

# HENRY

Hydraulic Engineering Repository

Ein Service der Bundesanstalt für Wasserbau

---

Report, Published Version

## **Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord (Hg.) Festschrift 50 Jahre im Dienst der Schifffahrt Der Leuchtturm Kiel**

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit/Provided in Cooperation with:  
**Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes**

---

Verfügbar unter/Available at: <https://hdl.handle.net/20.500.11970/104957>

Vorgeschlagene Zitierweise/Suggested citation:

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord (Hg.) (2017): Festschrift 50 Jahre im Dienst der Schifffahrt Der Leuchtturm Kiel. Kiel: Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord.

### **Standardnutzungsbedingungen/Terms of Use:**

Die Dokumente in HENRY stehen unter der Creative Commons Lizenz CC BY 4.0, sofern keine abweichenden Nutzungsbedingungen getroffen wurden. Damit ist sowohl die kommerzielle Nutzung als auch das Teilen, die Weiterbearbeitung und Speicherung erlaubt. Das Verwenden und das Bearbeiten stehen unter der Bedingung der Namensnennung. Im Einzelfall kann eine restriktivere Lizenz gelten; dann gelten abweichend von den obigen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Documents in HENRY are made available under the Creative Commons License CC BY 4.0, if no other license is applicable. Under CC BY 4.0 commercial use and sharing, remixing, transforming, and building upon the material of the work is permitted. In some cases a different, more restrictive license may apply; if applicable the terms of the restrictive license will be binding.

Verwertungsrechte: Alle Rechte vorbehalten

Wir machen Schifffahrt möglich.



**WSV.de**

Wasserstraßen- und  
Schifffahrtsverwaltung  
des Bundes

# Festschrift

50 Jahre im Dienst der Schifffahrt  
Der Leuchtturm Kiel



# **Festschrift**

50 Jahre im Dienst der Schifffahrt  
Der Leuchtturm Kiel

**Herausgeber:**

Wasserstraßen- und  
Schifffahrtsamt Lübeck  
Moltkeplatz 17  
23566 Lübeck

# Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b> .....	4	<b>Die Leuchttürme des WSA Lübeck</b> .....	49
Amtsleiter Hennig Dierken		Leuchtturm Kiel .....	50
<b>Grußwort der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt</b> .....	7	Leuchtturm Holnis .....	51
Präsident Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte		Leuchtturm Kalkgrund.....	52
<b>Grußwort der Landeshauptstadt Kiel</b> .....	9	Leuchtturm Schleimünde .....	53
Stadtpräsident Hans-Werner, Tovar Oberbürgermeister Dr. Ulf Kämpfer		Leuchtturm Eckernförde Hafen .....	54
<b>Grußwort der Lotsenbrüderschaft NOK II, Kiel, Lübeck, Flensburg</b> .....	11	Leuchtturm Eckernförde .....	55
Kapitän und Ältermann Stefan Borowski		Leuchtturm Bülk.....	56
<b>Grußwort des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie</b> .....	13	Leuchtturm Friedrichsort.....	57
Präsidentin Monika Breuch-Moritz		Leuchtturm Heiligenhafen .....	58
<b>Das Feuerschiff Kiel</b> .....	14	Leuchtturm Struckamphuk .....	59
Dipl.-Ing. Hendrik Eusterbarkey		Leuchtturm Flügge.....	60
<b>Die Vorgeschichte aus Sicht eines Zeitzeugen</b> .....	16	Leuchtturm Staberhuk.....	61
Dipl.-Ing. Hans-Hermann Petersen		Leuchtturm Westermarkelsdorf .....	62
<b>Der Bau des Leuchtturmes Kiel</b> .....	18	Leuchtturm Marienleuchte .....	63
<b>Betrieb und Unterhaltung</b> .....	26	Leuchtturm Dahmeshöved .....	64
Vorhandwerker in der Fachgruppe Nachrichtentechnik Ulrich Holst		Leuchtturm Pelzerhaken.....	65
<b>Fit für die Zukunft</b> .....	28	Leuchtfeuer Travemünde.....	66
Leiter des Außenbezirkes Kiel Frank Lööck		Leuchtturm Timmendorf .....	67
<b>Der Leuchtturm Kiel als Arbeitsplatz</b> .....	30	Leuchtturm Gollwitz .....	68
<b>Der Leuchtturm Kiel - ein besonderer Ort</b> .....	32	Leuchtturm Buk .....	69
Dipl.-Ing. Hendrik Eusterbarkey		Impressionen.....	70
<b>Die Weihnachtsfahrt</b> .....	34		
Frank Behling			
<b>Der Leuchtturm Kiel und die Kieler Nachrichten</b> .....	36		

# Vorwort

**Dipl.-Ing. Henning Dierken**  
Amtsleiter des WSA Lübeck



## Wer kennt sie nicht? - die Faszination der Leuchttürme an den Küsten der Weltmeere

Schon die alten Römer schrieben: Navigare necesse est! Schiffahrt tut Not!

Wohl nichts hat die Weltgeschichte in den letzten zweitausend Jahren nachhaltiger verändert als die Fähigkeit, mit seetüchtigen Schiffen die Weltmeere zu befahren und weitreichende Kontakte über den ganzen Globus herzustellen.

Neben der Entwicklung von seetüchtigen Schiffen war die genaue Navigation über Jahrhunderte die große intellektuelle Herausforderung in der Seeschiffahrt. Bis vor wenigen Jahrzehnten war man dabei auf hoher See neben dem guten alten Kompass allein auf Sonne, Mond und Sterne angewiesen.

In Küstennähe war es da schon wesentlich einfacher. Aber, auch hier bedurfte es gut bei Tag und Nacht erkennbarer Landmarken bzw. Leuchttürme. So verwundert es nicht, dass Leuchttürme auf eine Jahrtausende alte Geschichte zurückblicken können. Die Leuchttürme sind wichtige visuelle Schifffahrtszeichen und trotz moderner Funktechnik unverzichtbar für die Navigation.

An der deutschen Küste und den Seehafenzufahrten sind die ca. 200 Leuchttürme maritime Wahrzeichen und Kulturdenkmäler. Sie sind für den Tourismus in Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und in Schleswig-Holstein ein wichtiger Faktor.

Alle 20 Leuchttürme im Amtsbereich des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Lübeck haben ihre eigene Geschichte. Jedes Bauwerk hat seine Besonderheiten und keiner gleicht dem anderen!

Das Besondere am Leuchtturm Kiel ist, dass er als einziger in Deutschland eine Lotsenstation beherbergt. Neben dem mit AIS-, Radar- und Funkanlagen ausgerüsteten Wachraum gibt es Schlafräume für die Lotsen und die Techniker des WSA Lübeck. Eine Köchin sorgt in der Küche für das leibliche Wohl.

Zur Historie: Die sichere nächtliche Ansteuerung des Reichkriegshafens Kiel war der Marine und der Schifffahrt bereits Ende des 19. Jahrhunderts ein wichtiges Anliegen. Seit 1892 lagen daher an den Stationen Stollergrund, Bülk und Gabelsflach drei bemannte Feuerschiffe vor Anker. Diese wurden 1922 durch das Feuerschiff „Kiel“ ersetzt.

Die Gründe für den Ersatz dieses Feuerschiffes durch ein festes Bauwerk waren seinerzeit:

- Eine Verbesserung der Navigationshilfe durch die Einrichtung fester Leuchtfeuersektoren
- Die dauernde Aufrechterhaltung des Seezeichenbetriebes auch bei Eis
- sowie eine Verbesserung der Lotsenunterkünfte.

Das entscheidende Argument aber war die Wirtschaftlichkeit. Lagen die Personal- und Unterhaltungskosten

des Feuerschiffes bei 1,2 Mio. DM pro Jahr - kalkuliert man für einen Leuchtturm mit 250.000 DM pro Jahr. Damit waren die Weichen für die Planung des Turmes gestellt. Der Baubeginn für das für die damalige Zeit ausgesprochen anspruchsvolle Bauwerk erfolgte im Jahre 1964.

Die Baukosten lagen bei 9,5 Millionen DM. Nach heutigem Lohn- und Preisstand dürfte er heute das Fünffache kosten.

Am 5. Juli 1967 wurde der Leuchtturm Kiel feierlich in Betrieb genommen. Als Schifffahrtszeichen dient der Leuchtturm Kiel als Leit- und Orientierungsfeuer und wird von der Verkehrszentrale in Travemünde fernüberwacht.

Die Umweltdaten wie Wasserstand, Windstärke und Windrichtung werden Online in die Büros des WSA Lübeck und des Bundesamtes für Seeschiffahrt und Hydrographie in Hamburg übertragen. Die wichtigen Umweltdaten werden den Verkehrszentralen und der Schifffahrt aktuell zur Verfügung gestellt.

Die Fundamentform ist aufgrund von Modellversuchen bei der Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffsbau in Berlin entwickelt worden. Die 50 Meter langen Schenkel stehen im rechten Winkel zueinander. Im Schutz der Molen können so die Lotsenversetzboote auch bei stärkerem Seegang anlegen und liegen.

Als Fels in der Brandung hat „Der Turm“ 50 Jahre zuverlässig und zur Zufriedenheit aller seinen Dienst verrichtet.

Henning Dierken

## Grußwort

**Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte**

Präsident Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt



Ein halbes Jahrhundert schon weist er der Schifffahrt zuverlässig den Weg in die Kieler Förde und in den Nord-Ostsee-Kanal. Tag und Nacht vertrauen die Schiffsführer auf seine Lichtsignale und Warnsektoren.

Jetzt wird der „Leuchtturm Kiel“ - der auch Lotsenstation und Messeinrichtungen beherbergt - fünfzig Jahre alt! Mit diesem Alter zählt er zu den jüngsten der rund 200 Leuchttürme, für die die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes an der deutschen Küste verantwortlich ist.

Trotz moderner Radar- und Satellitennavigationssysteme sind unsere Leuchttürme bis heute wichtige Wegweiser. Als visuelle Seezeichen dienen sie der Schifffahrt zur Navigation und Positionsbestimmung.

Und mehr noch, unsere Leuchttürme sind Teil einer umfassenden maritimen Verkehrssicherung. An Nord- und Ostsee wie auch an den großen schiffbaren Flüssen

ist auf die Lichtsignale der Leuchttürme jederzeit Verlass. Als Bauwerke bieten sie auch am Tag Orientierung.

Gesteuert werden die Leuchttürme an der Küste allerdings nicht mehr von Leuchtturmwärtern, sondern von den insgesamt neun Verkehrszentralen an der deutschen Küste. Für den Kieler Leuchtturm bedeutet das den direkten Draht zur Verkehrszentrale Travemünde. Bei den Nautikern dort fließen rund um die Uhr alle für die Schifffahrt relevanten Informationen zusammen. Der bewährte Dreiklang aus moderner Technik, redundanten Systemen und Spezialwissen gewährleistet größtmögliche Sicherheit.

Mein Dank und meine Glückwünsche gehen an alle, die schon seit 50 Jahren für die maritime Sicherheit rund um den Kieler Leuchtturm sorgen. Herzlichen Dank dafür!

Möge der Leuchtturm Kiel immer ein starkes Signal für die Sicherheit auf See sein.

Ich wünsche dieser Festschrift viele interessierte Leserinnen und Leser.

Ihr  
Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte

## Grußwort

**Hans-Werner Tovar**  
Stadtpräsident

**Dr. Ulf Kämpfer**  
Oberbürgermeister



Oberbürgermeister Dr. Ulf Kämpfer (li.) und Stadtpräsident Hans-Werner Tovar  
Bildquelle: Landeshauptstadt Kiel/Marco Knopp

### Grüße der Landeshauptstadt Kiel

Der Leuchtturm Kiel ist ein maritimes Wahrzeichen der Kieler Förde und unserer Stadt. Er ist eine Wegmarke und ein Willkommensgruß für Schiffe und Menschen aus aller Welt. Wir freuen uns, dass er seit 50 Jahren zuverlässig sein Leit- und Orientierungsfeuer ausstrahlt und uns den Weg weist.

Als einziger Leuchtturm deutschlandweit beherbergt er eine Lotsenstation. Die Lotsenbrüderschaft NOK II Kiel, Lübeck, Flensburg sorgt von dort aus rund um die Uhr dafür, dass viele Schiffe unsere Gewässer sicher passieren können. Damit trägt sie eine große Verantwortung für Mensch, Schiff und Umwelt.

Auch die zahlreichen Messdaten, die vom Leuchtturm Kiel gewonnen werden, schaffen wichtige Grundlagen in vielen Bereichen. Gerade die Winddaten werden von Seglern sehr geschätzt. Für Kiel.Sailing.City mit der Kieler Woche, dem Hafen und Kanal ist der Kieler Leuchtturm von großer Bedeutung.

Wir danken allen, die sich für und am Leuchtturm engagieren. Ganz besonders gilt unser Dank dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lübeck für den Betrieb und die Unterhaltung des Leuchtturmes. Ebenso bedanken wir uns bei der Lotsenbrüderschaft. Wir haben großen Respekt für ihre wichtige Arbeit. Auch der Verkehrszentrale Travemünde sagen wir Danke dafür, dass sie ein wachsames Auge auf unseren Kieler Leuchtturm hat.

Der rot-weiße Koloss bestimmt die Seefahrt und das Lotsenwesen. Er trägt deren und dessen Geschichte und Geschicke. Wir hoffen, dass die Geschichte des Leuchtturmes weiter erfolgreich fortgeschrieben wird.

Ihre

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'H.W. Tovar'.

Hans-Werner Tovar  
Stadtpräsident

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Ulf Kämpfer'.

Dr. Ulf Kämpfer  
Oberbürgermeister

## Grußwort

**Stefan Borowski**  
Kapitän und Ältermann



### **Grüße der Lotsenbrüderschaft NOK II/Kiel/Lübeck/Flensburg**

Als vor 50 Jahren die Lotsenstation von dem schwimmenden Feuerschiff „Kiel“ auf den festen Leuchtturm verlegt wurde, war das ein großer Fortschritt für die Lotsen.

Gerade zurzeit der Herbststürme oder bei Starkwind aus Nordost ist es für den im Einsatz befindlichen Lotsen ein großer Unterschied, wenn er nicht auf einem schwankenden Schiff, sondern auf einer festen, stabilen „Insel“ auf die ankommende Schifffahrt warten kann.

Der Duft von frischem Kaffee oder ein paar gebratenen Eiern, der einem beim Eintreten entgegenströmt, verstärkt das Gefühl, einen sicheren „Heimathafen“ erreicht zu haben.

Der „Turm“, den wir wie einen alten Kameraden so nennen, bietet dort, wo die Kieler Förde und die westliche Ostsee zusammentreffen die ideale Lotsen-Versetzposition.

Für die im Einsatz befindlichen Lotsenboote ist er ein hervorragender Schutzhafen, der Deckung vor See, Wind und Eis gewährleistet. Für die Versorgung der Boote und deren Besatzungen hat er die Funktion eines Mutterschiffes.

Seine Existenz ist immer noch, trotz elektronischer Navigation und Kommunikation von der Handels- und Sportschifffahrt anerkannt. Sein Feuer und seine Silhouette stehen dominant und von allen Seiten sichtbar für die Ansteuerung der Kieler Förde zur Verfügung.

Nicht zuletzt hat der Leuchtturm Kiel in der internationalen Schifffahrt einen Namen, der gleich zusammen mit dem Kiel-Canal genannt wird. Bei hunderttausenden von Seeleuten, die über Generationen den NOK oder Kiel anliefen, hat sich sein Umriss ins Auge gebrannt.

Wir Lotsen wünschen uns sehr, dass der Turm weiterhin unser verlässlicher Zufluchtsort, unsere Basis in der westlichen Ostsee bleibt.

Stefan Borowski

## Grußwort

### Monika Breuch-Moritz

Präsidentin des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie  
Maritime Ambassador der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO)



### Der Leuchtturm Kiel - ein Datenschatz

Auf 54°29.977' nördlicher Breite, 10°16.421' östlicher Länge befindet sich ein Schatz. Bevor sich nun Heerscharen von Glückrittern auf die Suche machen, gibt es noch eine Einschränkung: Der Schatz besteht nicht aus alten Münzen oder gar Gold. Er besteht aus Daten. Warum sind die für uns wertvoll?

Bereits kurz nach der Fertigstellung des Leuchtturms Kiel vor 50 Jahren wurden an der Außenseite des nord-westlichen Pontons vier Temperatursensoren eingebaut. Sie messen seit dieser Zeit (mit kurzen Unterbrechungen) die Wassertemperatur in 0,5 m, 2 m, 4 m und in 8 m Tiefe. Nach einiger Zeit wurden auch Temperaturfühler in 1 m Tiefe und (ein Stückchen weiter weg) in 13 m Tiefe angebracht. Mit der weiteren technischen Entwicklung konnte zusätzlich zur Temperatur die Leitfähigkeit des Wassers bestimmt werden. Nach und nach kamen weitere Sensoren hinzu; neben Messgeräten für Trübung, Fluoreszenz und Sauerstoffgehalt wurde ein akustischer Strömungsmesser installiert.

Auch die Datenübertragung änderte sich: Waren früher noch Papierschreiber in Gebrauch, konnten ab 1973 Daten per Richtfunk vom Leuchtturm bis zum Schornstein des Kraftwerkes in Kiel-Wik übermittelt werden. Die Messergebnisse wurden direkt ins Deutsche Hydrographische Institut - heute das BSH - nach

Hamburg übertragen und dort ausgewertet. Aber auch dieser Übertragungsweg wurde ab November 1981 umgestellt. Seither übernimmt eine Satellitensendeanlage den Datentransfer vom Leuchtturm Kiel nach Hamburg.

Über dem Wasser werden meteorologische Daten erhoben. Lufttemperatur, Windrichtung und Windgeschwindigkeit, Luftdruck, relative Feuchtigkeit und Sonnenscheindauer werden in 23 und 24 m Höhe gemessen.

So gehört die 50-jährige Messserie am Leuchtturm Kiel zu den wenigen wirklich langjährigen Datenreihen, die die Ozeanographie in Deutschland in Nord- und Ostsee zu bieten hat. Nur die meereskundlichen Messungen auf dem Feuerschiff Kiel, die 1937 begonnen wurden und die Wassertemperaturreihen der Insel Helgoland sind noch älter. Dem Leuchtturmdatenschatz kommt daher eine Schlüsselfunktion zur Beobachtung von Veränderungen im Meer und in der Atmosphäre zu und er hilft, die Entwicklung der Eisbedeckung in der westlichen Ostsee bei einsetzendem und anhaltendem Frost zu bewerten. Die erhobenen Daten sind immens wertvoll für Meereswissenschaftler und Klimaforscher; sie helfen, den Klimawandel besser zu verstehen, unterstützen die Warndienste für die Ostseeküste und tragen maßgeblich zur Sicherheit der Schifffahrt in der Ostsee bei.

Damit ist der 50. Geburtstag des Leuchtturms Kiel auch für die Ozeanographie in der Ostsee ein Tag zum Feiern. Und wie jedem Geburtstagskind wünschen wir ihm noch eine lange Lebenszeit.

Monika Breuch-Moritz

# Das Feuerschiff Kiel

Dipl.-Ing. Hendrik Eusterbarkey



## Das Feuerschiff Kiel

Die ersten Feuerschiffe gab es vermutlich schon zu Beginn des 15. Jahrhunderts. 1730 wurde in England ein Patent für das Prinzip „Feuerschiff“ erteilt. Bald darauf begann Trinity House, die quasi staatliche englische Seezeicheninstitution, diese zunächst private „Erfindung“ zu nutzen. Viele Ideen für die Gestaltung von Feuerschiffen kamen aus Frankreich. In Deutschland wurden zunächst schwimmende Lotsenstationen mit einem Signallicht zum besseren Auffinden ausgerüstet, sogenannte Lotsengalieten, z. B. in der Elbemündung 1774. Ab 1815 wurden in Dänemark und Deutschland Feuerschiffe als reine Seezeichen ausgelegt. 1833 wurde für Feuerschiffe die Farbe Rot festgelegt, mit großer weißer Aufschrift des Namens der Feuerschiffsposition <sup>1</sup>.

Für die Ansteuerung der Kieler Außenförde war Jahre lang der Leuchtturm Bülk das wichtigste Navigationsmittel. Erst 1892 wurde zur Verbesserung der Ansteuerung am Eingang der Kieler Förde auf der Position Stollergrund das gleichnamige Feuerschiff ausgelegt. Es war 34 m lang. Zu dieser Zeit hatte sich im Feuerschiffbau bereits das Stahlschiff gegenüber den früheren Holzschiffen durchgesetzt. Die Rumpfform der Feuerschiffe wurde fast bis zum Schluss der Zeit der bemannten Feuerschiffe vom Segelschiff übernommen <sup>1</sup>.

