



130 Jahre Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven

von Dipl.-Ing. Werner Kinkartz

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Bremerhaven ist nicht, wie viele Ämter und Dienststellen aus Anlass einer größeren Baumaßnahme für die Erledigung der damit anfallenden Bau- und Verwaltungsaufgaben entstanden. Die Entstehung und Errichtung ist das Ergebnis einer historischen Entwicklung unter Beachtung der damaligen reichs- und landesrechtlichen Zuständigkeiten.

Bereits 1410 gelingt dem Bremischen Rat ein wichtiger Vertragsabschluss mit dem friesischen Häuptling Edo Wymeken von Jeverland, in dem Bremen das Recht erwirbt, auf Mellum Baken zu setzen und auf dem Roten Sande Tonnen zu legen. Im gleichen Jahr wird auf Mellum eine Kape (Bake) errichtet.

Dieses Recht ist in einer Urkunde Kaiser Karl d. V. vom 20. Juli 1541 bestätigt:

„one alle verhinderung, aufhaltung der schiffe, sperrung der Weser, und steigerung der zolle zu farn und zu fischen, seheräuber zu lande und zu wasser nieder zu werfen und zu recht zu bringen, auch sehetunnen und baken zu legen und aufzurichten und davon zu erstattung der uncosten wie von aller her einzunehmen“.

Bremen besitzt dadurch die Hoheitsgewalt über den Strom und sichert die Schifffahrt jetzt durch bewaffnete Konvoischiffe. Für diese Sicherungsdienste wird von der Schifffahrt ein zusätzliches Konvoigeld in Höhe von 1,5 % des Warenwertes erhoben.

Am 20.04.1664 wird die „Schlüsseltonne“, sie hatte einen vergoldeten Schlüssel als Toppzeichen, in Sichtweite des Oldenburger Leuchtturmes auf Wangerooge, an der Seegrenze, als Ansteuerungstonne ausgelegt. Zweifellos eine Demonstration hoheitlicher Macht auf dem Strom.

Nach langen Verhandlungen mit Oldenburg erhält Bremen 1697 die Erlaubnis, auf dem Hohen Weg Watt eine Kape (Brake) zu errichten. Auf dem Smidtsteert (Hohe Weg Watt) wurde daraufhin eine Bake errichtet. 1783 wurde, nachdem diese Bake abbrannte, ca. 1.500 m südlich eine neue, die „Bremer Bake“ gebaut. Diese Bake dient während des Baues des Leuchtturmes Hohe Weg in den Jahren 1855/56 als Unterkunfts- und Lagerraum.

Im 19. Jahrhundert mehrten sich die Stimmen, die eine gründliche Reorganisation des Seezeichenwesens propagierten. Die Unterhaltung der schwimmenden Seezeichen war für die zuständige Handelskammer immer aufwendiger geworden. Veranlasst durch diese erhöhten Aufwendungen, aber wohl auch im Vorgriff auf potentielle Streitigkeiten zwischen den drei Unterweseranrainernstaaten Bremen, Preußen und Oldenburg, forderte die Handelskammer 1869 Reformen in der Verwaltung.



Bild 1: Das Tonnenschuppen- und Bakenamt im Jahre 1890

Nach komplizierten Verhandlungen wurde am 1. August 1876 eine Konvention über die Bildung einer gemeinsamen Behörde ratifiziert. Das neu gegründete Tonnenschuppen- und Bakenamt, errichtet an der Mündung der Geeste, begann am 1. Juli 1877 seine Arbeit.



Bild 2: Die Wappen der 3 Gründungsländer

Noch heute erinnern am Giebel des Tonnenschuppen die Wappen der drei Bundesstaaten daran, dass das Tonnenschuppen- und Bakenamt als zwischenstaatliche Behörde von Preußen, Oldenburg und Bremen gegründet wurde. Die Ausgaben wurden durch das Feuer- und Bakengeld, in früheren Zeiten Tonnengeld, finanziert. Für den Eventualfall war vorgesehen, dass Bremen $\frac{9}{10}$ und Preußen und Oldenburg je $\frac{1}{20}$ zur Finanzierung des Amtes beizutragen hatten.



