüberwacht und -gesteuert

NENNTRAGWEITE – 30 Seemeilen

OPTIK – Xenon-Hochdrucklampe

KENNUNG – Leitsektor mit weißem Dauerlicht,

Warnsektoren mit einem Lichtblitz alle fünf Sekunden,

vier Lichtblitzen alle 15 Sekunden

BESONDERHEIT – höchster Leuchtturm Deutschlands

BESICHTIGUNG – möglich



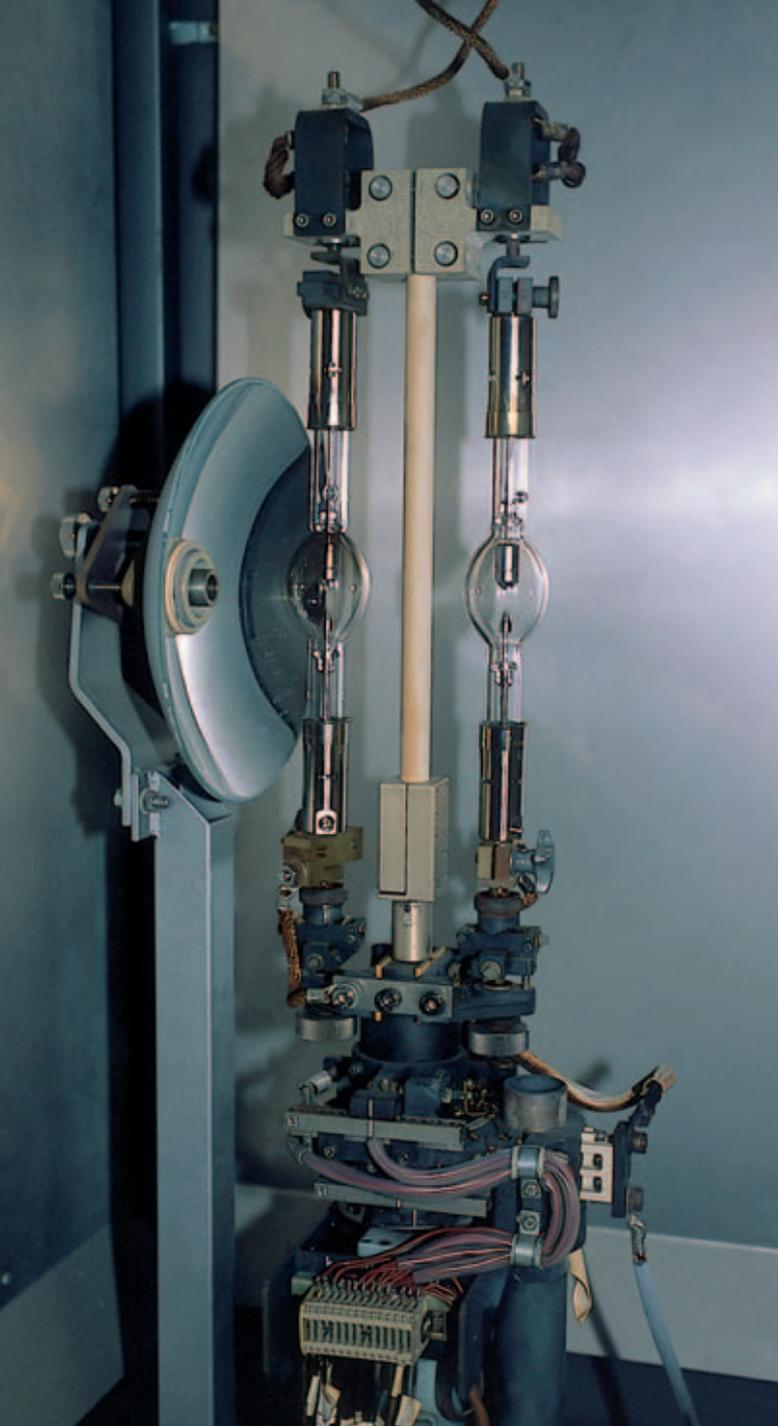


AUSSICHTEN

Bei klarer Sicht – wie heute – reicht der Rundumblick kilometerweit in das flache Krummhörner Land (rechts). Und über Ostfrieslands einzigartige Muschelschillbank (oben) und die Ems nach Holland und weiter zur Nordseeinsel Borkum. Zur Gesamtanlage des Leuchtfeuergehöftes ließ die Wasserbauinspektion Emden neben dem Leuchtturm auch ein Maschinenhaus zur Erzeugung elektrischer Energie und zwei große Häuser für die Leuchtfeuer- und Maschinenwärter und deren Familien bauen (unten). Am Horizont wächst die Seehafenstadt Emden in den Himmel. Für diese Aussicht müssen aber 320 Stufen bezwungen werden. Doch die Mühen lohnen sich. Hier oben hat man den Eindruck, über die Grenzen der Welt hinausblicken zu können.







EINSICHTEN

Den Namen Leuchtturm-Anstalt bekam der Turm (oben das Treppenhaus) und seine Nebengebäude wegen der Diesellaggregate, die den elektrischen Strom erzeugten. Heute ist zwar immer noch ein Dieselmotor vorhanden (ganz unten), aber lediglich als Notstromaggregat. Dass eine Notstromversorgung sinnvoll ist, zeigte sich bei der Flutkatastrophe 1962, als die Wassermassen die Netzverbindung unterbrochen hatten. Dank des Diesels leuchtete das Licht weiter. Die ursprüngliche Optik im Kopf des Turmes stammte aus Frankreich und verbreitete ein gelbliches Licht, weshalb es von den Seeleuten auch als „Mond von Campen“ bezeichnet wurde. Heute brennt auf 62 Metern Höhe eine 2000-Watt Xenon-Hochdrucklampe (links).