In den kommenden Jahren nahm der Schiffsverkehr im neu eröffneten Nord-Ostsee-Kanal und im Marinehafen Kiel zu. Die Navigation in der Kieler Förde musste sicherer und effizienter werden <sup>1</sup>. Vor Bülk wurde 1903 <sup>2</sup> das Feuerschiff „Bülk“ neu ausgelegt. Das Feuerschiff „Stollergrund“ wurde 1905 auf die Station „Gabelsflach“ verlegt und entsprechend umbenannt. Die Stationen „Bülk“ und „Gabelsflach“ wurden 1922 aufgegeben und durch das Feuerschiff „Kiel“ ersetzt. Zum Einsatz kam zunächst das umgebaute Feuerschiff „Gabelsflach“, ab 1925 bis 1931 das umgebaute Feuerschiff „Bülk“, jeweils mit neuem Namen „Kiel“. Beide

Schiffe sind abgewrackt worden <sup>1</sup>. 1931 bis 1945 lag als „Kiel“ auf der Station Kiel das umgebaute Feuerschiff „Reserve Ostsee“ von 1902. Es wurde 1945 durch Bomben versenkt <sup>1</sup>.

Das Feuerschiff „Kiel“, das selbst die älteren unter uns bei diesem Namen vor Augen haben, hat eine wechselvolle Geschichte, beginnend mit dem Bau 1906 als „Reserve Sonderburg“. In der Ausliegezeit von 1945 bis 1967 gab es außer einigen Umbauten zwei Meilensteine:

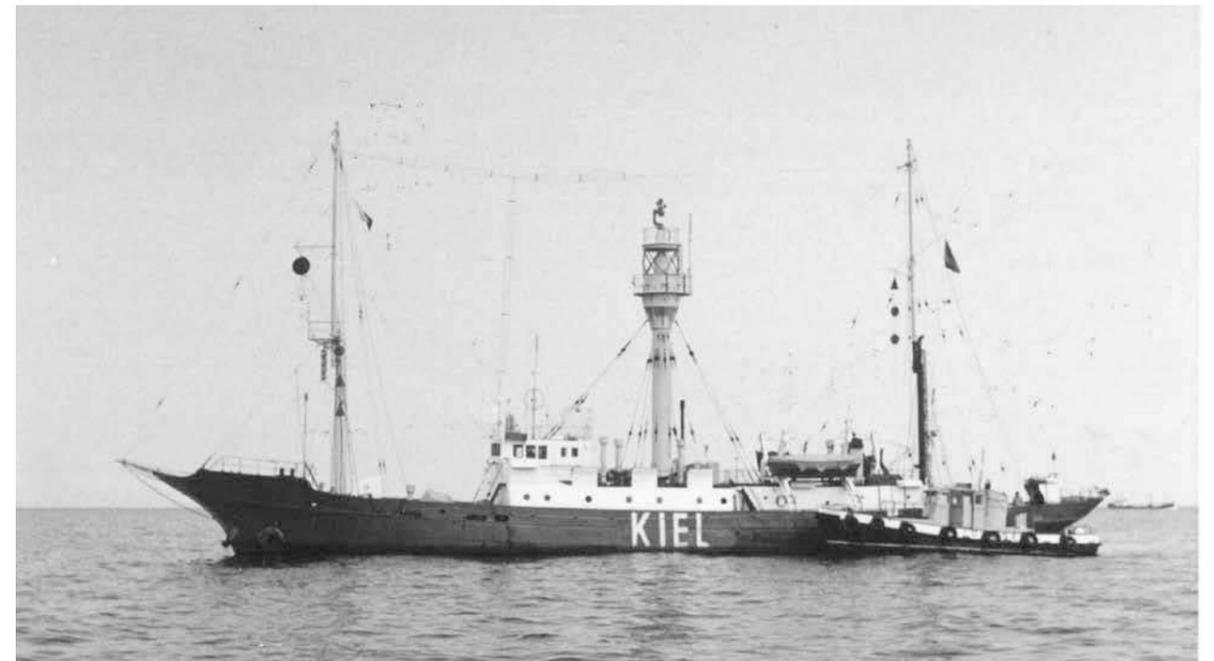
1957 gerammt, gesunken, geborgen, instandgesetzt und wieder ausgelegt

1967 ersetzt durch Leuchtturm Kiel

Dann war das Schiff als „Reserve“ im Einsatz, bis 1983 in der Ostsee, 1983 - 1986 in der Nordsee, z.B. auf der Station Borkumriff <sup>3</sup>. 1986 wurde diese ehemalige „Kiel“ verkauft und im Folgenden zu der schlanken Dreimastbark „Alexander von Humboldt“ umgebaut <sup>3</sup>. Dieses stolze Segelschiff mit seinem grünen Rumpf, den grünen Segeln, den gelben Masten und dem weißen Schanzkleid segelte als Markenzeichen und als Botschafter unseres Landes lange Zeit über die Weltmeere. Inzwischen gibt es einen Neubau der „Alex“.

Dieses ist also die Geschichte der verschiedenen Feuerschiffe auf der Position Kiel. Zur Veranschaulichung solch eines Feuerschiffes und des Lebens an Bord folgen noch ein paar Details.

Das letzte, uns vertraute Feuerschiff „Kiel“ war 46m lang, 8m breit und hatte 4,5m Tiefgang <sup>1</sup>. Alle Feuerschiffe der neueren Zeit hatten einen eigenen maschinellen Antrieb, zunächst mit Dampf, später mit Diesel, was wesentlich praktischer war. So konnten sie ihre Position selber aufsuchen und bei einem Bruch der Ankerkette zum Hafen fahren.



Das Licht wurde im Laufe der Geschichte durch Ölgas, Petroleum, Flüssiggas und ab 1919 durch Elektrizität erzeugt. Für die Erzeugung elektrischer Energie hatten die Feuerschiffe dann ein Dieselaggregat, kombiniert mit Akkumulatoren für die Speicherung der Energie. Die Feuerhöhen wurden durch ca. 16m hohe Feuertürme auf dem Schiff erreicht. Die Bündelung des Lichtes folgt anderen Anforderungen als bei einem festen Feuer, da das Schiff rollt und stampft und der Winkel der Optik zum Horizont nicht fest ist. Durch kardianische Aufhängung der Glasoptik und der Lampe innerhalb einer fest auf dem Feuerturm angebrachten Laterne kann für einen bestimmten Seegangstyp eine einigermaßen horizontale optische Ebene gehalten werden. Der Rest wird durch eine hohe Leuchte und eine mittels besonderer Linsen gegenüber festen Feuer größere Vertikalstreuung erreicht <sup>1</sup>.

Außer den optischen Zeichen wurden bei schlechter Sicht auch Schallsignale abgegeben, erzeugt mit Druckluft, später elektrisch. Zunehmend waren die Feuerschiffe auch als Träger von Funkanlagen von großer Bedeutung <sup>1,3</sup>.

Für alle diese Anlagen und für das Schiff selbst war eine recht beachtliche Besatzung erforderlich, meistens waren es ungefähr 15 Personen, mitgezählt der Kapitän, der Funker, der Maschinist, der Koch und der Steward. Dazu kamen z. T. noch Wetterdiensttechniker für die Wettermessungen. Die Besatzung blieb jeweils 14 Tage an Bord und war für diese Zeit ganz auf sich gestellt. Wie auf einem „richtigen“ Seeschiff mussten die Besatzungsmitglieder in dieser Zeit miteinander zurecht kommen und sich aufeinander verlassen können <sup>3</sup>. Der Kapitän hatte die Verantwortung und mag manchmal vor recht ungewöhnlichen Entscheidungen gestanden haben. Siegfried Lenz hat dieses Thema in

seinem Roman „Das Feuerschiff“ eindringlich literarisch verarbeitet.

Der 14-tägige Besatzungswechsel und die Versorgung mit Proviant, Wasser, Diesel und Ersatzteilen war - besonders bei Seegang - eine aufwändige und nicht ganz ungefährliche Angelegenheit. Viele Male musste ein kleines Boot zwischen dem Versorgungsschiff, meistens einem Tonnenleger und dem Feuerschiff hin- und her fahren. Das Übersteigen und die Übernahme des Materials erforderte große Geschicklichkeit <sup>3</sup>.

Feuerschiffs-Romantik, ja, die gab es sicher auch, aber am Ende können wir doch alle ganz froh sein, dass die Zeit der bemannten Feuerschiffe vorbei ist. Es gibt an den deutschen Küsten seit 1988 nur noch zwei unbemannte Feuerschiffe und die Großtonne „Fehmarnbelt“.

Hendrik Eusterbarkey

Kiel, den 19. April 2017

<sup>1</sup> Gerhard Wiedemann (Hrsg.), Das deutsche Seezeichenwesen 1850 - 1990, Hamburg 1998

<sup>2</sup> www.baken-net.de

<sup>3</sup> Gregor Ulsamer, Feuerschiff Borkumriff, Emden 2004

# Vorgeschichte

Dipl.-Ing. Hans-Hermann Petersen



## Die Vorgeschichte des Leuchtturms aus Sicht eines Zeitzeugen

Anlass zur Planung und zum Bau des Leuchtturms Kiel waren die Feststellungen, dass durch Ablösung des Feuerschiffes Kiel erhebliche Kosten einzusparen seien und dass von einem festen Turm aus der Schifffahrt erheblich bessere nautische Informationen gegeben werden können. Nach Planung und Entwurfsaufstellung durch das damalige Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel, Prüfung des Entwurfes durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord und Genehmigung durch das Bundesministerium für Verkehr erfolgte 1964 die öffentliche Ausschreibung.

Ausgeschrieben wurde ein kreisrundes Turmfundament von 20 m Durchmesser in Spundwandbauweise mit einem ca. 30 m hohen Leuchtturm in Stahlbetonbauweise, ohne Lotsenstation. Die Lotsen wollten keine Lotsenstation auf dem Turm!

In der Ausschreibungsphase merkten die Lotsen, dass sie ernsthaft keinen Lotsendampfer bekämen und nun aus ihrer starren Haltung umschwanken. Zwar wurde die Ausschreibung nicht gestoppt, sondern aufgrund des Ausschreibungsergebnisses die preisgünstigste anbietende Arbeitsgemeinschaft (Arge) mit ihrem technisch interessanten Sondervorschlag in die erste Wahl genommen. Die Arge bestand aus den Firmen Steffen Sohst, Kiel und Beton- und Monierbau AG, ZN Kiel sowie der Firma Ambau, Kiel, als Nebenunternehmer.

Die Arge hatte einen Sondervorschlag eingereicht, der zum Gegenstand hatte: Ein kreisrundes einschwimmfähiges Turmfundament aus Stahlbeton mit 20 m Durchmesser und 17,50 m Höhe herzustellen, am Errichtungsort einzuschwimmen, abzusenken, zu ballastieren und einen an Land vorgefertigten Turm aus seewasserwiderstandsfähigem Aluminium draufzusetzen. Da inzwischen die Lotsen einverstanden waren mit

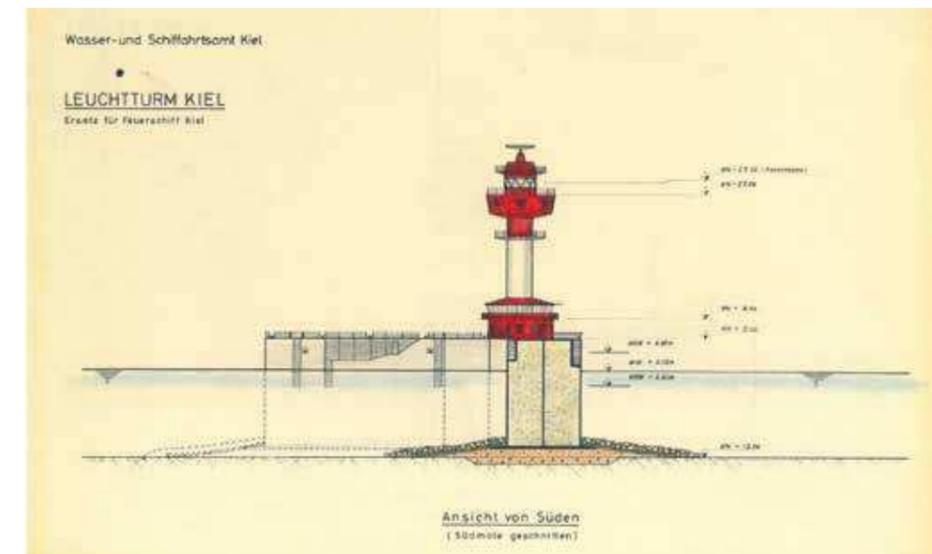
einer Lotsenstation auf dem Leuchtturm Kiel, musste das Angebot der Arge auf der Grundlage ihrer Angebotspreise und einer gewissen Minderung aufgrund der Massenmehrung erweitert werden auf das bekannte, bestehende Bauwerk. Nach erfolgreicher Preisverhandlung wurde der Auftrag erteilt.

Zu dem Vorstehenden ist nachzutragen, dass die Idee zum Sondervorschlag von der Wasserbaufirma Steffen Sohst, und hier insbesondere von dem Wasserbauingenieur Johannes Jöhnk und seinem Mitarbeiter Gerd Newiger, stammt. Der Firma Steffen Sohst direkt gegenüber bestand, am anderen Schwentineufer, die Firma AMBAU, die sich vorwiegend mit der Verarbeitung von Aluminium im Schiffbau beschäftigte; und da Herr Jöhnk in seinem Sondervorschlag von transportfähigen Bauteilen ausging und er die Firma AMBAU buchstäblich vor Augen hatte, war die Idee zum Leuchtturm aus Aluminium geboren.

Die Firma Beton- und Monierbau AG wurde von der Firma Steffen Sohst aufgrund ihrer besonderen Erfahrungen im Stahlbetonbau im Wasserbau (Pontonbau) als Argepartner verpflichtet und die Firma AMBAU als Nebenunternehmer in die Arge aufgenommen. Als geschäftsführender Argepartner wurde seitens der Arge die Firma Beton- u. Monierbau benannt.

Der Baubeginn erfolgte im Jahre 1964. Der Leuchtturm wurde am 5. Juli 1967 in Betrieb genommen. Die Baukosten betragen 9,5 Millionen DM. Von den am Bau beteiligten Firmen existieren heute nur noch kleinere Subunternehmer. Die Firma Steffen Sohst geriet bereits während der Bauzeit (1966) in Konkurs; später folgten ihr Beton- und Monierbau AG, Fa. Ambau, Fa. August Runge, Metallhüttenwerke Lübeck (Zementlieferant), Fa. Detlef Andres (Heizung/Lüftung) und andere.

Über den Bau des Turmes mit seinen technischen Details, seiner Ausrüstung und dem Bauablauf kann in einem Informationsblatt des Wasser- und Schifffahrtsamtes Lübeck nachgelesen werden.

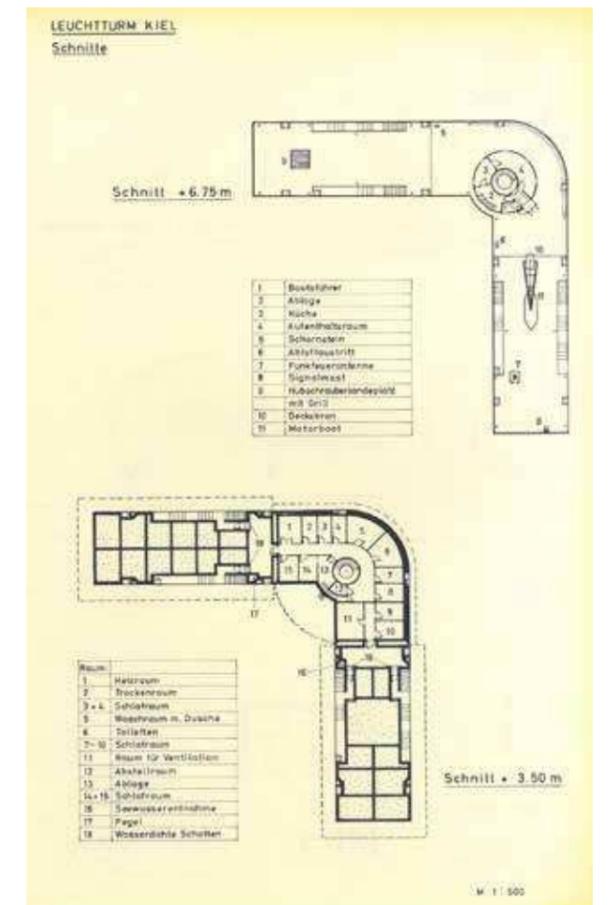
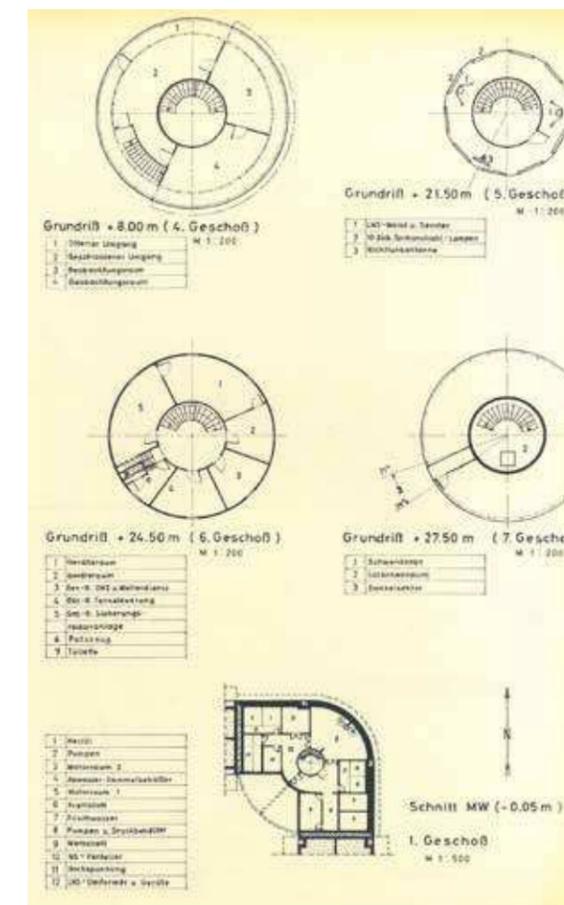


Von denen, seitens der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bei der Planung, Ausschreibung, Bauüberwachung, Koordinierung und Bauabrechnung des Bauwerks eingesetzten Mitarbeitern leben heute noch die Technischen Angestellten Tegethoff, Weitz (Vermessungstechnik) und Petersen - alle im Ruhestand.

Techn. Ang. Brandt, die Bauaufseher Herr Schulze und Herr Swaczyna und nicht zu vergessen unsere Bootsleute vom Motorboot Fehmarn Bootsführer Berthold Last und sein Bootsmann Harry Hinrichsen.

Kiel-Holtenau, den 24. Dezember 2004

Alle Anderen sind bereits verstorben, seien hier aber noch einmal in Erinnerung gebracht: Baudirektor Gebbers, Dr. Hartung, Baudirektor Gerlach, Dipl.-Ing. Coldewe, E.-Ing Kronberg,

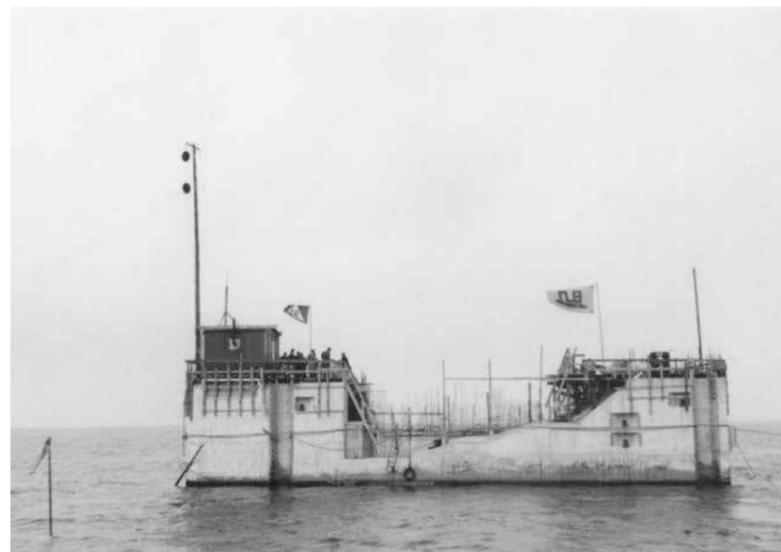


# Der Bau des Leuchtturmes



Am Freitag, den 4. Juni 1965, wird der Südflügel des Leuchtturms Kiel unter Führung des „Seeadlers“ in aller Frühe von der Baustelle Mönkeberg über die Kieler Förde zu seinem künftigen Standort geschleppt.

