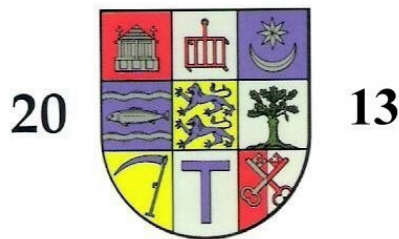


JAHRBUCH

des Heimatvereins der Landschaft Angeln



Titelfoto: Die „Flensburg“ ex „Kalkgrund“
- ein schmuckes Feuerschiff in der Geltinger Bucht
(Foto: Holger Ellgaard, Segeltorp/Schweden, 1961)

Bernhard Asmussen

Kalkgrund

Feuerschiff und Leuchtturm in der Geltinger Bucht

Im Jahrbuch 2009 habe ich über die „Geltinger Bucht – Projekte und Proteste“ berichtet, u. a. auch über den „Tankerfriedhof“ in den Jahren 1975 bis 1979.¹ Diese Tanker lagen in unmittelbarer Nähe des Leuchtturms und ehemaligen Liegeplatzes des Feuerschiffs „Kalkgrund“, die beide aus Anlass des 50. Geburtstages des Leuchtturms in diesem Jahrbuch beschrieben werden sollen. Das Hauptaugenmerk liegt hierbei auf der allgemeinen Geschichte von Feuerschiff und Leuchtturm. Wer sich mehr für die technischen Einzelheiten interessiert, sei auf die reichhaltigen Informationen im Internet verwiesen.²

Faszination Feuerschiffe und Leuchttürme

Vier Leuchttürme stehen an der Küste unserer Landschaft Angeln: Holnis, Kalkgrund, Falshöft und Schleimünde. Nüchtern betrachtet handelt es sich bei ihnen schlicht um See- und Positionszeichen im Dienste der Schifffahrt. Sie weisen den Seeleuten den Weg, um Gefahren buchstäblich zu umschiffen. Leuchttürme und Feuerschiffe üben aber weit darüber hinaus für viele Menschen eine schier unglaubliche Faszination aus. Das gilt besonders auch für den Leuchtturm Falshöft, der sogar Eingang in das Wappen der Gemeinde Pommerby – er steht in dessen Ortsteil Sibberskjär – und in die Briefmarkenserie „Leuchttürme“ gefunden hat. Viele Paare entscheiden sich, auf diesem heutigen „Hochzeits-Turm“ des Standesamtes Geltinger Bucht in den „Hafen der Ehe“ einzufahren, weil ihm offenbar eine gewisse Romantik innewohnt. Mit seiner einzigartigen Lage direkt an der Ostsee und einem wunderschönen Blick auf Dänemark, die Flensburger Förde und den Leuchtturm Kalkgrund bietet er eine traumhafte Kulisse für die Eheschließung.³

1 Bernhard Asmussen: Geltinger Bucht – Projekte und Proteste, in: Jahrbuch des Heimatvereins der Landschaft Angeln 73/2009, S. 163

2 www.wsa-hl.wsv.de/wasserstrassen/bauwerke/leuchttuerme/;
www.baken-net.de; www.feuerschiffseite.de; www.wikipedia.de

3 www.hochzeit-in-sh.de/standesamt/schleswig-flensburg/standesamt-geltinger-bucht/



Ausschnitt aus der Meijerschen Landkarte von 1650



Google Earth (Aufnahme 2010)

Der Leuchtturm Holnis steht nördlich des Ortes Schausende auf einer niedrigen Anhöhe an der Flensburger Förde, er wird von Travemünde aus ferngesteuert und ist für Besucher nicht zugänglich.⁴ Auf der kleinen ehemaligen Lotseninsel „Schleimünde“, die die Schlei von der Ostsee trennt, steht der älteste Leuchtturm Angelns, erbaut im Jahre 1871. Auch dieser im Naturschutzgebiet „Vogelfreistätte Oehe-Schleimünde“ gelegene und ferngesteuerte Leuchtturm kann von Besuchern nicht betreten werden.⁵ Der vierte Angelner Leuchtturm ist der am wenigsten bekannte, steht er doch als einziger nicht an Land, sondern weit draußen im Wasser auf dem „Kalkgrund“.⁶

Der „Kalkgrund“

„Bei Birknack sollte man verweilen. Hier ist die äußerste Spitze der Halbinsel und einer der nördlichsten Punkte unserer Bundesrepublik. Der grüne Schimmer im Wasser deutet an, dass sich die Sandbank weit ins Meer hinauszieht. Sie war von jeher der Schifffahrt gefährlich, und früher lag an der äußersten Spitze dieser Untiefe das Feuerschiff ‚Flensburg‘, das vor wenigen Jahren durch den frei in der Förde stehenden Leuchtturm abgelöst wurde. Die Sandbank selbst trägt die Bezeichnung ‚Kalkgrund‘.“

Das schrieb Peter Schwennsen vor über 40 Jahren in der „Chronik des Kirchspiels Gelting“.⁷ Und Recht hatte er! Von hier hat man eine wundervolle Aussicht über die Geltinger Bucht auf das Steinberger Haff und Alsen und – bei gutem Wetter – bis nach Ærø. Und man sieht die „gefährliche Untiefe“ bei Kalkgrund, die schon auf der Meijerschen Landkarte von 1650⁸ eindrucksvoll eingezeichnet und auch bei Google Earth deutlich zu sehen ist.⁹ Zwischen der Birk und dem gegenüber liegenden Kekenis erstreckt sich der sogenannte Kalkgrund, 5000 Ellen nordwärts, eine Untiefe, welche den Seefahrenden gefährlich werden kann, daher am Düttebüllers Strande zu Falshöved Lootsen wohnen, deren die nach Flensburg segelnden Schiffe sich bedienen.“¹⁰ Der Name „Kalck Gront“ wird 1592 zum ersten Mal in schriftlichen Dokumenten

⁴ www.wsa-hl.wsv.de/wasserstrassen/bauwerke/leuchttuerme/lt_holnis/

⁵ www.wsa-hl.wsv.de/wasserstrassen/bauwerke/leuchttuerme/lt_schleimuende/

⁶ www.wsa-hl.wsv.de/wasserstrassen/bauwerke/leuchttuerme/lt_kalkgrund/

⁷ Peter Schwennsen: Chronik des Kirchspiels Gelting, 1972, S. 241

⁸ Johannes Mejerus: Landtarte vom Sudertheil des Hertzogthumes Schleswig Anno 1650 (Ausschnitt)

⁹ Google Earth (Ausschnitt)

¹⁰ H. N. A. Jensen: Angelns, 1844, S. 20

erwähnt, er kommt in dänischen Fahrwassern häufiger vor.¹¹ Diese Untiefe, drei Kilometer nördlich von Birknack, schiebt sich 3 ½ km lang und etwa 1 km breit in die Flensburger Außenförde. Die Wassertiefe über dem Grund beträgt nur 2-3 m, im Nordteil sogar nur bis zu 90 cm.¹² Der Untergrund, angeblich Kreideablagerungen, besteht aus feinem grauen Sand und Steinen.