Im Jahre 1921 gingen die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich über. Für die Weser bedeutete dies, dass die bisher von der bremischen Strombaukommission wahrgenommenen Strombauaufgaben und die vom Tonnen- und Bakenamt ausgeführten Seezeichenaufgaben nunmehr in einer bremischen Wasserstraßendirektion vereinigt wurden, die jetzt die Aufgaben im Auftrage und auf Rechnung des Reiches weiterführte. Für die Wahrnehmung dieser Aufgaben im Bereich der Außenweser wurde das Tonnen- und Bakenamt Bremerhaven nunmehr in Wasserstraßenamt Bremerhaven umbenannt.

Die erste große Aufgabe dieses Amtes war die Verlegung des Fahrwassers vom Wurster- in den Fedderwarder Arm mit entsprechendem Ausbau einer 200 m breiten, 10 m unter Seekartennull (SKN) tiefen Fahrrinne. Der sorgfältigen Vorarbeit und Planung des damaligen Wasserstraßendirektors Plate ist es zu verdanken, dass dieses Vorhaben, für das es kein Vorbild gab, in jeder Hinsicht erfolgreich ablief. Die damals geplanten und ausgeführten Maßnahmen haben sich heute als richtig und im Einklang mit der vorhergesagten natürlichen Entwicklung im inneren Außenweserästuar stehend erwiesen.

Im Zuge der Fahrwasserverlegung war auch eine Neugestaltung der Fahrwasserbezeichnung durchzuführen und so wurden in den Jahren 1923/25 der Leuchtturm Robbenplate sowie 12 weitere Leucht-Dreibeinbaken errichtet.

Im Jahre 1936 zählte das Wasserstraßenamt Bremerhaven 347 Bedienstete. Ihm standen 2 Tonnenleger, 4 Bereisungs-, Schlepp- und Peildampfer, 4 Saugbagger, 1 Eimerkettenbagger, 6 Feuerschiffe (einschl. Reserve) und eine Vielzahl von Dampfprämen und Motorschuten zur Verfügung.

Bis zum 2. Weltkrieg waren es reine Unterhaltungsaufgaben, die das Amt durchführte. Das neue Fahrwasser stabilisierte sich. Die Unterhaltungsbaggermengen gingen kontinuierlich auf jährlich 70.000 m³ zurück. Schwierigkeiten gab es lediglich am Strombauwerk Langlütjennordsteert. Durch überaus harten prielseitigen Stromangriff mussten immer wieder Schäden beseitigt werden. Als es im 2. Weltkrieg an der erforderlichen Unterhaltungskapazität mangelte, brachte der Fedderwarder Priel den Leitdamm trotz seiner massiven Steinbauweise auf etwa 600 m zum Einsturz. Der Damm sackte um mehrere Meter durch Unterspülung ab.

Als Folge von Kriegereignissen gingen der Dampf tonnenleger „Weser“ und 2 Feuerschiffe verloren. 1942 wurde die „Weser“ von einem aus der Kaiserschleuse auslaufenden U-Boot gerammt und sank am westlichen Wattrand. Ostwärts vom Leuchtturm Roter Sand wurde am 8. September 1944 das Feuerschiff Norderney II durch einen Fliegerangriff versenkt.

Nach der Gründung der Bundesrepublik Deutschland übernahm die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes die Aufgaben der früheren Reichswasserstraßenverwaltung. Das Wasserstraßenamt Bremerhaven änderte seinen Namen in Wasser- und Schifffahrtsamt. Das Wasser- und Schifffahrtsamt stellte die alten Solltiefen wieder her und stabilisierte in einem umfangreichen Programm die Ufer so, dass sich eine Fahrrinntiefe von 11 m unter SKN einstellte.



Bild 3: Leuchtturm ALTE WESER

Von 1960 bis 1965 wurde eine Landradarkette für die Außenweser aufgebaut, die Leuchttürme Hohe Weg und Robbenplate um Radar- und UKW-Stationen erweitert und die Leuchttone Alte Weser und Tegeler Plate neu gebaut.

Von 1960 bis 1965 wurde eine Landradarkette für die Außenweser und von 1975 bis 1980 für die Unterweser aufgebaut. Seitdem können Schiffe bei nahezu jedem Wetter und auch bei schlechter Sicht Bremerhaven sowie die Häfen Nordenham und Brake an der Unterweser und letztlich Bremen erreichen.

