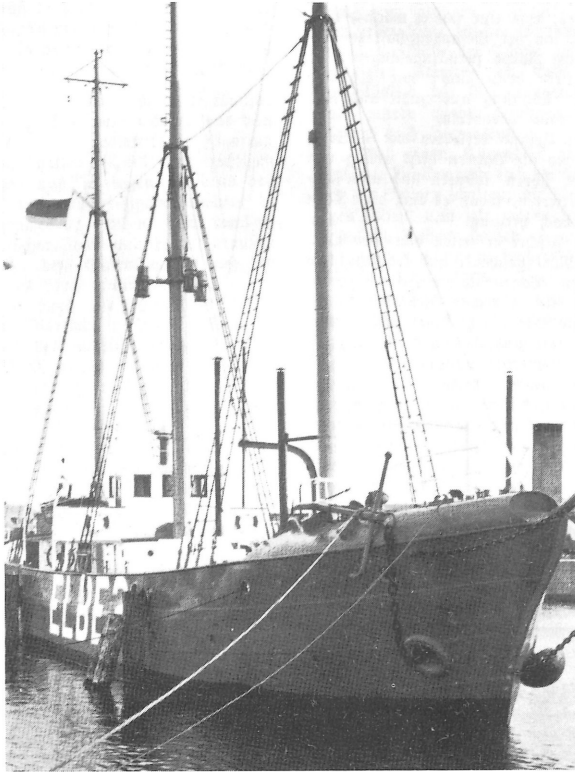


Die ehemaligen Feuerschiffe im Bereich des heutigen
Wasser- und Schiffsamtes Tönning

Wolfgang Martin



Inhaltsübersicht

| | Seite |
|-------------------------------------------------------|-------|
| A. Die Lotsen-Galieten und inneren Eider-Feuerschiffe | 71 |
| B. Die äußeren Eider-Feuerschiffe | 77 |
| C. Die Feuerschiffe vor der "Amrumbank" | 83 |
| D. Marine- und Kriegsfuerschiffe im 1. Weltkrieg | 88 |
| E. Nachwort | 92 |

Die ehemaligen Feuerschiffe im Bereich des heutigen
Wasser- und Schiffsamtes Tönning

Wolfgang Martin

A. Die Lotsen-Galioten und inneren Eider-Feuerschiffe

Die erste EIDER-LOTSENGALIOTE 1815 - 1834

Bereits im Jahre 1807 sollte, veranlaßt durch die dänische Regierung, eine Lotsengaliote mit mehreren Lotsen an Bord als Signalschiff und Lotsenstation in der Eidermündung ausgelegt werden. Der Ausbruch des Krieges zwischen England und Frankreich verhinderte die Auslegung des Signalschiffes.

Am 16. September 1815 wurde das erste Feuerschiff in der Deutschen Bucht, allerdings unter dänischer Flagge, auf Station gelegt. Am einzigen Mast der kleinen hölzernen Galiote wurde am Tage in 13,5 m Höhe eine Flagge gezeigt, die ca. 2,5 Seemeilen sichtbar war, nachts wurde eine Laterne vorgeheißt, eine Art Wippfeuer, d.h. eine lange, in ihrer Mitte um eine Achse drehbare Stange, an deren oberen Ende an einem Bügel eine Lampe hing. Diese bestand aus mit einem Blechdach versehenen Metallrahmen mit vier Glasscheiben. Im Inneren waren vier Dochte ohne Reflexspiegel angebracht, darunter befand sich ein Ölbehälter. Diese Beleuchtung erwies sich schon bei leichterem Seegang als unzulänglich. Dieses erste und auch älteste Feuerschiff in der Deutschen Bucht strandete im Jahre 1834 mit der gesamten Besatzung im Sturm und ging als Totalverlust verloren.

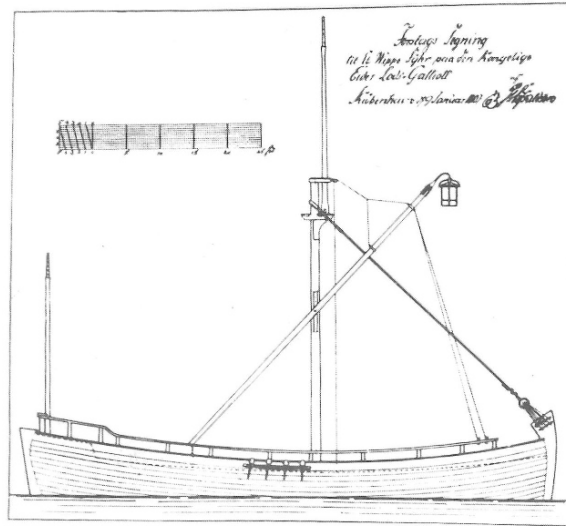
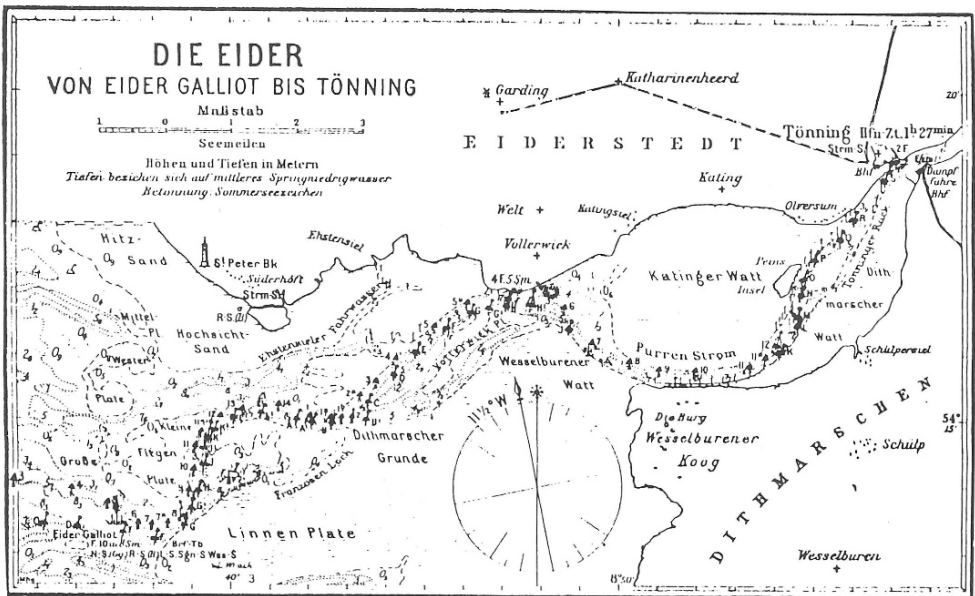


Abb. 1: Die erste EIDER-LOTSENGALIOTE 1815 - 1834



Die Eider.

Die Sände vor der Mündung wandern so stark, daß man auf richtige Lage der Seezeichen nicht immer, besonders nach Stürmen, rechnen kann. Man laufe daher nicht ohne Loten ein.