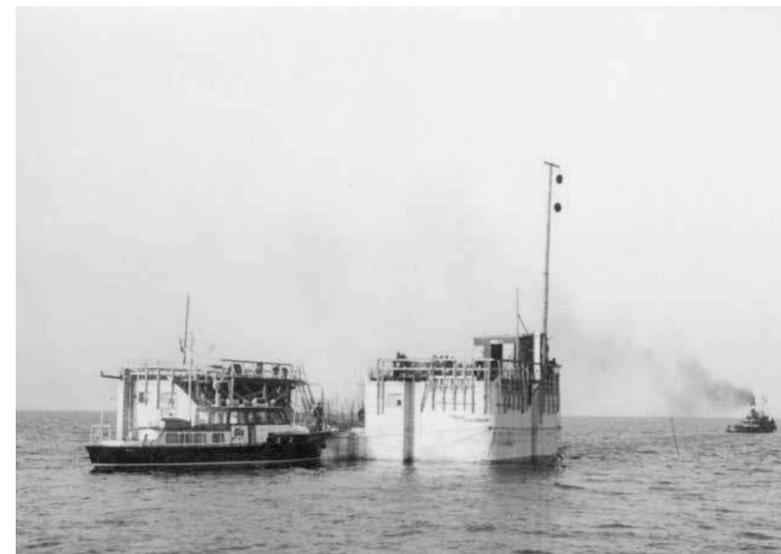
Der alte Leuchtturm Friedrichsort wird passiert.



Das Ziel ist erreicht.

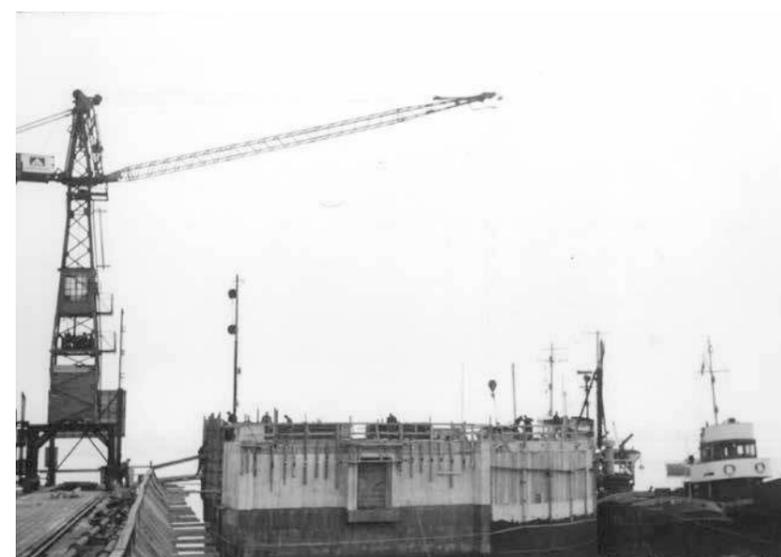


Regierungsbaurat Gerlach und Bauingenieur Petersen lachen zufrieden. Bisher verlief alles programmgemäß. Der Vermessungstechniker Weitz und der Vermessungsmatrose Reckow messen mit den Hydrodisten den Standort ein.

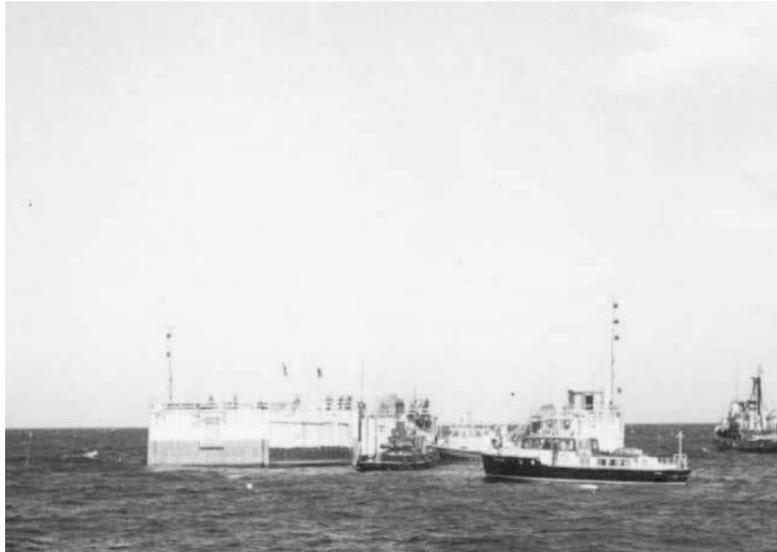


Ansicht von Südwesten

Es ist Abend geworden und die Rückfahrt nach Mönkeberg wird angetreten.

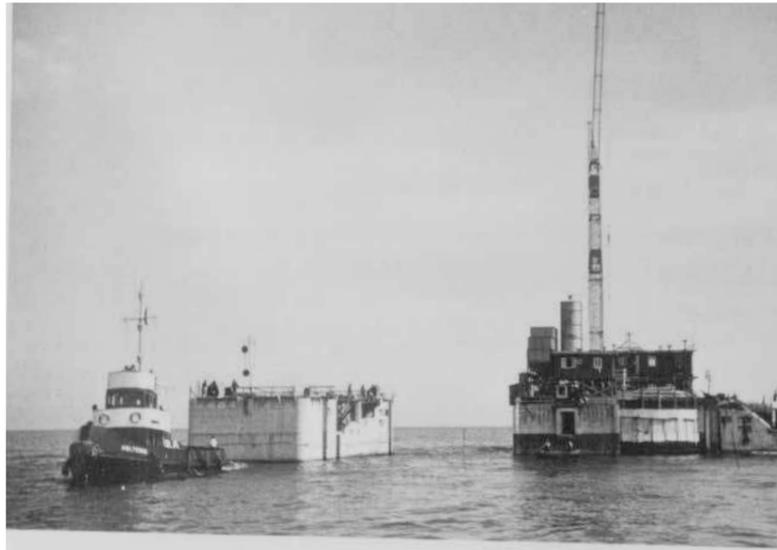


Der Zentralkörper wird am 5. Juni 1965 für die Fahrt vorbereitet. In Mönkeberg bleibt nur der Westflügel zurück.



Gegen 15 Uhr ist das Ziel fast erreicht. Präsident Lorenzen, Regierungsbaudirektor Gebbers und andere Herren der WSD und des WSA Kiel sind inzwischen von der „Friedrich Voß“ auf den Südflügel übergestiegen.

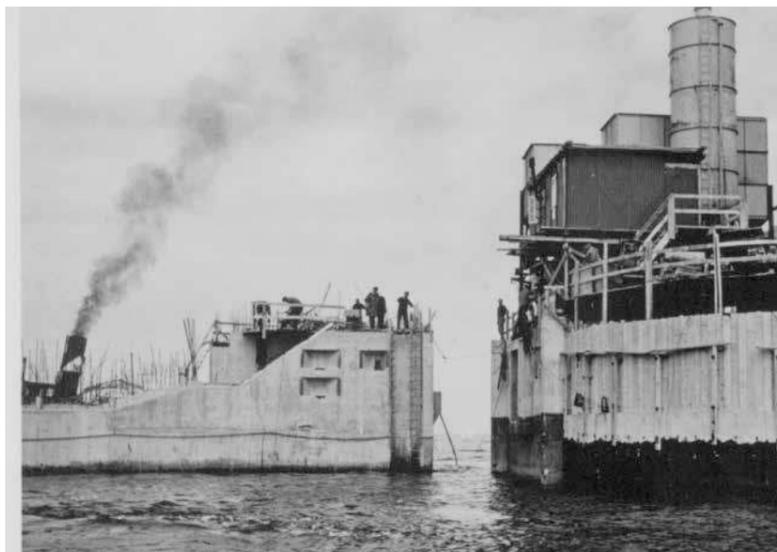
Die Verbindung ist hergestellt. Bald kann der Zentralkörper geflutet werden.



Am 10. August 1965 wird die Westmole von der Baustelle Mönkeberg zur Seebaustelle geschleppt.

Die Westmole wird an den Zentralkörper herangezogen.

Blick von Osten



Es fehlen nur noch wenige Meter.

Blick von Norden



Auf der Baustelle der Firma Ambau am Seefischmarkt in Kiel-Wellingdorf ist inzwischen der Aluminium-Leuchtturm gebaut worden.

Am 3. November 1965 hebt der Marinekran „Hiev“ zunächst die Laterne vom Turm, um sie an Bord zu nehmen.

Anschließend wird der Leuchtturm angehoben und ebenfalls verladen.



Der Marinekran „Hiev“ in der Schwentine-Mündung. Vertreter von Presse, Rundfunk und Fernsehen verfolgen den Transport zur Seebaustelle.



Luftaufnahme der Seebaustelle

Der Marinekran „Hiev“ legt an der Südmole an.



Bildquelle: Firma Nordmark-Film, Kiel, Jägersberg 5.  
 Film-Nr. 1932-11-65,  
 Freigabe-Nr. SH 789 NF Nr. 116

Der Leuchtturm wird auf sein Fundament gehoben.



Es ist nicht einfach, den Leuchtturm vom Schwimmkran aus langsam und zentimetergenau auf dem Fundament abzusetzen.



Der Leuchtturm ohne Laterne steht auf dem Fundament.



Der Kran hebt die Laterne auf.



Die Laterne wird aufgesetzt.



Blick auf den Leuchtturm von Südosten.



5. Juli 1967 Inbetriebnahme  
Herr Gerd Vogel (Präsident der WSD Kiel)



## Betrieb und Unterhaltung

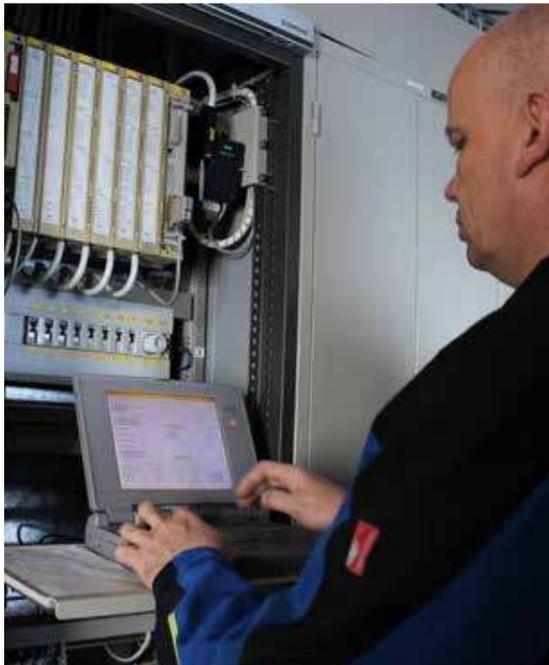
### Ulrich Holst

Vorhandwerker in der Fachgruppe Nachrichtentechnik



Seit 50 Jahren steht der Leuchtturm Kiel am Eingang der Kieler Förde und weist den einfahrenden und ausfahrenden Schiffen den Weg.

Davon bin ich fast 33 Jahre dabei und warte dort die Anlagen, die für die Aufrechterhaltung des Betriebes des Turmes notwendig sind. Dabei haben sich die Arbeiten in dieser Zeit grundlegend geändert. Als ich noch am Anfang meiner Dienstzeit für alle elektrischen Anlagen zuständig war, hat sich dieses in den letzten Jahren darauf reduziert, dass ich nur noch die Anlagen, die für den Betrieb des Systems der maritimen Verkehrstechnik notwendig sind, warte.



Das Ganze fing 1984 an, als ich meine Ausbildung zum Elektrogerätemechaniker beim Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck auf der Bauhofaußenstelle in Kiel-Holtenuau begann. Mittlerweile bin ich Vorhandwerker in der Fachgruppe Nachrichtentechnik

und dort sind wir für die Systeme zuständig, die das Navigieren auf See erleichtern sollen, als auch für die Systeme, die es den Nautikern in den Verkehrszentralen erlauben, einen Überblick über die Schifffahrt zu behalten.

Damals hieß es immer „So, heute fahren wir zum Leuchtturm Kiel raus“, es war immer ein Erlebnis mit unseren Schiffen dort hinauszufahren. Man wusste nie, was einen erwartet. Machen wir nur die uns aufgetragene Wartung oder kommt auch noch die eine oder andere Arbeit hinzu, die man vor Ort noch gleich mit erledigt, weil die Lotsen oder die Köchin einen darum bitten.

Meist fahren wir zu viert raus, so dass immer zwei Mann zusammen arbeiten konnten. Die Wartungen bestanden damals daraus, dass alle vier Wochen das Leuchtmittel getauscht wurde, die Notstromaggregate



Probe liefen, das Funkfeuer abgeglichen wurde, die Optik und Verglasung musste gereinigt werden. Die Funkanlage, welche für die Übertragung der Stationsmeldungen von Nöten war, wurde nachgeregelt und der Tausch der Leuchten der Molenanstrahlung wurde mit akrobatischen Leistungen vollbracht. Es gab noch viele weitere Aufgaben, aber alles hier aufzuführen, würde den Rahmen sprengen.

Größere Umbauten wurden auch von uns erledigt. So wurden zum Beispiel während meiner Lehrzeit die Verteilungen in den Molenvorräumen komplett von uns geplant, gebaut und auch in Eigenregie getauscht.

Wenn wir heute zu Wartungen rausfahren, sind wir meist nur zu zweit. Die Wartungen, die heute durchgeführt werden, sind denen von früher nicht ganz

unähnlich. Aber der Zeitrahmen ist ein ganz anderer. Heute wird das Leuchtmittel nicht mehr jeden Monat getauscht, sondern alle zwei Jahre. Die Notstromaggregate laufen alle drei Monate Probe. Das Funkfeuer gibt es nicht mehr und die Stationsmeldungen werden mittels GSM (Global System for Mobile Communications) an die Verkehrszentrale Travemünde übermittelt. Die Anstrahlungslampen werden durch Anstrahltafeln ersetzt, welche bedingt durch die LED Technik auch vom Wartungsaufwand her geringer sind.

Alles in allem, es ist auch heute noch immer ein Erlebnis zum Turm rauszufahren, egal ob mit den Lotsenbooten oder mit den eigenen Schiffen. Auch heute können noch immer wieder Überraschungen auf einen zukommen.



## Fit für die Zukunft

**Frank Lööck**  
Leiter des Außenbezirkes Kiel



### Fit für die Zukunft

Im Frühjahr 1964 erteilte das Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel den Auftrag auf der Position 54°29.977' nördlicher Breite, 10°16.421' östlicher Länge den Leuchtturm Kiel als Ersatz für das Feuerschiff Kiel zu bauen. Gleichzeitig sollte der Turm als Lotsen-Schutzhafen dienen.

Am 5. Juli 1967 wurde dann der Leuchtturm Kiel feierlich in Betrieb genommen. Der Leuchtturm hat seitdem nicht nur die Aufgabe als Seezeichen, sondern auch als Lotsenstation für die Verkehrsabwicklung für den Nord-Ostsee-Kanal.

Seit dieser Zeit beschäftigt die Unterhaltung des Turmes die Kollegen des heutigen Außenbezirkes Kiel des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Lübeck, bekannt als der „Tonnenhof“.

Die Herausforderung besteht darin, die drei Molenkörper mit den Ausmaßen 50 m x 50 m x 11,75 m mit allen an sie gestellten Anforderungen (Seezeichen, Lotsenstation, Messstation) immer im laufenden Betrieb zu bewältigen.

So wie sich die Technik in den letzten 50 Jahren entwickelt hat, so haben sich auch einige Anforderungen an den Leuchtturm Kiel gewandelt. Bis Ende der achtziger Jahre war noch ständig Personal im Wechsel auf dem Turm, die nach einem Wartungsplan Instandsetzungen und Unterhaltung durchgeführt haben.

Heute wird der Turm über den Außenbezirk Kiel unterhalten und mit jedem Jahr, in dem der Leuchtturm

der Rauheit der Ostsee trotz, steigen die Herausforderungen der Unterhaltung des Turmes. So hat er u.a. seit seinem 40-jährigen Geburtstag in den letzten 10 Jahren diverse Modernisierungen und Instandsetzungen über sich ergehen lassen müssen, wie z.B. die Sanierung der Anlegestellen der Boote, Einbau einer Trinkwasser UV-Anlage, Sanierung der Betonflächen und Nischenpoller, Sanierung der Heizungsanlagen, Erneuerung der Fäklienanlage, Ertüchtigung des Lotsenarbeitsplatzes der Nr. 1 im Turm und aktuell die autarke Wasserversorgung über eine Seewasserentsalzungsanlage.

Und alles möglichst ohne Einschränkung des laufenden Betriebes der Lotsenstation oder der Aufgabe als Seezeichen. Und nicht zu vergessen ist die logistische Herausforderung der ständigen Unterhaltung. Während der Ausfall einer Heizungsanlage zu Feiertagen meist über den Notdienst schnell behoben ist, erweckt derselbe Auftrag auf dem Leuchtturm Kiel bei den meisten Firmen ein erstauntes „Oh“.

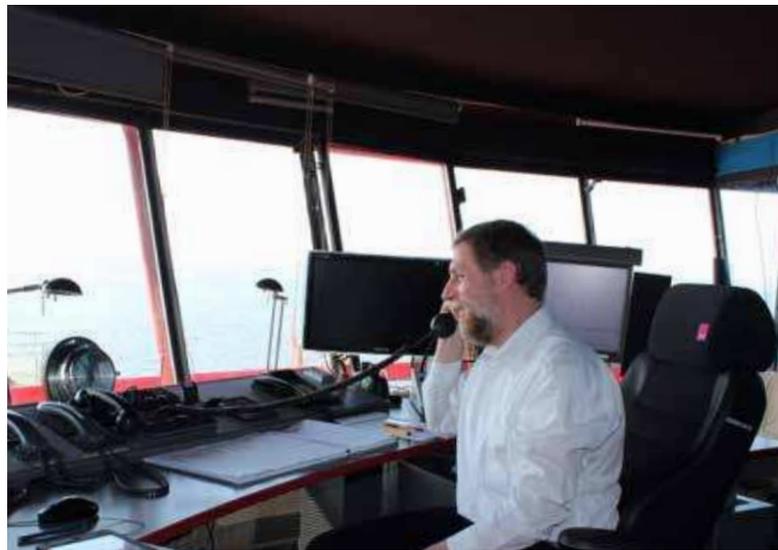
All dies zum Trotz, während sich im und am Turm die Technik immer wieder veränderte, so blieb der äußere Charme erhalten.

Auch wenn der Turm nun in die Jahre gekommen ist und sein Äußeres nicht mehr ganz dem Glanze seiner Startzeit ähnelt, so ist er dennoch fit für die Zukunft und trägt mit seiner Präsenz maßgeblich zur Sicherheit der Schifffahrt in der Ostsee bei.

Damit ist der 50. Geburtstag des Leuchtturms Kiel auch für den Außenbezirk in Kiel ein Anlass zum Feiern.



# Der Leuchtturm Kiel als Arbeitsplatz



Lotsenwachraum

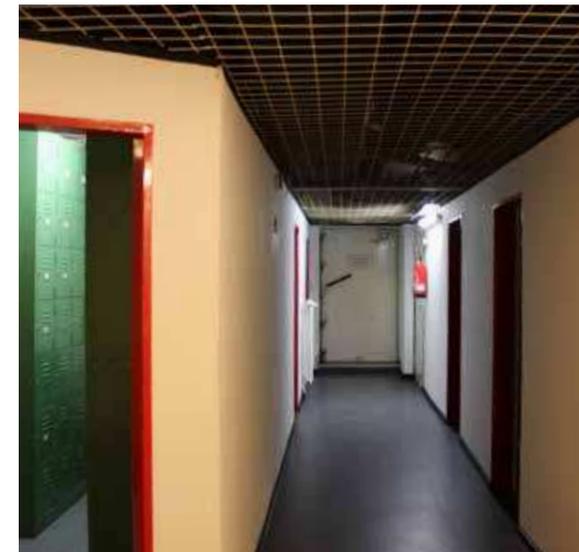
Lotsenschiffe



Küche



Aufenthaltsraum



## Der Leuchtturm Kiel - ein besonderer Ort

Dipl.-Ing. Hendrik Eusterbarkey



### Der Leuchtturm Kiel – ein besonderer Ort

30 Meter Feuerhöhe, eine 1 Meter hohe Gürteloptik mit einer Brennweite von 30 cm, als Linsen sieben Diopter und insgesamt 11 Katadioptr<sup>1</sup>, soweit ein klassischer, nicht allzu spektakulärer Leuchtturm. Eine Besonderheit ist dann schon eher die riesige Luft-Nebel-Signal-Anlage mit großen Stahlplatten als elektromagnetisch angeregte Signale. Weitere Besonderheiten gibt es durch den Lotsenbetrieb auf dem Turm.

Die Stromversorgung für das Leuchtfeuer und die Lotsenstation erfolgt über ein Seekabel von Bülk aus. Als Reserve gibt es ein Dieselaggregat und einen entsprechenden Treibstoffvorrat. Die automatische Überwachung und Fernsteuerung läuft über eine Richtfunkstrecke zur Küste und von dort weiter zu den Stellen, die für die Nautik bzw. für die Technik zuständig sind.

