

DIE SIGNALSTATION

MARITIME TRADITION VEGESACK NAUTILUS E.V.



125 JAHRE PEGELMESSUNGEN AN DER WESER
SIGNALSTATION VEGESACK

SONDERAUSGABE 3/2004



EINFÜHRUNG

Der kurvenreiche Verlauf der Unterweser zwischen Bremen und Vegesack und die damit verbundenen Schlamm- und Sandablagerungen bereiteten der Seeschifffahrt auf der Unterweser über Jahrhunderte hinweg große Schwierigkeiten. Dem Umstand der geringen Fahrwassertiefen verdankt Vegesack den Bau des ersten künstlichen Hafens in Deutschland am Anfang des 17. Jahrhunderts. Die Kontrolle der Fahrwassertiefe im Bereich um Vegesack blieb über viele Jahrzehnte wichtiges Element zur Sicherstellung der Schiffbarkeit der Weser.

Diese Broschüre ist ein Beitrag des Arbeitskreises „**Maritime Geschichte**“ der Signalstation des MTV Nautilus e.V. zur Heimatkunde und der maritimen Geschichte der Unterweserregion.

Der Umfang der Broschüre wurde bewusst begrenzt, um einen kurzen Überblick mit gesicherten Daten zu gewährleisten.

Auf der Signalstation kann weiteres umfangreiches Material zur Geschichte der Pegelmessung und -anzeige eingesehen werden.

Für zusätzliche Hinweise und Ergänzungen durch unsere Leser sind wir dankbar.

Wir danken an dieser Stelle der Firma „Minke“, die dieses Projekt finanziell ermöglicht hat.

Bremen Nord, im September 2004

Hans-Martin Reinhold
2. Vorsitzender
MTV Nautilus e.V.



Hafeneinfahrt um 1860 (Borchel)



Signalstation Hafenhöft (ca. 1950)



Signalstation Strandpromenade (ca. 1960)



DIE SITUATION VOR DEM BAU EINER SIGNALSTATION

Die Geschichte der Seeschifffahrt auf der Unterweser begann im Jahre 1073, als der Chronist Adam von Bremen in seiner Kirchengeschichte notierte, dass im 11. Jahrhundert Seeschiffe weseraufwärts nach Bremen kamen.

Sand- und Schlammablagerungen in der Unterweser stellten Schifffahrt und Häfen jedoch über Jahrhunderte hinweg vor große Probleme. Sich stets verändernde **Sände, Untiefen und Inseln** waren typische Erscheinungsformen einer weitgehend von Menschen unbeeinflussten Unterweser. Die Nutzung des Flusses für Handel und Schifffahrt war nur eingeschränkt möglich. Die Wassertiefen mussten regelmäßig gelotet und kartiert werden.

Der Wasserstand der Weser war besonders bei Ebbe und Ostwind so gering, dass die Ladung der Seeschiffe bereits vor Erreichen der bremsischen Häfen auf flach gehende Kähne umgeladen werden musste.

Bereits im Jahr 1586 lag dem Kollegium der „Kaufmannselterleute“ in Bremen eine Bittschrift der Weser-Schiffer "wegen des Aumunder Tiefs" als Hafen für Bremer Seeschiffe zur Beratschlagung vor.

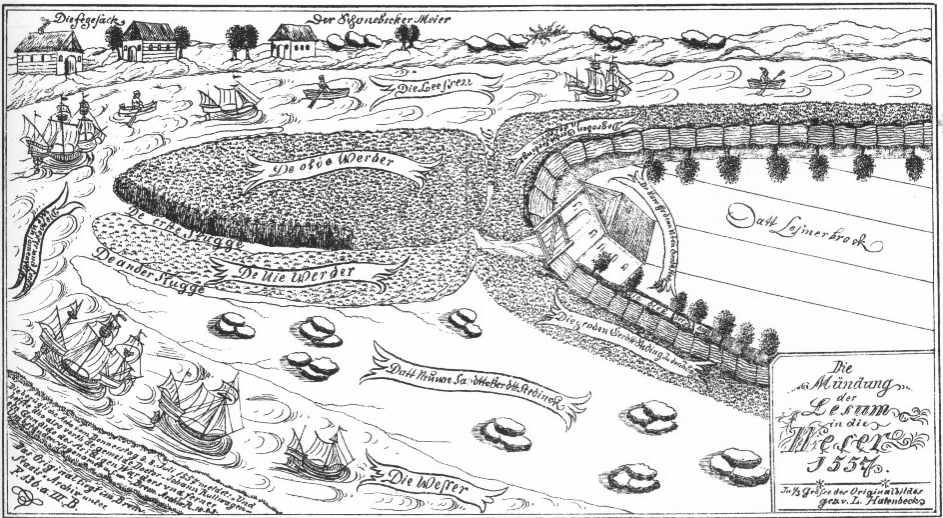
Dies so genannte „**Oumunder Deep**“ war bereits ein Liegeplatz für die zur damaligen Zeit nicht sehr tiefgehenden Flussschiffe und wurde als Winterlager (St. Martini bis St. Petri) für Großsegler genutzt.