Die Treppe ist steil, als führte sie direkt in den Himmel. Wir schieben uns in einer kleinen Gruppe Schritt für Schritt über die Stufen: Stefan Ostermeier und Martin Boekhoff vom Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) in Emden voran. Fotograf Martin Stromann und ich hinterher. Unter der Belastung knarzen die Schuhe – oder sind es die Gelenke? In den Fenstern spiegelt sich das Sonnenlicht, der Lichteinfall schimmert satt golden. Der Atem geht schnell und schwer. Der Schweiß rinnt. Es ist eng und stickig. Rast? Ungern. Und wenn, dann nur im Stehen, damit der Kreislauf nicht absackt. Das ruhige rhythmische Aufsteigen wird zur meditativen Übung. Jeder Schritt auf der schmalen Wendeltreppe fällt uns schwerer. Aber mit jedem Schritt schrauben wir uns weiter in Schwindel erregende Höhen. Lohn des mühsamen Aufstieges ist ein atemberaubender Ausblick.

Unser Gipfel ist die Aussichtsplattform des Campener Leuchtturms in gut 60 Metern Höhe. Wir werden reich belohnt: was für ein Blick! Von hier oben scheint die Welt nur aus Himmelsblau und Wiesengrün zu bestehen, verziert mit einem Hauch Weiß: zwischen ihnen hängen watteweiche Wolken. Ein Meer der Stille. Im Widerspruch zu allen vernünftigen Erkenntnissen über Geographie und Geometrie ist der Himmel über Ostfriesland schlicht und einfach größer als irgendwo sonst: ein immenser Raum zwischen mir und dem unendlichen Horizont. Wenn ich in ihn hineingucke, bin ich von einem Gefühl gesteigerter Ehrfurcht überwältigt.