Von den hohen Küsten an der Kieler Außenförde gesehen, wirkt der Turm vor dem Hintergrund der freien Ostsee eher klein und zum Greifen nah. Das Erlebnis, auf dem Turm selbst zu sein, ist ganz anders. Wenn es ein schöner Tag ist, gibt es rundum blaue See, blauen Himmel und oftmals wunderschöne weiße Wolken. Die Küsten scheinen schon weit und klein. Dafür werden

andere Küsten sichtbar, die dänischen Inseln. Wir sind auf dem Meer zwischen Dänemark und Deutschland. Die Entfernungen auf dem Meer fühlen sich anders an als an Land.

Die Stena-Line zieht vorbei, die gibt es nun auch schon 50 Jahre! Viele andere Schiffe passieren den Leuchtturm. Die Lotsenversetzboote sind hin- und her unterwegs.

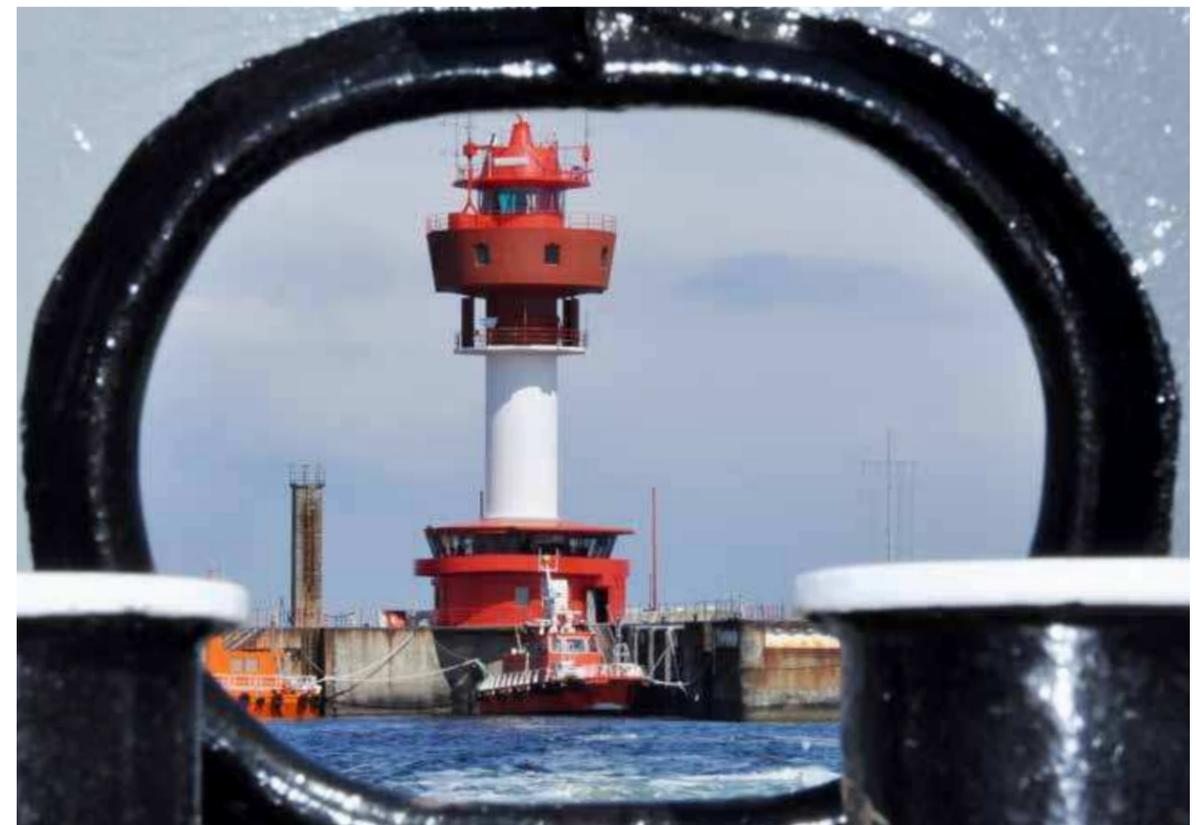
Wer auf den Leuchtturm fährt, hat dort Aufgaben zu erledigen. Aber es gibt immer mal diese Momente mit dem wunderbaren Gefühl, ganz woanders zu sein, eine Auszeit zu haben und sich wundervoll entspannen zu können. Doch schon wartet die nächste Arbeit oder das Schiff für die Rückfahrt.

Und es gibt Tage, da gehen die Wellen über das Turmfundament und die Gischt spritzt hoch. Im Winter hat es schon Situationen gegeben, wo sich beachtliche Eisschollen auf das Turmfundament geschoben haben. Schöne Bilder, aber gemütlich ist es dann nicht dort draußen! In solchen Situationen vom Schiff auf das Deck des Turmfundamentes überzusteigen, das erinnert schon eher an die Feuerschiffszeit.

Insgesamt hat sich der Leuchtturm bewährt, aber die Vorstellungen über die Rolle der Seezeichen sind auch immer im Wandel.

Hendrik Eusterbarkey  
Kiel, den 18. April 2017

<sup>1</sup> Gerhard Wiedemann (Hrsg.), Das deutsche Seezeichenwesen 1850 - 1990, Hamburg 1998



# Die Weihnachtsfahrt

**Frank Behling**

Redakteur Kieler Nachrichten



## Die Weihnachtsfahrt

„Das ist eine Seefahrt. Fahren Sie da mal mit und machen einen kleinen Bericht“, so die Ansage aus der Lokalredaktion im Dezember 1989. Kurz und knapp, wie Zeitungsjournalisten sind, musste es sein. Im Dezember häufen sich traditionell stets die Termine, bei denen zurückgeblickt, sich bedankt und beschenkt wird.

Letzteres bildete bis 1993 eine Tradition, bei der alljährlich im Dezember der Leuchtturm Kiel Ziel einer Seefahrt war. Traditionell lud damals die Bundesmarine alljährlich zu einer vorweihnachtlichen Fahrt mit Bescherung für Lotsen auf dem Kieler Leuchtturm ein.

Es war eine Seefahrt, die durchaus ihre eigenen Gesetze hatte. Das Wetter kann im Dezember in der Kieler Bucht nämlich schon mal ruppig sein. Und Kriegsschiffe sind nicht unbedingt für das Anlegen an so massiven Offshore-Bauwerken wie dem Leuchtturm Kiel geeignet. Das 7. Schnellbootgeschwader stellte trotzdem seit Jahren immer in der Woche vor dem Weihnachtsfest ein Boot mitsamt Crew und einen Weihnachtsmann für diesen Brauch ab.

Mal war es das Boot „Nerz“, mal „Dachs“ oder „Herminlin“. Die zehn Boote des Geschwaders hatten sämtlich der Tradition folgend Raubtiernamen. Mit einer Handvoll Journalisten von Presse, Radio und Fernsehen ging es morgens aus dem Tipritzhafen raus in die Kieler Bucht. Haftungsfreistellungen, Sicherheitsbefehle und auch Fotografierverbote gab es keine. Es war dafür fast immer windig und die Ostsee hatte kurze, harte Wellen. Schon unter normalen Bedingungen hätte heute nicht einmal ein Schlepper an den beiden Außenseiten des Turmsockels festmachen können.

Die Schnellboot-Kommandanten umrundeten deshalb auch immer wie die Jäger um ihre Beute ein bis zwei Mal den Turm und suchten sich dann eine optimale Seite aus. Mit der Kraft der vier Maschinen und reich-

lich Fendern folgte dann immer ein Anlegemanöver, das seines Gleichen suchte.

Meist erfuhren dabei Journalisten, dass Schnellboote traditionell aus Holz sind. Das Splittergeräusch der Scheuerleiste prägte sich dabei genauso ein, wie der Anblick der kleinen Holzsplitter an Deck. Nur ein Mal war es so hart, dass die DGzRS einsprang und den Weihnachtsmann mitsamt Gefolge vom Schnellboot zum Turm übersetzte. Der Rettungskreuzer „Berlin“ war damals auch fast immer bei der Bescherung der Lotsen dabei.



Diese Termine im Dezember hatten für die Kameraleute meist noch einen weiteren Vorteil. In der dunklen Jahreszeit wirkte der Leuchtturm noch markanter, noch wuchtiger und das Leuchtfeuer war meist schon aus der Ferne gut zu sehen. Besonders imposant war aber der Anblick des Leuchtturms, wenn es Schneeschauer gab. Die zweite Erkenntnis dieser Termine war für die Journalisten, dass da draußen auf dem rotweißen Turm am Horizont tatsächlich rund um die Uhr Menschen arbeiten.

Der wachhabende Lotse bekam dann bei einer Bescherung vom Marineweihnachtsmann etliche feuchte, deftige aber auch kulturelle Mitbringsel für die langen Winternächte. Auch die bei der Marine damals obligatorischen Zigaretten-Stangen waren darunter. Die Fahrt um den Leuchtturm war damals auch Anlass für die Ausgabe von zollfreien Waren. So hatten auch die Marinesoldaten etwas von dem Termin.

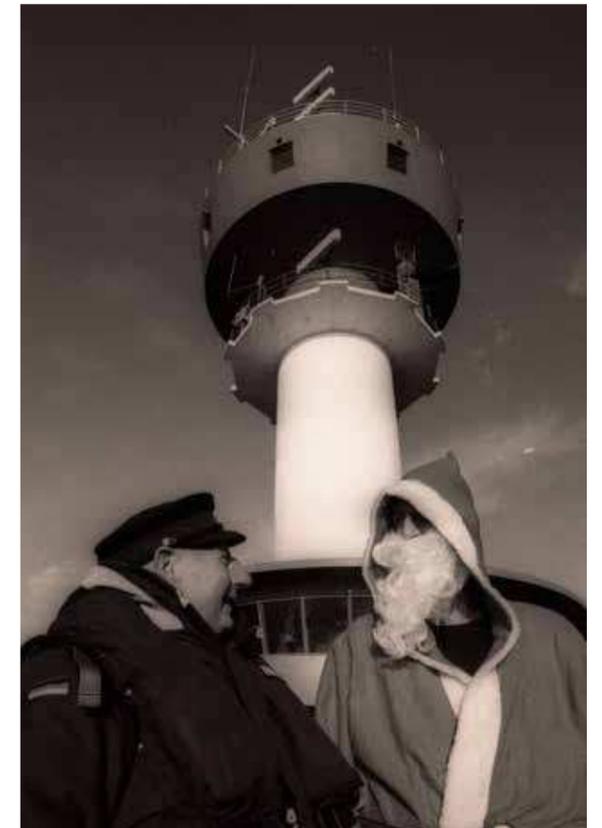
Das Pfeifen des Windes im Eingangsbereich des Turmgebäudes blieb bei diesen Besuchen genauso im Gedächtnis, wie der Duft frischer Bratkartoffeln, die in der kleinen Kombüse von einer der Köchinnen bereitgestellt wurden. Erstmals begegneten viele Journalisten auch dem Begriff der „Lotsenfaust“, einem Spitznamen für Frikadelle á la Leuchtturm.

Grund des Danks war die gute Zusammenarbeit zwischen Lotsen und Marine. Der Leuchtturm war nämlich auch für die Marine von großer Bedeutung. So hielt die Position des Bauwerks bis 1990 den allgegenwärtigen vor der Zufahrt zum Nato-Hafen Kiel kreuzenden sowjetischen Aufklärungs-Trawler mit seinen Abhöreinrichtungen doch etliche Meilen mehr auf Distanz.

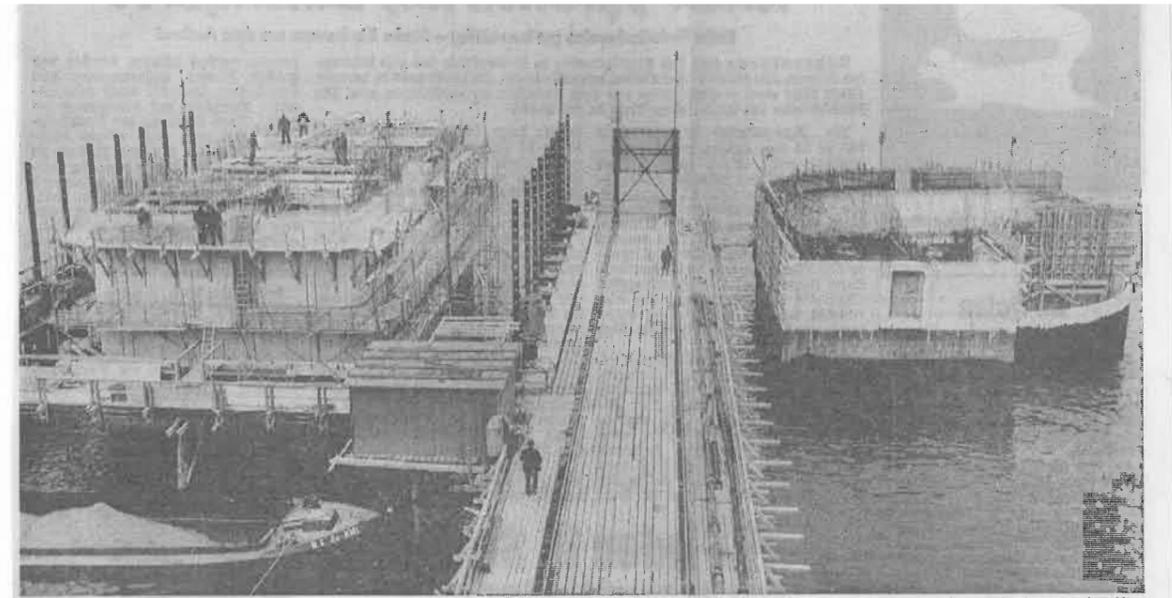
Die Marine beendete die Tradition 1994 mit der Verlegung des 7. Schnellbootgeschwaders von Kiel nach Eckernförde. Es blieben nur die Zerstörer, Tanker und große Versorger übrig. Und für die Zerstörer mit ihren Dampfturbinen war ein schneidiges Aufstoppen am Leuchtturm nicht so einfach möglich wie für ein

Schnellboot. Zumal gerade das Typschiff „Lütjens“ 1969 auf der Überführung von der Bauwerft aus den USA zum Heimathafen Kiel unweit des Leuchtturms auf Grund gelaufen war.

Der Leuchtturm ist aber für die Marine weiter wichtig. So dient er bei den Übungsfahrten in der Bucht als fester Bestandteil der Navigationsübungen. Nur angelegt hat seit den Weihnachtsfahrten dort kein Kriegsschiff mehr. Geblieben sind aber die Erinnerungen an den Leuchtturm und die Vorweihnachtsfahrten.



# Der Leuchtturm Kiel und die Kieler Nachrichten



19.02.1965

Der erste Molenkörper des Kieler Leuchtturms wird bereits in der kommenden Woche zu seinem Bestimmungsort in der Ostsee geschwommen. Unser Foto zeigt ihn links vom Kransteg. Rechts liegt der Zentralkörper abgesenkt auf dem Meeresgrund. In dieser Höhe etwa wird das Fundament auch in der Ostsee aus dem Wasser ragen. Die Arbeiten werden von der Firma Beton- und Monierbau in Verbindung mit der Firma Steffen Sohst ausgeführt.

## Feuerschiff wird bald abgelöst

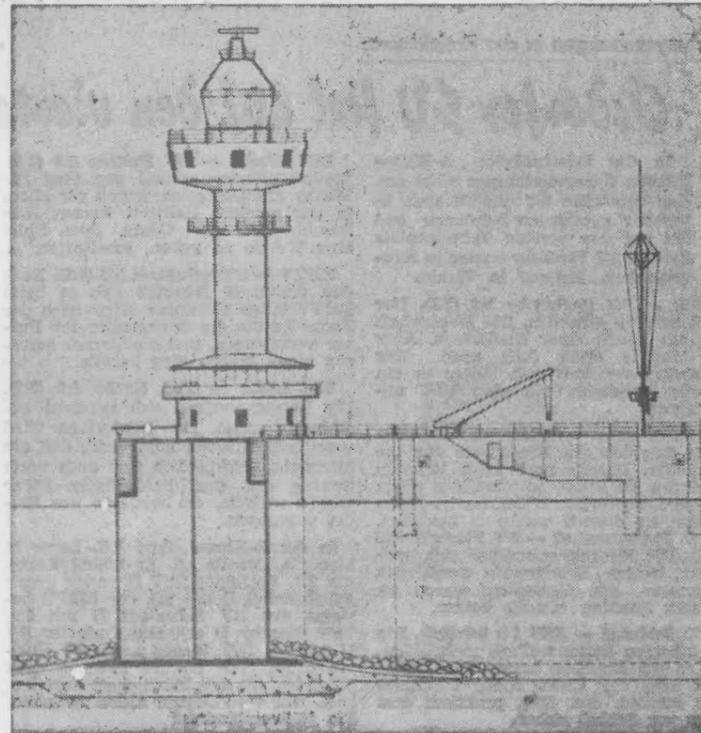
Rohbau des Leuchtturms bereits fertiggestellt – Fundament soll schon im Frühsommer gelegt werden

Der Bau des anstelle von Feuerschiff Kiel vorgesehenen Leuchtturms macht gute Fortschritte. Der Zentralkörper des Fundamentes schwimmt vor der Baustelle in Mönkeberg bereits im Wasser. Er wird einmal die Maschinenanlagen, die Lotsenunterkünfte und den eigentlichen Leuchtturm mit den Seezeichenanlagen aufnehmen bzw. tragen.

Der eine der beiden Molenflügel ist fertig betoniert, so daß er demnächst aufgeschwommen werden kann. Dann kommt der andere an die Reihe. Der Rohbau des Leuchtturms selbst ist abgeschlossen. Seine Einzelteile liegen bei der Ambau-GmbH und bekommen die Laterne aufgesetzt.

Der zukünftige Standort des Turmes, die Seebaustelle, wurde inzwischen mit einer Unterwasser-Fernseh-Kamera systematisch abgesucht. Man ist dabei, weiche Stellen im mergeligen Meeresboden auszubaggern und mit grobem, faustgroßem Geröll aufzufüllen und zu planieren. Anschließend wird eine sogenannte Feinschüttung aus Kies darübergestreut.

Die eingangs erwähnten, jetzt noch schwimmenden Hohlkörper des Fundamentes sollen im Frühsommer auf Position geschleppt und abgesenkt werden. Wie das gesamte Bauwerk einmal aussehen soll, zeigt unsere Skizze (Ansicht vom Westen).



16.02.1965

## Ein Turm entsteht im Meer

Kieler Leuchtturm wird auf 2 Schenkeln ruhen – Fundamente werden demnächst an die Baustelle geschleppt

Wenn demnächst die Fundamente des neuen Leuchtturms Kiel an Ort und Stelle geschleppt werden – zwar nicht so früh, wie es von Beobachtern vorausgesagt wurde, aber doch in absehbarer Zeit –, kann die Öffentlichkeit das Entstehen eines spektakulären Objektes verfolgen: ein Turm entsteht mitten im Meer. Nun ist ein interessantes Schauspiel nicht unbedingt gleichbedeutend mit einem ungewöhnlichen Schwierigkeitsgrad. In diesem Falle sind die Voraussetzungen relativ günstig:

ein fast strömungsfreier Standort, ein sorgfältig präparierter, mit Unterwasser-Fernsehkameras abgesuchter Untergrund, bei ablandigen Winden wegen der Küstennähe wenig Seegang.

Zudem ist das Vorhaben an sich nicht neu, sondern wurde bereits unter ungünstigsten Umständen erprobt und vorexerziert, das letzte Mal beim Bau des 1964 in Betrieb genommenen Leuchtturms „Alte Weser“, dessen Abrutschen im Mahlsand noch in Erinnerung ist.

Es war der Ersatzbau für das klassische Vorbild „Rotersand“, das, mitten im Wasser auf einem wandernden Sande stehend, über den bei Sturm schwere Grundseen rollen, von der Gezeitenströmung unterspült und aufgegeben werden mußte. 19 km von der Küste entfernt, gar 48 km von seiner Basis Bremerhaven!

Im Gegensatz zum Kieler Leuchtturm, der auf zwei Schenkeln sozusagen vor unserer Haustür ruhen wird, steckt der Leuchtturm „Rotersand“ 14 m tief im Meeresboden. Er wurde ohne Vorbild nach dem Prinzip des Senkkastens (oder Caisson) errichtet. Der Senkkasten stand wie ein umgestülptes Glas auf dem Meeresgrund, während Preßluft das Wasser abhielt. Er bildete den Kern für einen Sockel, über dem ein Turmmantel an die Oberfläche ragte. Durch Auspumpen von Sand entstand ein Loch, in das der Kasten tiefer und tiefer hineinrutschte, wobei man den Turmmantel laufend aufstockte. Indem man den unteren Teil des Sockels mit Beton ausfüllte, drückte man den Turm gleichzeitig hinunter.

