



# Vor 150 Jahren: Neues Lotsenkommando half beim Bau des neuen Kriegshafens

**MARINE** Julius von Krohn begann mit den Vermessungsarbeiten

VON ULRICH RÄCKER-WELLNITZ

**WILHELMSHAVEN** – Angesichts der zahlreichen und vielfältigen Marinedienststellen im Marineetablisement an der Jade könnte schon mal eine von ihnen unbeachtet bleiben. Die nachfolgend beschriebene ist aber von ihrer Bedeutung her nicht zu unterschätzen, zudem sie die zweitälteste Marinebehörde im Jadegebiet war.

Zum 1. April 1862 wurde das Königlich Preußische Lotsenkommando an der Jade eingerichtet, das zuvor unter der Bezeichnung „Barsenmeisterei“ seinen Dienst schon

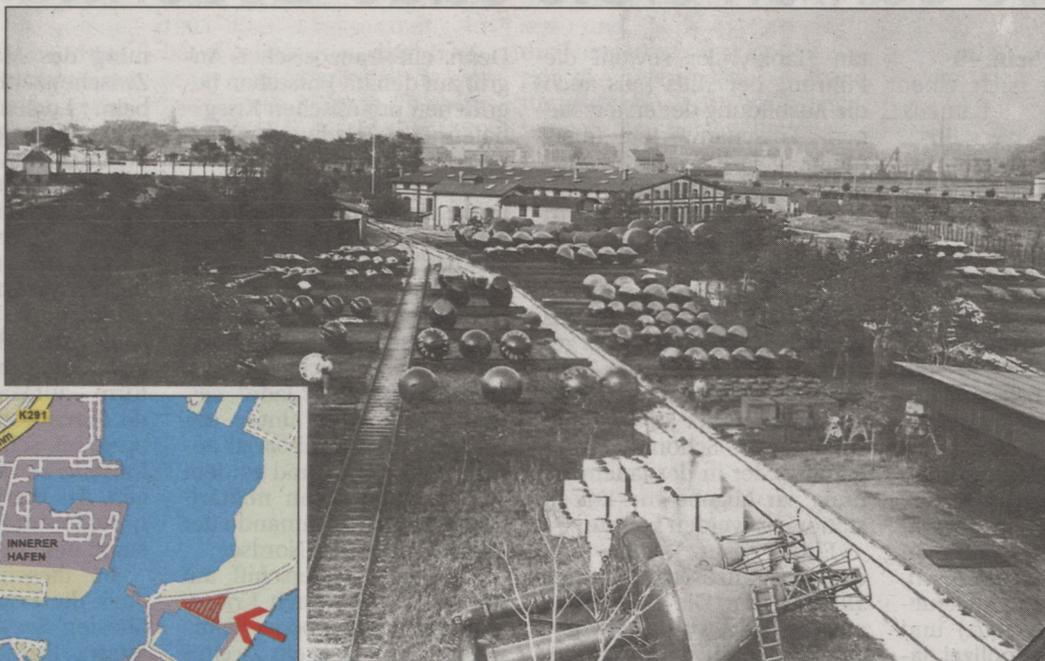
devertrag von 1853 in seinen Paragraphen 18 und 19 die entscheidenden Bestimmungen für das Seezeichen- und Lotsenwesen an der Jade. Von den Hafenanlagen war weit und breit noch nichts zu sehen, aber die Grundsätze für die Bestückung der Jade mit Schifffahrtszeichen waren bereits geregelt. Nach § 18 hatte Preußen die Befugnis, auf der Jade bis zur offenen See die

Das in Oldenburg ansässige preußische Admiralitätskommissariat als für die Verwaltung des Jadegebietes und den Hafenaufbau zuständige Behörde schickte 1854 den Deichinspektor Christensen nach Heppens, um erforderliche Vorarbeiten zu leisten. Zu seiner Unterstützung wurde ihm Julius von Krohn beigegeben, der erste Vermessungs- und Peilarbeiten zu Lande

Toppfeilen trug, wiesen den Schiffen den Weg. Und das nur im Sommer, denn im Winter wurden sie durch Holzklötze, so genannte „Bojebullen“, ersetzt. Noch oblag die Betonungsarbeiten einem oldenburgischen Unternehmer, erst ab 1855 durften die Preußen ihre eigenen Markierungen ausbringen.