Bald darauf wurde von den Herren der städtischen „Rhederkammer“ eine Besichtigung eben desselben „Aumunder Tiefs“ vorgenommen.

Bei dieser Gelegenheit ist die Stelle auch schon ganz offiziell als "**Haven thom Vegesacke**" bezeichnet wurde. Zwei Jahre später, 1588, unternahm dann auch das Kollegium der Kaufmannselterleute im Beisein der Schiffer eine Inspektion des „Aumunder Tiefs“ und erkundete dabei, "*wie es unser Bürger Schiffe einzulegen möchte am bequemsten sein*".

Trotz dieser ersten Aktivitäten sollten dann aber noch fast 30 Jahre ins Land ziehen, bis die Pläne einer Hafengründung bei Vegesack tatsächlich in die Tat umgesetzt wurden.

Bewegung in diese Angelegenheit kam erst wieder, als die Bremer Schiffergilde in den Jahren 1617 und 1618 in zwei an die Kaufmannschaft und an den Rat der Stadt gerichteten Bittgesuchen mit allem Nachdruck auf den schon lange geplanten, jedoch immer wieder verschobenen Bau eines Vorhafens unterhalb Bremens drängte.



Die Lesummündung im Jahr 1557 (Zeichnung L. Halenbeck)
Das Blatt zeigt deutlich die Verwilderung des Stromes



Der Bremer Geograph Dilich zeichnete um 1600 eine Karte aus der man erkennen kann, dass schon vor dem Hafenbau (1619 – 1623) Schiffe in der Aue/Lesummündung ankerten

Diese beiden Bittschriften verfehlten ihre Wirkung nicht. Nur wenige Wochen nach der am 11. Juni 1618 eingereichten Petition wurde der Baukontrakt zwischen dem Rat und den Baumeistern, den beiden Holländern „Wilcken Unckes van Vernessen“ und „Dirk Jansen“ sowie dem aus Bremen stammenden Wallmeister „Jakob Clausen“, ausgehandelt. Zuvor hatte noch einmal eine Besichtigung des „Aumunder Tiefs“ stattgefunden, an der auch der für den Bau der neustädtischen Befestigungsanlagen verantwortliche Festungsbaumeister „Johann van Valckenburgh“ teilgenommen hatte.

Der am 14. Juli 1618 unterzeichnete Baukontrakt enthielt die folgenden Vereinbarungen und Ausführungsbestimmungen: der im Mündungstrichter der Schönebecker Aue anzulegende Hafen sollte 500 Schuh lang, 250 Schuh breit und 12 Schuh tief sein. Das entspricht einer Länge von ca. 150 m, einer Breite von 75 m und **einer Tiefe von 3,5 m**. Die Hafeneinfahrt von der Weser her sollte 36 Schuh, also 11 m breit sein.