Das Meer aber wehrte sich. Schon das Hinausschleppen des Senkkastens, begonnen am 23. Mai 1881, verlief programmwidrig und dauerte drei Tage. Das kopflastige Gebilde setzte sich auf eine Sandbank, bis die nächste Flut es wieder flottmachte.

Beim Absenken an Ort und Stelle bekam der Kasten eine Schräglage von 21 Grad, erst ein Sturm rückte ihn wieder zurecht. Am 14. Oktober 1881 brach die See den mittlerweile geräumten Turmstumpf einen halben Meter über dem Meeresgrund ab und verstreute die Trümmer in der ganzen Deutschen Bucht. Die Baufirma verlor 400 000 Mark und ging in Konkurs.

Anderthalb Jahre später begann nach den gleichen Plänen, aber offenbar unter anderen Vorzeichen, ein neuer Versuch. Diesmal ging alles glatt. Man arbeitete mit Winterpausen und konnte den Leuchtturm „Rotersand“ am 1. November 1885 endgültig in Betrieb nehmen.

Der zweite Bauversuch kostete noch einmal 868 000 Mark. Wie schon



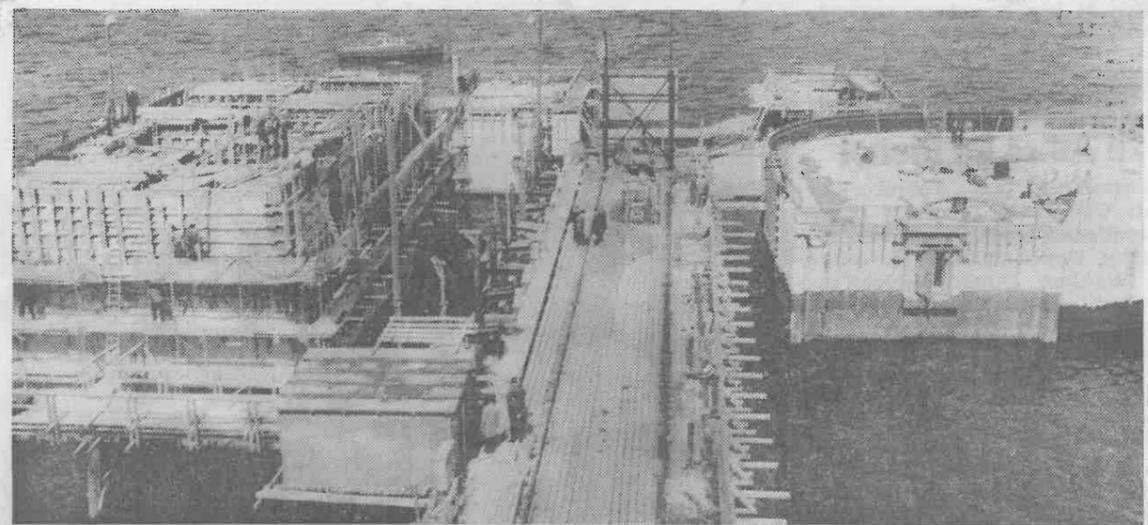
Der alte und inzwischen aufgegebene Leuchtturm Rotersand. Foto: bn

erwähnt, wurde dieser „große alte Mann“ nicht wegen Altersschwäche ersetzt, vielmehr hatte ihm die Gezeitenströmung den Boden unter den Füßen entzogen. Denn der Weststrom wechselt ständig seinen Lauf, um in einem Zyklus von sechs, sieben Jahrzehnten wieder in sein altes Bett zurückzukehren.

Mit derartigen Schwierigkeiten haben die Leuchtturmbauer in der Ostsee nicht zu rechnen. Obendrein ist mit den modernen technischen Hilfsmitteln unserer Zeit die Situation weitaus getestet und eingeplant worden. Was dagegen nicht eingeplant werden kann, das ist die Tücke des kleinen Dinges, das sind die lächerlich winzigen Zwischenfälle. So geschah es auch beim Absenken des Rendsburger Tunnelstückes, als ein verklemmtes Zugseil und ein verkanntes Rohr die Kanalschiffahrt anstatt der vorgesehenen 24 Stunden ganze drei Tage blockierte. (Naval)

11.05.1965

20.05.1965



Der Bau von Leuchtturmfundamenten an einem Strand, der rund zehn Seemeilen von der künftigen Position des Leuchtturmes entfernt ist, gehört zu den Besonderheiten dieser Baustelle an der Oelpier in Mönkeberg. Für den Kieler Leuchtturm ist hier bereits der abgerundete Zentralkörper des Fundamentes (rechts im Bild) hergestellt, an den sich im Winkel zwei Molenarme als Wellenbrecher anschließen werden. Der Leuchtturm wird gleichzeitig, wie jetzt auch das Feuerschiff, eine Lotsenstation. Die Westmole erhält deshalb auch einen Hubschrauberlandeplatz, weil beabsichtigt ist, die Lotsenkommandos auf dem Luftwege abzulösen. (le / Foto: nz)

## Leuchtturmbau beginnt

Nächste Woche Einschwimmen der ersten beiden Fundamentkörper

Kiel (le). Die Südmole und der Zentralkörper für den künftigen Leuchtturm in der Kieler Außenförde sind an der Baustelle in Mönkeberg (Oelpier) fertiggestellt und befinden sich schwimmbereit. Diese Stahlbeton-Schwimmkästen mit einem Eigengewicht von je 4000 Tonnen werden voraussichtlich nächste Woche auf Position eingeschwommen und auf den in 12,5 m Wassertiefe vorbereiteten Baugrund abgesenkt. Mit Tauchern und Fernsehkameras wird in diesen Tagen die abschließende Feinschüttung für den Baugrund kontrolliert. Wenn die fast 17,5 m hohen, 28,5 m langen und 11,75 m breiten Fundamentkörper abgesenkt werden, muß der Unterwasserbaugrund bis ins letzte geplant sein.

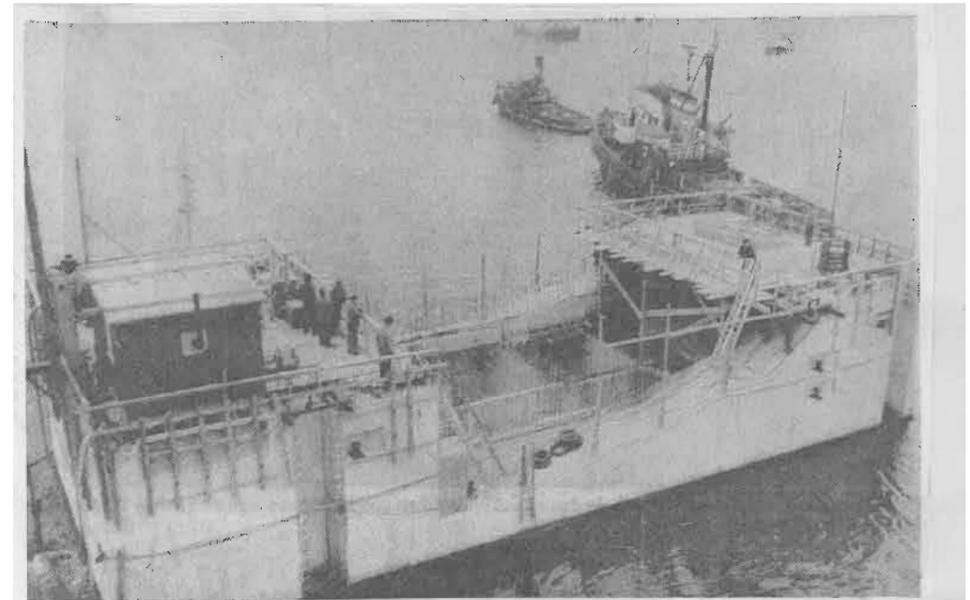
Regierungsbaurat Wolfgang Gerlach als Vertreter des Bauherrn (Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel) und Diplomingenieur Peter Meyer als Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Leuchtturm Kiel (Beton- und Monierbau AG und Steffen Sohst) gaben gestern einen Bericht über den Stand der Vorbereitungsarbeiten für diesen Seebau im Wert von 8,5 Millionen Mark (über Art und Notwendigkeit des Leuchtturmbaus hatten wir am 11. Mai ausführlich berichtet). Man hofft, den dritten und letzten Schwimmkasten bis Ende Juni fertiggestellt zu haben. Insgesamt werden 4600 cbm Beton und 800 Tonnen Stahl für das Fundament benötigt, das den ersten Aluminium-Leuchtturm der Welt aufnehmen wird. Der Leuchtturmschaft ist bereits weitgehend bei Ambau am Fischereihafen fertiggestellt.

Für das Einschwimmen der Fundamentkörper ist bereits die etwa zehn Seemeilen lange Schlepptrasse eingehend vermessen worden. Immerhin wird mit 11,70 m ein Tiefgang wie bei einem Großtanker erreicht. Während der etwa vierstündigen Schleppzeit sollen Fahrzeuge der Wasserschutzpolizei alle anderen passierenden Schiffe stoppen, damit der Betonriesen nicht ins Wanken geraten kann.



Baurat Gerlach erläuterte am Modell die Funktionen der fünf Geschosse des Leuchtturmschaftes, der in der Welt der erste aus Aluminium sein wird

20.05.1965



Der erste Teil des neuen Leuchtturmfundamentes machte anfangs den beiden Schleppern Schwierigkeiten. Der nur 90 Zentimeter über dem Grund schwebende Zementkoloß hatte sich durch den Anzug der Schlepper verankert und saß am Boden fest. Nach mehreren Manövern gelang es aber „Strande“ und „Laboe“, das aufgeschwommene Fundament wieder flott zu bekommen. (Foto: nz)

## Fundamentkörper für Leuchtturm wurde auf Position geschleppt

1967 soll der erste Aluminiumleuchtturm der Welt am Ausgang der Kieler Förde in Betrieb genommen werden

Der Schiffsverkehr auf der Kieler Innenförde war gestern teilweise gesperrt, als im Auftrage des Wasser- und Schifffahrtsamtes Kiel der erste der beiden Molenkörper für den neuen Leuchtturm in der Kieler Förde an seinen künftigen Standort gebracht wurde. Schon vor 3 Uhr mußten die Kieler Journalisten aufstehen, die bei diesem Ereignis dabei sein wollten. Die Polizei hatte alle größeren Schiffe in der Außenförde gestoppt, damit der schwerfällige Transport des 4000 Tonnen schweren Fundamentstückes reibungslos durch die Friedrichsorter Enge erfolgen konnte.

Bei kaltem und ungemütlichem Wetter ging es morgens um 3 Uhr von Holtenau los, quer über die Förde zu den Kieler Howaldtswerken, wo sich ein ganzer Konvoi von Schleppern und Booten traf, um den Molenkörper in Empfang zu nehmen. Hier hatte man es jedoch nicht so eilig.

4 Uhr: Drei Schlepper haben am Fundament festgemacht, langsam fahren sie an und lösen den Block vom Ufer. Zehn Minuten später haben sie 20 m zurückgelegt.

Heulende Typhone, mit Blaulicht fahrende Polizeiboote und eine hek-

tische Atmosphäre bestimmen das Bild auf der Förde. Der Molenkopf für den ersten Aluminiumleuchtturm der Welt soll in der Kieler Außenförde drei Viertel Seemeilen seewärts hinter dem jetzigen Feuerschiff abgesenkt werden.

Die Fahrt wird etwas beschleunigt und der Leiter des Projektes, Regierungsbaurat Dipl.-Ing. Gerlach, erläutert die technischen Bedingungen des neuen Leuchtturms. Mit seinen Abmessungen von 30 m Länge, 12,75 m Breite und 17,5 m Höhe soll der neue Molenkopf den ersten Teil der drei Baukörper des Gesamtbauwerkes darstellen. 12,5 m davon werden unter Wasser liegen, fünf Meter sollen die Wasseroberfläche überragen. Der Zentralkörper, auf den der Leuchtturm aufgesetzt werden soll und an den sich die beiden Molenkörper anschließen, hat eine Grundfläche von etwa 20x20 m. Einschließlich Turm wird er eine Höhe von 35 m erreichen.

6.30 Uhr: Das Ehrenmal Laboe taucht auf der rechten Seite auf. Aus den Booten, die den Molenkörper begleiten, ist inzwischen eine kleine Flotte geworden. Elf Schiffe fahren in scheinbar planloser Unordnung umher, unter ihnen auch der Seenotrettungskreuzer „Theodor Heuss“. Die Fahrt wird nun, wo das Gewässer freier wird, etwas weiter beschleunigt.

9.05 Uhr: Aus dem Dunst, die Sichtweite beträgt nur etwa 600

eine Anzahl von Stöcken und Bölen auf. Der Transport hat sein Ziel erreicht. Vier grüne Wracktonnen begrenzen ein Sperrgebiet von etwa einem Quadratkilometer, in dem das künftige Leuchtfeuer Kiel mit dem Molenkopf seinen Platz erhalten soll.

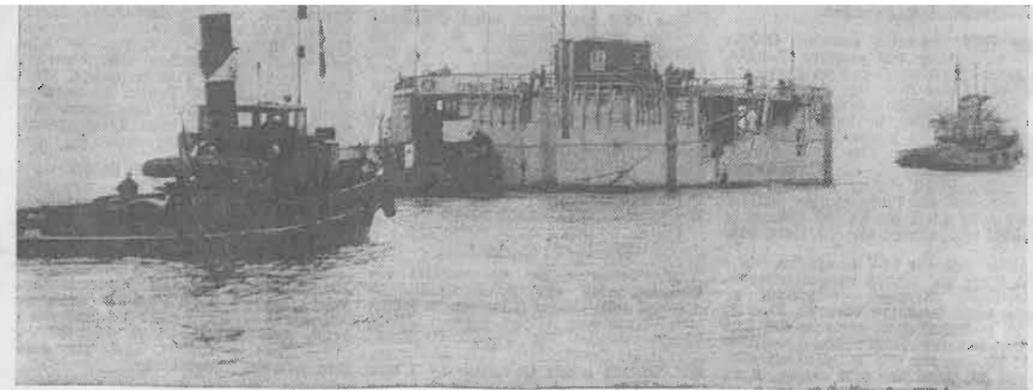
Nun beginnt der schwierigste Teil des Unternehmens. Der Schwimmkörper muß genau auf die Stelle gebracht werden, die für die Absenkung vorbereitet worden ist. Es gelingt, den Körper mit elektrischen Entfernungsmessern auf den Meter genau an die vorgesehene Stelle zu bringen. Dazu werden ein Taucher und eine Unterwasserkamera herabgelassen. Dann beginnt die Absenkung, der Molenkopf sinkt 2,21 m tief auf das vorbereitete Fundament.

Die Fundamentform des neuen Leuchtturms wurde in Modellversuchen in Berlin entwickelt. Sie zeigt einen Winkel, dessen 50 m lange Schenkel rechtwinklig zueinander stehen. Die Spitze des Winkels zeigt nach Nordost — in die Richtung, aus der der stärkste Seegang zu erwarten ist.

Im Schutz der Molen können Lotsenboote anlegen. Wellen bis zu einer Höhe von zweieinhalb Metern kann der abgesenkte Molenkopf schon jetzt ohne Schäden überstehen. Die Baukosten für die Gesamtanlage belaufen sich auf rund 9 Millionen Mark. Die Fachleute hoffen, das Bauwerk im Mai 1967 in Betrieb nehmen zu können.

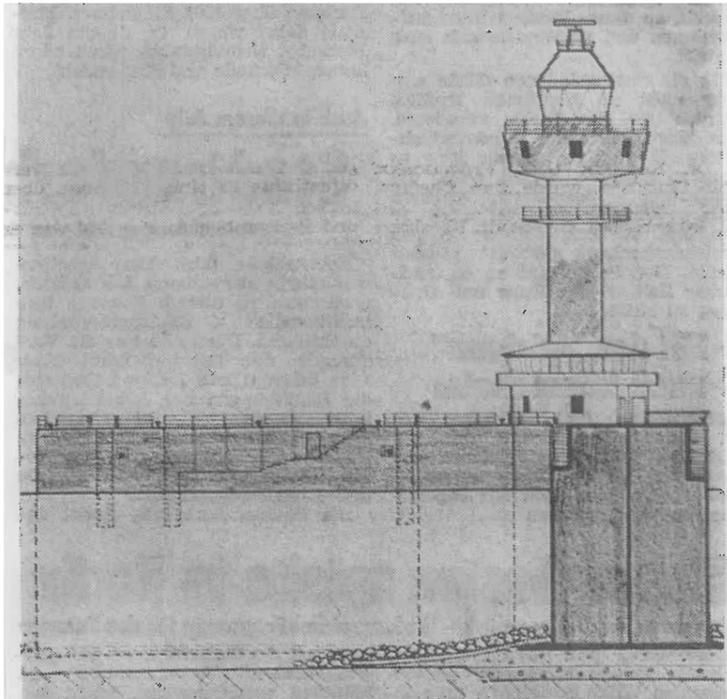
Auch am Mittag, als wir uns auf den Heimweg machen, ist es noch diesig und ungemütlich. Von weitem blinkt das Leuchtfeuer Büll. Im Hintergrund kann man die Konturen des jetzt noch im Dienst befindlichen Feuerschiffes erkennen, dessen Tage gezählt sind. Die Arbeiter und Begleiter haben aber nur einen Wunsch, schleunigst nach Hause und ins Bett zu kommen. (pe)

05.06.1965



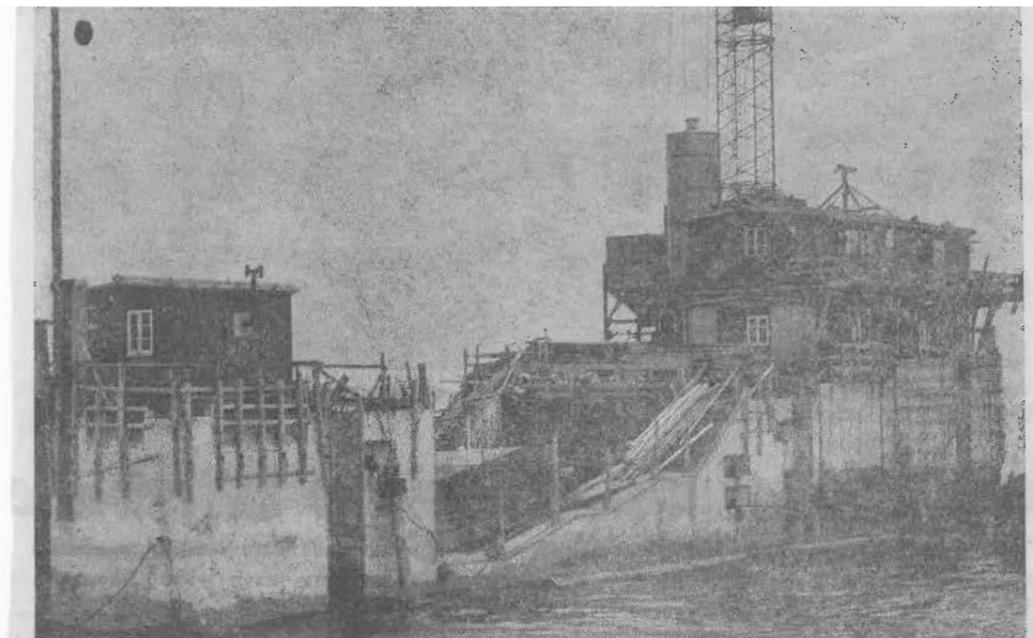
Der erste Molenkopf wird von drei Schleppern an seinen Bestimmungsort bugsiert.

(Foto: Poppe)



Ansicht des geplanten Leuchtturms von Süden. Unsere Zeichnung stellt einen Querschnitt durch die Südmole dar. Die Höhe des Turms beträgt insgesamt 35 Meter. Der Molenkopf ist etwa 5 m über Wasser, die Wassertiefe beträgt an dieser Stelle etwa 13,50 Meter.