Zwei Galerien führen in Höhe des Vorraums und des Leuchtfeuers um die Laterne. Bei klarer Sicht – wie heute – reicht der Rundumblick kilometerweit in das flache Krummhörner Land bis nach Emden, das am Horizont in den Himmel wächst. Und auf der anderen Seite über Ostfrieslands einzigartige Muschelschillbank (s. OMa 3/2002) und

Historisches Anschauungsobjekt: Reinhard de Boer, Amtsleiter beim Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) in Emden, an dem Dieselmotor von 1906. Regelmäßig zum Tag des offenen Denkmals öffnet das WSA das Maschinenhaus zur Vorführung der alten Maschine. Angeschlossen über dessen Generator ist die alte Leuchtfeuertechnische Einrichtung mit einer zweieinhalb Meter hohen Optik und Otterblenden-Kennungsgeber.



die Ems nach Holland und weiter zur Nordseeinsel Borkum. Fast habe ich den Eindruck, über die Grenzen unserer Welt hinausblicken zu können.

„Sie sind doch kopffest?“, versichert sich vorsichtshalber Martin Boekhoff, Ingenieur beim WSA und dort für das Schifffahrtszeichenwesen zuständig, als er die schwere Eisentür zur oberen Arbeitsplattform öffnet. „Ja, ja“, sage ich und atme erst einmal kräftig durch, „kein Problem!“. Als mein Blick dann durch den löchrigen Stahlboden in die Tiefe fällt, kriege ich aber doch plötzlich weiche Knie. Bestimmt ist die Kletterpartie schuld, rede ich mir ein. Immerhin stehen wir auf Deutschlands höchstem Leuchtturm. Bauwerkshöhe: 65,3 Meter. Der auf Norderney (s. OMa 4/2004) beispielsweise ist – zum Vergleich – gut zwölf Meter kleiner.

Tausende Besucher zieht es jährlich auf das stählerne Bauwerk und wagen den beschwerlichen Aufstieg. 308 Stufen führen über eine Wendeltreppe im gerade einmal zweieinhalb Meter breiten Treppenschacht zunächst in einen Vorraum, weitere zwölf dann in den ehemaligen Wachraum. Bis zum darüber liegenden Leuchtfeerraum sind es noch einmal zwölf. Aber die zusätzliche Anstrengung lohnt sich. Denn von ganz oben können wir jetzt die ungehinderte Aussicht genießen. Für Besucher ist allerdings zwei Stock tiefer Endstation. Die Gefahr, dass der Raum verunreinigt

oder Teile der empfindlichen Optik dejustiert würden, wäre zu groß. Aus Sicherheitsgründen ist die Aussichtsplattform im Gegensatz zu unserer auch rundherum vergittert.

„Ich liebe diesen Blick“, sagt Martin Boekhoff, als er auf die Balustrade hinaus tritt. Uns zu Füßen liegt Groß-Heiselhusen und der Ort, dem der Leuchtturm seinen Namen gab: Campen. Der Turm ist das weithin sichtbare Wahrzeichen. Ein Turm, auf dessen Plattform ein goldenes Feuer lodert, ziert sogar das Wappen des beschaulichen Rundorfes in der Krummhörn. Es unterstreicht die Verbundenheit der Menschen zum Meer und zur Seefahrt.

Der Leuchtturm Campen, früher auch Kampen und nicht zu verwechseln mit dem auf Sylt, ist Tagesmarke und nachts können sich die großen Schiffe auf ihrem Weg durch das Randzelgat am hellen Schein der Lichtsignale orientieren. Seine Höhe ist notwendig, damit er wegen der Erdkrümmung bis weithin auf See sichtbar ist und die Schiffe auf seinem Strahl sicher an Borkum vorbei in die Emsmündung lotsen kann. Knapp 30 Seemeilen, rund 55 Kilometer, weit schickt er sein Licht in die dunkle Nacht aufs offene Meer hinaus. Der filigrane Turm ist nicht nur Deutschlands höchster, sondern auch das stärkste deutsche Leuchtfeuer und somit das bedeutendste in der Emsmündung.