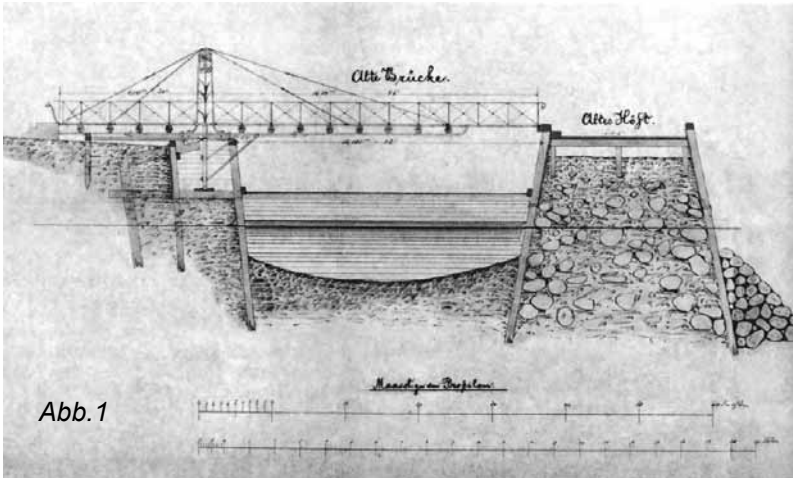
Bereits während der Bauarbeiten wurde festgestellt, dass durch die natürliche Einleitung der Aue in den Hafen eine erhebliche Verschlickung einsetzte. Die Wassertiefe verringerte sich rapide. Die Auemündung wurde deshalb auf die Ostseite des Hafens direkt in die Lesum verlegt. Nach Fertigstellung des ersten künstlichen deutschen Hafens im Jahr 1623 stieg die wirtschaftliche Bedeutung Vegesacks erheblich. Trotz der Unruhen des 30jährigen Krieges erwirtschaftete der neue Hafen gute Erträge, so dass in der Zeit von 1645 - 1648 das **Havenhaus** gebaut werden konnte.

Auch die schwedisch-bremischen Kriege von 1654 und 1666 konnten das Aufblühen des kleinen Hafenortes an der Weser nicht hemmen, obwohl die Schweden das Havenhaus zum Hauptquartier erkoren und es zu einer kleinen Festung ausbauten.

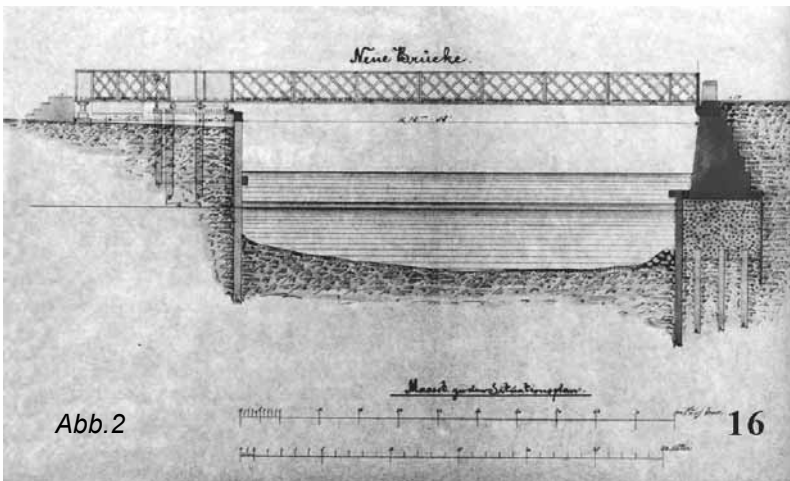
Für die nächsten 100 Jahre war Vegesack Anziehungspunkt für Schiffer und Händler. Der Ort galt als ein Zentrum der „Grollanders“ (unter Grönlandfahrt verstand man die arktische Walfängerei) - der **Walkiefer am Utkiek** erinnert heute noch daran.

Vor dem Havenhaus entstand 1769 die erste drehbare Brückenkonstruktion hinüber zum **Hafenhöft**. Darstellungen dieser Holzbrücke sind nicht bekannt. 1835 wurde sie durch die erste **eiserne Drehbrücke** Deutschlands ersetzt. Die Brücke galt als technisches Meisterwerk mit konsequenter Anwendung des Schmiedeeisens für das Tragwerk.

Den Bauauftrag für diese 19,1 Meter lange Brücke (Abb.1) erhielt der Vegesacker Schmied Berend Humburg (Schlosserei Thun).



Nachdem 1872 die Hauptkonstruktionsteile der Brücke von 1835 verrostet waren, baute man eine neue (Abb.2). Die Merkmale der letzten beiden Brücken sind in Zeichnungen von 1872 erhalten geblieben. Die 3. Brücke blieb in Form und Konstruktion bis 1953 in Betrieb. Dann wurde das Bauwerk wegen der Verbreiterung der Hafeneinfahrt stillgelegt und bald danach abgebaut.