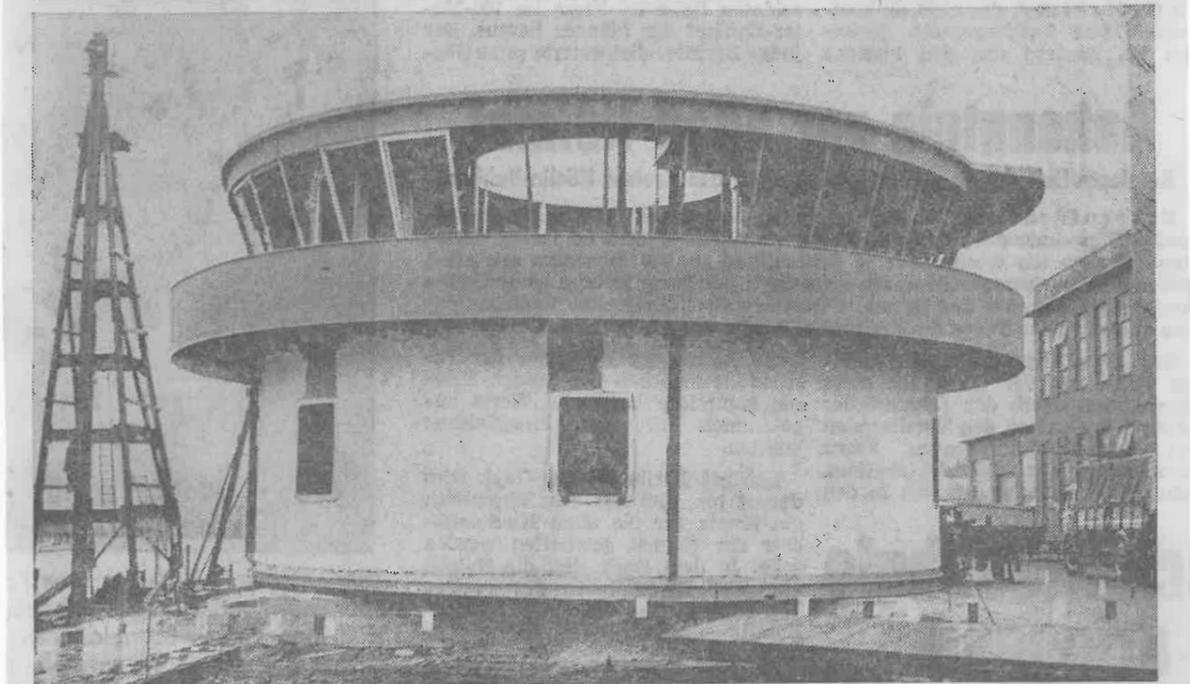
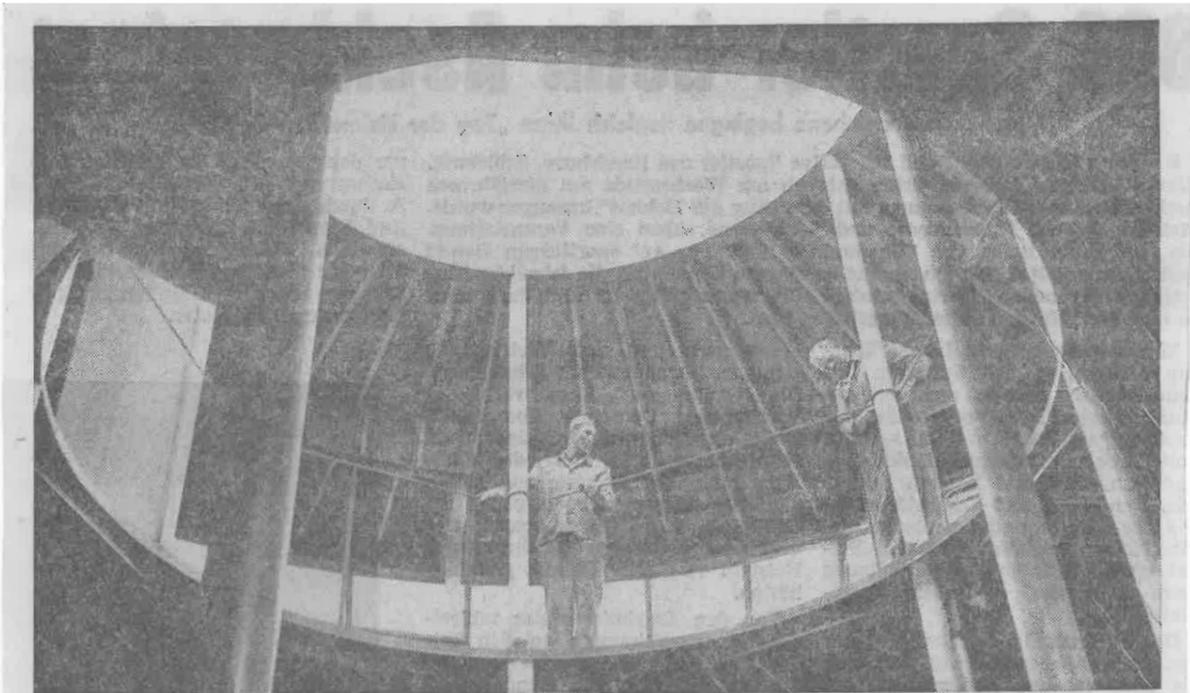
05.06.1965



DAS IST DAS FUNDAMENT des neuen Kieler Leuchtturms. Auf der Höhe von „Feuerschiff Kiel“ werden zur Zeit die mächtigen Fundamentklötze in der Ostsee verankert. Auf ihnen wird dann der bereits fertige Aluminiumturm montiert.

30.07.1965

07.09.1965



DER FÜNF METER HOHE UMBAU mit Lichtband des neuen Kieler Leuchtturms, der einen Durchmesser von 12 Meter hat, wurde am Sonnabend von der Ambau zu dem provisorischen Fundament auf dem Gelände des Seefischmarktes transportiert. Der vorgefertigte 35 Meter hohe Turmschaft in Aluminium mit Geschossen für Lotsen, Beobachtungsposten und Geräte wird am kommenden Wochenende zum Fundament gebracht, um am Montag, 13. September, mit Hilfe eines Schwimmkranes in den Umbau eingeführt und mit dem Fundament verschraubt zu werden. Am 20. September schließlich werden die Laterne für das Leuchtfeuer und der Dom für das Radargerät montiert. Die Innenarbeiten werden dann voraussichtlich noch einmal drei Wochen in Anspruch

14.09.1965



DAS GAB ES NOCH NIE IN KIEL: Ein Leuchtturm schwebt durch die Luft. Der Turmschaft, mit Kopf und Leuchte wird er 35 Meter hoch, wurde gestern vom Schwimmkran „Magnus I“ zur Vormontage in den fünf Meter hohen Umbau eingesetzt. Mitte Oktober soll die Aluminiumkonstruktion der Firma Ambau die Reise über See zum Leuchtturmfundament in der Außenförde antreten. (le) (Foto: Kroeker)

02.11.1965

## Transport fiel ins Wasser

Windstärke 6 und Regengüsse verhinderten Einbau des vorgefertigten Leuchtturms

Buchstäblich ins Wasser fiel gestern das Vorhaben der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel, den von der Ambau vorgefertigten Aluminium-Leuchtturm in den Zentralkörper draußen vor der Förde einzubauen. Windstärke 4 bis 6 und starke Regengüsse sind schuld daran, daß der Leuchtturm vorerst noch auf dem Kieler Seefischmarkt bleibt — bis das Wetter sich bessert — und daß 80 geladene Gäste heinahe umsonst erschienen. Sozusagen ein Trostpflaster bildete die Förfahrt hinaus zum Molenkörper und die Ausführungen von Dr.-Ing. Dahme, Direktor der Kieler Wasser- und Schifffahrtsdirektion. Der Anschaulichkeit halber konnte der vorgefertigte Leuchtturm zu guterletzt noch bestiegen werden.

Bei anderem Wetter wäre gestern der erste Aluminium-Leuchtturm der Welt aufgesetzt worden. Er ist 29,2 Meter hoch und soll das „Feuerschiff Kiel“ ersetzen. Zu den Bauarbeiten sagte Dr. Dahme: „Soviel wie möglich an Land, und so wenig wie möglich auf Wasser arbeiten.“ Dieser Grundsatz entspricht den Rationalisierungsbestrebungen der Wasserwirtschaft. Zwei Aufgaben soll der Leuchtturm erfüllen: Seezeichen und Lotsendienst. Um einen sicheren Lotsendienst zu gewährleisten, wurde mit Hilfe von Modellversuchen in der Berliner Versuchsanstalt für Schiff- und Wasserbau ein entsprechen-

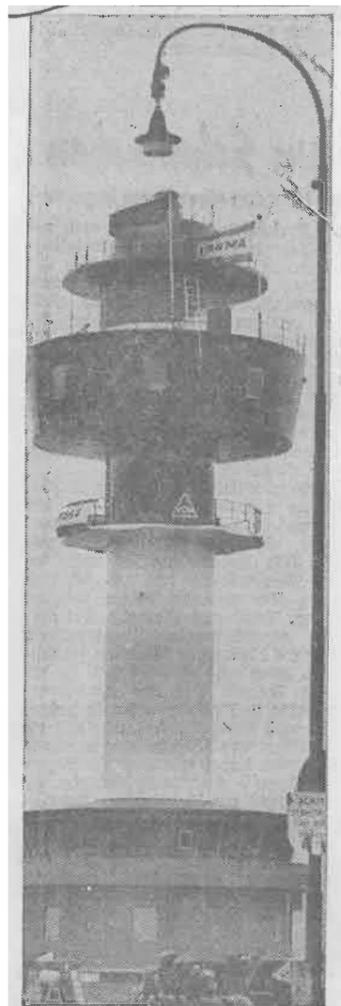
chend wetterunempfindliches Fundament entwickelt. Es bietet die kleinste Angriffsfläche, den Winkel, dem Nordostwind dar und garantiert so einen beinahe durchgehend zu benutzenden Anlegeplatz für die Lotsenboote.

Warum einen Leuchtturm aus Aluminium? Die Ambau, Herstellerfirma und erste und größte Firma der Bundesrepublik, die derartige Projekte aus Aluminium arbeitet, bevorzugt dieses Material aus vielerlei Gründen: Aluminium ist leicht, deswegen kann bei relativ geringem Gewicht eine größere Menge Material verarbeitet werden. Der neue Kieler

Leuchtturm wiegt voll ausgerüstet 55 Tonnen. Der gleiche Turm aus Stahl würde aber 100, aus Stahlbeton sogar an 500 Tonnen schwer sein.

Attraktion des Turms ist, neben einem UKW-Revierfunk der Hubschrauberlandeplatz auf dem Molenkörper, der später noch einen Stahlrost erhalten soll. Mit ihm und einem Fangseil, das vom Hubschrauber aus wie eine Ankerkette hinabgelassen wird und in dem Rost festhakt, ist praktisch bei jeder Witterung eine Landung der Hubschrauber möglich. Besonders kostspielig sind die Scheiben in der Laterne des Turms. Die Heizgläser, die ein Beschlagen und Vereisen verhüten sollen, kosten pro Quadratmeter einschließlich klimatischer Steuerung 1500 Mark. Für die Laterne werden etwa 22 qm benötigt.

Der neue Kieler Leuchtturm und der Bülker Leuchtturm werden vorerst von Friedrichsort aus ferngesteuert. In fünf bis acht Jahren soll in der Wik eine zentrale Fernsteuerung für den gesamten Ostseeraum entstehen. (LO)



Das ist der erste Aluminium-Leuchtturm der Welt, der, fix und fertig vorgefertigt, mit einem Schwimmkran zum Fundament transportiert wird — in Schleswig-Holstein zum erstenmal. (Foto: Kroeker)

04.11.1965

# Leuchtturm steht

Neues Kieler Wahrzeichen auf See gestern montiert

Kiel (vb). Allen Wetterfröschchen zum Trotz: Bei Böen Stärke 6 bis 7 und Regenschauern wurde gestern der neue Kieler Leuchtturm montiert. Die ganze Nacht hatte man sorgenvoll das Wetter beobachtet, beraten, geschlagen und endlich beschlossen, den Versuch zu wagen.

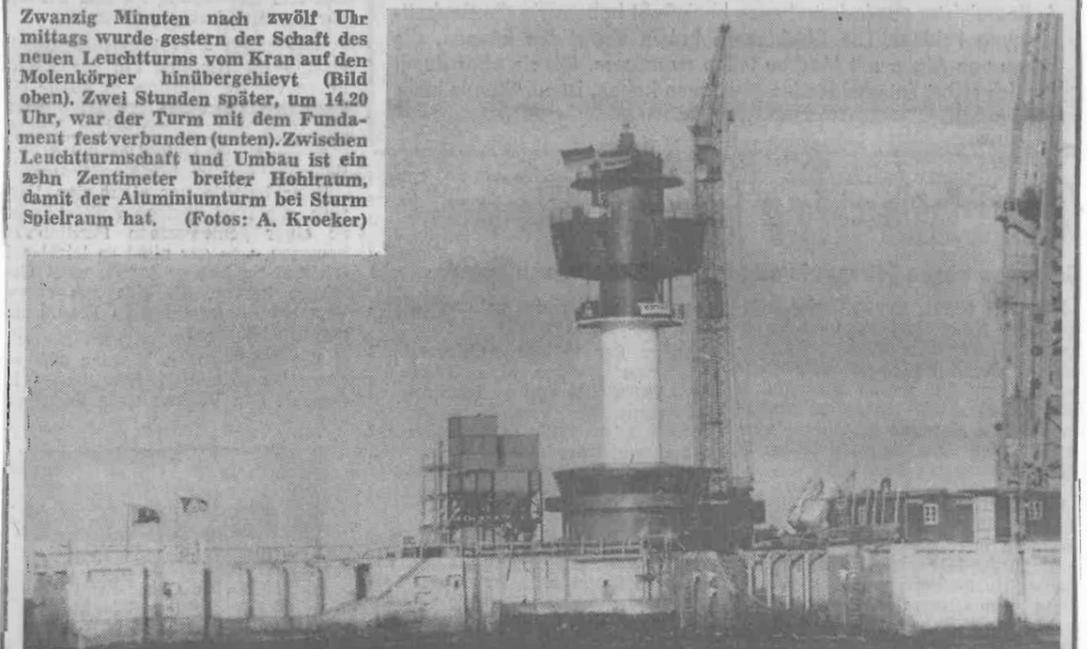
Als der schwimmende Portalkran mit dem rotweiß-gestreiften Leuchtturm vom Seefischmarkt in See stach, sagten Skeptiker: „In Friedrichsort kehrt er wieder um.“ Aber das Wagnis glückte: Nach knapp anderthalb Stunden Fahrt hievte der Kran das Turmgehäuse über die offene See auf den Zentralkörper im Fundament. Eine Minute atemlose Spannung, als der Turm über dem Molenkörper schwebte, Würden die

mehr als 70 Bolzen, jeder einzelne einen Meter tief im Fundament einbetoniert und darüber hinaus noch im Stahlgerüst verschweißt, sich reibungslos in die vorgeformten Hohlräume im Leuchtturmkörper einfügen? „Alle Mann ran“ hieß es, und mit vorsichtigem Druck und Schub wurden die beiden Turmteile ohne Störung aufeinandergesetzt.

Knapp zwei Stunden dauerte es, bis alle Bolzen verschraubt waren, die Sohle des Turmumbaus in die Einfassung geschoben und die „Laterne“ auf den Turm gesetzt war. Bevor der neue Leuchtturm das Feuerschiff ablöst, wird noch mehr als ein Jahr vergehen. Erst 1967 sollen die Innenarbeiten abgeschlossen sein.



Zwanzig Minuten nach zwölf Uhr mittags wurde gestern der Schaft des neuen Leuchtturms vom Kran auf den Molenkörper hinübergehievt (Bild oben). Zwei Stunden später, um 14.20 Uhr, war der Turm mit dem Fundament fest verbunden (unten). Zwischen Leuchtturmschaft und Umbau ist ein zehn Zentimeter breiter Hohlraum, damit der Aluminiumturm bei Sturm Spielraum hat. (Fotos: A. Kroeker)



04.07.1992



Der Leuchtturm Kiel steht seit 25 Jahren. Die rechtwinklig angelegten Betonkästen sollen den Lotsenversetzbooten bei jeder Windrichtung ein sicheres Anlegen ermöglichen. Foto har

### Der Kieler Leuchtturm wird 25 Jahre

# Gerammt wurde er nur ein einziges Mal

Das Wahrzeichen für Kiel in Sachen Schifffahrt – der Kieler Leuchtturm – wird 25 Jahre alt. Er löste vor einem Vierteljahrhundert das Feuerschiff „Kiel“ ab und hat seit dieser Zeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung jede Menge Geld gespart. Denn: Der Grund, den Turm zu bauen, waren die immensen Personalkosten. Statt 1,2 Millionen DM für das Schiff „begnügt“ sich der Turmbetrieb mit 250000 DM im Jahr.

Und nicht nur das: Statt der nur weiß blinkenden Laterne des Feuerschiffs konnten auf dem festen Seezeichen vor der 1000 Watt starken Birne farbige Sektoren eingebaut werden, die der Schifffahrt den Weg weisen. Überdies hat Kiel den einzige Leuchtturm der Bundesrepublik, der auch eine Lotsenstation beherbergt.

Während das Feuerschiff etwas südlich lag und daher oft gerammt wurde, widerfuhr es dem auf Betonkästen stehenden Turm nur einmal in der Bauphase im Februar 1966. Bewußt setzte man ihn auf eine nördlichere Position außerhalb der Dreimeilenzone.

Was die Lotsen, die Versetzbootmänner und die Angehörigen der Wasserverwaltung mächtig freute: Zollfrei ging es am Anfang zu, ehe die Wasserverwaltung dem Treiben ein Ende setzte.

Heute ist der Leuchtturm unentbehrlich. Er bietet nicht nur sein Licht mit einer Tragweite von etwa 35 Kilometern, sondern ein Funkfeuer und ein Nebelschallsignal mit der dröhnenden Kennung „Ki“. Automatisch wird er von Lübeck-Travemünde aus überwacht, Wettermeldungen gehen von ihm automatisch aus. Und damit ihn keiner rammt, macht er sich auf den Radarschir-

men der Schifffahrt selbst bemerkbar. Die Firmen, die den Turm einst in einem extra gefertigten Dock vor Mönkeberg bauten, gibt es fast alle nicht mehr. Gestern war der Turm über die Toppen, wenn man den Schiffsvergleich heranzieht, geflaggt. Bis zum Sonntag soll die bunte Fahnenpracht hängen bleiben.

Übrigens: Das Feuerschiff läuft jetzt als „Alexander von Humboldt“ unter den markanten grünen Segeln. Es wurde erst 1986 außer Dienst gestellt, nachdem es zunächst noch auf verschiedenen Positionen in Nord- und Ostsee gelegen hatte. (har)

Über die Toppen geflaggt – der Kieler Leuchtturm wird an diesem Wochenende 25 Jahre alt. Er löste das Feuerschiff „Kiel“ ab und verdrängte den Bülker Leuchtturm von seiner Führungsposition bei der Ansteuerung der Kieler Förde. Als einziges festes Leuchtfeuer der Bundesrepublik beherbergt er eine Lotsenstation. Der Turm – er wurde aus Aluminium gebaut – steht auf drei Betonkästen, die in einem Spezialdock vor Mönkeberg gegossen wurden. Seite 18 Foto Harder

## 25! Glückwunsch, Leuchtturm



## 35 Jahre Leuchtturm Kiel



Mit Signalflaggen bunt geschmückt präsentierte sich gestern der Kieler Leuchtturm. Das 33,5 Meter hohe Bauwerk wurde 35 Jahre alt. Dieses Datum nahmen Techniker und Bauarbeiter von damals zum Anlass, ihre alte Baustelle einmal wieder zu besuchen. Der seinerzeit für 9,5 Millionen Mark aus seewasserbeständigem Aluminium gebaute Turm wird von 64 Bolzen auf einem Stahlbetonfundament gehalten. Das Bauwerk löste 1967 das Feuerschiff Kiel ab. Die als Winkel gebaute Anlage ist auch Lotsenstation und Liegeplatz für zwei Lotsenboote, die von dort aus rund um die Uhr eingesetzt werden. Die beiden Halogenmetaldampflampen in der Gürtelleuchte geben ihr Licht in den drei Sektorenfarben weiß, rot und grün ab und können auch in 18 Seemeilen Entfernung noch gesehen werden. Seite 17 Foto FB

## Der Leuchtturm hält länger als viele dachten

Das Seezeichen in der Kieler Bucht wurde 35

„Davon kommt man nicht los. Immer wenn ich einen Leuchtturm sehe, dann muss er begangen werden. Egal ob hierzulande oder beim Urlaub im Ausland“, erzählt Heinz Tegethoff. Für den 63-jährigen Leiter des Tonnenhofes in Holtenu sind Leuchttürme zur Leidenschaft geworden. Mitverantwortlich dafür ist die Zeit von 1964 bis 1967, in der Tegethoff als Techniker des Wasser- und Schifffahrtsamtes Kiel am Bau des Kieler Leuchtturms mitwirkte. Gestern wurde der Leuchtturm auf den Tag genau 35 Jahre alt.

„Eigentlich sind 35 Jahre ja noch kein Alter, aber wenn man bedenkt, was der Turm aushalten musste, dann ist er eigentlich schon 70 Jahre alt“, sagt Henning Dierksen vom WSA aus Lübeck, dessen Mitarbeiter den 33,5 Meter hohen Turm heute betreuen.