Als bislang größten Leuchtturmbau der deutschen Nordseeküste schrieb die Wasserbauinspektion Emden 1888 das Bauvorhaben aus und ein Jahr später wurde es realisiert. Nur der steinerne Leuchtturm an der polnischen Ostseeküste bei Swinemünde ist noch drei Meter höher. Nach dem so genannten Elektrischen Leuchtturm auf Borkum (s. OMa 7/2004) war er der zweite elektrisch betriebene Leuchtturm Deutschlands überhaupt. Eine kleine Sensation. So sprachen die ostfriesischen Tageszeitungen im September 1889 von einer kolossalen Höhe „und außerdem erhält er elektrisches Licht“. Denn elektrischen Strom gab es zu dieser Zeit in Ostfriesland noch nicht. Der Strom für den Betrieb der Lampen wurde im Maschinenhaus am Fuße des Turms erzeugt – zunächst durch Dampfmaschinen, die im Jahr 1906 durch zwei einzylindrige Dieselmotoren mit 20 PS Leistung ersetzt wurden.

Noch heute steht einer der beiden Dieselmotoren – einzig in seiner Art – an seinem ursprünglichen Platz. Es ist einer der letzten noch zu Lebzeiten von Rudolf Diesels (1858–1913) erbaute Dieselmotor, der regelmäßig zum Tag des Denkmals im September noch in Betrieb genommen wird. Erst 1932 wurde der Leuchtturm „Campen“ an das Überlandnetz der „Stromversorgungs-Aktiengesellschaft Oldenburg-Ostfriesland“ angeschlossen. Mittlerweile wird das Leuchtfeuer automatisch betrieben und von der Ver-

Martin Boekhoff ist als Ingenieur beim Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) in Emden für das Schifffahrtszeichenwesen zuständig – und somit auch für alle Seezeichen auf den ostfriesischen Inseln von Borkum bis Spiekeroog und an der Ems von Emden bis nach Papenburg. Anfang der 1990er Jahre sanierte er beispielsweise auch den Campener Leuchtturm. „Allein der Gerüstbau war eine echte Herausforderung“, erinnert sich der Fachmann.



Leuchtturms zu Campen, den zweiten Strahl von Delfzijl, den ersten Strahl von Watum, den ersten Strahl von Delfzijl, den zweiten Strahl von Watum und zuletzt den dritten Strahl des Leuchtfeuers Delfzijl. Unfern der Emdener Schleuse können die Schiffe vor Anker gehen.“

Länger können wir die Gipfelschau nicht mehr genießen, die WSA-Leute drängen zum Aufbruch. Unten wartet schon ihr Amtsleiter Reinhard de Boer auf uns. Er führt gerade eine Touristengruppe in das Maschinenhaus. „Ist er nicht schön“, begrüßt uns de Boer nach unserem Abstieg am Fuß des Turms und schwärmt: „Allein die Form des Laternenhauses!“ Noch imposanter ist das Bild, das sich vom Boden aus bietet: mit seinen riesigen Schraubenmuttern, auf die uns de Boer aufmerksam macht, die die drei Beine des Gittermastes mit den Fundamenten verbinden. Pyramidenförmig verjüngt sich die dreibeinige Stahlkonstruktion.

kehrszentrale des Wasser- und Schifffahrtsamtes an der Knock ferngesteuert und fern überwacht – bis hin zum Birnenwechsel. Als Leuchtfeuertechnische Einrichtung dient heute ein Präzisionssektorenfeuer mit einer Betriebslichtstärke von 4,5 Millionen Candela. Lichtquelle ist eine Xenon-Hochdrucklampe mit 2000 Watt. Sie erzeugt ähnlich einem überdimensionalen Diaprojektor einen Lichtfaden von nur 0,3 Grad Öffnungswinkel im Leitsektor. Kennungsräder erzeugen in den angrenzenden Warnsektoren einen Blitz bzw. vier Blitze.

Seine eigenartige Bauart ist bemerkenswert genug, um auch das Interesse weiterer Kreise hervorzurufen“, schrieb die „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“ im November 1890. Und ist noch heute ein architektonischer Publikumsmagnet. Innerhalb von nur fünf Monaten entstand das Bauwerk hinter dem sicheren Emsdeich bei Groß-Heiselhusen. Ein so genannter Stahlfachwerkturm, deren tragendes Element ein Fachwerk aus genieteten Eisenteilen ist. Vor allem im 19. Jahrhundert kam diese Bauweise in Mode.