DIE ENTSTEHUNG DER PEGELMESSSTELLE

Die Einrichtung von **Pegelmessstellen** an der Unterweser und den Nebenflüssen begann **1878**. Die Pegelstände der einzelnen Stationen wie Vegesack und Oslebshausen (Pegel erster Ordnung) und an den Nebenflüssen (Pegel zweiter Ordnung) wurden dokumentiert, so dass daraus die Berechnung der Wassertiefen für die verschiedenen Streckenabschnitte erstellt werden konnte.

Seit Beginn des 19. Jahrhunderts war die Weser in Richtung Mündung immer schneller versandet. **Die Fahrwassertiefe betrug auf Teilstrecken nur noch 2 m, bei einem Tidenhub von 20 cm.** Die Ladung der größeren Schiffe musste in Elsfleth oder sogar in Brake in Weserkähne umgeladen werden. Um trotzdem möglichst viele Schiffe bis nach Bremen zu bringen, wurde in Vegesack eine Messstelle am linken Ufer der Lesum, direkt an der Mündung in die Weser (17,54 km unterhalb der großen Weserbrücke) gebaut. Die Konstruktion bestand aus einem „selbst schreibenden Schwimmerpegel“. Der Pegelstand wurde vom Hafenmeister abgelesen und die Werte per Telegraph an das Tonnen- und Bakenamt (heute WSA) in Bremen übermittelt.

1878 legte der bremische Oberbaudirektor Ludwig Franzius einen Entwurf für den Ausbau der Unterweser vor: Seeschiffe **von 5m Tiefgang** sollten wieder die Stadt erreichen können

Die erste Weserkorrektur (Lange Bucht bei Oslebshausen) und die Vertiefungsmaßnahmen wurden zwischen 1883 und 1893 durchgeführt. 1888 wurde auf dem Gelände der Stefani Kirchenweide der Freihafen 1 (heute Europahafen) in Betrieb genommen.

Vegesacker Hafen um 1860



Im Zuge der Unterweser-Regulierungsarbeiten wurde 1891 der Vegesacker Hafen von 2,5 m unter dem „Vegesacker Null“ auf 4,5 m vertieft.

Pegelstation	Lage	Referenzpunkt	Stamm vermessen	Verfertigung	Verbaulichung	Verfügel
<u>Gr. Weserbrücke</u> <u>Bremen</u>	am rechten Ufer des Weser, 26,7 m über 8° 48' 31" 0" 53° 4' 32" 0"	Carlsplatz Fabrik, Abt. Wasserbau.	1878	Stahlfeder, bes. Eisen, verz. Zinn	Stahlfeder, bes. Eisen, verz. Zinn	
<u>Weserbahnhof</u> <u>Bremen</u>	7 m am rechten Ufer des Weser, 16,1 m über 8° 47' 22" 0" 53° 5' 0" 0"	Stahlfeder	1885	Stahlfeder	Stahlfeder	
<u>Hasenbüren</u>	am rechten Ufer des Weser, 9,01 m über 8° 42' 34" 0" 53° 7' 11" 0"	Stahlfeder für die Kontrollstation am Bremen	1878	Stahlfeder, bes. Eisen, verz. Zinn	Stahlfeder, bes. Eisen, verz. Zinn	Stahlfeder für die Kontrollstation am Bremen
<u>Vegesack</u>	am rechten Ufer des Weser, 2,5 m über 8° 37' 39" 0" 53° 10' 10" 0"	Stahlfeder	1878	Stahlfeder, bes. Eisen, verz. Zinn	Stahlfeder	
<u>Farge</u>	am rechten Ufer des Weser, 2,5 m über 8° 31' 0" 0" 53° 12' 16" 0"	Stahlfeder	1878	Stahlfeder	Stahlfeder	
<u>Kerkammelwarden</u> (am linken Ufer des Weser, 2,5 m über Kerkammelwarden)	8° 29' 0" 0" 53° 15' 56" 0"	Stahlfeder	1888	Stahlfeder	Stahlfeder	
<u>Brake</u> (am linken Ufer des Weser, 2,5 m über Brake)	8° 29' 27" 0" 53° 19' 54" 0"	Stahlfeder	1899	Stahlfeder	Stahlfeder	

Aufstellung der Pegelmesser zwischen Bremen und Brake

DIE SIGNALSTATION AUF DEM HAFENHÖFT

Um den Schiffen genaue Informationen über die jeweiligen Pegelsituationen zu geben, wurde im Juni 1888 die erste **Signalstation** gebaut und eingerichtet.