Deshalb nutzten Christensen und von Krohn die Zeit, „eine Vermessung auch der Außenjade zustande zu bringen“ und neue Seezeichen beim Bremer Baken- und Tonnenamt zu beschaffen.

Mit Hilfe behelfsmäßiger Baken gelangten brauchbare Vermessungsarbeiten, bei denen neben der Korvette „Amazone“ auch die zwei aus Blankensee gecharterten Fischkutter „Marianne“ und „Genius“ zum Einsatz kamen. Nach letzterem



Der Tonnenhof vor 1933, Blickrichtung Nordwest. Die Karte zeigt, wo er sich damals befand. Im Hintergrund erkennt man schemenhaft die ehemaligen Schiffs- bzw. Divisionskasernen. Der Kirchturm links gehörte zur katholischen Garnisonkirche St. Petrus am Ostende der Bismarckstraße. FOTO: STADTARCHIV/KARTE: MAP4NEWS.COM/WZ



am 5. Februar 1855 aufgenommen hatte. Älter ist nur das 1854 gegründete Hafenaufbaurevier. Der erste Lotsenkommandeur und damit Leiter dieser Behörde war der Vermessungsingenieur Julius von Krohn, sein Name ist über die Erinnerungen seiner Frau Louise sehr bekannt. Leider enthalten ihre Schilderungen aus der Frühzeit der Stadt nur wenige Angaben zu seiner beruflichen Tätigkeit.

Dabei enthält schon der Ja-

erforderlichen Seezeichen „herzustellen und zu unterhalten“. Es durfte allerdings für diese keine Abgabe erheben, „so lange Oldenburg für das Leuchtfeuer auf Wangerooge keine Abgaben“ bezog. Bedeutender erscheint § 19, denn danach war es Preußen unbenommen, „eigene Lotsen für seine Kriegs- und Transportfahrzeuge aller Art zu halten und sich ihrer im Bereiche der Jade zu bedienen.“

und auf der Jade vornehmen sollte.

Hinsichtlich der Seezeichen war die Jade nahezu unberührt, sieht man von einem Leuchtturm auf Wangerooge und wenigen Hafen- und Reedefeuern vor den kleinen Sielhäfen ab. Von Hooksiel aus wurde lediglich eine spärliche Betonung der Jade ausgelegt. Etwa zehn hölzerne Tonnen und eine größere Anseglungstonne vor der Jademündung, die eine Krone als

Fahrzeug trägt die Geniusbaken ihren Namen.

Für die Lagerung der neuen Tonnen und des alten Tonnenmaterials aus Oldenburger Hand war in Rüstertiel eine Scheune als provisorischer „Tonnenhof“ hergerichtet worden.

Zur See stand der Barsenmeisterei zunächst das oldenburgische Tonnenfahrzeug „Freundschaft“ zur Verfügung.

Fortsetzung auf Seite 50



Lotsendampfer am heutigen Wangeroogkai.

FOTO: STADTARCHIV

## Vor 135 Jahren erste Jade-Leuchttürme

### Fortsetzung von Seite 49

Es konnte 1856 nach einer Zwischenlösung namens „Fortuna“ durch die „Iltis“, ein Neubau aus Danzig, ersetzt werden. An Personal für das Ausbringen der Tonnen konnte lediglich auf den Schiffsführer, auf von Krohn und abkommandierte Matrosen der preußischen Marine zurückgegriffen werden.

Zunächst bestanden die Arbeiten in der Auslegung der Tonnen und der weiteren Vermessung der Jade. Die oben erwähnte Anseglungstonne erhielt anstelle der oldenburgischen Krone den preußischen Adler. Später kam an Aufgaben das Lotsenwesen, die einzurichtende Befeu- rung (Leuchtfeuer, etc.) und die Hafen- und Seepolizei dazu.

Im Jahr 1858 erfolgte die Installation des ersten mit Petroleum betriebenen Leuchtfeuers der Jade. Nachfolgend sind jährlich große Fortschritte bei den Arbeiten an der Betonung und der Jade-Vermessung zu verzeichnen gewesen.

1862 wandelte eine Verfügung der Admiralität die bisherige Barsenmeisterei in das eingangs erwähnte Lotsenkommando um, von Krohn übernahm die Leitung und wurde als Beamter in der preußischen Marine fest an- gestellt.