Wie gefährlich der Kalkgrund sein konnte, zeigt sich am Beispiel des Altars in der Steinberger Kirche. Es wird erzählt, dass der um 1480 gefertigte Altar eigentlich für eine der großen Flensburger Kirchen bestimmt war, aber vom Kapitän aus Dankbarkeit für die Rettung seines im Steinberger Haff in Seenot geratenen Schiffes dieser Kirche geschenkt worden sein soll.¹³

Der Kalkgrund einschließlich des Leuchtturmes gehörte noch bis in die 1970er Jahre zum Gebiet der Gemeinde Nieby, die die einzige Gemeinde des Kirchspiels Gelting war, die unmittelbar mit der durch



Gemeindegrenzen 1970 (nach einer Karte des Landesvermessungsamts Schleswig-Holstein)

11 N. E. Nørlund: Danmarks Kortlægning I Nr. 32; Kristian Hald: Sydslesvigs Stednavne, Bd. 7 Nordangel og Flensborg, II. Halvbind 1. Hæfte S. 218, Kopenhagen 1966

12 Berthold Hamer: Topographie der Landschaft Angeln, 1994, S. 372

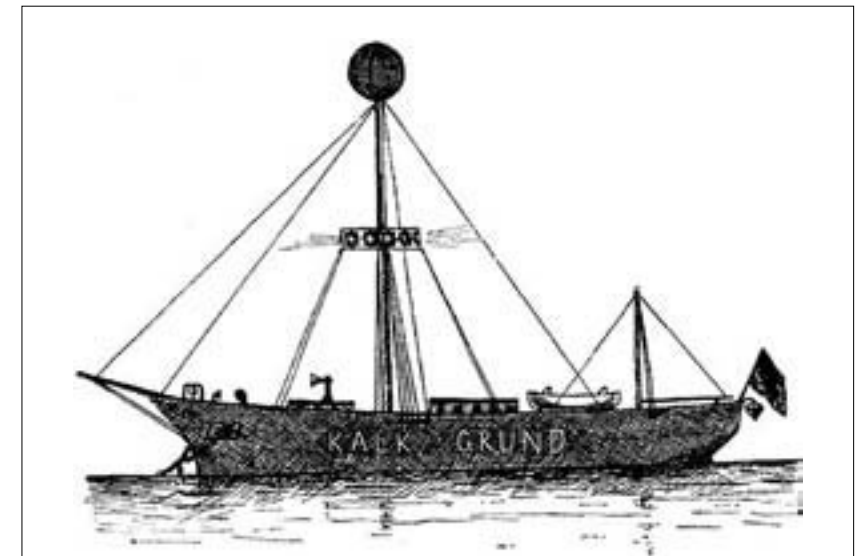
13 Bernhard Asmussen: 800 Jahre St. Martin in Steinbergkirche, 1998, S. 20

die Flensburger Förde verlaufenden Grenze zwischen Deutschland und Dänemark Berührung hatte. Sie war mit 3.903 ha – davon 3.100 ha Wasser – die größte Gemeinde des Landkreises Flensburg, heute sind es nach der „Entkommunalisierung“ der Wasserflächen nur noch 803 ha.¹⁴ Nicht von ungefähr nannte man früher diesen Teil der Außenförde „Geltinger und Steinberger Bucht“; denn den weitaus größten Anteil daran hatte wegen ihrer langen, von der Habernisser Schleuse bis zur Mündung der Lippingau bei Ohrfeldhaff reichenden Küste die Gemeinde Steinberg!¹⁵

Die Feuerschiffe

Feuerschiff „Kalk Grund“

Im 19. Jahrhundert wurden auch an Deutschlands Küsten die ersten Feuerschiffe stationiert. An besonders gefährlichen und wichtigen Punkten warnten sie – noch mit offenem Feuer, später mit Petrole-



Feuerschiff „Kalk Grund“ (1904)

(Abb. aus Otto Lueger: Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften, Bd. 3 Stuttgart, Leipzig 1906., S. 764. (www.zeno.org/Lueger-1904/A/Feuerschiff))

14 Peter Schwennsen: Chronik des Kirchspiels Gelting, 1972, S. 568

15 Christian Voigt: Flensburg, ein Heimatbuch, I. Band (alles), 1929, S. 72

um – vor den Gefahren der Schifffahrt. Am 21. April 1876 wurde „bei der Nordspitze der Untiefe Kalkgrund ein rothes Feuerschiff mit zwei Pfahlmasten ausgelegt... Dasselbe wird vom 1. Mai ab am Fockmast, 8 Met. über dem Wasserspiegel, ein weißes festes Feuer führen, welches bei klarer Luft 7 Sm weit aus allen Richtungen sichtbar sein wird. Auf beiden Seiten des 20,25 Met. in der Wasserlinie langen Schiffes ist in weißen Buchstaben der Name KALK GRUND gemalt, am Heck des Schiffes ist ein Adler als Verzierung angebracht.“¹⁶

Vom Leuchtschiffe, „welches stets nördlich passirt werden muss“, wurden Kekenis-Kirche und Kekenis-Leuchtturm im Nordosten, Steinberg-Kirche im Südwesten und Düppel-Mühle im Nordwesten angepeilt. Die Steinberger Kirche hatte erst 1753 einen weithin sichtbaren Turm erhalten, daher diente in alter Zeit der spätmittelalterliche Turm der Querner Kirche als Seezeichen.¹⁷ Nach dem alten, noch aus katholischer Zeit stammenden Kirchensiegel ist diese höchstgelegene Kirche Angelns dem heiligen Nikolaus geweiht, dem Schutzpatron der Seefahrer.¹⁸

Ersatz-Feuerschiff „Kalkgrund“

Nach 35 Dienstjahren genügte das alte Feuerschiff den modernen technischen Anforderungen nicht mehr und musste ersetzt werden. Im Mai 1910 wurde die „Kalkgrund“ eingezogen und durch ein Reserve-Feuerschiff ersetzt. Dieses Schiff war mit 46 m Länge doppelt so lang wie die alte „Kalkgrund“ und hatte zwischen den beiden Masten einen turmartigen Aufbau von etwa 1,0 m Durchmesser, der die Laterne von 2,0 m Durchmesser trug. Das Schiff war, wie sein Vorgänger, rot angestrichen und trug auf beiden Seiten ebenfalls die Aufschrift KALKGRUND in weißen Buchstaben.

