

Boddenfahrwasser des Küstenkanals

Der von Wilfried Steinmüller in (1) beschriebene Kanal bei Torfbrücke sollte durch ein weiterführendes Fahrwasser in den Boddengewässern seinen Anschluss an die Nordansteuerung Stralsund finden.(2) Die dazu vom VE Projektierungsbetrieb für Wasserstraßen Berlin und dem Seehydrographischen Dienst veranlassten ersten Projektierungen zeigten auf, welche Aufwendungen zu erbringen wären und mit welchen Einschränkungen der Schiffsverkehr zu rechnen hätte.

Der Aufgabenstellung lag zugrunde, dass die bereits in (1) genannten Binnenschiffe mit max. 1000 Tonnen Ladung tags und nachts und ganzjährig bis zu einer Sicht $\Sigma=0,2$ (das entspricht mäßigem Dunst und einer Tagessicht von 1 – 2 km) auch im Gegenverkehr den Kanal passieren können müssen.

Die Fahrt im Bereich des Heidekanals sollte ohne Seezeichen erfolgen. Es war auch noch Jahrzehnte später üblich, dass bei Nachtfahrten die Kanalböschungen mit Bugscheinwerfern sichtbar gemacht wurden.

Hingegen sollte das zu baggernde Fahrwasser in den Bodden mit einer Nutzbreite von 40 m tags durch Tonnen und Richtfeuerbaken mit Toppzeichen und nachts durch Leuchttonnen, sowie durch die Richt- und Torfeuer bezeichnet sein. Wegen der Einschränkung bei Sichtverschlechterung und erforderlichem Eisaufbruch im Winter war von vornherein der Transport auf weniger termingebundene Frachten beschränkt. Man muss den Planern zugute halten, dass sie mit einem Binnenschiffsanschluss an den Hafen ein bewährtes Transportsystem in die Planung einbezogen.

Auch heute ist unbestritten, dass im reinen Verkehrsträgervergleich die Binnenschifffahrt die wirtschaftlichste und auch ökologisch beste Transportart sein kann, wenn nicht wie hier der Aufwand zur Errichtung und zum Betrieb des gesamten Kanals unverhältnismäßig teuer wird. Zudem bringt der

Transport von Massengut wie Erz, Kohle oder Getreide auch Zeitvorteile beim Be- und Entladen. Es zeigte sich aber die Undurchführbarkeit aus wirtschaftlichen Überlegungen im Verlauf der Planungen und insofern hatte man die vorlaufenden Baggerungen in der Rostocker Heide zu voreilig begonnen.

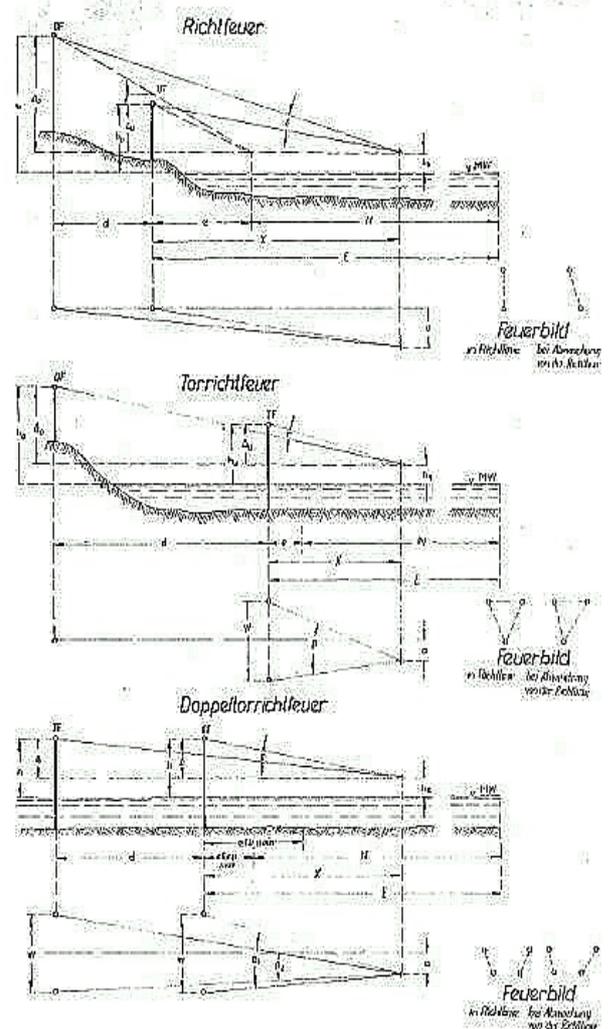
Die damals zugrundegelegten Binnenschiffe oder Küstenmotorschiffe bis etwa 300 BRT und mit 1000 Tonnen Tragfähigkeit hatten etwa 80 m Länge, 8,5 m Breite und 2,5 m Tiefgang.