Der Pariser Eiffelturm ist das bekannteste Bauwerk dieser Art. Er entstand für die Weltausstellung 1889 in Paris, dem Jahr, in dem auch der Campener Leuchtturm gebaut wurde, und setzte Metallendgültig als architektonisches Gestaltungsmittel durch. Gittertürme wurden deshalb gebaut, weil sie ver-

hältnismäßig leicht sind. So ist nur der Treppenaufgang ummantelt. Trotzdem bringt er es auf 300 Tonnen Gesamtgewicht. Je nach Windstärke können in der Verankerung zudem noch Zugkräfte von etwa 135 Tonnen entstehen. Dementsprechend tief sind auch die Fundamente. Denn der Marschboden war zu weich. Deshalb trieben die Arbeiter damals vier eiserne Brunnenschlingen – drei für die Pfeiler und einen für den Treppenschacht – etwa 14 Meter tief auf festen Sandboden und setzte darauf das Fundamentmauerwerk. Ein Knochenjob.

Der Gitterturm gehört zu einem ausgeklügelten Leuchtfeuersystem, das 1883 preußische und niederländische Seezeichenexperten entwickelten und vor allem ein Ziel verfolgte: den Seeweg nach Emden sicherer zu machen und somit die Seehafenstadt aus der Krise zu führen. Dazu gehörte auch

der Pilsmer Leuchtturm, der nur knapp zehn Kilometer weiter nördlich steht. Die Navigation war aufgrund vieler Krümmungen des Fahrwassers für große Fahrzeuge auch am Tage nicht einfach und ohne Leuchtfeuer bei Nacht überhaupt nicht möglich. „Nach Ausführung dieser Anlagen ist zu hoffen, dass Emden später seine hohe Bedeutung als Handelsstadt wiedererlangen wird“, so die Hoffnung damals.

Aber auch mit Leuchtfeuern war der Weg kein leichter: „Einfahrende Schiffe halten zunächst auf den Borkumer Turm, bis sie das Licht von Rottum zu Gesicht bekommen, fahren auf dieses zu, bis sie in den zweiten Strahl des Borkumer Feuers gelangen. In der Nähe der Insel trifft sie ein Strahl des Campener Feuers; die Schiffe verfolgen dieses und dann nach einander das Leitfeuer von Pilssum, den zweiten Strahl des

Fasziniert stehen wir vor dem futuristischen Gebilde, das mehr als 115 Jahre alt ist und sein Aussehen nie verändert hat. Während der Eiffelturm alle sieben Jahre gestrichen werden muss, hat der Campener Leuchtturm seinen letzten Anstrich bei der grundlegenden Sanierung Anfang der 1990er Jahre erhalten. „Dafür ist sie noch gut in Schuss“, staunt selbst WSA-Fachmann Martin Boekhoff, der damals den Tipp aus Hamburg erhalten hat. „Die Farbe ist nur durch den scharfen Seewind belegt und wirkt dadurch ausgebleichen.“ Der Ingenieur hat den Turm damals saniert. „Eine besondere Aufgabe“, erinnert er sich. Denn die Baupläne sind in den Wirren des Zweiten Weltkrieges verloren gegangen. So musste der 52-Jährige einen komplett neuen Aufriss erstellen und den Turm am Bootsmannstuhl hängend neu vermessen. „Strebe für Strebe.“ Keine Frage: Ein Bauwerk mit großer Strahlkraft. Es hat die Dunkelheit besiegt und dem Emsdelta seinen Schrecken genommen

INFO



Öffnungszeiten

Campener Leuchtturm

Geöffnet jährlich vom 18. März bis 31. Oktober

Gruppen nach telefonischer Vereinbarung: 0 49 26/91 88 58
Montag, Dienstag, Donnerstag, Freitag: jeweils 14 – 16 Uhr
Samstag und Sonntag: 11 – 16 Uhr

Ein Leuchtturmdiplom können Kinder während der regulären Öffnungszeiten ablegen.