Auf der Barre wird man auf Tiefen von 3,4 bis 4,0 m zu rechnen haben.

In den Hafen von Tönning, der 25 Seemeilen vom Eider-Feuerschiff liegt, kann man bei Hochwasser mit 3 m Tiefgang einlaufen, fällt aber bei Niedrigwasser trocken.

Der Eiderlauf zwischen Tönning und Rendsburg, 55 Seemeilen lang, kann mit 3 m Tiefgang befahren werden.

Benennung:

Eine rot-schwarze Balkentonne mit Balltoppzeichen, darunter einen Ballon, Aufschrift: „Eider“. Dient als Ansteuerungstonne.

Bis zur Eider-Galliot.

| | |
|---------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| 1 rote Balkentonne mit zwei Bällen. | 5 schwarze, spitze Ton- nen, Aufschrift: 1, 2, 3, 4, 5. |
| 4 rote Spierentonnen mit Balltoppzeichen, Auf- schrift: A, B, C, D. | |

Oberhalb der Eider-Galliot und bis Tönning hinauf ist das Fahrwasser durch Tonnen, Breden und Baken bezeichnet. Dasselbe ist häufigen Veränderungen unterworfen, die Bezeichnung muß den Veränderungen folgen, weshalb die Uebereinstimmung der Beschreibung mit der Bezeichnung bald verloren geht.

Seezeichen zu besonderen Zwecken.

Station des Eider-Feuerschiffes eine rote, spitze Tonne.

Eine graue, spitze Tonne am Eingang zum Ehlenfelder Fahrwasser.

Die zweite EIDER-LOTSENGALIOTE 1834 - 1868

Die neue, stärkere Lotsengaliote besaß zwei Masten. Das Schiff führte im Vortop in 18 m Höhe eine Flagge. Nachts wurde in etwa 10 m Höhe über Wasser ein weißes festes Feuer in dem neuen Lampenapparat gezeigt, das 2,5 Seemeilen sichtbar war. Der Rumpf des Schiffes leuchtete in roter Farbe und zeigte einen weißen Gang um das ganze Schiff, der um die Mitte des 19. Jahrhunderts beiderseits durch den Namen "EIDER" in großen Buchstaben ersetzt wurde. Die Besatzung bestand aus 1 Kapitän, 1 Koch, 4 Matrosen und 9 Seelotsen.

Solange Lotsen an Bord waren, wehte am Tage im Vortop eine rote Flagge. Das Feuerschiff verließ die Station, welche es von Ende Februar bis November innehielt, nur, wenn es durch höhere Gewalt dazu gezwungen war. Es war gleichzeitig Rettungsstation. Zum Signalgeben und Warnen dienten eine Schiffsglocke, Nebelhorn und Schiffskanone.

Die Galiote lag auf Position 54° 15' 45" N - 8° 34' 54" Ost auf 13,8 m Wassertiefe.

Signallampen: Spiegelapparat 4ter Ordnung am Fockmast, bestehend aus neun Lampen in einem Laternenkranz, jede Lampe hatte einen Hohlspiegel von 19,5 cm mittleren Durchmessers. Brennstoffe waren Rüböl und Petroleum. Ein weißes festes Feuer beleuchtete den ganzen Horizont. Seit 1864 stand das Eiderfeuerschiff in preußischen Diensten.

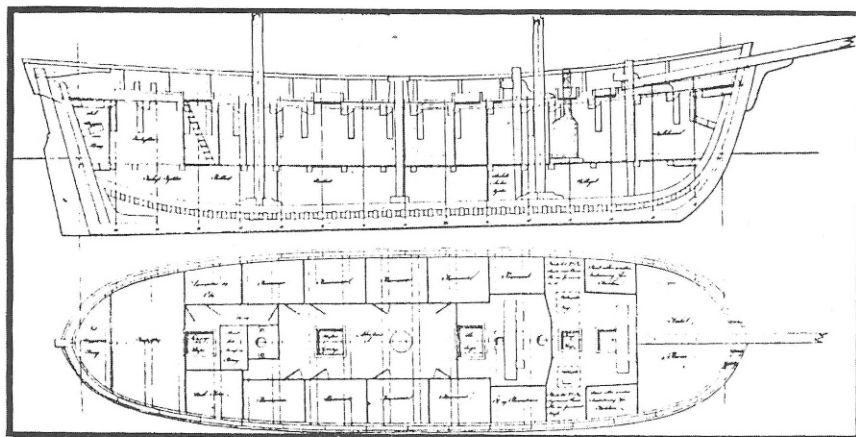


Abb. 2: Seitenriß der zweiten EIDER-LOTSENGALIOTE 1834 - 1868

Die dritte EIDER-LOTSENGALIOTE 1868 - 1909

Auch diese zweimastige Eider-Lotsengaliote "**EIDER**" diente gleichzeitig als Feuerschiff und wurde 1868 als inneres Leuchtschiff ausgelegt.

Die Galiote wurde 1860 in Hadersleben aus Eichenholz gebaut. 1864 kam das Schiff von der Ostsee durch den Eiderkanal nach Tönning und wurde dort auch zur Lotsengaliote umgebaut.

Die Besatzung bestand aus

- 1 Kapitän
- 1 Koch
- 4 Matrosen
- 1 Schiffsjunge
- 10 Seelotsen

1909 wurde diese Eider-Lotsengaliote außer Dienst gestellt. Ihr Verbleib ist nicht bekannt.

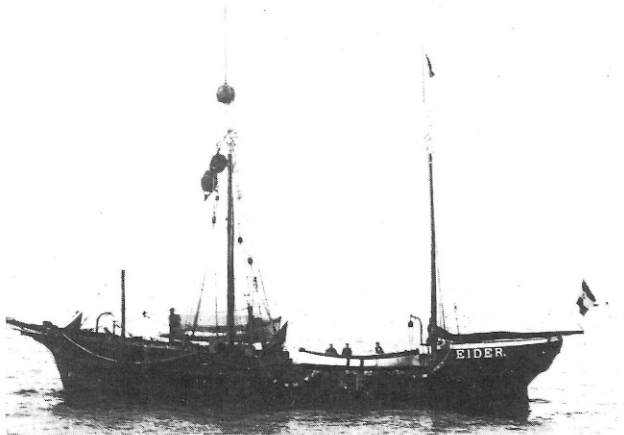


Abb. 3: Die dritte EIDER-LOTSENGALIOTE und inneres FEUERSCHIFF
1868 - 1909

Die vierte EIDER-LOTSENGALIOTE 1909 - 1926

Die neue Lotsengaliote **"EIDER"** wurde 1909 unter der Bau-Nr. 89 auf der Eiderwerft in Tönning gebaut.