Feuerschiff „Kalkgrund“ / „Flensburg“

Nur 8 Wochen später, am 13. Juli 1910 wurde das zeitweilig am Nord-Ende des Kalkgrundes ausgelegte Reservefeuerschiff wieder eingezogen und durch das neue Feuerschiff, ein 36m langer und 6,60 m breiter Dreimastgaffelschoner, ersetzt. Das feuerrot gestrichene Schiff mit den weißen Aufschriften KALKGRUND an beiden Seiten trug einen vergoldeten Adler am Heck. Die „Kalkgrund“ war 1909/10 unter der

Bau-Nummer 300 von der Flensburger Schiffbaugesellschaft zu einem Preis von 184.000 Goldmark (heute ca. 950.000 Euro) gebaut worden. In einem zeitgenössischen Bericht heißt es: „Am 2. Juli 1910 wurde mit dem Feuerschiff ‚Kalkgrund‘ die Abnahmefahrt unternommen. Das Schiff wurde zunächst nach der Außenförde (Holnis) geschleppt, um die Erfüllung der kontraktlichen Abnahmebedingungen in Bezug auf Brauchbarkeit der Ankervorrichtung, der Manövrierfähigkeit usw. zu prüfen und eine Segelprobe mit dem Schiffe vorzunehmen, die sich bis zum Kalkgrund, dem späteren Liegeplatz des Schiffes, erstreckte. Alle Kontraktbedingungen wurden reichlich erfüllt und das Schiff von dem königlichen Wasserbau-Inspektor in Flensburg, als Vertreter der königlichen Regierung in Schleswig, übernommen.“ Danach ging es unter dem Kommando von Kapitän Thomsen zu ersten Mal auf Station. Wie wir sehen werden, ist das Schiff noch heute – nach mehr als hundert Jahren – „geeignet, alle Weltmeere zu befahren.“

Dieses Feuerschiff sollte nun – mit kurzen Unterbrechungen während der beiden Weltkriege – über 50 Jahre (!) in der Geltinger Bucht auf der Position etwas nördlich vom heutigen Leuchtturm liegen bleiben, bis es 1963 außer Dienst gestellt wurde. Es diente als Ansteuerungspunkt, Lotsenversetz- und Wetterstation sowie als Schulungsort für den Lotsennachwuchs. 1924 war das Feuerschiff – wohl wegen der Abtretung Nordschleswigs an Dänemark – etwas näher an die neue deutsch-däni-

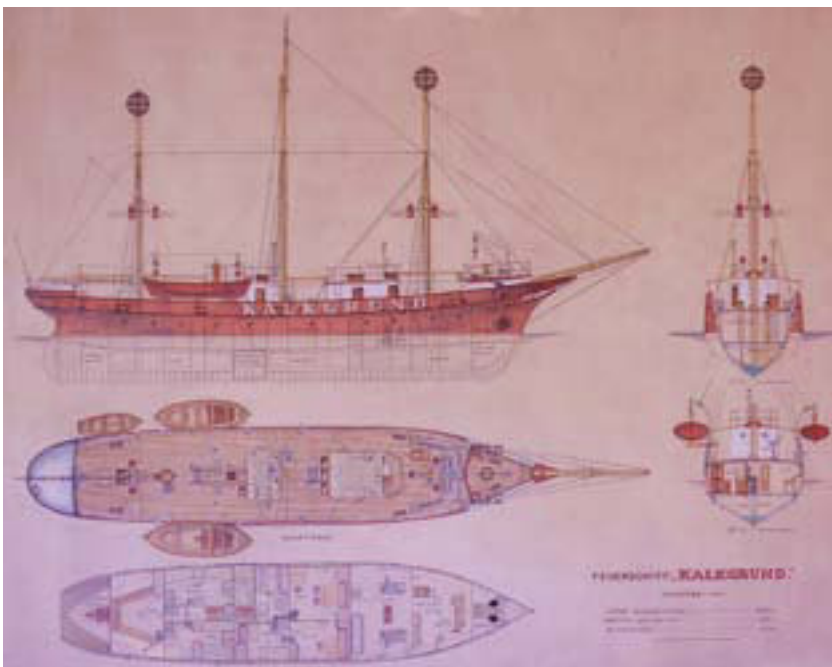


Modell des Feuerschiffs „Kalkgrund“ im Schifffahrtsmuseum Flensburg

¹⁶ www. baken-net.de

¹⁷ Martensen/Henningsen: Jensen Angelns, 1922, S. 574

¹⁸ Bernhard Asmussen: Die Kirchensiegel der Landschaft Angelns, in: Jahrbuch des Heimatvereins der Landschaft Angelns 48/1984, S. 12f., Abb. S. 45, Nr. 40



Technische Daten des Feuerschiffs „Flensburg“ ex „Kalkgrund“: Bauklasse 100A4 Atl. (E); Länge ü.A. 36,0 m; Länge z.d.L. 30,0 m; Breite ü.A. 6,60 m; Breite a.Spt. 6,50 m; Seitenhöhe 4,0 m; Tiefgang bel. 3,40 m; Tiefgang leer 3,00 m; Verdrängung 255 m³; Messbrief 437,9 m³; 154,58 BRT – 298,1 m³; 105,22 NRT (Zeichnung: FSG)



„Das neue Feuerschiff Kalkgrund in der Flensburger Förde ist am 13. Juli 1910 ausgelegt und das Reservefeuerschiff eingezogen worden.“ (Foto: www.baken-net.de/image/fs_kalkgrund.jpg)

sche Reichsgrenze verlegt worden. Auf dieser neuen Position 54°50'18" N und 9°53'55" O führte das Schiff fortan den Namen FLENSBURG in weißer Aufschrift an beiden Seiten des Schiffes. Die „Flensburg“ ex „Kalkgrund“ verfügte über drei Masten, von denen der vordere und der hintere mit Leuchtfuern ausgerüstet waren. Außerdem waren früher an diesen Masten die Segel als Schoner getakelt, damit das Schiff mit eigener Kraft seine unter Umständen wechselnden Einsatzorte erreichen konnte.

Wie schon im Ersten, so war die „Flensburg“ auch im Zweiten Weltkrieg zum Kriegsdienst abkommandiert worden und lag nun als Signalschiff (mit Tarnanstrich?) am „Breitgrund“, einer gefährlichen Untiefe zwischen Kekenis und Falshöft am Übergang von der Flensburger Förde in die Ostsee. In dieser Zeit waren auf der Back und am Heck je ein 2-cm-Geschütz montiert. 1940 war der mittlere, 27 Meter hohe Großmast angeblich aus Stabilitätsgründen abgetakelt¹⁹ und an seine Stelle ein Deckshaus gesetzt worden. Nach anderer Quelle geschah dies, um hier ein Flugabwehrgeschütz montieren zu können.²⁰ Ein Jahr später trieb die „Flensburg“ mit Anker und Kette im Eis bis nach Neukirchen. Der Klüverbaum musste mehrfach gekürzt werden, um Eisbildung am Bug zu verhindern, die im Winter 1947/48 zeitweise ein Gewicht von



Feuerschiff „Flensburg“ mit vollem Flaggenschmuck, 1930er Jahre (Foto: Ansichtskarte – Flensburger Förde, Feuerschiff)

19 www.feuerschiffseite.de/HAPPY/kalkgrnd.htm

20 Sonderdruck aus dem „Heikendorfer Anzeiger“ Nr. 2/1968, in: Logbuch (Jubiläumsausgabe) der Möltenorter Seglerkameradschaft (MSK) 1984



Vor schweren Ketten bei Kalkgrund



Die Besatzung des Feuerschiffs,
die sich, wie jede echte Schiffsbesatzung, auch dies-
mal auf keinen Fall ohne Rettungsring
aufnehmen ließ.