Info-Telefon: 0 49 26/91 88 19



IM SCHATTEN DES LICHTS

WÄCHTER DES MEERES

In der Verkehrszentrale an der Knock überblicken Nautiker das Emsrevier. Sie sorgen für die Sicherheit in dem deutsch-niederländischen Seegebiet. Holger Bloem (Text) und Martin Stromann (Fotos) haben sich dort umgesehen.



ANSICHTEN

Die Nautiker in der Verkehrszentrale „Ems“ des Wasser- und Schifffahrtsamtes Emden (WSA) haben an der Knock alles im Blick – zur Not hilft auch mal das Fernglas. Sie sichern den Schifffahrtsweg und sind selbst erfahrene Seeleute mit Kapitänspatent. Auf den PC-Monitoren sind die elektronischen Seekarten des Emsdeltas zu sehen (unten rechts). Der Radarturm (unten links: WSA-Pressesprecher Stefan Ostermeier auf der Arbeitsplattform) ist zugleich Leitfeuer für die Schiffe, die aus dem niederländischen Hafen Delfzijl kommen. Die farbigen Scheiben (großes Foto links) markieren die Sektoren des Feuers.



Kein Lüftchen regt sich. Das Wasser ist glatt wie ein Spiegel. Darüber eine sternenhelle Nacht. Doch die Ruhe im Handels-hafen von Delfzijl ist trügerisch. Die Lage vor Ort ist dramatisch. Plötzlich: Explosionen! Es kracht gewaltig zwischen den Lagerhallen. Doch die Ursache für das, was sich hier abspielt, liegt auf dem Wasser. Zwei Schiffe sind miteinander kollidiert. Rauchschwaden ziehen über das Deck der „Asterias“. Und auch der andere Havarist, die „Naarden“, brennt lichterloh. Im Wasser treiben Verletzte, etliche Menschen sind über Bord gegangen, als es auf der „Asterias“ zur Explosion kam. Das Feuer hat sich auf nah gelegene Gebäude ausgedehnt. Die „Gustav Meyer“, ursprünglich als Tonnenleger gebaut, und mittlerweile für vielfältige Zwecke im Dienst des Emdener Wasser- und Schifffahrtsamtes (WSA) einsetzbar, unter anderem für schiffahrtspolizeiliche Aufgaben, löscht mit ihrer mächtigen

Kanone vom Wasser. Aus ihren Wasserwerfern – der stärkste hat eine Reichweite von rund 150 Metern – schießen mächtige Fontänen, die auf die havarierten Schiffe und brennende Lagerhallen niederprasseln.

In regelmäßigen Abständen werden auf und an der Ems solche Schreckensszenarien wie dieser nächtliche Kampf gegen Feuer und Öl geübt. Übungen sind Bestandteil der deutsch-niederländischen Zusammenarbeit in der Emsmündung. Zuletzt nahmen Mitte Juni 120 Männer und Frauen der Feuerwehr, des Technischen Hilfswerks, des Roten Kreuzes und des NLWKN (Niedersächsischen Landesbetriebes für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz) an einer weiteren Großübung mit Spezialgeräten teil. Geübt wurde eine Schiffshavarie, bei der 800 Tonnen Öl ins Wasser der Ems geflossen sind und nun an Land gespült werden.

„Diese Übungen sind notwendig, um eine möglichst reibungslose Zusammen-

arbeit für den Ernstfall zu proben“, sagt Stefan Ostermeier, Sachbereichsleiter Verkehrswesen und Liegen-schaften und somit vorge-setzter Dienstherr der Ver-kehrszentrale sowie Presse-sprecher beim Wasser- und Schifffahrtsamt. „Damit wir uns noch besser auf den Ernstfall vorbereiten kön-

nen.“ Es hätte durchaus so kommen können, als Anfang des Jahres das 183 Meter lange niederländische RoRo-Schiff „Schieborg“ brennend mit Schlagseite nur wenige Seemeilen westlich vor Bor-kum trieb. An Bord: Papier-rollen und die Chemikalie Kalziumkarbid. Die aufwän-dige Bergungsaktion hatte