Der Signalmast wurde auf dem Höft an der Einfahrt zum Vegesacker Hafen (jetzt Lürssen-Seite) errichtet.

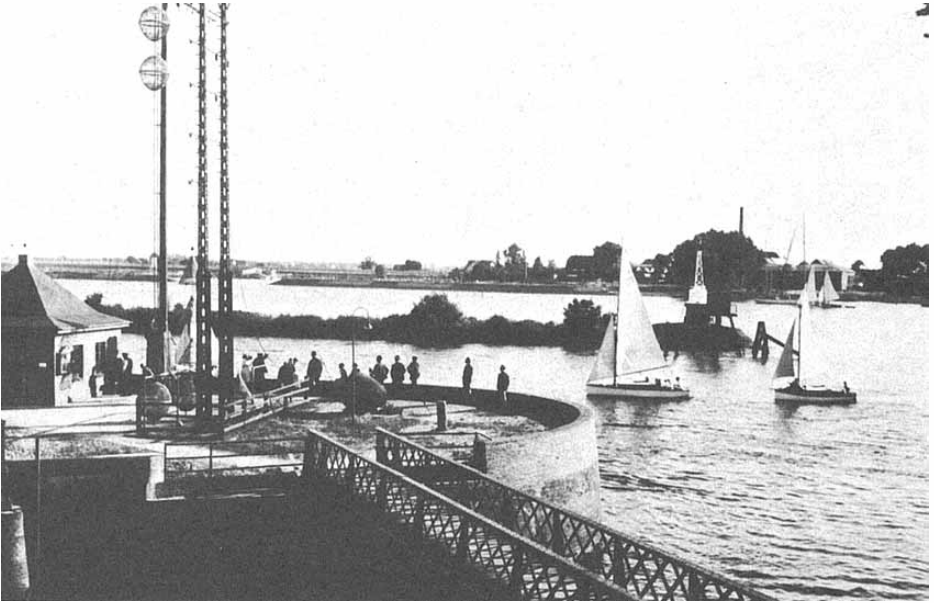
1894 wurde ein größerer Signalmast mit erweiterten Funktionen in Betrieb genommen. Für die in Vegesack anlegenden Seefahrer wurden die wichtigen Nachrichten am Hafenhaus angeschlagen.

Sturmwarnungen der Deutschen Seewarte wurden am Wärterhaus der Wasserstandsignalstelle angezeigt. Diese Station hatte auch die Aufgabe, die Daten der einlaufenden Schiffe per Telegraf nach Bremen zu melden und bei zu niedrigem Wasserstand Leichter (flach gehende Flussschiffe zum weiteren Transport der Ladung) zu bestellen.

1899 wurde der bestehende Pegel in der Lesummündung gegen einen selbst schreibenden Luftdruckpegel ausgetauscht. Die Meldung der Wasserstände oblag dem **Barsemeister** (Signalstationswärter).



Hafenwärter Zinke auf dem Hafenhöft 1920



Hafeneinfahrt mit Signalstation und Drehbrücke (ca. 1950)

Wegen der Abhängigkeit des Schiffsverkehrs von der Fahrwassertiefe der Weser erhöhte man 1905 die Genauigkeit der Pegelanzeige auf den Türmen von je 20 cm auf 10 cm.

Ab 1913 wurde die Unterweser mehrfach vertieft (**7m Tiefgang**) und das Fahrwasser wurde verbreitert. Durch diese Korrekturen konnte am Geestrückenufer der Weser neues Land gewonnen werden. 1923 wurde, auf Initiative des Vegesacker Bürgermeisters Dr. Wittgenstein, die Strandstrasse mit der späteren Promenade angelegt.

Zwischen 1925 und 1929 wurde das Fahrwasser der Weser auf **8m** vertieft.

Im Zusammenhang damit wurde 1929 der Vegesacker Wassersportverein von seinem Platz vor der Weserpromenade in den Hafen „vertrieben“. Für die Öffnung der bereits erwähnten Drehbrücke in der Hafeneinfahrt kassierte der Brückenmeister von den durchfahrenden Wassersportlern jeweils 60 Reichspfennige. Die Öffnung der Brücke erfolgte nach festgesetzten Zeiten - schon damals ein „Stein des Anstoßes“ und Dauerdiskussionsthema.