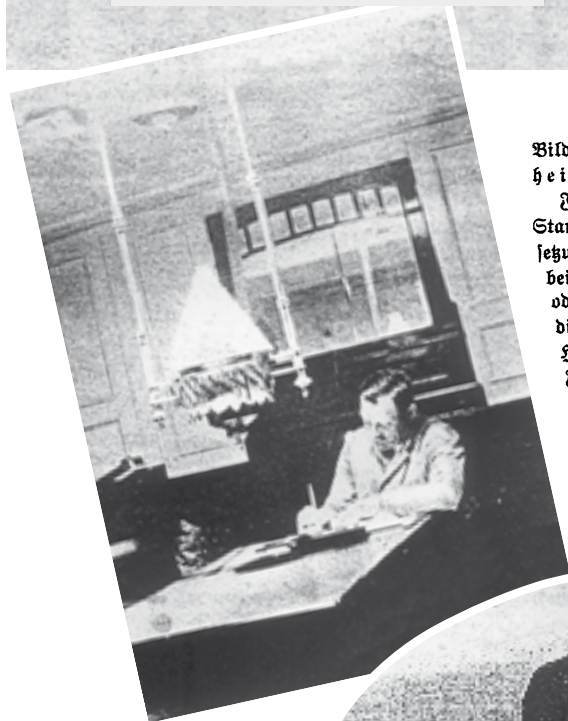
Flensburger Bürger stifteten der Be-
satzung unseres Feuerschiffs „Flens-
burg“ dankenswerterweise mehrere
hundert Bände Unterhaltungslektüre.
Draußen, an Bord vor Kalkgrund, ist
diese Weihnachtsgabe mit Freuden auf-
genommen worden. Auf diese Weise ist
die Verbindung zwischen Flensburg und
„seinem“ Feuerschiff hergestellt.

Wie viele wußten denn überhaupt,
was es für eine Bewandnis mit diesem
Schiff habe, das dort einsam vor schweren
Ankerketten in der See vor der Untiefe
liegt, ob es nun schönes Wetter ist oder
rollende See. Wer nun im nächsten
Sommer einmal im Garten von Stein-
bergshaff sitzt, wird sicher versuchen, den
roten Punkt vor der Kettenis mit dem
„Kieker“ zu finden.

Wie es an Bord zugeht? Davon
könnten wir mancherlei erzählen. Einige

Bilder mögen uns vorerst Einblick geben in die
heitere Seite des Lebens auf dem Schiff.

Für kurze Zeit ist in jedem Jahre das
Stammfeuerschiff zu notwendigen Instand-
setzungsarbeiten eingezogen. Dann liegt es
bei unserer Werft. Dort wird es der eine
oder andere schon gesehen haben. Während
dieser Zeit verfährt das Feuerschiff „Mejer-
oe Holtenau“ seinen Dienst auf Station
Flensburg, wie wir es oben abgebildet
sehen. — Das Stammfeuerschiff besitzt
nämlich keinen Turm, dafür aber drei
Masten und zeigt des Nachts am Vor-
und Achtermast je ein durch Spiritus-
glühlicht unterhaltenes Feuer.



**Der Herr Kap't'n schreibt
seinen Bericht.**

Über alle Vorkommnisse, die
dem Feuerschiff auf See zur
Kenntnis gelangen, wird der
vorgesetzten Behörde, dem Wasser-
bauamt in Kiel, Mitteilung
gemacht.

Im Dual:
**Die selbstgefangene Mahlzeit
wird zubereitet.**



**„Back ich Blüten“,
setzt he . . .**

Dies lustige Lied vom „Smutje“,
der sich beim Klützenrollen „erst
in de Hand speet“, paßt gar
nicht auf den blühfauberen
„Rüchenschef“, von dessen Kunst
gute Stimmung und Wohl-
befinden der Besatzung sehr oft
abhängt.

Photos: D. D.

5 Tonnen erreichte. Ob die „Flensburg“ einen Motor hatte oder nicht, ist strittig. Nach Gert Uwe Detlefsen „... war noch ein Hilfsmotor installiert worden, um zu verhindern, dass das Schiff bei Flaute verspätet auf seinem Einsatzort eintraf. Außerdem sollte es bei schwerem Wetter mit laufender Maschine die auch in der Ostsee bei Sturm sehr gefährlichen Wellen besser ‚abreiten‘ können.“²¹ Peter Lüsebrink aber schreibt: „Einen eigenen Maschinenantrieb hatte sie – entgegen anders lautenden Berichten – nicht. Aus Sicherheitsgründen waren in der Zeit vom 1. Oktober bis 1. April die Segel immer angeschlagen. Eine kleine Motorenanlage komprimierte Pressluft für das Nebelhorn und für den Unterwasserschallsender, eine Glocke, die, mit einem Luftzufuhrschlauch verbunden, bei Bedarf durch einen Schacht im Schiffsrumpf bis kurz über den Meeresgrund gefiert wurde. Bei Nebel wurde zuerst der Unterwasserschallsender in Gang gesetzt und wenn Kegnäs-Feuer außer Sicht geriet, wurde das Nebelhorn angestellt.“²²



Das Flensburger Feuererschiff um 1960 (Foto: W. Teuchert)

21 Gert Uwe Detlefsen: Das Feuererschiff „Flensburg“ wurde 1963 durch Leuchtturm ersetzt (Flensburger Tageblatt vom 22. September 1977)

22 Dr. Peter Lüsebrink: Das Feuererschiff „Kalkgrund“, in: Wovon ist die Ostsee so blau? – Vorwiegend wahre Geschichten aus und um Gelting, 1987², S. 11; Amtskurier Geltinger Bucht 04/2010