Ein Jahr später erhielt er Unterstützung durch den Oberlotsen und Schiffskapitän Hanke, der sowohl die

Führung der „Iltis“, als auch die Ausbildung der ersten sieben Lotsenanwärter übernahm. Diese wurden 1866 nach vorangegangener Prüfung zu Jadelotsen ernannt und ebenfalls im Beamtenverhältnis angestellt.

Sie trugen künftig die 1864 eingeführte Uniform, die als besondere Abzeichen zwei gekreuzte silberne Anker aufwies. Als schwimmende Basis diente ihnen der aus England stammende Schoner „Wangeroog“, der in der Jademündung zur Abgabe von Lotsen stationiert werden konnte.

Eine Zäsur stellte der deutsch-französische Krieg 1870/71 dar: Die Betonung auf der Jade wurde eingezogen, an den Küsten vorhandene Baken wurden verbrannt.

Denn ein französischer Angriff auf den im Entstehen begriffenen preußischen Kriegshafen an der Jade galt als sicher.

Der aber blieb aus, vielmehr wurde nach dem siegreichen Ausgang des Krieges aus der Norddeutschen Bundesmarine die Kaiserliche Deutsche Marine. Und aus dem Lotsenkommando wurde das „Kaiserliche Lotsenkommando an der Jade“, seine Unterstellung unter das Admiraltätskommissariat endete, nun unterstand es dem 1870 eingerichteten militärischen Stationskommando der Marinestation der Nordsee.

Das erste Feuerschiff auf der Jade wurde nach Kriegsende im Wangerooger Fahrwasser ausgelegt, ein zweites folgte 1876 zur Kennzeich-

nung des Minsener Sandes. Zwischenzeitlich stellte man beim Lotsenkommando als erstes Dampffahrzeug die „Wilhelmshaven“ in Dienst. Damit gelangte das erste technische Personal zu dieser Behörde.

An Land entstanden eiserne Leuchttürme, je einer bei Schillighörn und Varelersiel. Sie wurden 1877 in Betrieb genommen, ein dritter Leuchtturm – auf Wangerooge – wurde durch Vertrag von Oldenburg im selben Jahr an die Kaiserliche Marine übertragen, das Betriebspersonal gehörte fortan zum Beamtenbestand des Lotsenkommandos.

In diesem Jahr erfolgte auch die Ernennung der drei ältesten Seelotsen zu Hafelotsen, die die Schiffe von der Reede in den Hafen begleiteten. Ab dem Rechnungsjahr 1889/1890 wurde eine Unterscheidung in Jadelotsen 1. und 2. Klasse vorgenommen, was sich im Ausbildungsverlauf und im Lebensalter begründete.

Die Lotsen 2. Klasse hatten als Lotsenaspirant vier bis fünf Jahre Ausbildung absolviert, die auf eine Seefahrtszeit von mindestens vier Jahren folgte. Zum Abschluss der Aspirantenzeit standen sie vor einer Prüfung, nach deren Bestehen sie eine Stelle als Jadelotse 2. Klasse erhalten konnten.

Vor der Beförderung zum Lotsen 1. Klasse waren weitere

**Fortsetzung auf Seite 51**



Spielende Kinder auf dem Tonnenhof, vor 1933. FOTO: STADTARCHIV

# Großer Tonnenhof an Zweiter Einfahrt

## Fortsetzung von Seite 50

weitere „Belehrungsfahrten, Tag- und Nachtsegelungen in allen Deutschen Nordseerevieren“ sowie eine positive Beurteilung durch den Lotsenkommandeur erforderlich. Daneben erhielten zahlreiche Matrosen auf den Fahrzeugen des Lotsenkommandos eine Ausbildung zu Jadehilfslotsen.

Über die Unterbringung der Lotsen, über ihre Diensträume und Wohnungen gibt es unterschiedliche Angaben und Bebilderungen, was hinsichtlich des Wachgebäudes möglicherweise auf die Zählung der Hafeneinfahrten zurückgeführt werden kann.

Ursprünglich nutzten die Lotsen ein Wachgebäude an der zuerst gebauten heutigen II. Einfahrt, das 1877 den Hafenerweiterungen zum Opfer fiel. Zu der Zeit entstand die heutige I. Einfahrt, seiner Zeit allerdings eben die zweite Einfahrt. Die 1887 bis 1889 dort errichtete Signalstation, die noch steht, wurde nachfolgend bis 1945 zur Lotsenwache. Als Beleg dafür kann das Telefonverzeichnis aller Marinedienststellen von 1940 herangezogen werden.