Mit drei pensionierten Kollegen sah sich Tegethoff gestern auf dem Bauwerk um. Von der Halogenmetaldampflampe in den 29 Metern Höhe bis hinab in den Betonkeller zu den Notstromdieseln schwelgten die Männer in ihren Erinnerungen. „Weißt Du noch, da sollte damals der Hubschrauberlandeplatz hin für die Lotsenversetzung“, erinnert sich einer. „Und hier sollten die Kompressoren stehen“, zeigt Ingenieur a.D. Hans Petersen in einen der Räume, die den Charme eines Luftschutzbunkers haben. Mit den Kompressoren sollten Luftblässchen erzeugt werden, die unter Wasser austreten und so die Wellen glätten sollten. „Daraus wurde aber nie etwas“, weiß Petersen. Vom Marineschwimmkran „Hiev“ war der Turm in einem Stück am 3. November 1965 zur Baustelle gebracht worden. „Als der

Turm stand, dachte ich nur: Der hält nicht lange“, fasst Heinz Carstensen seine ersten Gedanken von damals zusammen. Was er meint, merkt jeder Besucher sofort, wenn er die Wendeltreppe der Aluminiumkonstruktion nach oben steigt. Der Turm schaukelt im Wind.

Besonders die Stürme sind allen in Erinnerung geblieben. „Einmal hat es hier oben die Baubuden weggerissen“, schildert Carstensen. Und dann auch noch die Schifffahrt. Hans Petersen zieht Fotos aus der Tasche: „Hier, das war ein Franzose, der hatte sich im Nebel verfahren und hat uns gerammt.“ Das Foto zeigt ein klaffendes Loch in der Betonwand der Baustelle.

Der Turm steht auf drei Stahlbeton-Fundamenten, die im rechten Winkel zusammengefügt sind. Nachdem die in Mönkeberg vorproduzierten Fundamente positioniert waren, begann für die Männer der harte Teil der Arbeit. „Montags ging es mit dem Boot raus und freitags wieder zurück – bei Wind und Wetter in einem kleinen Holzboot“, schildert Carstensen. Und auch mit dem Komfort haperte es. Toiletten gab es genauso wenig, wie beheizte Schlafräume. Aber: Sie waren die einzigen Bauarbeiter Kiels, die bei der Fahrt zur Baustelle auch zollfrei einkaufen konnten. „Damals gab es ja noch die drei Meilenzone – und der Turm lag außerhalb“, schildert Petersen. Mit dem zollfreien Einkauf ist es aber seit der Einführung der Zwölf-Meilenzone vorbei. Seit einem Jahr ist auch Klaus Andresen im Ruhestand. Der Techniker hat damals an der Ausrüstung des Turms gearbeitet und war als der letzte Leuchtturmwärter für die Wartung des Bauwerks zuständig. Heute wird der Turm von der Revierzentrale in Travemünde per Fernsteuerung überwacht und gesteuert. FB

06.07.2002



Jubiläumsbesuch: Klaus Andresen, Hans Petersen, Heinz Tegethoff und Heinz Carstensen (von links) haben vor 35 Jahren an dem Leuchtturm mitgebaut. Fotos FB

07.07.2007



Seit 40 Jahren dient der auf Betonsenkkästen stehende Leuchtturm Kiel als Wegweiser und Lotsenstation in der Kieler Bucht. Fotos FE

# Bereits seit 40 Jahren Wegweisend

Kieler Leuchtturm hat als Lotsenversetzstation noch eine Zukunft

Kiel – Sein Licht ist bei gutem Wetter bis zu 18 Seemeilen weit sichtbar. Und so wie es aussieht, wird der 1967 gebaute Leuchtturm noch einige Jahre länger Schiffen den Weg nach Kiel weisen.

Von Frank Behling

Mit einer Leistung von 400 Watt ist die Halogenmetallampule alles andere als eine Energiesparlampe, dafür aber sehr langlebig. Sie steht seit 40 Jahren in 33,5 Metern Höhe auf einem 35 Tonnen schweren Aluminium-Turm. „Wir werden wohl auf jeden Fall das 45-jährige Jubiläum feiern“, sagt Henning Dierken, Leiter des für den Turm zuständigen Wasser- und Schiffsverkehrsamt Lübeck. Eine Entscheidung über die Zukunft des Bauwerks werde nicht vor Ende 2008 fallen, hieß es gestern am Rande einer Jubiläumsfahrt mit dem Spezialschiff „Scharhorn“ zum Leuchtturm. Ein möglicher Abbau würde mehrere Jahre Vorbereitung bedeuten, da zunächst auch eine Lotsenstation gebaut werden muss. Dagmar Karsten von der Wasser- und Schiffsverkehrsamt Nord sieht noch Untersuchungsbedarf. „Es hat sich in den vergangenen Jahren so viel in der Schifffahrt verändert, das muss alles genau geprüft werden“, sagt sie. In ihrer Behörde am Hindenburgufer wird über den Turm entchie-



Heinz Tegethoff war als Elektriker am Bau beteiligt.



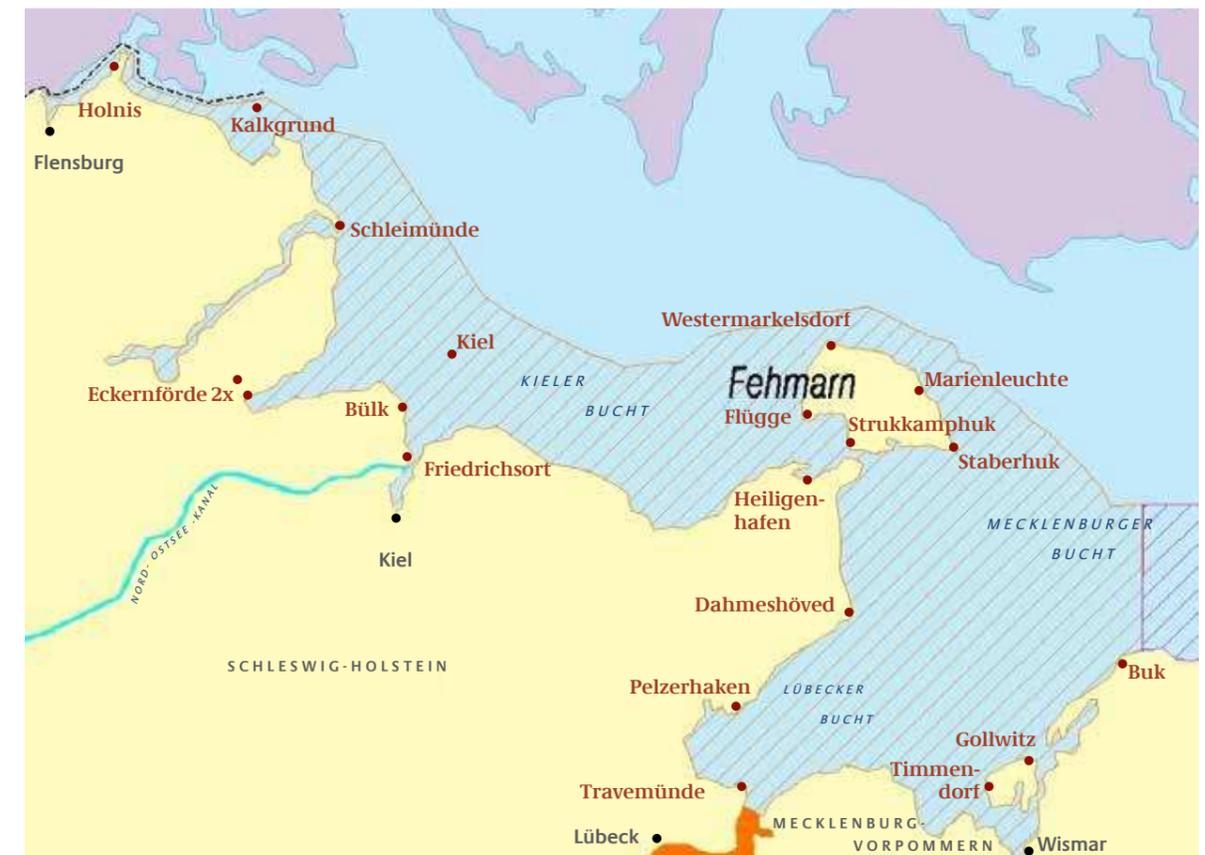
Bauingenieur Hans Petersen hat von 1958 bis 1978 an den Leuchttürmen Kalkgrund, Friedrichsort und Kiel mitgebaut.

den. Eine ganz wichtige Rolle bei der Zukunftsplanung spielen die Lotsen. Selbst wenn das Leuchtfeuer in Zeiten der Satellitennavigation an Bedeutung verliert, so hat das sichere und schnelle Versetzen der Lotsen auf die immer größer werdenden Schiffe an Bedeutung gewonnen. „Der Leuchtturm ist ein seit 40 Jahren erprobtes und ausgereiftes Konzept, er hat sich als Lotsenversetzstation bewährt“, sagt Hans-Hermann Läckert, Altkonzeptionsleiter der Kieler Lotsenbrüderschaft NOR II. Die Lotsen dieser Brüderschaft werden von dort mit Booten auf die einkommenden Frachter, Kreuzfahrter und Tanker geschickt. „Das ist die einzige Seewersetzstation Deutschlands, die auch bei wirklich schlechtesten Wetterbedingungen nicht ein-

gestellt werden muss“, sagt Läckert in Anspielung an die Seepositionen in der Deutschen Bucht. Der Kieler Leuchtturm ruht auf drei Fundamentkörpern. Dabei handelt es sich um 4000 Tonnen schwere Stahlbetonschwimmkästen, die sicher auf dem Meeresboden stehen. „Und das kann der Turm auch noch viele, viele Jahre“, sagt Heinz Tegethoff, der den Turm als Elektriker vor 40 Jahren mitbaute. Der langjährige Leiter des Tonnenhofs in Kiel-Holtensau ist ein glühender Verfechter dafür, dass der weitere 40 Jahre auf der Position 04 Grad und 30 Minuten Nord sowie 10 Grad und 16 Minuten Ost stehen bleibt. Zusammen mit dem pensionierten Bauingenieur Hans Petersen kehrte er gestern für ein paar Stunden auf den

Turm zurück. „Nach dem Turm Kalkgrund, war dies der zweite Leuchtturm, an dem ich mitgebaut habe. Und das war gute Arbeit“, sagt Petersen, der damals zu dem Wasser- und Schiffsverkehrsamt Kiel gehörte. Auch Gerd Newiger schwärmt auf die Qualität. „Ich habe mich damals für den Bau aus Aluminium ausgesprochen“, erzählt Newiger, ehemals Kalkulator bei der Baufirma Steffen Sohst. Die drei Männer sind sich sicher, dass der Turm noch viele Jahre seinen Gleichtakt blinkt – immer für drei Sekunden. Und damit kein Leuchtturm weichen muss, haben die Männer die Interessengemeinschaft Seezeichen gegründet. Mit 200 Mitgliedern treten sie generell für den Erhalt von Leuchttürmen ein.

## Die Leuchttürme des WSA Lübeck



Die klassischen Leuchttürme sind die bekanntesten aller Schiffsfahrtszeichen. Die Fernsteuerung und -überwachung der Leuchttürme an der Ostsee erfolgt von der Verkehrszentrale Travemünde.

Das Wasserstraßen- und Schiffsahrtsamt Lübeck betreibt insgesamt 20 Leuchttürme von Holnis bis Buk.

## Leuchtturm Kiel



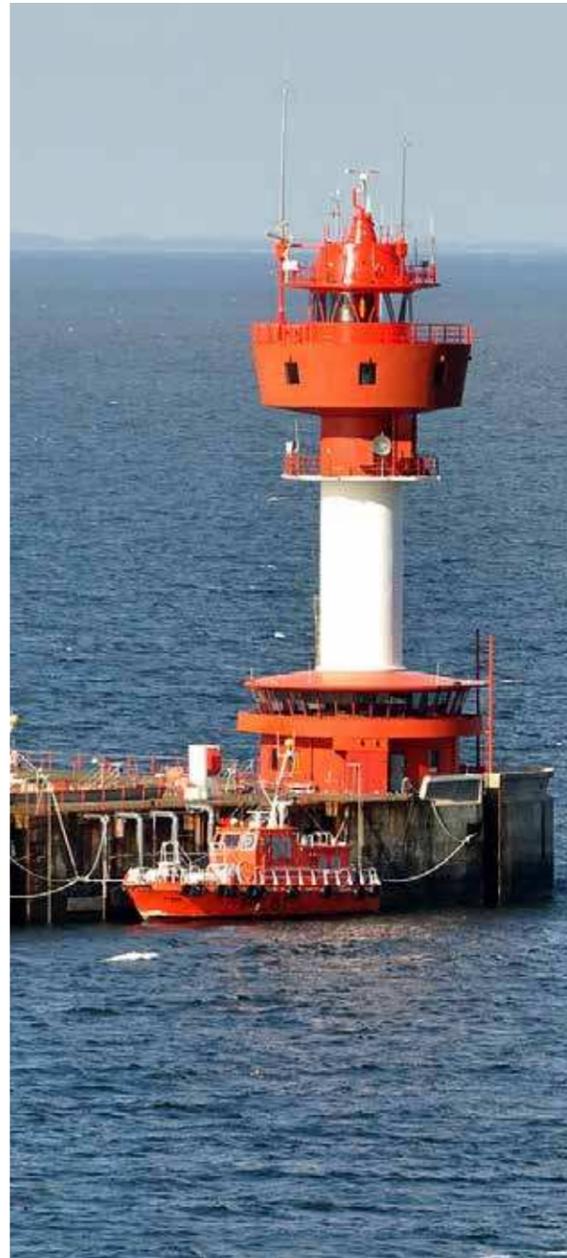
### Technische Daten:

Geographische Lage:	54° 30' nördliche Breite 10° 16' östliche Länge
Baujahr:	1965-1967
Baumaterial:	Drei Fundamentkörper aus Stahlbeton Turm aus Aluminium
Turmhöhe:	33,50 m
Lichtpunkthöhe:	29,25 m über NN

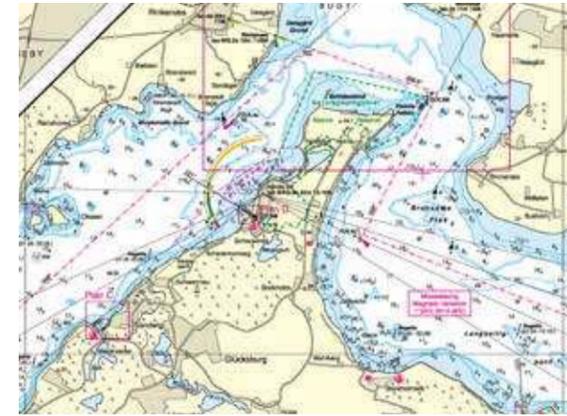
Der Leuchtturm Kiel dient als Lotsenstation.

Als Leit- und Orientierungsfeuer bezeichnet er die Zufahrt in die Kieler Förde, den Kiel-Flensburg-Weg, den Kiel-Ostsee-Weg und den Kiel-Fehmarnsund-Weg. Mit roten Sektoren warnt er vor den Untiefen Stoller Grund, Gabelsflach und Kleverberg.

Auf dem Leuchtturm Kiel befinden sich weiter eine Radarantwortbake, eine Pegelanlage, Messeinrichtungen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie sowie eine Wetterstation des Deutschen Wetterdienstes.



## Leuchtturm Holnis



### Technische Daten:

Geographische Lage:	54° 52' nördliche Breite 09° 34' östliche Länge
Baujahr:	Alter Leuchtturm 1896 Neuer Leuchtturm 1964-1967
Baumaterial:	Stahlbeton mit weißen und roten Hartfaserplatten verkleidet
Turmhöhe:	26,80 m
Lichtpunkthöhe:	31,90 m über NN

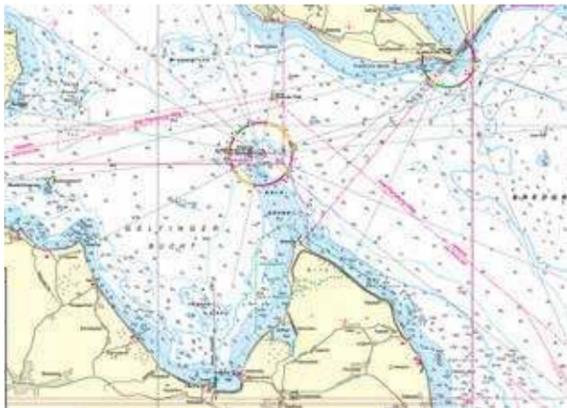
Der Leuchtturm Holnis kennzeichnet als Leit-, Quermarken- und Orientierungsfeuer den Weg in der Flensburger Förde.

Das Leuchtfeuer ist automatisiert und wird von der Verkehrszentrale Travemünde fernüberwacht.

Der aus dem Jahre 1896 stammende Vorgänger war nur 13 m hoch und wurde 1980 abgerissen.



## Leuchtturm Kalkgrund



### Technische Daten:

Geographische Lage:	54° 50' nördliche Breite 09° 53' östliche Länge
Baujahr:	1962
Baumaterial:	Stahlbeton
Turmhöhe:	24,45 m
Lichtpunkthöhe:	22,85 m über NN

Der Leuchtturm Kalkgrund ist ein Leit-, Orientierungs-, Warn- und Quermarkenfeuer und warnt die Schifffahrt vor dem weit in die Flensburger Förde reichenden Kalkgrund.

Er ging am 11. Juni 1963 in Betrieb und löste das Feuerschiff Flensburg ab. Damit war er der erste fernüberwachte Leuchtturm in der Ostsee.

Alle Funktionen des Leuchtturmes werden automatisch gesteuert und von der Verkehrszentrale Travemünde fernüberwacht. Die Stromversorgung erfolgt über ein Hochspannungskabel, dessen Übergabepunkt sich im Leuchtturm Falshöft befindet.



## Leuchtturm Schleimünde



### Technische Daten:

Geographische Lage:	54° 40' nördliche Breite 10° 02' östliche Länge
Baujahr:	1871/1872
Baumaterial:	gelber Ziegel
Turmhöhe:	14,30 m
Lichtpunkthöhe:	14,84 m über NN

Ansteuerungs- und Orientierungsfeuer für die Schleimündung zur Ostsee.

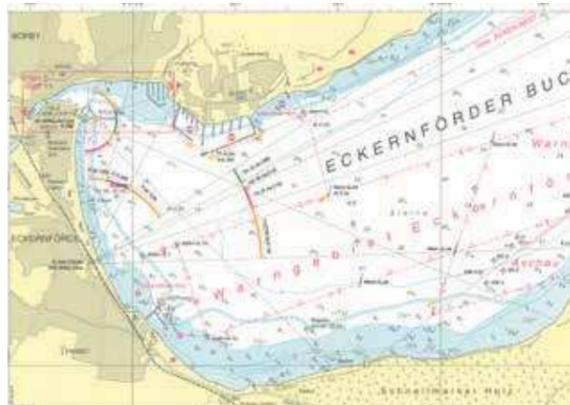
1871 wurde der Leuchtturm auf der damals neuen Nordermole erbaut.

Das Leuchtfeuer ist automatisiert und wird von der Verkehrszentrale Travemünde fernüberwacht.

Er hält einen besonderen Rekord:  
Kein anderer Leuchtturm wurde so oft umgemalt wie er. Zunächst war er gelb, ab 1890 dunkelgrau, dann wieder gelb, ab 1910 hellgrau, ab 1920 schachbrettartig rot/weiß gewürfelt, dann weiß kunststoffverkleidet mit schwarzem Band, seit 2015 grün/weiß metallverkleidet.



## Leuchtturm Eckernförde Hafen



### Technische Daten:

Geographische Lage:	54° 28' nördliche Breite 09° 51' östliche Länge
Baujahr:	Alter Turm 1907 Neuer Turm 1981
Baumaterial:	Glasfaserverstärkter Kunststoff (GFK)
Turmhöhe:	10,50 m
Lichtpunkthöhe:	11,30 m über NN

Der 1907 erbaute Leuchtturm am Eckernförder Hafen wurde 1981 von dem Leuchtturm auf der neuen Mole abgelöst.

Er dient als Leit- und Orientierungsfeuer für die einlaufende Schifffahrt. Die Steuerung und Überwachung des Leuchtturmes Eckernförder Hafen erfolgt durch die Steuerungsanlage im Leuchtturm Eckernförde.

Der alte Leuchtturm blieb aus Traditionsgründen erhalten und wurde, um Verwechslungen vorzubeugen, in den Farben der Stadt blau-gelb gestrichen.



## Leuchtturm Eckernförde



### Technische Daten:

Geographische Lage:	54° 28' nördliche Breite 09° 51' östliche Länge
Baujahr:	1986
Baumaterial:	Stahlbeton
Turmhöhe:	26,90 m
Lichtpunkthöhe:	36,00 m über NN

In der Eckernförder Bucht wurde zur Bezeichnung des Warngebietes Eckernförde sowie der Untiefen Mittelgrund und Stoller Grund der Leuchtturm Eckernförde erforderlich.

Er dient als Leit- und Sektorenfeuer.