1953/54 war das Schiff auf der Staatswerft in Rendsburg überholt und modernisiert worden, aber am 12. Juni 1963 kam das Ende für die „Flensburg“. Das alte Feuererschiff war vom technischen Fortschritt eingeholt und außer Dienst gestellt worden. Zum letzten Mal sendete es sein Funkfeuer-Erkennungszeichen und wurde anschließend unter seinem letzten Kapitän Albert zum Tonnenhof der Wasser- und Schifffahrtsdirektion nach Kiel-Holtenau verholt. Einige Ausrüstungsgegenstände befinden sich heute in dem alten, ehemaligen Leuchtturm von Travemünde, wo sie besichtigt werden können.²³ In einem „Nachruf“ des Kunsthistorikers Dr. Wolfgang Teuchert heißt es: „Die beliebten Fahrten ‚rund ums Feuererschiff‘ mit dem Höhepunkt eines farbenprächtigen Bildes, den das leuchtendrot gestrichene Feuererschiff vor blauem Wasser und Himmel und weißen Wolken [siehe Titelfoto] bietet, gehören bald der Vergangenheit an. Mancher Teilnehmer einer solchen unbeschwerten sommerlichen Kaffeefahrt mag sich ausgemalt haben, wie es in winterlichen langen Nächten und Stürmen auf einem Feuererschiff wohl zugehe und dass dann die Sicherheit der eigenen landfesten Wohnung vorzuziehen sei. Wenn man jetzt einige Feuererschiffe durch Türme zu ersetzen beginnt, spielen allerdings andere Erwägungen eine Rolle: ein Leuchtturm lässt sich um die Hälfte billiger als ein Feuererschiff unterhalten, und es braucht gegenüber der 2 x 12 Mann starken Besatzung eines Feuereschiffes zu seiner Bedienung kein Personal. Auch für die eigentliche Aufgabe, das Tragen eines Feuers, ist ein Leuchtturm besser geeignet, da sein feststehendes Feuer in verschiedenfarbige Sektoren aufgeteilt werden und zudem weit reichen kann, während das Feuererschiff, vor langer Ankerkette je nach Wind im Kreise herumtreibend, nur ein Rundumlicht ausstrahlt. Weitere Vorteile sind die geringere Kollisionsgefahr durch die Aufstellung der Türme am Rande der Schifffahrtswege und die ständige Besetzung der Position auch bei Eisgang. Das Flensburger Feuererschiff, das unsere Aufnahme zeigt, ist 1963 durch einen Leuchtturm ersetzt worden, der ein Stück südlich davon auf dem flachen „Kalkgrunde“ seinen Standort bekommen hat.“²⁴

Bleibt noch anzumerken, dass die „Flensburg“ fiktiver Schauplatz der Erzählung „Das Feuererschiff“ von Siegfried Lenz war: Auf einem in der Ostsee vor Anker liegenden Feuererschiff, das kurz vor der Außerdienststellung steht, kommt es zwischen der kleinen Besatzung und einer Bande von Gangstern zur Konfrontation...²⁵

23 Dr. Peter Lüsebrink, in: Amtskurier Geltinger Bucht 03/2013

24 Dr. Wolfgang Teuchert, Kiel: Das Feuererschiff Flensburg (Ausschnitt aus unbekannter Quelle, vmtl. Kunstkalender)

25 Siegfried Lenz: *Das Feuererschiff. Erzählungen*. Hoffmann und Campe, 1960.



Die „Flensburg“ als Wohnschiff für griechische Gastarbeiter (Foto: www.villaholm.de)



FS „Flensburg“ als Klubheim der Möltenorter Seglerkameradschaft (Ölgemälde Daisy Evers, Foto: Jürgen Lehmkuhl, Bearbeitung: Adelbert von Deyen)

Wohnschiff der Fa. Holm & Molzen

Eine Nutzung als Feuerschiff – nicht einmal als Ersatzschiff – kam für die „Flensburg“ wegen seines schlechten Zustandes nicht mehr in Frage und es drohte das Abwracken des Schiffes. So war es eine glückliche Wendung, dass die Flensburger Kohlenhandelsfirma Holm & Molzen eine mobile Unterkunft für seine griechischen Gastarbeiter suchte, und als „Wohnschiff“ war das alte Feuerschiff von seiner Bestimmung her für seine Besatzung bestens eingerichtet!²⁶ Noch im Oktober 1963 wurde die „Flensburg“ mit Hilfe des Schleppers „Strande“ an die Pier der Firma im Flensburger Hafen geschleppt. Flensburg hatte nach 53 Jahren sein Feuerschiff wieder!

Klubheim der Seglerkameradschaft Möltenort

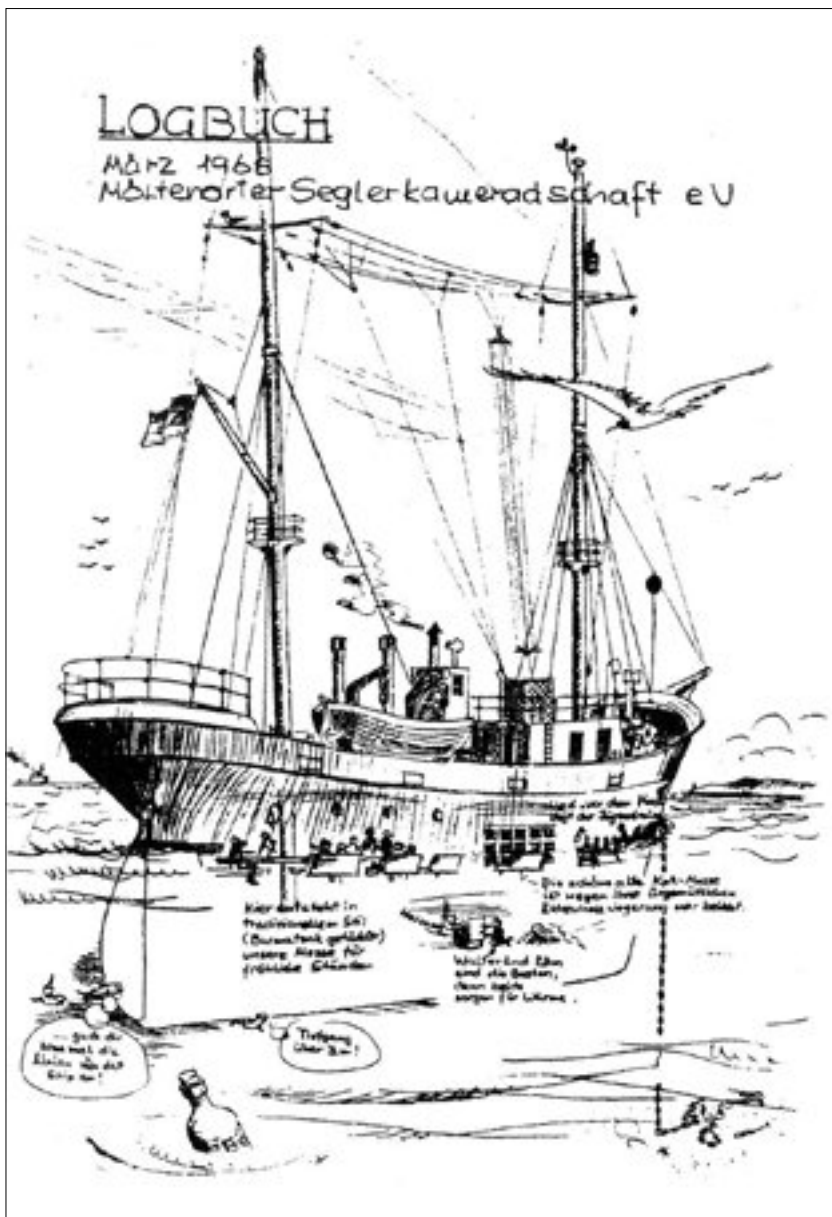
Eine neue Blütezeit erlebte das alte Feuerschiff als Klubheim der Möltenorter Seglerkameradschaft (MSK), die die „Flensburg“ im November/Dezember 1967 für 16.000 DM gekauft hatte. Das Schiff wurde im Schlepp des Tonnenlegers „Bussard“ zu den Kieler Howaldtswerken übergeführt, wo das Unterwasserschiff und die Außenhaut einen neuen Anstrich erhielten, das Schanzkleid repariert und die Buchstaben MSK aufgemalt wurden. Am 3. Januar 1968 wurde das Schiff in den Möltenorter Hafen verholt und zum Klubheim aus- und umgebaut. Während der Olympischen Segelwettbewerbe 1972 in Kiel lag das Schiff, inzwischen Jugendheim des Segelclubs, sogar an Kiels Promenade, der „Kiellinie“, um als maritimer Anziehungspunkt in- und ausländische Besucher anzulocken. Wegen des sehr beschränkten Raumangebots und der großen Schwierigkeiten, das schwimmende Vereinsheim zu unterhalten, wurde das alte Feuerschiff jedoch am 1. Mai 1986 für 85.000 DM an einen holländischen Interessenten verkauft.²⁷