Das Schiff hatte Galioten-Besegelung und keinen maschinellen Antrieb. Die Signallampen wurden mit Petroleum betrieben. Die Abmessungen waren:

220 BRT / 34,00 m Lúa / 7,00 m Breite / 4,00 m Tiefgang.

- 1909 - 1914 Auf Station Eidermündung als Lotsenstation und Feuerschiff
- 1914 - 1918 Sperrfeuerschiff in der Nordsee, Kaiserliche Marine
- 1918 - 1926 wieder auf Station in der Eidermündung
- 1926 der Lotsenzwang auf der Eider wird aufgehoben und die Galiote eingezogen
- 1926 - 1927 Aufliegezeit in Tönning, anschließend in Rendsburg
- 1927 Überführung von Rendsburg nach Cuxhaven und Übergabe an das Wasserbauamt Cuxhaven am 5. Mai
- 1928 wurde eine Funkanlage eingebaut, das Schiff bekam Dieselgeneratoren für die Speisung des Bordnetzes und der Signallampen
- 1928 Umbenennung in **"BÜRGERMEISTER ABENDROTH"** Cuxhaven
- 1928 - 1940 Stammfeuerschiff Station **"ELBE 3"**
- 1940 - 1944 Sperrwachtschiff für die Kriegsmarine **RTO 5** und **DOW 25**
- 1944 - 1945 Einsatz auf den Stationen **"ELBE 3"** und **"ELBE 4"**
- 1945 - 1966 wieder Stammfeuerschiff **"ELBE 3"**
- 1966 Außerdienststellung und Aufliegezeit in Cuxhaven
- 1967 Mai, Überführung als Feuerschiff **"ELBE 3"** nach Bremerhaven ins Deutsche Schifffahrtsmuseum. Die ehemalige Eider-Lotsengaliote aus Tönning ist gleichzeitig das letzte Zeugnis der Tönninger Eiderwerft

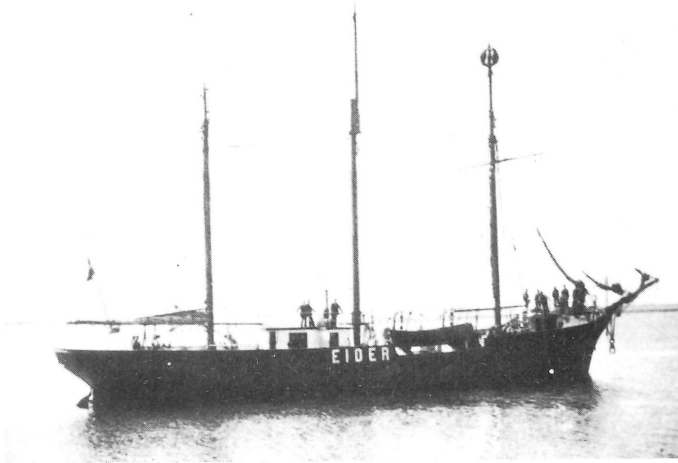


Abb. 4: Die Eider-Lotsengaliote **"EIDER"** auf Station in der Eidermündung

B. Die äußeren EIDER-FEUERSCHIFFE

Das Feuerschiff **"EIDER"** 1868 - 1909

Ab 1868 wurde auf der Eider auch ein äußeres Feuerschiff ausgelegt. Dieses Schiff war nicht zur Unterbringung von Seelotsen eingerichtet. Das Feuerschiff war ein hölzerner Dreimastschoner mit 11 Mann Besatzung. Es lag auf der Linie der Eider-Anseglungstonne, Position 54° 15' 53" Nord - 8° 17' 30" Ost, auf 3,20 m Wassertiefe.

Das Schiff war schwarz angestrichen, mit dem Namen **"EIDER"** in weißen Buchstaben auf beiden Seiten. In jedem Top befand sich eine schwarze Kugel, am Großmast die Leuchtvorrichtung mit einem Linsenapparat 4ter Ordnung, bestehend aus drei Lampen mit neun Linsen von 80 cm Umfang. Die Lampen wurden mit Petroleum gespeist. Zur Besatzung gehörten: 1 Kapitän, 1 Steuermann, 1 Zimmermann, 1 Koch, 6 Matrosen und 1 Schiffsjunge.

Zur weiteren Ausrüstung gehörten 1 Schiffsglocke, 1 Nebelhorn und 1

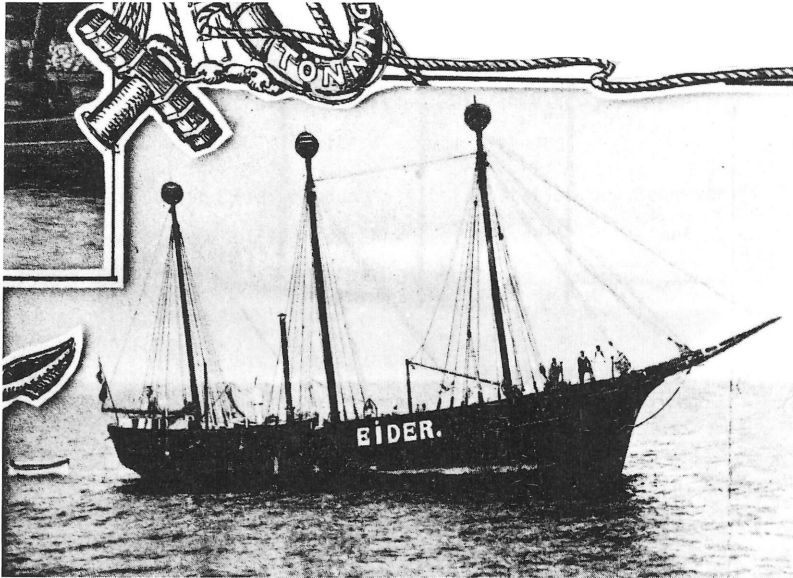


Abb. 5: Das erste äußere Feuerschiff "EIDER" 1868 - 1909
(Reproausschnitt aus einer Postkarte)

Schiffskanone. Schiffe, welche vom Kurs in der Eidermündung abgekommen waren, wurden mit der Schiffskanone gewarnt. Ein weißes Feuer bestrich den ganzen Umkreis des Schiffes.

Das Schiff wurde am 25. Juni 1908 außer Dienst gestellt und durch einen Neubau ersetzt. 40 Jahre versah dieser Dreimastschoner den harten Dienst als Feuerschiff vor der Eidermündung. Bis 1914 lag das Schiff im Tönninger Hafen, dann wurde es abgewrackt.