Im Volksmund wird er auch liebevoll „Zahnbürste“ genannt.



## Leuchtturm Bülk

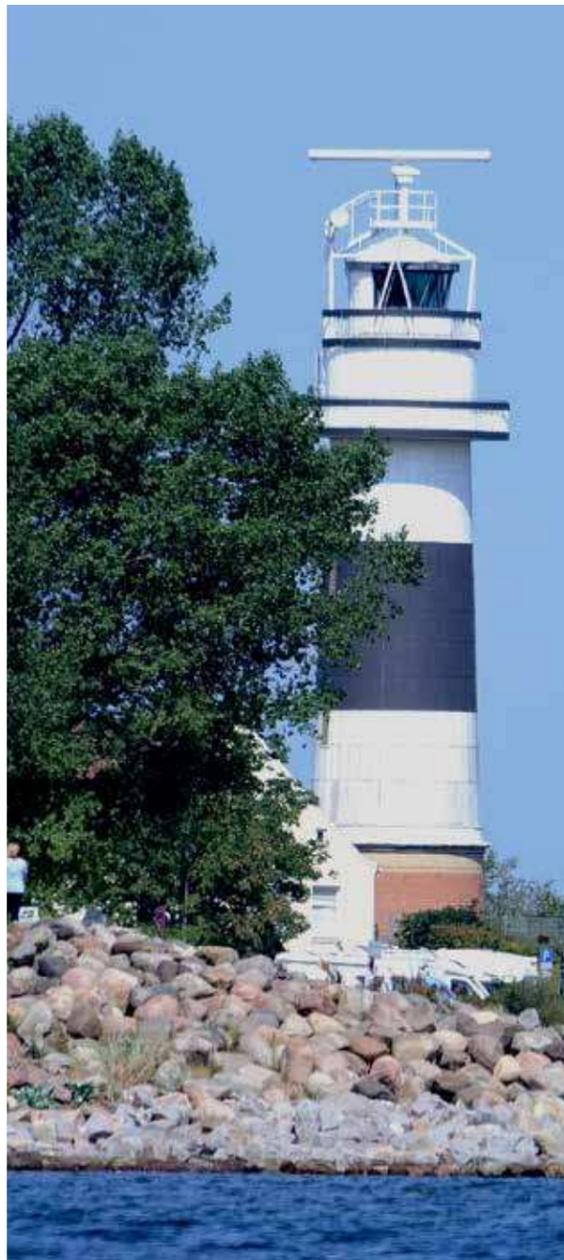


### Technische Daten:

Geographische Lage:	54° 27' nördliche Breite 10° 12' östliche Länge
Baujahr:	1862/1865
Baumaterial:	Mauerwerk 1970 Umkleidung der Fassade mit Asbestzement- platten
Turmhöhe:	25,60 m
Lichtpunkthöhe:	29,50 m über NN

Der Leuchtturm Bülk ist der älteste Leuchtturm an der Kieler Förde. Er markiert als Orientierungsfeuer die Zufahrt in die Kieler Förde und mit rotem Warnsektor die Untiefe Stoller Grund. Das Leuchfeuer ist automatisiert und wird von der Verkehrszentrale Travemünde fernüberwacht.

Zur besseren Überwachung der Kieler Förde hat der Leuchtturm im Rahmen der Modernisierung und Rationalisierung der Verkehrstechnik an der deutschen Ostseeküste eine Radarantenne erhalten.



## Leuchtturm Friedrichsort



### Technische Daten:

Geographische Lage:	54° 23' nördliche Breite 10° 12' östliche Länge
Baujahr:	Alter Turm 1866 Neuer Turm 1969/1971
Baumaterial:	Alter Turm - gelber Klinker Neuer Turm - Stahlbeton
Turmhöhe:	31,75 m
Lichtpunkthöhe:	32,60 m über NN

Der Leuchtturm Friedrichsort dient als Leit-, Quermarken- und Orientierungsfeuer in der Kieler Förde.

Für den Turm wurde eine 1500 qm große Sandinsel aufgespült. Der Turm ist auf 12 bis zu 36 m langen Stahlbetonbohrpfählen gegründet. Das Leuchfeuer ist automatisiert und wird von der Verkehrszentrale Travemünde fernüberwacht.

Der Kopf des alten Friedrichsorter Leuchtturmes zierte heute das Zentrum von Friedrichsort.



## Leuchtturm Heiligenhafen



### Technische Daten:

Geographische Lage:	54° 22' nördliche Breite 11° 01' östliche Länge
Baujahr:	Alter Turm 1907 Neuer Turm 1938
Baumaterial:	Alter Turm - Mauerwerk Neuer Turm - Mauerwerk und Verblendung aus Ziegelsteinen
Turmhöhe:	13,75 m
Lichtpunkthöhe:	16,80 m über NN

Das 1907 erbaute Leuchtfeuer war ein 12 m hoher, roter, runder Turm mit einer eisernen Laterne. 1938 wurde er durch einen viereckigen 13,75 m hohen Turm aus Mauerwerk und einer Verblendung aus Ziegelsteinen ersetzt.

Im Leuchtturm Heiligenhafen dient ein Leitsektor für die Zufahrt nach Heiligenhafen. Zwei Warnsektoren kennzeichnen die Untiefen Graswarder und Großenbroder Steinriff.

Das Leuchtfeuer wird von einer Schaltstelle gesteuert, die von der Verkehrszentrale Travemünde fernüberwacht wird.



## Leuchtturm Strukkamphuk



### Technische Daten:

Geographische Lage:	54° 25' nördliche Breite 11° 06' östliche Länge
Baujahr:	Alter Turm 1872 hölzerner Laternenmast 1896 achteckiges Laternen- haus (Eisen) Neuer Turm 1935 Beton- turm
Baumaterial:	Beton
Turmhöhe:	5,00 m
Lichtpunkthöhe:	7,00 m über NN

Der Leuchtturm Strukkamphuk dient als Leit-, Quermarken- und Richtfeuer und kennzeichnet als Unterfeuer in Verbindung mit dem Oberfeuer Flügge die schmale Fahrwinne des östlichen Fehmarnsundes.

Das Leuchtfeuer wird von der Verkehrszentrale Travemünde fernüberwacht.

Seit 2003 steht der kleine 5m hohe Leuchtturm unter Denkmalschutz.



## Leuchtturm Flügge



### Technische Daten:

Geographische Lage:	54° 26' nördliche Breite 11° 01' östliche Länge
Baujahr:	Alter Turm 1870/1872 Neuer Turm 1914/1915
Baumaterial:	Backstein gelb/beige
Turmhöhe:	37,50 m
Lichtpunkthöhe:	38,00 m über NN

Der Leuchtturm Flügge dient als Orientierungsfeuer und bezeichnet für die Schifffahrt als Oberfeuer in Verbindung mit dem Unterfeuer Struckamphuk die schmale Fahrrinne des östlichen Fehmarnsundes.

1976/77 verschwand das natürliche gelbe Mauerwerk hinter roten und weißen Zementfaserplatten.

Der Leuchtturm steht unter Denkmalschutz und ist baugleich mit dem Leuchtturm Neuland an der Hohwachter Bucht, der durch die Bundeswehr genutzt wird.

Der Turm ist für Besichtigungen und standesamtliche Trauungen öffentlich zugänglich.



## Leuchtturm Staberhuk



### Technische Daten:

Geographische Lage:	54° 24' nördliche Breite 11° 19' östliche Länge
Baujahr:	1903
Baumaterial:	gelber Backstein, wurde später auf der Westseite gegen rote Ziegelsteine ausgetauscht
Turmhöhe:	22,60 m
Lichtpunkthöhe:	25,50 m über NN

Der Leuchtturm Staberhuk markiert als Orientierungsfeuer den Fehmarnsund.

Das Laternengehäuse samt Galerie, Geländer und Optik stammt von dem alten Leuchtturm Helgoland von 1811 und wurde 1903 von der Nordsee an die Ostsee geschafft.

Auffallend sind die verschiedenfarbigen gelben und roten Ziegelsteine. Die gelben Steine an der Westseite hielten den wechselnden Einflüssen der Witterung nicht stand und wurden gegen rote Ziegel ausgetauscht.



## Leuchtturm Westermarkelsdorf



### Technische Daten:

Geographische Lage:	54° 32' nördliche Breite 11° 04' östliche Länge
Baujahr:	1881/82
Baumaterial:	Backstein (gelb gestrichen)
Turmhöhe:	17,70 m
Lichtpunkthöhe:	16,20 m über NN

Der Leuchtturm wurde an der Nordwestecke der Insel Fehmarn hinter dem Deich errichtet. 1902 verlängerte man den ursprünglich 10 m hohen Turm auf die heutige Höhe.

Der achteckige Leuchtturm Westermarkelsdorf weist der Schifffahrt als Orientierungs- und Warnfeuer den Weg in den Fehmarnbelt.

Der Turm steht unter Denkmalschutz.



## Leuchtturm Marienleuchte



### Technische Daten:

Geographische Lage:	54° 30' nördliche Breite 11° 14' östliche Länge
Baujahr:	Alter Turm 1831/32 Neuer Turm 1965/67
Baumaterial:	Stahlbeton mit Glasplatten verkleidet
Turmhöhe:	33,10 m
Lichtpunkthöhe:	39,60 m über NN

Der Leuchtturm dient als Warn- und Orientierungsfeuer. Er ist für die Schifffahrt eine wichtige Navigationshilfe im Fehmarnbelt auf dem Kiel-Ostsee-Weg sowie für den auf der Vogelfluglinie verlaufenden Fährverkehr zwischen den Inseln Lolland und Fehmarn.

Der alte Leuchtturm Marienleuchte aus dem Jahr 1831/32 konnte aufgrund seines baulichen Zustandes nicht, wie für die Schifffahrt erforderlich, erhöht werden. Daher wurde ein neuer 33 m hoher Stahlbetonturm nördlich des alten Leuchtturmes errichtet.



## Leuchtturm Dahmeshöved



### Technische Daten:

Geographische Lage:	54° 12' nördliche Breite 11° 06' östliche Länge
Baujahr:	1878/79
Baumaterial:	Backstein
Turmhöhe:	28,80 m
Lichtpunkthöhe:	33,70 m über NN

Der achteckige Leuchtturm Dahmeshöved dient der Schifffahrt in der Mecklenburger und Lübecker Bucht als Orientierungsfeuer.

Er wurde an einem Küstenvorsprung auf einer Geländehöhe („Höved“) errichtet.

Der Betrieb des Leuchtturmes ist seit 1978 automatisiert. Seither wird er fernüberwacht.

Der Leuchtturm steht unter Denkmalschutz und ist seit dem 1. Januar 2003 für die Öffentlichkeit zugänglich und kann besichtigt werden. Des Weiteren finden dort auch standesamtliche Trauungen der Gemeinde Dahme statt.



## Leuchtturm Pelzerhaken



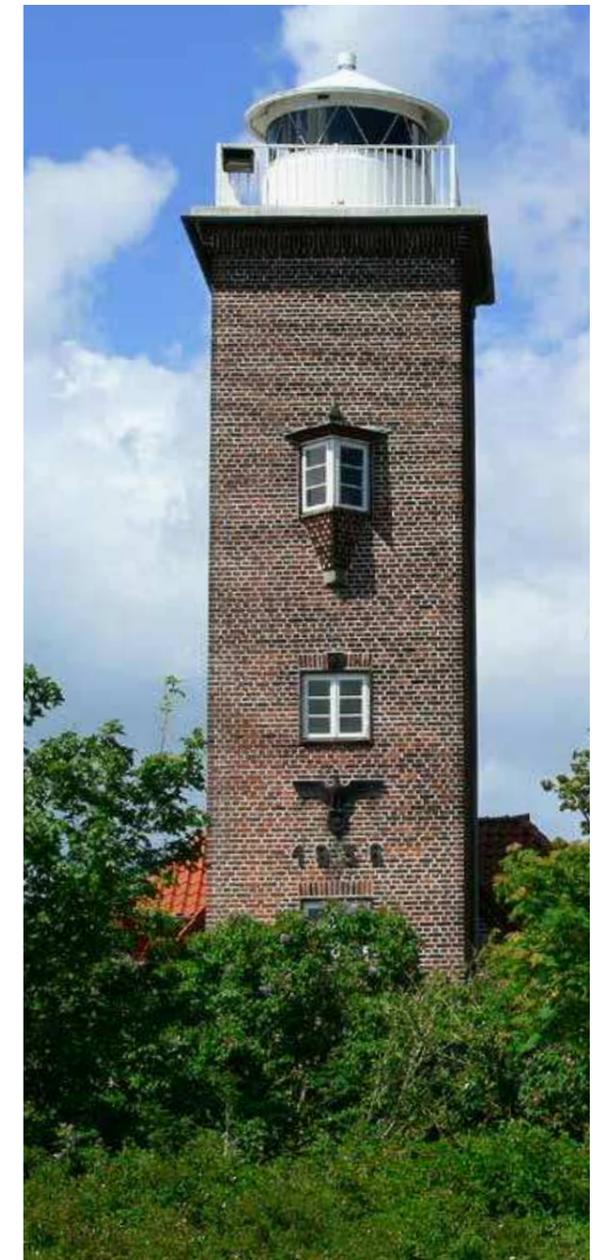
### Technische Daten:

Geographische Lage:	54° 05' nördliche Breite 10° 52' östliche Länge
Baujahr:	1842/43
Baumaterial:	Umbau 1936 Mauerwerk mit Verblendung aus Ziegelsteinen
Turmhöhe:	19,40 m
Lichtpunkthöhe:	21,20 m über NN

Der Leuchtturm Pelzerhaken dient als Orientierungsfeuer in der Neustädter Bucht. Ein roter Warnsektor kennzeichnet die Untiefe Steinriff.

Der 1842 erbaute Leuchtturm war ein 12 m hohes, viereckiges Gebäude. 1936 wurde der Turm auf 19 m erhöht und erhielt eine Verblendung aus Ziegelsteinen.

Das Leuchtfeuer ist automatisiert und wird von der Verkehrszentrale Travemünde fernüberwacht.



## Leuchfeuer Travemünde



### Technische Daten:

Geographische Lage:	53° 58' nördliche Breite 10° 53' östliche Länge
Baujahr:	1974
Turmhöhe:	113,00 m
Lichtpunkthöhe:	114,70 m über NN

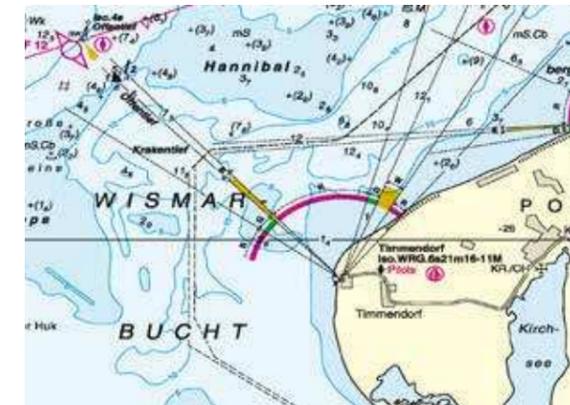
1972 erlosch das Feuer auf Deutschlands dienstältestem Leuchtturm, dem Alten Leuchtturm Travemünde. Er wurde durch den Bau des Maritim-Hochhauses verdeckt. Erst 1974, nach Fertigstellung des neuen Gebäudes, konnte das neue Feuer auf Deutschlands höchstem Feuerträger gezündet werden.

Aufgrund des hohen Standortes wurden in einem Technikraum alle erforderlichen Seefunkanlagen, die von der Verkehrszentrale am Traveausgang fernbedient werden, eingebaut.

Die Energie- und Notstromversorgung der gesamten Anlage erfolgt aus dem Schaltheus in der Nähe des Alten Leuchtturmes in Travemünde.



## Leuchtturm Timmendorf



### Technische Daten:

Geographische Lage:	54° 00' nördliche Breite 11° 23' östliche Länge
Baujahr:	1872
Baumaterial:	Mauerwerk
Turmhöhe:	21,00 m
Lichtpunkthöhe:	21,10 m über NN

Der auf der Insel Poel gelegene Leuchtturm Timmendorf dient als Leit- und Quermarkenfeuer. Er weist Schiffen den Weg in den Hafen von Wismar vorbei an den Untiefen Hannibal und Lieps. Die Tragweite des weißen Lichtes beträgt 16,5 Seemeilen (rund 30,50 km).

Der Turm wurde 1872 mit einer ursprünglichen Höhe von 17 m gebaut. Die Erhöhung auf 21 m erfolgte von 1930 bis 1931.



## Leuchtturm Gollwitz



### Technische Daten:

Geographische Lage:	54° 01' nördliche Breite 11° 28' östliche Länge
Baujahr:	1953
Baumaterial:	Beton / Stahlblech
Turmhöhe:	7,60 m
Lichtpunkthöhe:	13,10 m über NN

Der auf der Insel Poel stehende Leuchtturm Gollwitz wurde 1953 als einfacher Zweckbau errichtet.

Der Leuchtturm Gollwitz bezeichnet den Teil des Fahrwassers von der Ansteuerung bis zum ersten Kurswechsel in Richtung des Hafens Wismar.

Die Leuchtfeueranlage wird von der Verkehrszentrale Travemünde fernüberwacht.



## Leuchtturm Buk



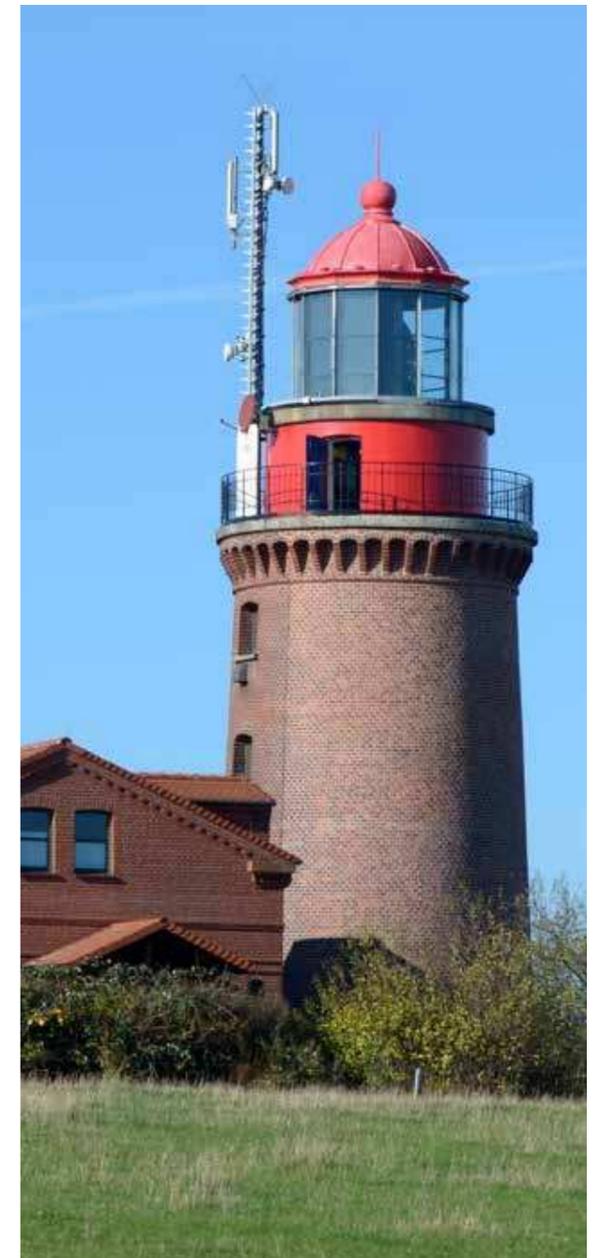
### Technische Daten:

Geographische Lage:	54° 08' nördliche Breite 11° 42' östliche Länge
Baujahr:	1878
Baumaterial:	Backstein
Turmhöhe:	21,00 m
Lichtpunkthöhe:	95,30 m über NN

Der Leuchtturm Buk dient als Warn- und Orientierungsfeuer. Er markiert die Ansteuerung in die Wismarbuch und warnt vor dortigen Untiefen.

Der Leuchtturm Buk bei Kühlungsborn steht auf einer Gründung aus Findlingen. Da er auf dem 78m hohen Bastorfer Berg steht, ist er der topografisch höchstgelegene Leuchtturm Deutschlands.

Der Turm steht unter Denkmalschutz und ist für Besichtigungen öffentlich zugänglich.



# Impressionen





**Wasserstraßen- und  
Schiffahrtsamt Lübeck**

Moltkeplatz 17  
23566 Lübeck  
Telefon 0451 6208-0  
Telefax 0451 6208-190  
wsa-luebeck@wsv.bund.de  
www.wsa-luebeck.wsv.de

**Druck**  
Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie  
Rostock (BSH)

**Stand**  
Juli 2017

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes kostenlos herausgegeben. Sie darf nicht zur Wahlwerbung verwendet werden.