Danach waren sowohl die Seelotsen- als auch die Hafenslotsenwache an der I. Einfahrt angesiedelt. Dem Lotsenkommandeur stand seit 1872 in

der Adalbertstraße eine Dienstwohnung zur Verfügung, in der auch das Kommando Raum fand.

Mit dem Personalwechsel von Krohn/Krause wurden die Diensträume der Behörde aus der Adalbert- in die Manteuffelstraße verlegt. Dort hatten zudem zahlreiche Lotsen in den marinefiskalischen Häusern ihre Wohnungen.

Während des Ersten Weltkrieges erfolgte die Verlegung der Dienststelle in die Königstraße (heute Ebertstraße). Das Tonnenlager aus Rüsterei zog 1858 auf den Tonnenhof nach Heppens, „neben die Baustelle des Hafens“, nördlich der im Bau befindlichen II. Einfahrt. Auf diesem von Schienen durchzogenen Areal erfolgten im Lauf der Zeit mehrere Aus- und Umbauten. Unter anderem entstand nach einem offiziellen Verzeichnis 1903 eine „Ölgasanstalt“, in der das Leuchtgas zum Speisen der Leuchttonnen produziert wurde. Dieser Tonnenhof blieb bis 1946 in Betrieb, auf Übersichtsplänen findet sich dafür die Bezeichnung „Tonnen-Insel“.

Die Vergrößerung der Marine durch die Flottengesetze ab 1898 „machte eine sich dauernd steigende Vermehrung von Personal und Material des Lotsenkommandos“

erforderlich. Es entstanden die Leuchttürme Voslapp und Arngast, ein zweiter und dritter Lotsendampfer wurden in Dienst gestellt, die Feuerschiffe durch Neubauten ersetzt oder modernisiert. An Schiffen standen dem Lotsenkommando vor dem Ersten Weltkrieg 1914 vier Dampffahrzeuge, drei Segler, fünf Feuerschiffe und ein Transportprahm zur Verfügung.

Der Personalbestand stieg bis zu dem Jahr auf je sechs Ober- und Hafenlotsen, 60 Lotsen I. und II. Klasse, 28 Lotsenaspiranten und 39 Beamte anderer Laufbahnen, z. B. Leuchtfeuermaschinisten. Für den Bedarfsfall gab es etwa 90 Jade-Hilfslotsen und auf dem Tonnenhof sowie auf den Schiffen taten weitere 100 Männer Dienst. Zum Wirkungsbereich des Lotsenkommandos zählten u.a. das Lotsen- und Betonungswesen, die Jadevermessung und Seepolizei, zudem das See-Rettungswesen. Zu diesem Zweck hatten die Lotsenfahrzeuge wie auch die Feuerschiffe Rettungsbaken an Bord, sie waren mit Wurfgewehren „zum Hinüberschießen von Verbindungsleinen nach verunglückten Schiffen“ und mit einem „Bestand an Kleidungsstücken“ für Schiffbrüchige ausgestattet.

Mit Beginn des Krieges wurden der größte Teil der Lotsen „an Bord der Hochseestreitkräfte kommandiert“, ein Kriegslotsendienst eingerichtet und die Jade-Hilfslotsen einberufen. Trotzdem erfolgten während des Krieges eine dauernde Vermessung und eine Verbesserung der Befuerung der Jade.

1917 in „Marine-Lotsenkommando“ umbenannt, brachte der verlorene Erste Weltkrieg den nächsten großen Einschnitt mit sich. Die Marine musste massiv abgerüstet werden; das Lotsenkommando bestand ab März 1920 nur noch aus dem

Kommandeur, drei Oberlotsen, drei Hafen- und 13 Marinelotsen. 1921 erfolgte die Umbenennung in „Seezeichen- und Lotsenamts der Jade“. Als Ausdruck der Wertschätzung erhielt der Lotsendampfer „Jade“ den Namen „Lotsenkommandeur Krause“, nachdem Moritz Krause Ende 1923 aus dem Dienst als Kommandeur ausschied.

Der Fortschritt der Technik übertrug sich auch auf die Seezeichen, so erhielten die Feuerschiffe elektrische Anlagen und der Leuchtturm auf Wangerooge wurde erhöht sowie mit verstärkter Leuchtkraft ausgestattet.