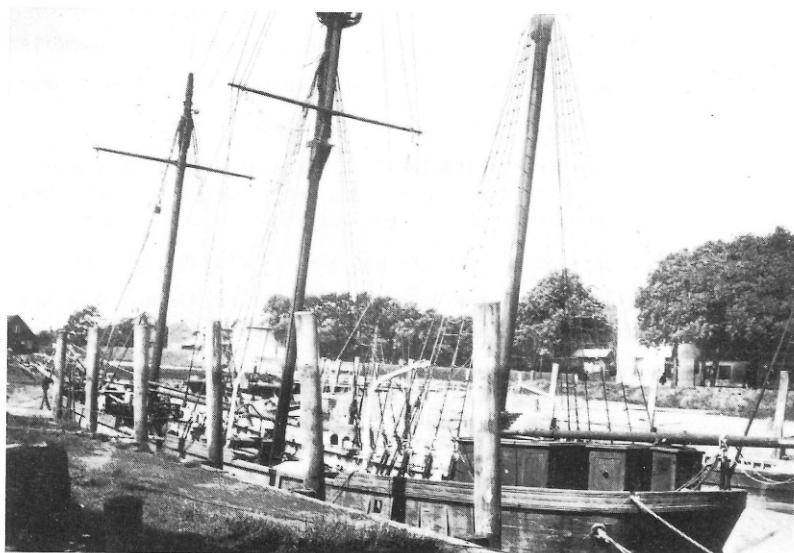
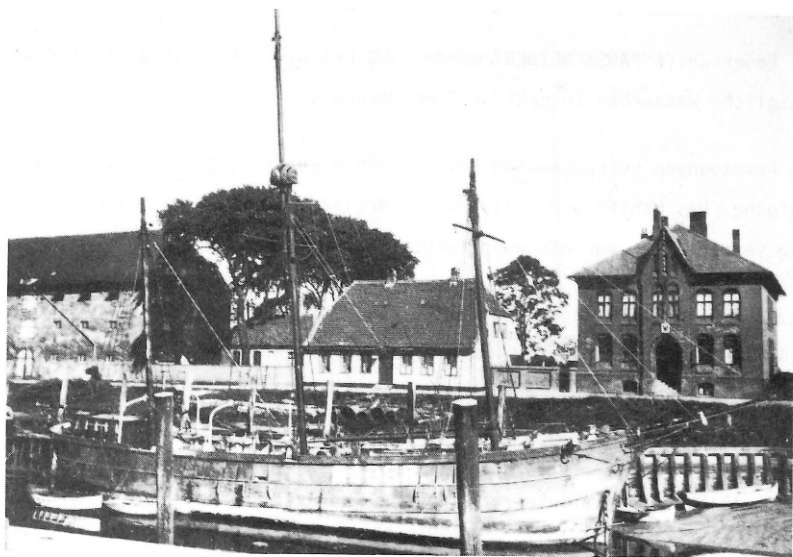


Abb. 6 und 7: Das erste äußere Feuerschiff **"EIDER"** nach der Außerdienststellung im Tönninger Hafen 1909

Das Feuerschiff "AUSSENEIDER" 1909 - 1954

Das Feuerschiff "AUSSENEIDER" wurde 1908 bei G.H. Thyen in Brake für die Königliche Wasserbau-Inspektion Tönning gebaut.

Die Abmessungen betrugen: 490 BRT - 49,00 m Lúa - 7,20 m Breite - 3,70 m Tiefgang. Das Schiff wurde als reiner Segler gebaut und mit Schonertakelung versehen, es war ein wunderschönes schnittiges Segelschiff.

- | | |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1909 - 1914 | Auf Station AUSSENEIDER |
| 1914 - 1916 | Kaiserliche Marine als Kriegsfeuerschiff "SÜDERPIEP" |
| 1914 | 3. August wurde auf "AUSSENEIDER" die Reichskriegsflagge gesetzt |
| 1916 | 31. Juli vorübergehende Außerdienststellung |
| 1918 - 1919 | Einsatz in der Ostsee als Feuerschiff vor Libau beim Dagö/Ösel-Unternehmen |
| 1919 - 1939 | wieder als Feuerschiff "AUSSENEIDER" auf Station |
| 1931 | Frühjahr, Einbau einer Motorenanlage in Kiel 4-Takt-Deutz Diesel 400 PS, Geschwindigkeit 8,5 Seemeilen |
| 1939 - 1945 | Kriegsmarineeinsatz als Sperrwachtschiff in Wilhelmshaven |
| 1945 | Station AUSSENEIDER wird nicht wieder besetzt |
| 1945 - 1954 | Feuerschiff "AUSSENEIDER" auf verschiedenen Zwangswegstationen in der Nordsee, das Schiff untersteht noch dem Wasser- und Schiffsahrtsamt Tönning |
| 1955 | Übergabe an das Wasser- und Schiffsahrtsamt Holtenau |
| 1955 - 1965 | Reservefeuerschiff auf den Stationen FLENSBURG, KIEL und FEHMARNBELT, umbenannt in "RESERVE HOLTENAU" |
| 1965 | Modernisierung und Umbau auf der Staatswerft in Rendsburg-Saatsee. Fock und Besanmast wurden entfernt und die Beleuchtung in einem Gerüstfeuerturm untergebracht. Der schöne Segelschiffsstevan verschwand. |
| 1965 - 1985 | Stammfeuerschiff auf Station "FEHMARNBELT" |
| 1985 | Außerdienststellung, das Feuerschiff wird ersetzt durch eine Großtonne |
| 1985 | das Schiff wurde im Lübecker Hafen an der Untertrave vertäut und dient heute als Museumsfeuerschiff |



Abb. 8: Feuerschiff "AUSSENEIDER" auf Station 1934

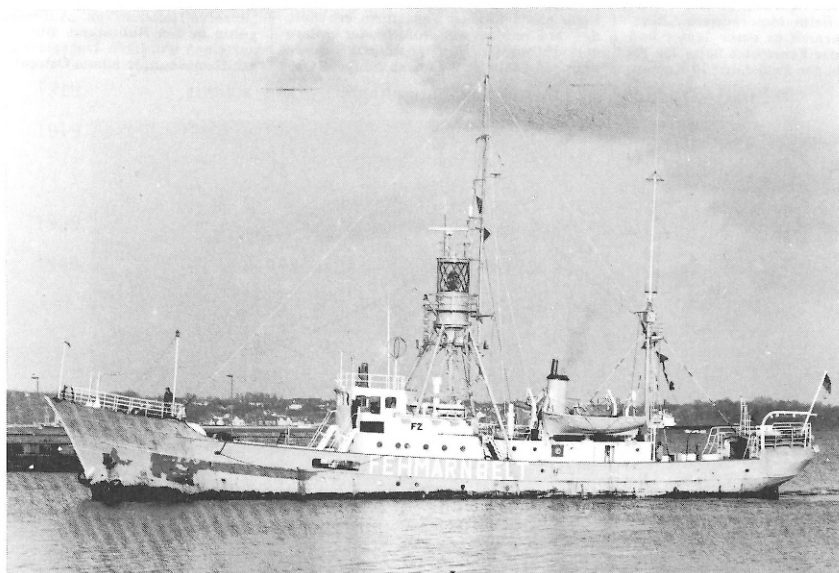


Abb. 9: Feuerschiff "FEHMARNBELT"; ex. "KIEL", ex. "RESERVE HOLTENAU",
ex. "AUSSENEIDER"

Eiderstedt

Pensionärin avancierte zum Filmstar

Wechselvolle Geschichte des ehemaligen Tönninger Feuerschiffes „Außeneider“

TÖNNING (wm). Vielen Tönningern der älteren Generation ist das Feuerschiff „Außeneider“, das Ende März 1984 im Alter von 76 Jahren in den Ruhestand geschickt wurde, noch in guter Erinnerung. Aber viele wissen nicht, daß die ehrwürdige „Dame“ auf ihre alten Tage noch einmal zum Filmstar avancierte.