DIE ANZEIGEMITTEL DER SIGNALSTATION

Mehrere Masten sowie runde und kegelförmige Konstruktionen dienten der Anzeige der Wasserstände. Die Signalkörper mussten durch einen Mitarbeiter an- oder abgeschäkelt werden und wurden mit einer hand getriebenen und später durch eine maschinell betriebene Winde an dem Mast hochgezogen bzw. heruntergeholt., um so die jeweils aktuellen Wasserstände anzuzeigen.

Jeder **Ball** bedeutete einen Wasserstand von je 1 m über Normal-Null.

Jeder **Kegel** mit der Spitze nach oben zählte je 20 cm.

Jeder Kegel mit der Spitze nach unten je 10 cm.

Wasserstand Null oder unter Null wurde durch Setzen der blauen Flagge mit weißem Punkt angezeigt.

Ein **Schwenkarm** (Semaphor) über der Rahe des „Tagesmasts“ zeigte an, ob das Wasser ab- oder auflief. Bei Stauwasser stand dieser Arm waagrecht.

An einem zweiten Gestell wurde während der Dunkelheit der Wasserstand und die Strömung durch Lampen angezeigt.

An einem dritten Rahmen, der später errichtet wurde, wurden Schiffsfahrtszeichen hochgezogen. Diese Zeichen, und bei Nacht entsprechende Lampen, zeigten Behinderungen, Beschränkungen und Sturmwarnungen entsprechend den Vorschriften der Seeschiffahrtsstraßenordnung an.

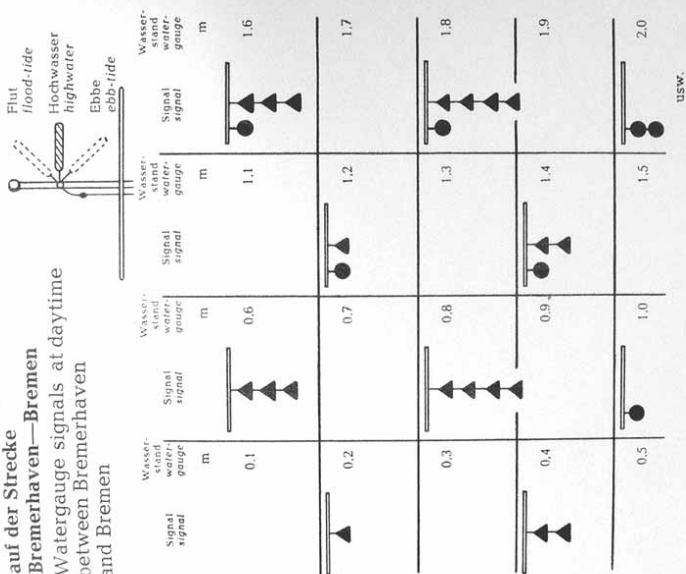
Die Signalstationen in Vegesack, Brake und Bremerhaven waren 365 Tage im Jahr rund um die Uhr besetzt und haben die Schifffahrt an allen Tagen des Jahres kontinuierlich informiert.

Erwähnt sei an dieser Stelle, dass der 1903 an der Gestemündung errichtete Wasserstandsanzeiger Bremerhaven voll funktionsfähig im Jahr 2003 für museale und touristische Zwecke wieder eröffnet wurde (Nähe Schifffahrtsmuseums).



Wasserstandssignale - Tag

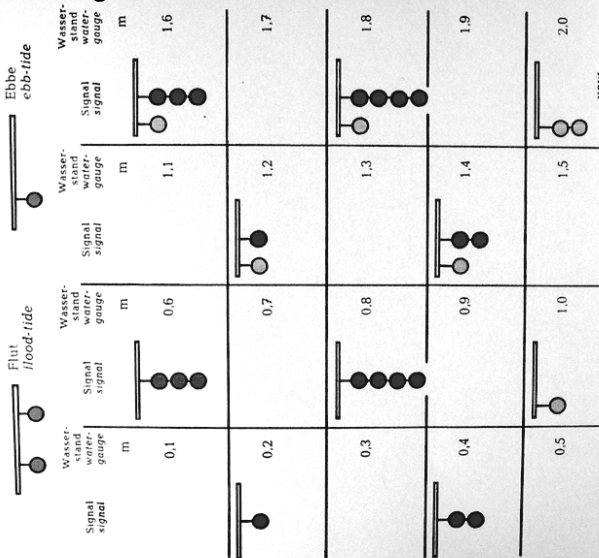
Wasserstandssignale bei Tage
auf der Strecke
Bremerhaven—Bremen
Watergauge signals at daytime
between Bremerhaven
and Bremen