Quelle: <https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:PenicheSpits.jpg>

Im Vergleich dazu hat ein normaler Güterzug eine Ladungskapazität von 2000 Tonnen. Für das Fahrwasser in den Bodden wären etwa 2,8 Mio qm Baggergut angefallen. Die durchschnittliche Vertiefung entlang des 53 km langen Boddenfahrwassers errechnete sich zu 1,3 m. Für die seezeichen-technische Bezeichnung mit Richtfeuern, Torfeuern und Tonnen ergab sich folgender Bedarf, der (3) entnommen ist:

- 59 Stahl-Feuerträger, bei den Wasserbauten mit Anleger für kleines Wartungsboot
- 250 unbefeuerte Tonnen und
- 68 Flachwasser-Leuchttonnen, in Abstand von 200-400 m entsprechend



Funktionsdarstellung von Richt- und Torfeuern

dem Fahrwasserverlauf.

Für die Schaltung und Taktung der festen Feuer waren 15 Schaltstellen vorgesehen.

Für die Übermittlung von Störungen oder die Meldung des Umschaltens auf die Reserveglühlampe sollte eine Nachrichtenübermittlung zu nahegelegenen Wohnhäusern erfolgen.

Hierzu wurde üblicherweise jeweils ein Bewohner für die Nachrichtenübermittlung vertraglich gewonnen.

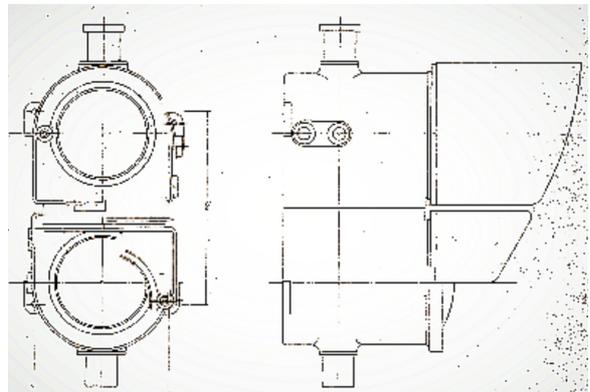
Wegen des zu großen Anfahrtsweges vom Tonnenhof Stralsund war ein Tonnenhof in der Nähe der Meiningenbrücke in Erwägung gezogen.

Zum Zeitpunkt dieser Planungen hatte der für den Überseehafen zugrunde gelegte Schiffstyp 10 000 BRT.

Aber bereits um 1985 liefen Schiffe bis 18 000 BRT auf den DDR-Werften vom Stapel.

Das zeigt deutlich, dass heute dieser Kanal nur eine untergeordnete Transportleistung, gemessen an der ständigen Erweiterung des Hafens, erbracht hätte.

Vielleicht würde heute nach Rückbau der festen Seezeichen und Verzicht auf die Leuchttonnen eine Nutzung durch die Touristik erfolgen.



Richtfeuerlaterne

Allein der Überschlag der Kosten der Seezeichentechnik lag damals bei rund 1 Mio Mark. Hierin nicht erfasst sind die Errichtungskosten der Anlagen und eines Tonnenhofes.

Die ingenieurtechnische Herausforderung war für alle Beteiligte groß, da es für ein solches Vorhaben keine Erfahrungen gab.

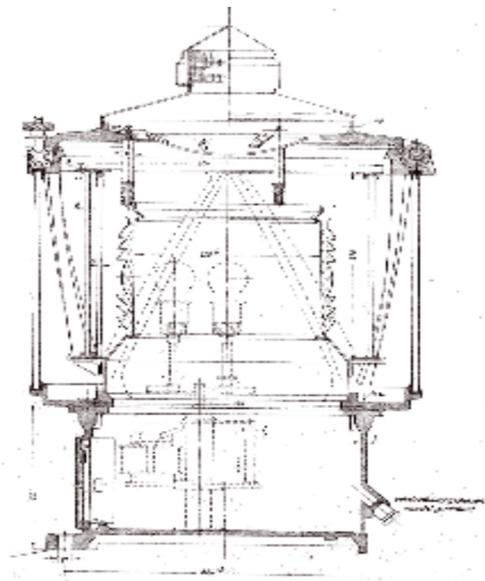
Seitens des SHD war federführend der Dipl.-Ing Karl Petershen. Ihm zu Ehren wird aus (2) zitiert:

„Dipl.-Ing Karl Petershen war bis 1945 in der WSD Stettin tätig, danach in der Seezeichenverwaltung der SBZ, hier in der Wasserstraßendirektion Mecklenburg/Schwerin und ab 1952 beim SHD Rostock.