1908 wurde das Feuerschiff von dem „Königlichen Wasserbauamt Tönning“ bei der damals bekannten Segelschiffswerft G.H. Thyen in Brake in Auftrag gegeben. Sie wurde als Dreimastschoner gebaut, und noch im selben Jahr glitt das Schiff in das nasse Element der Weser. Es erhielt den Namen „Außeneider“, der Heimathafen war Tönning. Ab 1909 lag das Schiff auf der Station vor der Eidermündung.

Die „Außeneider“ präsentierte sich mit schlankem Rumpf, Klipperstegen und Klüverbaum. Drei Masten mit Schonertakelung gaben der „Dame“ ein elegantes Aussehen. Die Energieversorgung erfolgte noch durch Petroleum. 1931 erfuhr das Schiff seine erste Verjüngungskur. Es kam nach Kiel-Friedrichsort und wurde modernisiert. Beim Motorenwerk „Deutsche Werke“ erhielt es einen Motor und Generatoren, der Fahrmotor hatte 350 PS und leistete bei der Probefahrt 10 Knoten.

Bis 1939 versah das Schiff treu und brav seinen harten Dienst vor der Eidermündung, dann kam die „Lady“ zur Kriegsmarine, sie überstand ihren Kriegseinsatz heil.

Die Station Außeneider wurde nicht wieder besetzt. Bis 1956 wurde das Schiff noch vom Wasser- und Schiffsamt Tönning betreut auf den Zwangswegpositionen „S 2“, „P 12“, „P 8“ und als Feuerschiff Res-Weser. Damit zog die „Außeneider“ um zum Wasser- und Schiffsamt Wilhelmshafen.

Ihre zweite große Verjüngungskur begann 1965 in Rendsburg beim Wasserstraßen-Maschinenamt Rendsburg-Saatsee. Nach Abschluß der Arbeiten war die „Außeneider“ nicht wiederzuerkennen. Sie hatte einen kleinen Feuerturm erhalten, der vordere Mast war entfernt, der hintere verkürzt worden. Von der rauen Nordsee kam das Schiff in die etwas ruhigere Ost-

see. Die mittlerweile betagte Dame wurde umgetauft in „Reserve Holtenau“. Eingesetzt wurde das Schiff auf den Stationen „Kiel“ und „Fehmarnbelt“. Ab 1975 wurde es Stammfeuerschiff „Fehmarnbelt“ und hielt Wache auf dem gefährvollen Schiffsahrtweg in der Ostsee.

Am 30. März 1984 konnte die nunmehr 75jährige Dame endlich in Pension gehen. Sie wurde nicht mehr gebraucht, an ihre Stelle trat eine Großtonne.

Aber noch einmal kam Leben in das Schiff. Im Sommer 1984 wurde es von einer Filmgesellschaft gechartert. Es erhielt den Künstlernamen „Hatteras“ und fuhr noch einmal in nordfriesische Gewässer, für die es einst gebaut worden war. Standort war zwar nicht die Eidermündung, sondern List. Hier wurde der Roman „Das Feuerschiff“ von Siegfried Lenz verfilmt, den Kapitän spielte Klaus Maria Brandauer.

Aber das Herz der alten „Dame“ wollte nicht mehr so richtig mitmachen, der Motor streikte oft. Nach den Filmaufnahmen ging die „Hatteras“ ex. „Fehmarnbelt“ ex. „Reserve Holtenau“ ex. „Außeneider“ endgültig in den Ruhestand. Nun wartet sie auf einen würdigen Liegeplatz als Feuerschiffsmuseum in einem Ostseehafen.

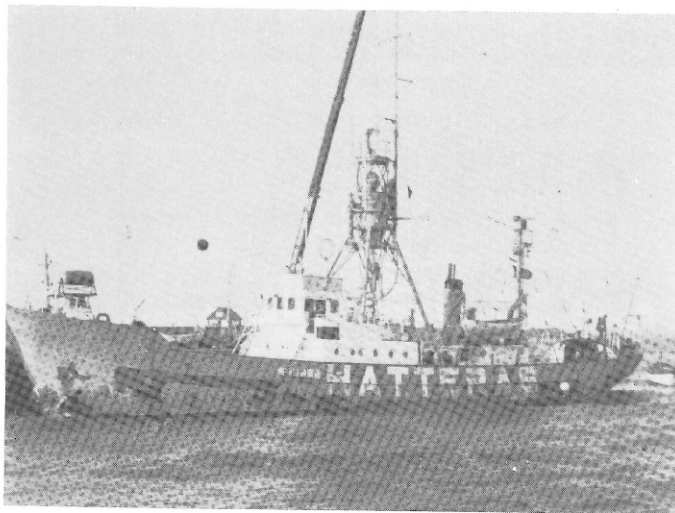


Abb. 10: Feuerschiff "HATTERAS" ex. "AUßENEIDER"

C. Die Feuerschiffe vor der "Amrumbank"

Das erste Feuerschiff "AMRUMBANK" 1909 - 1915

Die erste **"AMRUMBANK"** wurde in Bremen auf der Werft "A.G. WESER" 1906/07 unter der Bau-Nr. 158 für das Königliche Wasserbauamt Husum gebaut. Es hatte die Abmessungen: 382 BRT - 131 NRT - 53,50 m Lúa - 8,00 m Breite - 4,30 m Tiefgang. Die **"AMRUMBANK"** war ein Segelschiff mit einer kleinen Hilfsdampfmaschine von 150 PS, das Schiff machte mit der kleinen Maschine 7,00 Seemeilen Fahrt.