Diese Wasserstände werden in Bremerhaven, Brake und Vegesack gezeigt. Wasserstände über 4.80 m werden nur mit dem Zeichen für 4.80 m und den Gezeitengraden (Flut, Hochwasser, Ebbe) angedeutet.
These watergauges are shown at Bremerhaven, Brake and Vegesack. Watergauges over 4.80 m are only shown with the sign for 4.80 m and the kind of tide (flood-tide, highwater, ebb-tide).

Wasserstandssignale - Nacht

Wasserstandssignale bei Nacht auf der Strecke Bremerhaven—Bremen
Watergauge signals at nighttime between Bremerhaven and Bremen



Diese Wasserstände werden in Bremerhaven, Brake und Vegesack gezeigt. Wasserstände über 4.80 m werden nur mit dem Zeichen für 4.80 m und den Gezeitengraden (Flut, Hochwasser, Ebbe) angedeutet.
These watergauges are shown at Bremerhaven, Brake and Vegesack. Watergauges over 4.80 m are only shown with the sign for 4.80 m and the kind of tide (flood-tide, highwater, ebb-tide).

Verschiedene Signale die Wasserstände von Bremerhaven bis Bremen betreffend
 Different signals concerning the watergauge
 from Bremerhaven to Bremen

1. Wenn der Wasserstand Null und unter Null ist
 If the watergauge is normal and below normal



2. Wenn wegen Störung der Wasserstand nicht gezeigt werden kann
 If the watergauge is out of action



Warnungssignale
 bei Schifffahrtsbehinderung gemäß § 20 SSchSO
Warningsignals
 at hindering of navigation acc. to § 20 SSchSO



(Siehe auch S.)
 (see also page)

Tag - Flagge:
 blau mit weißem Punkt
Nacht - Lampen: rot, rot, gelb

Tag - Flagge:
 rot
Nacht - Lampen:
 gelb-rot-rot

Tag - Bälle/Kegel:
 Ball-Ball-Kegel
Nacht - Lampen:
 rot-rot-grün

*Zusätzliche Signale zur Wasserstandsanzeige
 für den Bereich Bremerhaven bis Bremen*



Signalstation Strandpromenade um 1954

DIE SIGNALSTATION AN DER STRANDPROMENADE

Im Zusammenhang mit der Verbreiterung der Hafeneinfahrt und einer weiteren Vertiefung der Weser wurde 1953 die Drehbrücke am Hafenhöft abgebaut und die Pegelstation stillgelegt. Die Signalstation wurde jetzt auf dem Uferstreifen unterhalb der Strandlust als provisorisches, ebenerdiges Gebäude angesiedelt.

Wie schon auf der alten Station wurden Wasserstände gemessen und angezeigt. Von hier aus wurden die Schiffe beim Passieren telefonisch bei der Industriehafenschleuse in Bremen angemeldet. Viele Vegesacker erinnern sich an das „Schleusen Anforderungssignal“ der Schiffstyphone (lang-lang-kurz-lang). Außerdem „tutete“ das Schiff noch Signale zur Schlepperanforderung (je nach Zahl der gewünschten Schlepper). Nachts wurden die Schiffe zur Identifizierung des Namens mit einem großen Scheinwerfer angestrahlt.

Um die Signalstation herum gab es im Sommer ein reges Strandleben. Obwohl das Baden wegen der Strömung, des steilen Ufers und des Soges der Schrauben vorbeifahrender Schiffe gefährlich und deswegen verboten war, fanden sich an warmen Tagen tausende Vegesacker zum Sonnenbaden und Schwimmen ein.



Viele der spielenden Kinder kannten schon in jungen Jahren die verschiedenen Anzeigen der Signalmasten, halfen sie doch beim Bau von „überschwemmungssicheren“ Strandburgen und anderen Sandbauten.

Bei Sturmfluten stand die Signalstation oft unter Wasser. Der Dienstbetrieb konnte dann nicht durchgeführt werden und musste bis zum Rückzug des Wassers unterbrochen werden.