Seine größten Projekte waren die Betonung und Befeuerung des Peenefahrwassers, der Zufahrt zum Überseehafen Rostock und zum Hafen Dranske für die 6. Flottille und das von ihm vorbereitete, aber aufgegebenen Projekt eines Küstenkanals vom

Seehafen Rostock durch die Rostocker Heide und dann durch die

Boddengewässer bis zur Nordansteuerung Stralsund. Ab 1955 betreute er auch die von Friedrichshagen nach Stralsund verbrachte Werkstatt des dort aufgelösten Seezeichenversuchsfeldes. In der Werkstatt wurden alle erforderlichen Schaltanlagen, mechanischen Kennungsgeber und elektromechanischen Überwachungseinrichtungen für feste Seezeichen bis zur Umstellung auf das Fernwirksystem gefertigt.“



Uferfeuerlaterne

Auf Grund seiner Vollmachten hatte er auch Kontakt zur SMAD in der SBZ. Nach einer Schiffshavarie im Greifswalder Bodden wurde er z.B. zu einem Kommandeur der sowjetischen Streitkräfte geführt und für die Havarie verantwortlich gemacht.

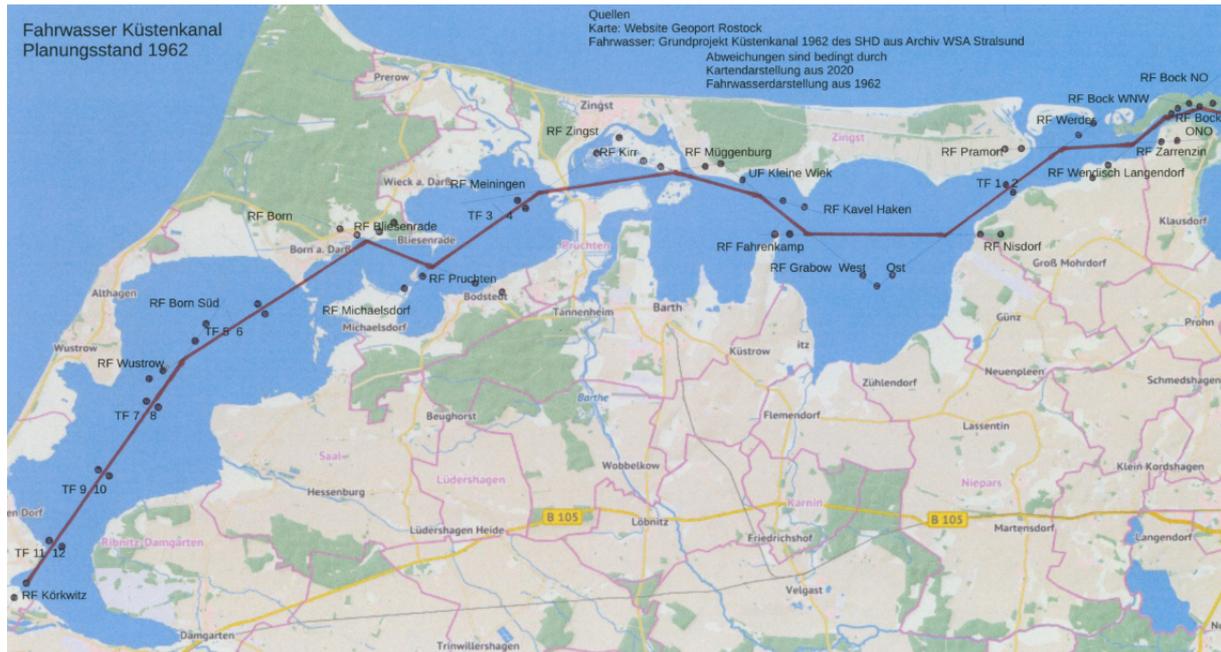
Dazu erzählte er später einem jüngeren Mitarbeiter:

„Sie müssen ein Notizbuch führen und sämtliche Kontakte, Gespräche und Abstimmungen darin festhalten. Das hat mich mal vor dem Gefängnis bewahrt, weil ich glaubhaft belegen konnte, dass ich vergeblich mehrfach wegen der Beseitigung von Gefährdungen der Schifffahrt dort und dort vorstellig geworden war.“ Da er der einzige Mitarbeiter war, der bedeutende Fahrwasserplanungen sachgerecht vornehmen konnte, hatte er eine Sonderstellung. So konnte er in seiner Wohnung in Stralsund arbeiten, war nicht in der Gewerkschaft und schon gar nicht in einer Partei. Dann ging einmal irgendwas schief und der damalige Chef des SHD schrie ihn ohne sachgerechte Prüfung an: „Sie sind entlassen!“ Er ging und erschien am letzten Tag des laufenden Monats in der Dienststelle mit allen zu übergebenden Unterlagen. Dort hatte niemand die Kündigung für ernst genommen. Er bestand darauf und war nur nach langem Ringen zu bewegen, nach Abschluss eines Einzelvertrages weiter tätig zu sein. Solche

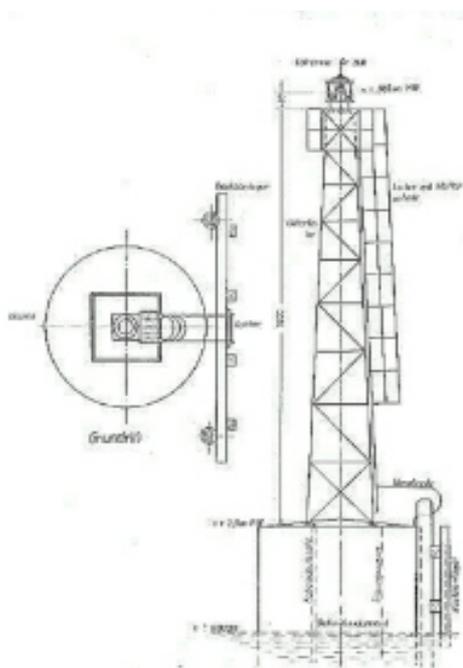
Einzelverträge wurden nur mit Spezialisten abgeschlossen, die nicht in kurzer Zeit zu ersetzen waren. Er konnte sehr herzlich darüber lachen, wenn er das im Vertrauen erzählte. Er fürchtete niemanden. Seine Besuchsankündigung in den beiden nachgeordneten Dienststellen führte dazu, dass die Leiter, die mindestens den Dienstgrad Fregattenkapitän trugen, Weisung an die Nachgeordneten gaben, dass ja alles in den vermuteten Bereichen seines Besuches tiptop zu sein habe.

Es ist überliefert, dass die in den ersten Monaten nach Kriegsende bereits begonnene Demontage der Scheinwerferlinsen des LF Darßer Ort als Reparationsleistung an die Sowjetunion durch seinen vehementen Einspruch bei der SMAD zurückgenommen wurde.

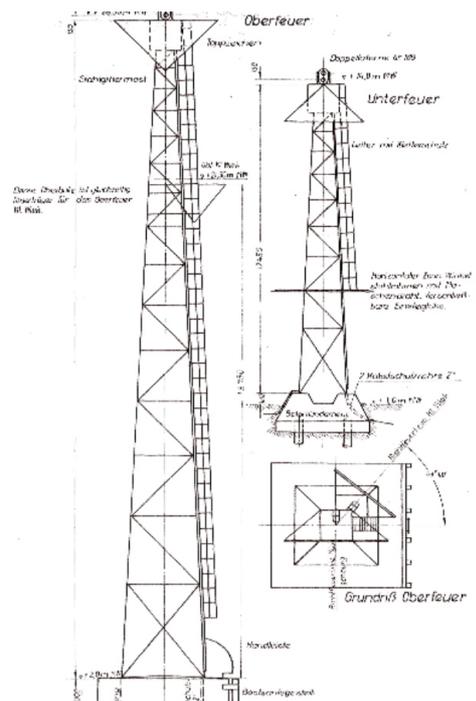
Er war bei aller Autorität ein freundlicher, hilfsbereiter, nie sein Fachwissen und seine Autorität ausspielender, hochgeachteter Kollege.