"AMRUMBANK" hatte einen turmartigen Aufbau zwischen zwei Masten

- | | |
|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1909 | das Schiff wurde zum ersten Mal auf der neu eingerichteten Station ausgelegt |
| 1909 - 1915 | auf Station Amrumbank |
| 1915 | diese "AMRUMBANK" wurde von der neuen "AMRUMBANK" abgelöst |
| 1915 | Übergabe an das Königliche Wasserbauamt Tönning, der Heimat-hafen wird nach Tönning verlegt, der neue Liegeplatz ist die Eiderbrücke in Tönning |
| 1916 - 1918 | im Dienst der Kaiserlichen Marine |
| 1919 | zurück nach Tönning und umbenannt in "RESERVE TÖNNING" |
| 1919 - 1939 | Reservefeuerschiff für die Stationen Außeneider und Amrum-bank, das Schiff war ständig unter Dampf und hatte die volle Besatzung während der Liegezeit an Bord |
| 1939 | im Dienst der Kriegsmarine als Wachtschiff 3-DW0 129 |
| 1944 | in der Ostsee auf Station Fehmarnbelt, wahrscheinlich von englischen Tieffliegern versenkt. |

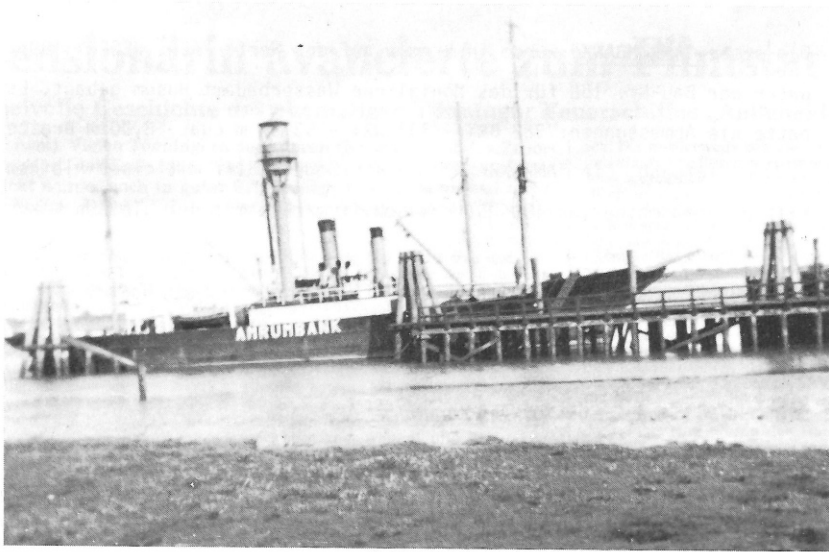


Abb. 11: Feuerschiff **"AMRUMBANK-RESERVE TÖNNING"** in Tönning an den Eiderbrücken, ca. 1935

Das zweite Feuerschiff **"AMRUMBANK"** 1915 - 1939 und 1945 - 1963

Die zweite **"AMRUMBANK"** wurde 1914/15 in Papenburg/Ems bei Johs. L. Meyer, Bau-Nr. 317, gebaut. Das neue Feuerschiff hatte die Vermessung: 405 BRT - 135 NRT - 53,15 m L \ddot{u} a - 8,00 m Breite - 4,00 m Tiefgang. Das Schiff hatte eine Dampfmaschine von 200 PS.

"AMRUMBANK" hatte \ddot{a} hnlich der ersten einen Feuerturm.

1916 - 1939 lag das Schiff auf Station Amrumbank

1935 wurde die Dampfmaschine gegen einen neuen Motor ausgetauscht, der Motor hatte eine Leistung von 225 PS

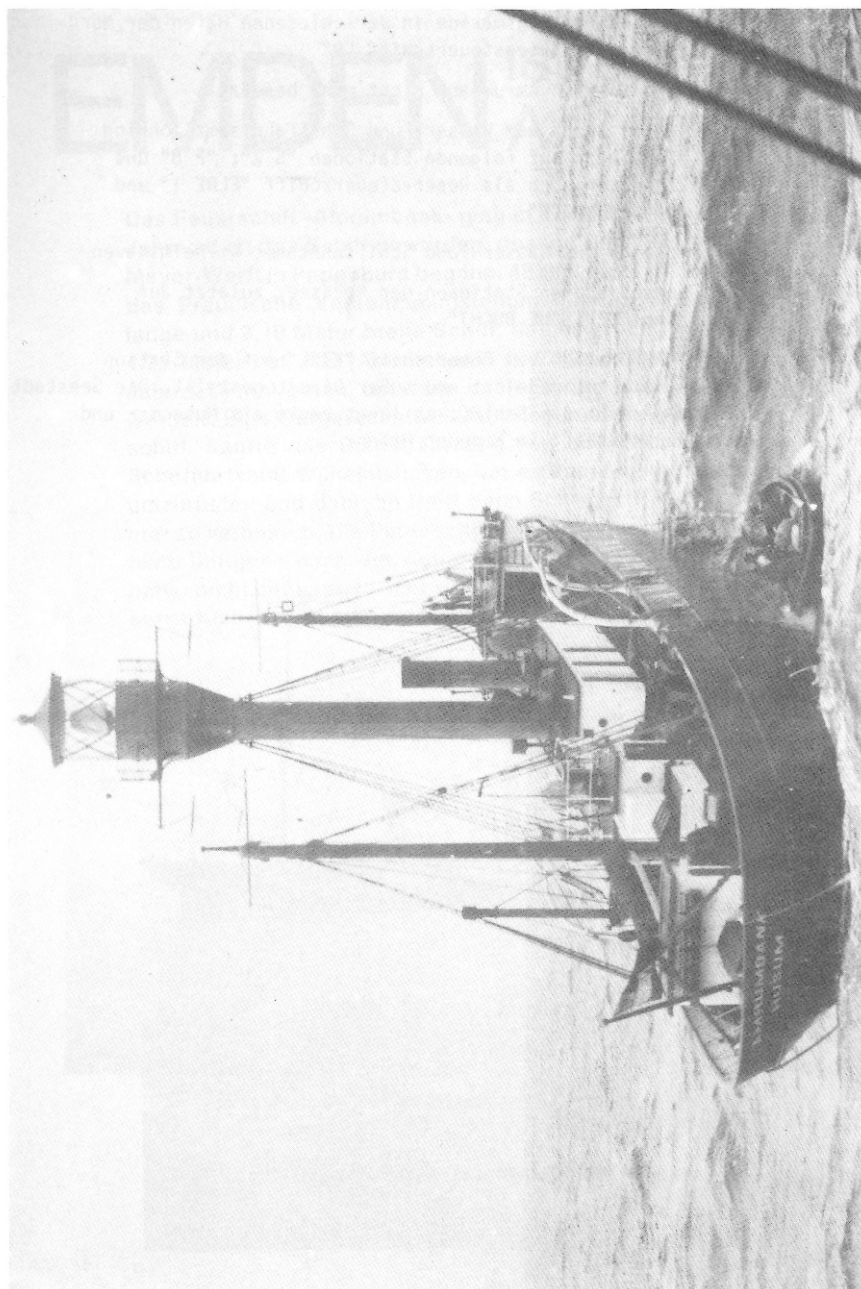


Abb. 12: Ablösung der Besatzung Feuerschiff "AMRUMBANK"

- 1939 - 1945 im Dienst der Kriegsmarine in verschiedenen Häfen der Nord- und Ostsee als Kriegsfeuerschiff "R"
- 1945 wird die Station Amrumbank nicht mehr besetzt
- 1945 - 1963 das Schiff wurde vom Wasser- und Schiffsamt Tönning aus eingesetzt auf folgende Stationen "S 2"; "P 8" und "P 12" später auch als Reservefeuerschiff "ELBE 1" und J/E 3 "BORKUMRIFF"
- 1963 Übergabe an das Wasser- und Schiffsamt Wilhelmshaven
- 1963 - 1984 auf verschiedenen Stationen der Nordsee, zuletzt auf Position "DEUTSCHE BUCHT"
- 1984 wird "AMRUMBANK" vom Feuerschiff "KIEL" auf der Station Deutsche Bucht abgelöst und außer Dienst gestellt. Die Seestadt Emden erwirbt das Schiff; es liegt heute als Museums- und Restaurantschiff im Emdener Hafen.