EINSICHTEN

Lagebesprechung im Büro von Seeoberkapitän Hermann Wessels (unten), dem Leiter der Verkehrszentrale „Ems“. Mit wenigen Handgriffen lässt sich das Zimmer in ein Krisenzentrum umwandeln (links). In der Mitte des großen Tisches stehen Telefone für diesen Zweck bereit. Wessels, WSA-Pressesprecher Stefan Ostermeier und WSA-Ingenieur Martin Boekhoff (von links) erläutern gerade OMA-Redakteur Holger Bloem die Aufgaben der Verkehrszentrale, die mit High-Tech nur so voll gepropft ist (links unten ein Blick in das Turminnere der Radarstation), um die Schiffe auf der Ems zu erfassen (rechts der Katamaran der Reederei AG Ems).



am 8. Januar begonnen, als die brennende „Schieborg“ vor Dänemark von ihrer Besatzung verlassen wurde. Bei schwierigen Wetterbedingungen war das Schiff, auf dem per Hubschrauber Brandbekämpfungsexperten abgesetzt worden waren, Richtung Eemshaven geschleppt worden.

Ein erster Versuch, den Havaristen in den sicheren Hafen einzubringen, war am 12. Januar an den Wetterbedingungen mit Windstärke sieben bis acht und drei Meter hohen Wellen gescheitert. Immer wieder loderten auch an Bord die Flammen auf. Mit vor Ort: das WSA-Gewässerschutzschiff „Gustav

Meyer“. Es hatte die Aufgabe der Verkehrssicherung und stand zudem als Einsatzfahrzeug für die Brandbekämpfung bereit. Für den Einsatzfall wurden eigens speziell ausgebildete Löschtrupps der Feuerwehren Emden und Wilhelmshaven bereit gehalten. Am 15. Januar erreichte der Schleppverband schließlich Eemshaven. Was bei der „Pallas“ vor der Küste Schleswig-Holsteins im Herbst 1998 zum Desaster geriet – ein brennender Frachter im Sturm vor der Westküste – nahm im Fall der „Schieborg“ ein glimpfliches Ende. Die Gefahr einer Umweltkatastrophe für die Nordsee wurde noch einmal gebannt.

Für die deutsch-niederländische Verkehrssicherung im Emsrevier zuständig ist die so genannte Verkehrszentrale „Ems“ an der Knock – im langen Schatten des Campener Leuchtturms (s. ab Seite 82). Hier am Rysumer Nacken überwachen jeweils drei Mann, ein Nautiker und sein Assistent sowie ein Lotse das navi-

gatorisch anspruchsvolle Seegebiet an Deutschlands kleinstem Strom. In drei Schichten wird gearbeitet. Rund um die Uhr. Der grundsätzliche Auftrag für die Leute an den Monitoren und Mikrofonen lautet: „Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sowie für die Verhütung von Gefahren und schädlichen Umwelteinwirkungen, die von der Schifffahrt ausgehen.“ Im Klartext heißt das: im Ernstfall Manöver einleiten, um eine drohende Kollision zu verhindern. Seit 1972 gibt es die Station an der Knock bereits, die mit modernster Radar- und Nachrichtentechnik ausgerüstet ist. Fünf Jahre zuvor begann der Probebetrieb der Radarüberwachung auf der Ems von Borkum aus, nachdem in Cuxhaven (1960), Brunsbüttel (1964), Bremerhaven (1965) bereits Verkehrszentralen eingerichtet worden waren. Damit begann für die Schifffahrt ein neues Zeitalter.