**Fortsetzung auf Seite 52**



Lotsenschiffe in der Ersten Einfahrt, im Hintergrund der Schwimmkran Langer Heinrich.

# Jacobus Probst: Reformator in Bremen

**PERSON** Lutheraner stellte sich gegen Aufbegehren der Unterschichten

VON MARTIN STOLZENAU

**BREMEN** – Jacobus Probst, der zunächst in den Fängen der Inquisition in den Niederlanden schmorte, führte dann das Luthertum in Bremen ein, wo er in der Folge als erster evangelischer Superintendent wirkte, Einfluss auf die Ausbreitung des Neuen Glaubens in ganz Nordwestdeutschland nahm und über seinen Tod vor 450 Jahren hinaus nachwirkte.

Probst wurde 1486 als Jacob Spreng in Ypern geboren. Seine gläubigen Eltern ermöglichten ihm eine gute Schulbildung und förderten dann seinen Eintritt in den Augustinerorden, der im Gefolge der Herausbildung der Franziskaner sowie Dominikaner in Ergänzung zum Benediktinerorden auf neue Art wirkte. Die Augustiner widmeten sich besonders dem Stadtbürgertum, erschlossen die ausufernde Laienbewegung und wandten sich gegen Erscheinungen der Häresie.

Der wohl prominenteste Augustiner ist Martin Luther, der um drei Jahre älter als Probst war, in Erfurt die Augustiner-Laufbahn einschlug und dann als Reformator Weltgeltung erlangte. Sein Ordensbruder aus Ypern machte parallel zu Luther in Antwerpen Ordens-Karriere, wo er bis 1519 zum Prior aufstieg.

Dann aber kamen die Nachrichten aus dem fernen Wittenberg vom Aufbegehren des Ordensbruders Martin Luther und die ersten Schrif-

ten mit dem lutherischen Reformgeist. Das bewegte auch den Augustiner-Prior in Antwerpen, der sich auf den Weg machte zu den Augustinern in Erfurt und Wittenberg. Er traf Martin Luther, studierte in Wittenberg und wandelte sich dabei zum Lutheraner.

Mit Folgen. Nach seiner Rückkehr Ende 1521 nach Antwerpen eiferte er seinem Ordensbruder nach. Jacobus Probst predigte ebenfalls gegen die Ablässe, ließ von der Kanzel viele lutherische Gedanken einfließen und erregte damit großes Aufsehen.

Die spanischen Niederlande waren fest in katholischer Hand. Die von den Dominikanern getragene Inquisition duldet in Glaubensfragen keinerlei Abweichungen. Das bekam auch der Augustiner Jacobus Probst zu spüren. Er wurde als abweichlicher Prior verhaftet, ins Verhör genommen und mit der Folter bedroht.

Unter diesem Druck erklärte er sich zum Widerruf bereit, den er am 9. Februar 1522 in der Gödeleikirche von Brüssel in aller Öffentlichkeit vornahm. Die Inquisition triumphierte.

Der Prior konnte nun seine Amtsgeschäfte weiterführen. Doch als er in den nächsten Predigten wiederum lutherische Gedanken einfließen ließ, kannte die Inquisition kein Pardon. Er galt als Wiederholungstäter und musste mit dem Scheiterhaufen rechnen. Aber glückliche Umstände ermöglichten dem Lutheraner eine Flucht mit

vielen Turbulenzen, die ihn auf Umwegen nach Wittenberg führte, dem Mekka der Reformation.

Probst trat aus dem Augustinerorden aus, vertiefte seine lutherischen Studien und heiratete 1523 in der Lutherstadt. Er gehörte nun zum Kreis der Getreuen um Martin Luther, der ihn mit Hilfe von Heinrich von Zütphen als Pfarrer nach Bremen vermittelte. Hier trat er 1524 sein Amt an.

Probst führte in Bremen den lutherischen Gottesdienst ein, fungierte als Pfarrer an der Kirche „Unserer Lieben Frauen“ und wurde bald zum Superintendenten erhoben. In dieser Eigenschaft agitierte er über Bremen hinaus für die Reformation und erlangte größere Bekanntheit, was mit zahlreichen Abwerbeversuchen verbunden war. Doch er hielt Bremen die Treue.