Acht Jahre später sollte es noch einmal für ein paar Tage in ihrem alten Hafen Möltenort festmachen, um am 20. Mai 1994 von hier aus zu seiner Jungfernfahrt als Chartersegler „Noorderlicht“ mit einer Frankfurter Schulklasse zu einer einwöchigen Ostseekreuzfahrt auszulaufen.²⁸ Danach charterte auch die MSK das Schiff für einen Tagestörn, um die Segeleigenschaften ihres ehemaligen Klubheims zu testen. Der Schoner erreichte dabei zeitweise 11 Knoten Fahrt über Grund. Insgesamt fuhren noch dreimal jeweils 20 MSK-Mitglieder mit der „Noor-

²⁶ Hans-Friedrich Schütt: 100 Jahre Holm & Molzen Flensburg 1865-1965, S. 29 (www.villaholm.de)

²⁷ www.msk-segeln.de

²⁸ Kieler Nachrichten vom 21.4.1994



Der Umbau vom Feuerschiff zum Klubheim (Zeichnung: G. Ullrich, in: Logbuch Möltener Seglerkameradschaft 1984)

derlicht“ unvergessliche Segeltörns durch die Kanaren mit Besuchen der Inseln Teneriffa, Gran Canaria, Gomera, Hierro und Las Palmas, zuletzt im Februar 2003.²⁹

Segelyacht „Noorderlicht“

Aus finanziellen Gründen war das Vorhaben des neuen Eigentümers, die ehemalige „Flensburg“ wieder zu einem Dreimastschoner umzubauen, gescheitert. Lange Jahre dümpelte das Schiff nun an einer Pier im holländischen Friesland, bis Ted von Broeckhuysen und Geerd Ritzema 1991 den heruntergekommenen Rumpf entdeckten. Das alte Feuerschiff wurde von der Reederei „Ikarus Tours“ erworben, die den ehemaligen Dreimaster gründlich überholen und zu einem seetüchtigen Segelschiff umbauen ließ. Seit 1994 fährt das Schiff als gut gebauter Zweimastschoner „Noorderlicht“ mit dem Heimathafen Enkhuizen unter holländischer Flagge. Die Segelyacht gehört heute der Reederei „Oceanwide“ und rangiert auf Platz 4 der zehn ungewöhnlichsten Kreuzfahrtschiffe der Welt.³⁰ Die eleganten Linien und die ausbalancierte Takelage mit



Die „Flensburg“ 1987 an einer Reparaturpier in Holland (Foto: MSK)

29 Mitteilungen von Hans-Gerd Biewendt, Möltener Seglerkameradschaft vom 26. Juli 2013

30 www.cruisetricks.de/die-zehn-ungewoehnlichsten-kreuzfahrtschiffe-der-welt/



Segelyacht „Noorderlicht“ (Zeichnung: www.windjammer-weltweit.de/html/content/noorderlicht.html?bild=2)



Der Salon der „Noorderlicht“ (oben)
(Foto: www.windjammer-weltweit.de/html/content/noorderlicht.html?bild=3)



Schlichte Doppelkabinen der „Noorderlicht“
(links)
(Foto: www.windjammer-weltweit.de/html/content/noorderlicht.html?bild=4)



Der Zweimastschoner „Noorderlicht“ auf der Kieler Förde am 28.5.1994
(Foto: MSK-Mitglied Peter Oberschelp)



Die „Noorderlicht“ im Hafen von St.
Cruz de Tenerife im Februar 2003
(Foto: MSK)



Die „Noorderlicht“ eingefroren im Eis bei Spitzbergen (Quelle: NDR-Film „Eiskalte Abenteuer“)



Seenotrettungsboot „Jens Füerschipp“ vor Kalkgrund (Foto: Peter Neumann, www.seenotretter-shop.de)

550 m² Segelfläche sorgen für hervorragende Segeleigenschaften. Daneben ist die „Noorderlicht“ mit einem Diesel-Hilfsmotor mit 360 PS ausgestattet, mit dem sie eine Geschwindigkeit von sieben Knoten erreichen kann. Das Schiff verfügt über einen gemütlich eingerichteten Salon und zehn Zweibettkabinen.³¹ Zwar ist die „Noorderlicht“ nicht speziell für Fahrten im Eis ausgelegt, aber sie verfügt aus ihrer Zeit als Feuerschiff vor der Geltinger Bucht wegen der heftigen Vereisungen im Winter über einen verstärkten Bug und wird daher gern zu Expeditions-kreuzfahrten in die polaren Gewässer bei Spitzbergen gebucht, wo man das Schiff den Winter über im Eis einfrieren lässt.³² Dieses Reiseziel gab dem alten Schiff auch seinen neuen Namen: Das magische Polarlicht am Nordpol wird wissenschaftlich als „Aurora Borealis“ bezeichnet, das heißt so viel wie „Nordlicht“.