Mausclick statt Meerblick. Die Zentrale ist in einem Flachbau untergebracht – und nicht wie auf Flughäfen etwa in dem knapp 30 Meter hohen futuristischen Tower, der das Bild der Knock prägt. Er bietet zwar eine wunderbare Sicht auf das Land am Meerstrand. Das schlanke Gebäude ist aber mit Technik nur so voll gepfropft. Es sind vor allem die unsichtbaren Strahlen der hochauflösenden Radaranlage, die hoch oben installiert wurde. Der Turm ist zudem Leuchtturm für den Hafen Delfzijl. Ganz oben sammelt der Deutsche Wetterdienst seine Daten.

Technik beherrscht auch den Kontrollraum der Nautiker. Er ist mit unzähligen Monitoren ausgestattet, die auf elektronischen Seekarten den Emsverlauf bis aufs offene Meer hinaus zeigen. Da werden nicht nur Schiffsbewegungen mit genauer Position, Kurs und Geschwindigkeit in dem gut 80 Kilometer langen Terrain verfolgt und Schifffahrtszeichen überwacht, sondern auch Funkka-

näle gesteuert, Wasserstände, Pegelkurven, Windstärke und Windrichtung kontrolliert. Außerdem ist der Seewarndienst angegliedert.

Die Crew spricht gedämpft. Gerade wird die stündliche Lagemeldung mit der aktuellen Verkehrslage, Wetterbericht und Wasserstandsdaten per Funk gesendet. Tägliche Routine. Die Besatzung hält – wie auf einer Schiffsbrücke auch – mit Ferngläsern Ausschau. Seemänner gucken trotz modernster Technik wie GPS (Global Positioning System) immer noch gerne aus dem Fenster.

Die, die hier arbeiten, sind alle selbst gestandene Seemänner. Konzentration ist gefragt. Die Nordsee gehört mit rund 150 000 Schiffsbewegungen zu den weltweit am stärksten befahrenen Meeresgebieten. In der südlichen Nordsee verläuft der Hauptverkehrsstrom parallel zum deutschen und niederländischen Wattenmeer. Knapp 23 000 meldepflichtige Schiffe durchkreuzen jährlich das kleine deutsch-niederländische Grenzrevier.

Seit 1960 regelt der so genannte Ems-Dollart-Vertrag die Zusammenarbeit in der Emsmündung und ersetzte den im Jahr 1896 geschlossenen „Vertrag zwischen dem Deutschen Reiche und dem Königreich der Niederlande über die Unterhaltung des Leuchtturms auf Borkum sowie über die Betonung, Bebakung und Beleuchtung der Fahrstraßen der Unterems und ihrer Mündungen“.

Denn der Verlauf der Staatsgrenze ist seit Jahrhunderten strittig. Immer wieder gibt es durch die jährlich tagende Emskommission Ergänzungen zum Ems-Dollart-Vertrag. Noch bis 1986 gab es beispielsweise keine einheitlichen Verkehrsregeln. So fuhren Schiffe zwischen holländischen Häfen die Emsmündung nach holländischem Recht (rechts vor links) und für Schiffe auf der deutschen Seite galten deutsche Verkehrsregeln. Das änderte sich erst mit dem so genannten Regierungsabkommen „Schifffahrtsordnung Emsmündung“. Jetzt müssen

sich alle Schiffe ab 40 Metern Länge, egal ob See- oder Binnenschiff, vor Einlaufen in die Ems bei der Verkehrszentrale über Funk melden. Ab 90 Metern Länge müssen sie einen Lotsen an Bord nehmen. Tankschiffe oder Schiffe mit Gefahrgut sowieso.

In den letzten 30 Jahren hat es keine größeren Katastrophen im Emsdelta gegeben – den Wächtern des Meeres sei Dank. „Aber wir sind auf alles vorbereitet“, sagt Seeoberkapitän und Leiter der Verkehrszentrale, Hermann Wessels. Sein Büro kann mit kurzerhand zum Krisenzentrum hergerichtet werden. Etliche Telefone sind in der Mitte des Tisches eingelassen. Und der Aufenthaltsraum könnte sich innerhalb kürzester Zeit zum Pressezentrum wandeln. „Gott sei Dank haben wir beides noch nie gebraucht“, sagt er. „Wir sind froh, wenn es bei den Übungen bleibt.“