Dabei gab es für ihn manche Bewährungsproben. Dazu gehörte 1532 auch der „Aufstand der 104 Männer“, die noch unter dem Bürgermeister Daniel von Büren d. Ä. im Interesse der städtischen Unterschichten gegen den Rat der Reichen und Mächtigen aufbegehren.

Daraus entwickelte sich die „erste Bürgerschaft in Bremen“, die die Gleichberechtigung aller Bewohner anstrebte, die Reformation weiterführen und die schlechten sozialen Bedingungen der städtischen Unterschichten verbessern wollte. Im Dom durfte nur

noch evangelisch gepredigt werden. Die Elterleute wurden entmachtet, viele Ratsherren sowie reiche Bürger flohen aus Bremen.

Probst aber stellte sich gegen die 104 und ihren Sprecher Johann Dove. Der orthodoxe Lutheraner empfand das Aufbegehren der Unterschichten als „Sünde und Werk des Satans“. Soweit ging sein Reformgeist nicht, dass er die überkommene soziale Hierarchie verändern wollte. Da hielt er sich an Martin Luther. Deshalb verließ er auch am 30. April 1532 die Stadt.

Da sich die 104 zerstritten, von Anhängern des alten Rates unterwandert wurden und durch die Pest die wenigen echten Führungspersönlichkeiten verloren, scheiterte diese „erste Bremische Bürgerschaft“ mit der „ersten wirklich demokratischen Verfassung“. Den Rest besorgten im August 1532 Bewaffnete des alten Rates, der am 5. September 1532 die Macht wieder übernahm.

Bürgermeister von Büren kehrte wie auch Probst zurück, der fortan als orthodoxer Lutheraner viel Einfluss besaß. Doch nach 1555 kollidierte der Superintendent mit Daniel von Büren d. J., der seinem Vater im Bürgermeisteramt gefolgt war und mehr die Kompromisshaltung von Philipp Melancthon in Glaubensfragen vertrat. Der mächtige Bürgermeister erzwang 1559 den Rücktritt von Probst, der am 30. Juni 1562 mit 76 Jahren in Bremen starb.

## Seezeichen technisch modernisiert

Fortsetzung von Seite 51

Durch die Einstellung von „Schiffern auf großer Fahrt“ als Marinelotsenanwärter konnte auch die Ausbildung wieder aufgenommen und das Personal schrittweise aufgestockt werden.

Als Folge der Wiederaufrüstung wuchs erneut die Bedeutung des Lotsenamtes, die durch Umbenennung in „Lotsenkommando und Seezeichenamt der Kriegsmarine“ ihren Ausdruck fand. Wann diese neue Bezeichnung eingeführt wurde, ist in den

Quellen widersprüchlich angegeben. In der Literatur wird 1938 genannt, das Adressbuch 1938/39 kennt noch das Seezeichen- und Lotsenamts, ebenso wie die Gliederung der Kriegsmarine aus dem Frühjahr 1939 und das oben genannte Telefonverzeichnis. Hier wird es erst in der Ausgabe von 1942 zum Lotsenkommando. Während des Krieges war die Dienststelle dem Stationskommando, später dem Marineoberkommando Nordsee zugehörig, der Sitz verblieb in der Königstraße.

Kurz vor Ende des Zweiten Weltkrieges wurde das Lotsenkommando nach Rendsburg verlegt. Nach der Kapitulation im Mai 1945 kehrte es nach Wilhelmshaven zurück, um mit dem Abbau der Marinewerft und der Stilllegung des Hafensbetriebs getrennt zu werden. Ein kleiner Rest des Tonnenhofs blieb mit dem Lotsenamts in Wilhelmshaven, während das Seezeichenwesen im Mai 1946 nach Brunsbüttelkoog umziehen musste.

Nachfolgend ging die Bewirtschaftung des Jade-Fahr-

wassers in ausschließlich zivile Hände über. Der Bund mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt übernahm das Vertiefen und das Verlegen der Seezeichen, derweil die Lotsenbrüderschaft Weser II/Jade mit dem Lotswesen beauftragt wurde. Unverändert bleibt die Bedeutung der See- und Hafenlotsen für die Sicherheit von Menschen, Schiffen und Ladung, sie dürfte mit dem JadeWeserPort noch zunehmen.

Der Autor leitet das Stadtarchiv Wilhelmshaven