1967 begann der 12 m-Ausbau der Außenweser mit der Herstellung der Plansohle. Die Arbeiten verliefen so zügig, dass die Baggergeräte 1972/73 unverzüglich den 9 m-Ausbau der Unterweser einleiten konnten.

1973 war auch die Automatisierung der festen Seezeichen in der Außenweser abgeschlossen; seit dieser Zeit werden die ehemals bemannten Leuchttürme in Schaltgruppen zusammengefasst durch die Hauptschaltzentrale Bremerhaven gesteuert und überwacht. Im Zuge der Automatisierung wurde 1981 auch das letzte bemannte Feuerschiff der Weser eingeholt.



Bild 4: Leuchtturm ROTER SAND

Ein weiteres historisches Ereignis des Seezeichenwesens ist der 11.11.1986. An diesem Tag wird das Feuer des Leuchtturmes Roter Sand gelöscht. Der Turm wird an die Deutsche Stiftung Denkmalschutz zum dauernden Besitz abgegeben.

Im Zuge einer Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts wird das Wasser- und Schifffahrtsamt Brake zum 01.01.1979 aufgelöst, Teile der Aufgaben und des Personals wechseln zum WSA Bremerhaven.

Von 1979 bis 1981 folgte der Neubau des Dienst- und Sozialgebäudes.



Bild 5: WSA Bremerhaven mit Richtfunkurm



In den Jahren 1992 bis 1997 wird die Verkehrszentrale Bremerhaven umgebaut und erweitert. Neben verbesserten räumlichen und technischen Arbeitsbedingungen wurden insbesondere die nachrichtentechnischen Einrichtungen modernisiert und den technischen Entwicklungen angepasst. Am 07.05.1997 erfolgt die Einweihung der Zentrale. Damit verfügt die Weser über eines der modernsten Verkehrssicherungssysteme der Welt, das den hohen Ansprüchen an einen sicheren und flüssigen Verkehrsablauf gerecht wird.

Nach einer 9-jährigen Planungsphase erfolgt 1998/1999 ein weiterer Ausbau der Außenweser auf eine Mindesttiefe von 14 m unter Seekartennull.

Mit dem Einsatz von bis zu 4 Laderaum-Saugbaggern gleichzeitig wurden 8 Mio. cbm Sand aus der Fahrrinne entnommen. Die Fahrinnen wurden im Bereich km 68 - 90 von 200 m auf 220 m verbreitert und im Bereich km 90 - 130 von 400 m auf 300 m reduziert.

Zum Ausgleich der Eingriffsfolgen wurden Kompensationsflächen in einer Größe von ca. 165 ha bereitgestellt. Zeitgleich mit den Vertiefungsbaggerungen konnten 4 kleinere Kompensationsflächen im Jahr 1998 hergestellt werden.

Die Baggerarbeiten konnten nach 7 Monaten im Januar 1999 beendet werden.

Damit können Containerschiffe der 4. Generation mit einem max. Tiefgang von bis zu 12,80 m (Panmax-Klasse) bzw. 12,50 m (Post-Panmax-Klasse) tideunabhängig Bremerhaven anlaufen.

Der kommende Containerverkehr wirkt sich rasant auf die Indienststellung immer größerer und tiefer abgeladener Schiffe aus.

Die gerade fertiggestellte Außenweseranpassung reichte der Entwicklung nicht mehr, so dass im Jahre 2000 die Länder Bremen und Niedersachsen den Antrag zu einer weiteren Anpassung der Weser beim Bund stellten.

Ziel der Unterweseranpassung ist die Gewährleistung eines tideabhängigen Verkehrs für Massengutschiffe mit einem Tiefgang von 11,10 m bis Bremen und 12,80 m bis Brake. Mit der Anpassung der Außenweser soll der tideunabhängige Verkehr von Post-Panmax-Schiffen mit Tiefgängen von 13,50 m ermöglicht werden.



Bild 6: WSA Bremerhaven mit Tonnenhof

Zum Zeitpunkt der Berichtsverfassung (Juli 2006) liegen die Antragsunterlagen in 17 Aktenordnern öffentlich zur Einsicht aus.

Nach der Erörterung der Einwendungen noch in diesem Jahr sollen nach Feststellung der Planung die erforderlichen Arbeiten in 2007 beginnen und möglichst auch abgeschlossen werden.