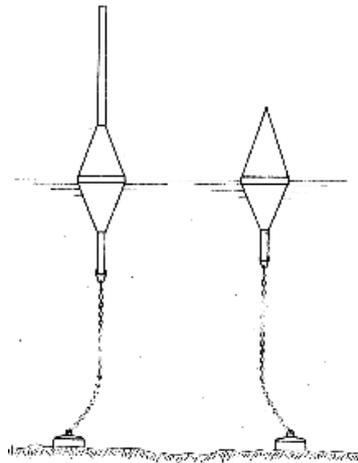
Boddenfahrwasser



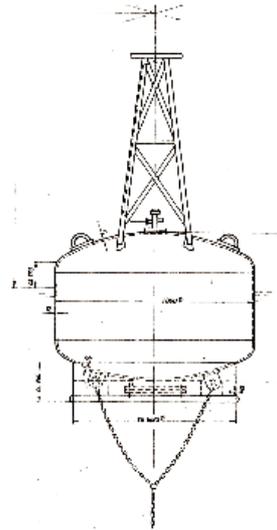
Torfeuerbake



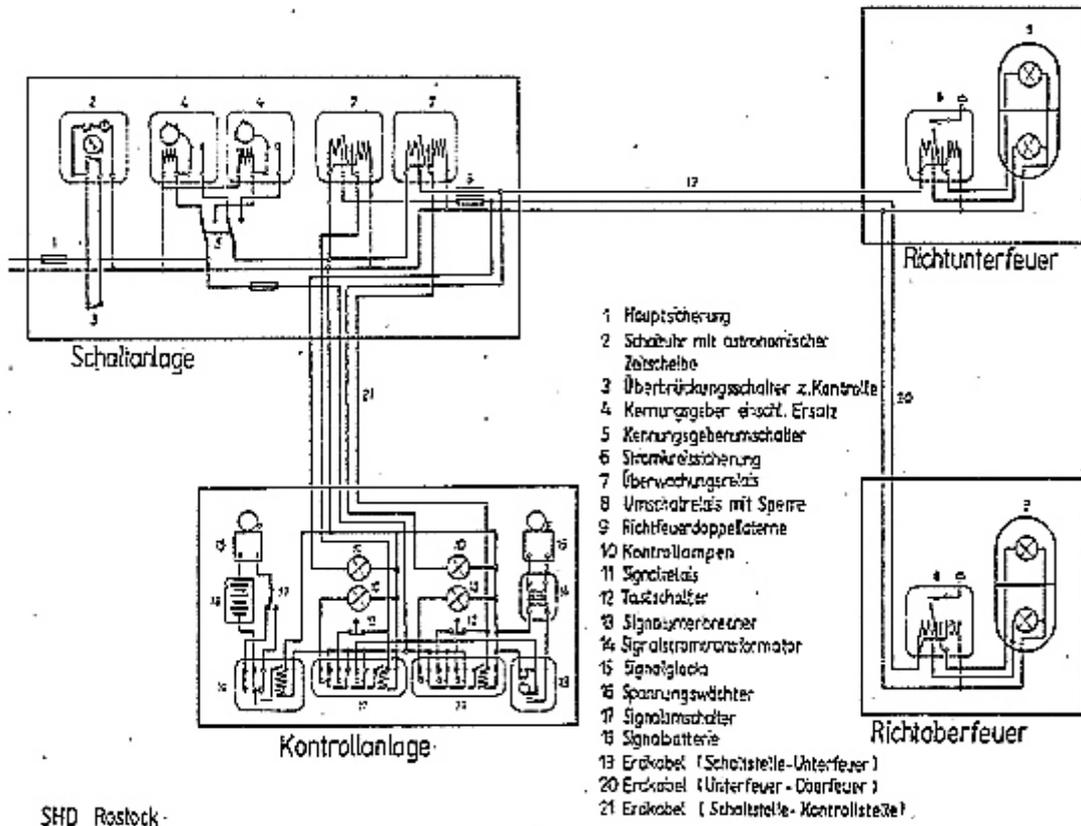
Richtfeuerbaken



Unbefeuerte Tonnen



Flachwassertonne



Grundsätzliche Schaltung einer Richtfeueranlage

Literatur:

- (1) https://www.ortschroniken-mv.de/index.php/Karl_Mewis_Kanal_bei_Torfbrücke
- (2) https://www.ortschroniken-mv.de/index.php/Das_Seezeichenwesen_in_der_DDR
- (3) Grundprojekt über die Seezeichenanlagen für den Küstenkanal Seehydrographischer Dienst der DDR Rostock, den 15. August 1962

Quellennachweis:

- Die hier enthaltenen technischen Zeichnungen sind dem vorstehend unter (3) genannten Grundprojekt entnommen und vom WSA Ostsee unter Lizenz CC BY-SA 4.0 zur Einstellung in diesen Artikel freigegeben.
- Der Plan Boddenfahrwasser ist (2) entnommen unter Lizenz CC BY-SA 3.0