Abb. 13: Feuerschiff "AMRUMBANK" (2) auf Station

EMDEN ist der letzte Ankerplatz

Das Feuerschiff »Amrumbank« ging in Emden vor Anker. 70 Jahre alt ist das Schiff geworden, dessen Bau 1914 auf der Meyer-Werft in Papenburg begann. 48 000 Mark (!) bezahlte das Preußische Verkehrsministerium für das 52,5 Meter lange und 8,10 Meter breite Schiff, das einen Tiefgang von 4,25 Meter hat. Als »Amrumbank« hat es bis Ende letzten Jahres Dienst getan, um dann nach Emden geschleppt zu werden. Eine Bürgerinitiative »Arbeitsgemeinschaft Feuerschiff« kaufte das Dienstfahrzeug von dem Wasser- und Schiffsamt Wilhelmshaven, um es zum Museumsschiff umzurüsten und dann im Delft beim Schreyrs Hoek für immer zu verankern. Die Feuerschiffsposition Deutsche Bucht blieb übrigens nach der Außerdienststellung der »Amrumbank« nicht unbesetzt – hier weist jetzt das Feuerschiff »Reserve Kiel« den Schiffen den Weg. Foto: Wengel

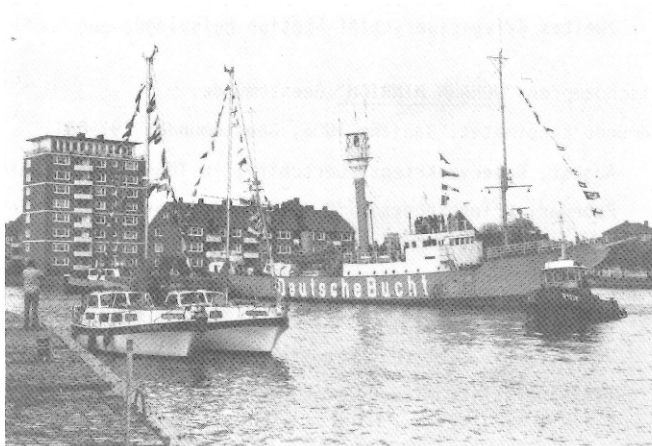


Abb. 14: Feuerschiff "AMRUMBANK" im Hafen Emden

D. Marine- und Kriegsfeuerschiffe im 1. Weltkrieg

Kriegsfeuerschiffe wurden im 1. Weltkrieg von der Kaiserlichen Marine auf verschiedenen Stationen in der Nordsee eingesetzt. In der Regel waren es Fischdampfer und ältere Frachtdampfer. Die Feuerschiffstationen wurden mehrmals gewechselt. Die Kommandantur der Kriegsfeuerschiffe für den Bereich Westküste Schleswig-Holstein hatte ihren Sitz in Tönning, im Haus des Königlichen Wasserbauamtes.

Fischdampfer "DEUTSCHLAND" HH 131 Hamburg,

"POSEIDON" Hochseefischerei Hamburg, Bauj. 1909, Einswarden/Weser

1915 6. Januar als Kriegsfeuerschiff auf der Station Amrumbank ausgelegt

Fischdampfer "GUDRUN" SD 42 Altona,

Hochseefischerei Ernst F. Hubert, Altona, Baujahr 1907, Aberdeen

1914 August Kriegsfeuerschiff auf der Hever

1914 Oktober wieder eingezogen

Fischdampfer "IMMELMANN" Marinefischdampfer

Kaiserliche Marine, Baujahr 1916, Emden

1916/17 zweites Kriegsfeuerschiff Station Helgoland

Heringsfischdampfer "JOHANN HINRICH" Geestemünde,

In Geestemünde beheimatet, Baujahr 1906, Geestemünde, 197 BRT

1914 August, Reserve-Kriegsfeuerschiff, in Tönning stationiert

1915 Februar, Kriegsfeuerschiff Station Außeneider und Hever

Fischdampfer "LUDENDORFF" Marinefischdampfer

Kaiserliche Marine, Baujahr 1917, Papenburg/Ems, 236 BRT

1917 26. November, letztes Kriegsfeuerschiff Station Helgoland

1918 als Feuerschiff wieder eingezogen

Frachtdampfer "MAAS" Hamburg

Reederei Kirsten, Hamburg - London - Linie, Hamburg

Bauwerft Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack, 1904, 1087 BRT

1914 13. Oktober wurde der Dampfer als Kriegsfeuerschiff auf
der Hever ausgelegt

Dampflogger "OLDENBURG" BX 79 Bremerhaven

Hochseefischerei J. Wieting, Bremerhaven, Baujahr 1895, Geestemünde, 137 BRT,

Heringslogger "OLDENBURG" war das kleinste Kriegsfeuerschiff,

1914 25. November wurde der Logger auf der Hever ausgelegt.

Fischdampfer "SENATOR BEERENBERG-GOSSLER" HC 53 Cuxhaven

Cuxhavener Hochseefischerei AG., Cuxhaven, Baujahr 1911, 212 BRT,

1914 August auf Station Amrumbank ausgelegt

1914 November auf der Position Helgoland

Fischdampfer "SONDERBURG" SD 44 Altona

Reederei Nebeling, Altona, Baujahr 1910, Hamburg, 229 BRT,

1915 Juni, Kriegsfeuerschiff Station Außeneider

1915 Juli, Marinelotsendampfer für den Bereich Eider, Hever und
Lister Tief

1915 August, vorläufig außer Dienst gestellt.

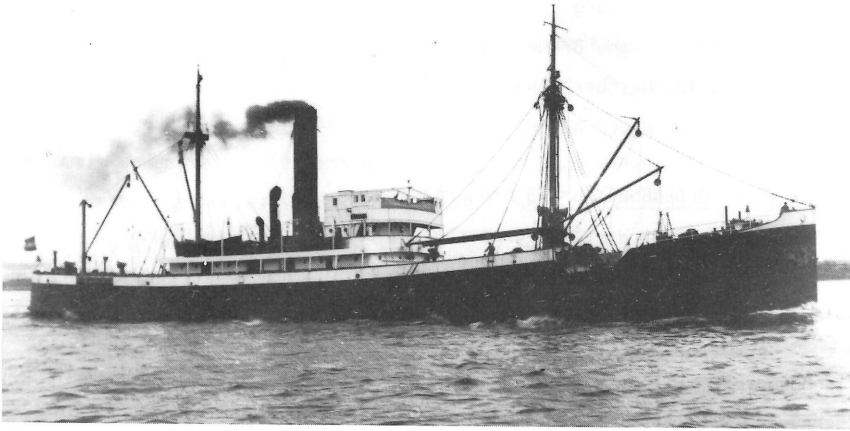


Abb. 15: Frachtdampfer **"MAAS"** der Reederei Kirsten in Hamburg, wurde am 13. Oktober 1914 als Kriegsfuerschiff auf der Hever ausgelegt