Seenotrettungsboot „Jens Füerschipp“

Zur letzten Mannschaft des Feuerschiffs „Flensburg“ gehörte der fast schon legendäre Bootsmann Jens Friedrich Lorenzen aus Wackerballig, den Älteren besser bekannt als „Nelle“, den Jüngeren als „Jens Füerschipp“. Diesen Namen trägt heute das Seenotrettungsboot der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS), das seit seiner Indienststellung am 22. November 1993 im Sportboothafen von Gelting-Mole stationiert ist.³³

Wovon ist die Ostsee so blau?

Die Crew des Feuerschiffs bestand aus 15 Männern, die sechs Wochen auf dem Schiff lebten und arbeiteten und danach sechs Wochen an Land verbringen durften. Neben Bootsmann Jens Lorenzen arbeitete auch der Motorenwärter Johannes Möller, ebenfalls aus Wackerballig, auf dem Schiff. Man sagt, dass bei schwerem Seegang selbst der Kapitän oft seekrank wurde, in seiner Kajüte verschwand und dort Gedichte schrieb.³⁴ Der Geltinger Landarzt Dr. Peter Lüsebrink hat „vorwiegend wahre Geschichten aus und um Gelting“ gesammelt und in einem Büchlein „Wovon ist die Ostsee so blau?“ veröffentlicht.³⁵ Eine

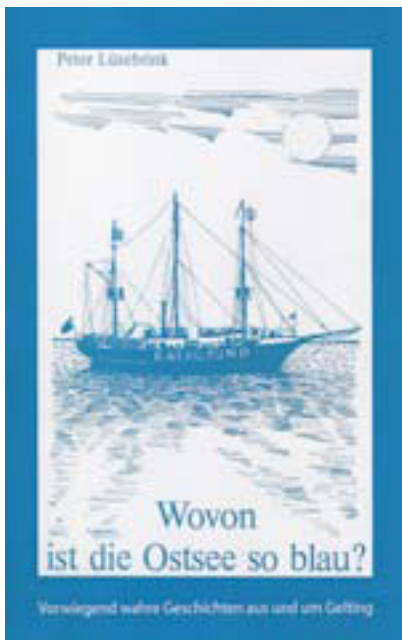
³¹ www.windjammer-weltweit.de/html/content/noorderlicht.html

³² NDR-Film „Eisige Abenteuer zwischen Polarkreis und Nordpol“ – Ostseereport am 25.12.2010 – Mitteilung von Hans-Gerd Biewendt, MSK, vom 26. Juli 2013

³³ Homepage der DGzRS-Station Gelting-Mole: <http://mitglied.multimania.de/ochsler/>

³⁴ www.skandinavientrips.de/info.php

³⁵ Dr. Peter Lüsebrink: Wovon ist die Ostsee so blau – vorwiegend wahre Geschichten aus und um Gelting, 4. Auflage 2009, S. 45



dieser köstlichen Geschichten sei hier – mit Erlaubnis des Verfassers – abgedruckt:

Heiligabend auf dem Feuerschiff

Fast bis zum Ende des zweiten Weltkrieges machte die Besatzung des Feuerschiffs in einem 6-Wochen-Törn Dienst. Daran änderten auch so hohe Feiertage wie Ostern, Pfingsten oder Weihnachten nichts. Für das Christfest galt, dass ein Teil der Besatzung zwei Jahre hintereinander zu Weihnachten an Bord war, im dritten Jahr wurde gewechselt. Nur die Feuerschiffskapitäne hatten es ein bisschen besser getroffen: Kapitän Thor Straaten und Kapitän Schröder wechselten sich im 3-Wochen-Rhythmus ab.

„Jens Füerschipp“ Lorenzen, der ehemalige Bootsmann der „Flensburg“ weiß noch, dass kurz vor Heiligabend das Lotsenboot von Flensburg kam und Proviant vom Schiffsausrüster Hansen brachte. Neben der Transitware war auch ein Weihnachtsbaum dabei. Päckchen, Briefe und Karten wurden in Wackerballig abgegeben, wo sie Jens mit dem Lotsenversetzboot abholte. Gänse, Hühner oder Puten besorgte die Feuerschiffbesatzung beim Kaufmann Alfred Henningsen in Gelting. Bis 1959 unterhielt er mit seiner Frau „Dolli“ ein Geschäft im Süderholm Nr. 26. An Bord wurde das Federvieh bis zum Verzehr lebend in einem kleinen Verschlag gehalten. Ein Matrose, der von Maasholm stammte, schlachtete die Tiere. Als besonderer Lohn standen ihm die Eier zu, die das „auserwählte Mittag- oder Abendessen“ in seinen letzten Stunden noch legte.

Am Vormittag des Heiligen Abends ging jedes Besatzungsmitglied seiner üblichen Arbeit nach. Nur zwei Männer hatten eine besondere Beschäftigung: der Zimmermann und der Koch. Der Schiffszimmermann war für den Weihnachtsbaum zuständig. Er hatte aus kleinen Brettchen einen Ständer gebaut. Die Tanne, die kaum höher als einen halben Meter war, stand in der Messe auf dem Tisch und wurde liebevoll geschmückt: Kugeln, Lametta und Kerzen fanden Verwendung. Als besondere Zierde brachte der Zimmermann oben am Baum eine



Die letzte Mannschaft des Feuerschiffs, sitzend 2. v. rechts: Jens Lorenzen (aus: Peter Lüsebrink: Feuerschiff Kalkgrund, in: Amtskurier Geltinger Bucht 02/2013)

silberne Tannenbaumspitze an. Um 18 Uhr, zur Weihnachtsfeier, musste alles fertig sein.

Noch war es lange nicht so weit, jeder Mann machte seine Arbeit wie immer und trank zwischendurch – wie immer – den einen oder anderen Teepunsch (mit Korn). Der Koch, neben dem Kapitän die wichtigste Person an Bord, hatte – ähnlich wie der Zimmermann – heute seine besonderen wichtigen Aufgaben. Aber – wie schon gesagt – es war ja noch nicht so weit, so dass auch er – wie die anderen – noch ein paar Teepunschschluckchen nehmen konnte, schließlich war die Pute im Ofen auch nicht sein erster Festtagsbraten.

„Am heiligen Abend wurde um 18 Uhr gegessen, es gab Gänse- oder Putenbraten, Hasenkeulen hatten wir auch. Dazu tranken wir Bier oder Wein. Erst ließen alle die Köpfe hängen und dachten an die Familien zu Hause. Nach dem Essen gab es Rotweinpunsch (im Gegensatz zu Tee(Korn)-Punsch an ‚normalen‘ Tagen), dann waren wir alle wieder in guter Stimmung!“

Inzwischen war die Stunde der geplanten Weihnachtsfeier immer näher gerückt. Auf dem Feuerschiff wurde es ruhig und durch die Niedergänge und Kammern zog der Duft des Weihnachts-Putenbratens, zuerst ganz dünn, kaum wahrzunehmen, dann immer kräftiger, dass einem das Wasser im Mund zusammenlief – um endlich in einen schwachen Brandgeruch umzuschlagen.