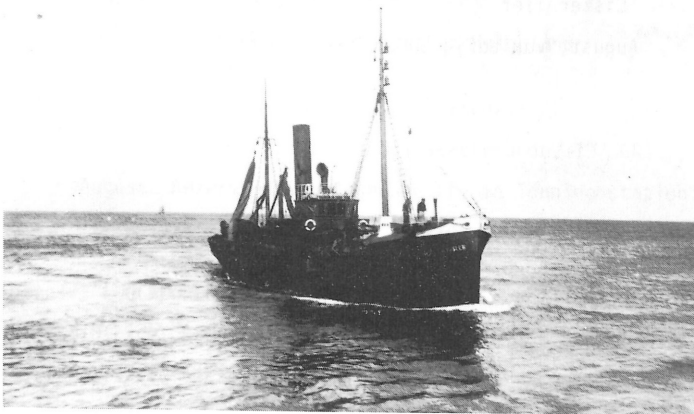


Abb. 16: Fischdampfer **"SENATOR v. BEERENBERG-GOSSLER"** HC 53, der Cuxhavener Hochseefischerei AG., wurde im August 1914 Kriegsfuerschiff auf Station Amrumbank und November 1914 auf Station Helgoland

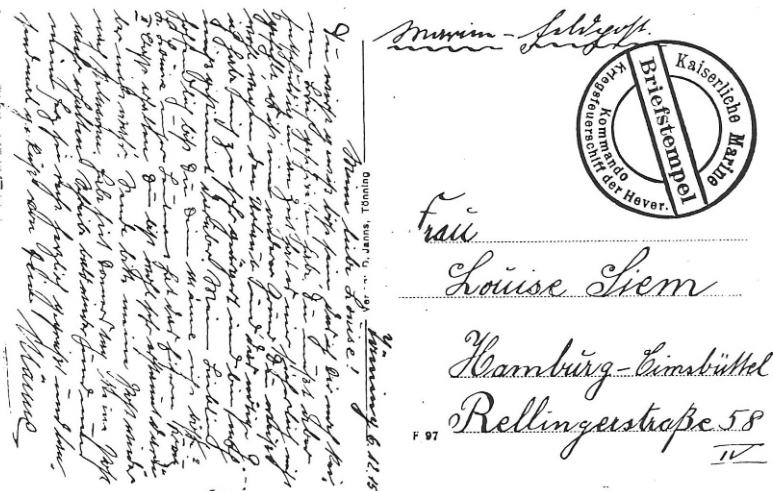


Abb. 17: Diese Ansichtskarte von Tönning wurde 1915 von einem Matrosen vom Kriegsfuerschiff "HEVER" nach Hamburg geschickt.

E. Nachwort

Drei ehemalige Tönninger Feuerschiffe haben die Wirren der Vergangenheit durch zwei Weltkriege heil überstanden und werden der Nachwelt so lange als möglich erhalten bleiben:

1. Die vierte Eider-Lotsengaliote und inneres Feuerschiff **"EIDER"** Baujahr 1909, Eiderwerft AG. Tönning, liegt heute als Feuerschiffsmuseum **"BÜRGERMEISTER ABENDROTH-ELBE 3"** im Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven.
2. Feuerschiff **"AUSSENEIDER"** Baujahr 1907, bei G.H. Thyen in Brake, heute als Feuerschiffsmuseum und Gaststätte **"FEHMARNBELT"** in Lübeck an der Untertrave beim Holstentor.
3. Das zweite Feuerschiff **"AMRUMBANK"** Baujahr 1914 bei Johs. L. Meyer in Papenburg/Ems, letzte Station Deutsche Bucht, liegt in der Seestadt Emden als Feuerschiffsmuseum und Restaurant.

Quellenangaben

Lang, A.W., Geschichte des Seezeichenwesens, Bonn 1965
Zemke, F.K., Deutsche Leuchttürme, Herford 1982
Brustat-Naval, F., Lichter über dem Meer, Wiesbaden 1969
Archivakten, Deutsches Schiffahrtsmuseum Bremerhaven
Archivakten, Archiv Wasser- und Schiffahrtsamt Tönning
Brennecke/Pfitzmann, Der Schwanengesang der Feuerschiffe,
Schiff und Zeit 5/1977
Martin, W., Eigene Nachforschungen und Schiffslisten

Verzeichnis der Abbildungen

- Abb. 1: Die erste Eiderlotsengaliote, WSA-Archiv Tönning
Abb. 2: Eiderriß der 2. Eider-Lotsengaliote, Reichsarchiv Kopenhagen
Abb. 3: Die 3. Eider-Lotsengaliote, WSA-Archiv Tönning
Abb. 4: Die Eider-Lotsengaliote "Eider" auf Station, Foto Hafenmeister
Leiß, Tönning 1909
Abb. 5: Das 1. äußere Feuerschiff "Eider", Sammlung Wolfgang Martin
Abb. 6: Das 1. äußere Feuerschiff "Eider" nach Außerdienststellung,
und 7: WSA-Archiv Tönning
Abb. 8: Feuerschiff "Außeneider" auf Station, WSA-Archiv Tönning
Abb. 9: Feuerschiff "Fehmarnbelt" ... ex. "Außeneider",
Schiffsfotos Jansen, Hamburg
Abb. 10: Feuerschiff "Hatteras" ex. "Außeneider", Foto Bruno Bock, Kiel
Abb. 11: Feuerschiff "Amrumbank-Reserve Tönning", Foto Sammlung
Wolfgang Martin
Abb. 12: Ablösung der Besatzung Feuerschiff "Amrumbank" (1),
Sammlung Gerd Max Dethlefsen, Bad Segeberg
Abb. 13: Feuerschiff "Amrumbank" (2) auf Station, WSA-Archiv Tönning
Abb. 14: Feuerschiff "Amrumbank" im Hafen Emden, Wolfgang Martin, Bremen
Abb. 15: Frachtdampfer "Maas", Schiffsfotos Jansen, Hamburg
Abb. 16: Fischdampfer "Senator v. Beerenberg-Gossler", Sammlung
Wolfgang Martin, Bremen
Abb. 17: Ansichtskarte, Sammlung Wolfgang Martin, Bremen