Der Leuchtturm „Kalkgrund“ (Foto: www.wsa-luebeck.wsv.de)



Dem Leuchtturm „Kalkgrund“ wurde zwar bisher keine Sonder-Briefmarke wie seinem Nachbarn in Falshöft gewidmet, aber immerhin ein Sonderstempel der Deutschen Post anlässlich der Kieler Woche 200 (www.philatelie-kiel.de)



Leuchtturm „Kalkgrund“, Adelbert von Deyen, Pastell 2013 (Bes.: Gerd Windmann)

Kapitän und Mannschaft können nicht weit entfernt gewesen sein, im Nu war die Kombüse voller Leute und der angeschlagene Koch sofort von seinem hohen Amte abgesetzt. Der Schiffsführer übernahm das Küchenkommando, band sich eine Schürze vor und konnte so in letzter Sekunde den Braten und die Weihnachtsstimmung retten.

50 Jahre Leuchtturm „Kalkgrund“

Etwa eine Seemeile südlich vom ehemaligen Liegeplatz des Feuerschiffes „Flensburg“ wurde in den Jahren 1962/63 ein neuer Leuchtturm errichtet. Der am 11. Juni 1963 in Dienst gestellte Leuchtturm „Kalkgrund“ war der erste vollautomatische, funkgesteuerte Leuchtturm Deutschlands an der Ostsee, außerdem der erste im Wasser errichtete Leuchtturm an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste. Der Turm ragt 24,5 m aus dem Wasser, die Wassertiefe beträgt hier etwa 4 m. Anstatt einer ursprünglich geplanten Insel, auf der der Turm stehen sollte, schlug eine Ramme 24 Stahlpfähle 26 m unter die Sohle in den Ostseegrund, auf der das im Trockendock bei den Howaldtswerken – Deutsche Werft AG in Kiel gegossene Stahlbetonfundament mit dem rot/weiß gefliesten Turm steht. Die Stromversorgung für das Leuchtfeuer erfolgt über ein Hochspannungskabel, dessen Übergabepunkt sich im



Februar 1979: Wanderung zu den Tankern in der Geltinger Bucht. Hinter dem Heck des Tankers ist der Leuchtturm „Kalkgrund“ zu sehen (Foto: Christian Boysen)

Leuchtturm Falshöft auf der anderen Seite der Geltinger Birk befindet. Auf dem Turm wurde von der Naturschutzstation eine Kamera installiert, die Bilder von den Schweinswalen übertragen kann, die hier ihre Kinderstube haben.³⁶

Während des Schnee- und Eiswinters 1978/79 lag im Februar 1979 auf der Geltinger Bucht eine so dicke Eisschicht, dass sich zahlreiche Schaulustige zu Fuß auf den Weg bis hinaus zu den dort aufliegenden Supertankern machten.³⁷ Ob sich auch einige bis zum etwa 8 km weit vom Ufer entfernten Leuchtturm „Kalkgrund“ getraut haben? Christian Boysen aus Steinberghaff schreibt dazu: „Bis zum Leuchtturm hat es niemand gewagt zu gehen, zumal zwischen den Tankern und Turm ein riesiges Eisfeld mit übereinander geschobenen Eisschollen lag. Die Fahrrinne war noch offen, sie liegt zwar hinter dem Turm, aber es wurde davor gewarnt, da sie laufend von einem Eisbrecher befahren wurde. Zum Glück, denn an dem Sonntag, an dem wir draußen waren, kam völlig unvermittelt am Nachmittag eine riesige Nebelwand von

36 Waltraud Lukoschus (Text) und Dr. Peter Lüsebrink (Foto): 50 Jahre Leuchtturm „Kalkgrund“, in: Amtskurier Geltinger Bucht 03/2013

37 Jahrbuch Angeln 2009 S. 181; siehe auch Hans Diedrich Jürgensen: Steinbergkirche im Schneewinter 1978/79, Chronik des Kirchspiels Steinberg, Kleine Reihe Heft 6, 2011

Osten, die uns fast eingeholt hätte. Bevor wir in Habernis wieder an Land waren, hörten wir schon das Nebelhorn vom Leuchtturm. Am nächsten Tag war die Eisdecke nicht mehr begehbar, Nebel, Wind und Tauwetter setzten der ungewöhnlichen Situation ein Ende.“³⁸

Im März 2009 sorgten Berichte im „Flensburger Tageblatt“ und auch überregionalen Zeitungen für Aufregung.³⁹ Vor damals genau 30 Jahren hatte das letzte von insgesamt 16 Schiffen die Geltinger Bucht verlassen, und jetzt sah es so aus, als solle sich die Geschichte wiederholen. Das Umweltministerium in Kiel bestätigte, dass für fünf Containerschiffe, die wegen der Finanzkrise keine Fracht hatten, in der Geltinger Bucht Liegeplätze eingerichtet werden sollten. Möglicherweise könnten im Winter bis zu 30 Schiffe mit einer Länge zwischen 150 und 300 Metern dort verankert werden! Die Geltinger Bucht würde dann erneut ein „Parkplatz“ für Ozeanriesen werden, da die Bucht aufgrund ihrer geografischen Lage und der vorgelagerten Untiefe „Kalkgrund“



Eine der von Land aus deutlich zu sehenden gelben Reede-Tonnen (Foto: Klaus Braubach)

38 Mitteilung Christian Boysen, Steinberghaff, vom 8. Juli 2013

39 Flensburger Tageblatt vom 14. März 2009

besonders vor Wellenschlag geschützt und tief genug sei. Bis dahin war man davon ausgegangen, dass die Bucht nicht noch einmal als Ankerplatz zur Verfügung stünde, weil sie zwischenzeitlich als FFH-Gebiet (= Flora Fauna Habitat) ausgewiesen worden war, deren Richtlinie das Auflegen von Schiffen eigentlich verbietet. Jetzt rechnete man mit dem Eintreffen der ersten Schiffe im November 2009. Die entsprechenden Liegeplätze waren bereits vom Mehrzweckschiff „Scharhörn“ durch gelbe Reede-Tonnen gekennzeichnet worden, als kurz darauf die Nachricht eintraf, dass die angekündigten Containerschiffe doch nicht kommen würden!

Dafür bekam der Leuchtturm „Kalkgrund“ im Dezember 2009 einen Besuch ganz besonderer Art, wie Uwe Borg in der Weihnachtsausgabe des von ihm redigierten Amtskuriers Gelfinger Bucht mit einem Augenzwinkern zeigte...



*Titelbild des Amtskuriers Nr. 06/2009
(Foto: Klaus Schmid, Fotomontage: Uwe Borg)*