1960 wurde ein neues sturmflutsicheres Gebäude für die Signalstation errichtet (das heutige Erscheinungsbild). Damals führte jedoch noch ein 36 m langer Steg von der Plattform der Station hinaus zum Pegelhäuschen in der Weser.

1978 wurde, im Zusammenhang mit der weiteren Vertiefung der Weser auf **9 m unter SKN** (Seekarten Null), die Modernisierung der Kommunikation mit den Schiffen eingeleitet. Das Pegelhaus wurde verlegt und die Pegelmeldungen wurden über Funk herausgegeben.

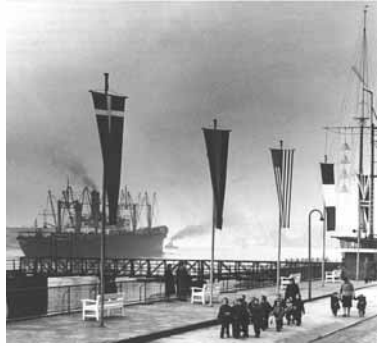
Die Signalbälle und Kegel wurden nicht mehr hochgezogen, die Lampen blieben dunkel. Kein Anzeiger wies mehr die Gezeiten aus. Obwohl die die Signalmasten bald abgerissen wurden, blieb die Station weiter besetzt.

Schiffe über 50 m Länge mussten sich über UKW bei der Bremer Schleuse anmelden. Manchmal kam es vor, dass die Schiffsführung diese Meldung zu früh absetzte, weil sie meinten, dadurch eine schnellere Schließung zu bekommen. Wenn das Schiff dann nicht zur berechneten oder angegebenen Zeit Vegesack passierte, rief der Wärter der Signalstation in Bremen an und korrigierte die Meldung.

Im Juli 1985 wurde ein Gittermast mit Versuchsradar und Videokamera aufgestellt. Die erfassten Daten wurden an die Revierzentrale in Bremen übertragen. Später wurden diese Funktionen von einem Signal- und Sendemast auf dem Schönebecker Sand übernommen, der zusammen mit 6 anderen Radarstationen zwischen Huntemündung und Bremen erstmals eine lückenlose Kontrolle der Schiffsbewegungen ermöglichte.

Als im Jahr 1989 ein modernes Radarleitsystem die Leitung und Führung der Schiffe auf der Weser übernahm, waren die offiziellen Tätigkeiten der ursprünglichen Signalstation beendet. Der Dienstbetrieb der **Signalstation Vegesack** wurde nach 101 Jahren eingestellt.

Ein vollautomatischer Pegelmesser des Wasser- und Schifffahrtsamtes Bremen ist auch heute noch in der Nähe der MTV Signalstation an der Vegesacker Weserpromenade in Betrieb.



DIE SIGNALSTATION DES MTV NAUTILUS

Die technischen Einrichtungen der Station wurden bald demontiert. Man hegte den Gedanken, die Station abzureißen. Mehrere Vereine und Institutionen bemühten sich um den Erhalt dieses maritimen Schmuckstücks. Letztendlich erhielt der MTV den Zuschlag.

Nach längerer Vorbereitungszeit wurde die Idee umgesetzt, im Gegensatz zu anderen reinen Schiffsbegrüßungsanlagen, von der wieder belebten Signalstation interessante Informationen zur Weser, zu den Werften und den passierenden Schiffen an ein breites Publikum zu geben. Am 29.04.1995 war die Signalstation bei bestem Wetter erstmalig Mittelpunkt eines großen maritimen Festes in Vegesack.



Der MTV hatte es sich zur Aufgabe gemacht, mit der Signalstation maritime Werbung für Vegesack zu betreiben. Fortan erfuhren nicht nur die Spaziergänger, die sich im unmittelbaren Umfeld und auf der Signalstation befanden, sondern auch die Kaffeegäste im Strandlustgarten mittels einer leistungsstarken Lautsprecheranlage über das „Woher“ oder „Wohin“ der Schiffe und über ihre Ladung.

In den folgenden Jahren wurde die Signalstation durch ehrenamtliche Mitglieder des MTV betrieben. Ein Arbeitskreis „Signalstation und ma-

ritime Geschichte“ wurde tätig. Der machte es sich zur Aufgabe, Besucher und Spaziergänger sachkundig zu informieren und Interessierte mit Touristik-Prospekten, Fahrplänen der „Schreiber Reederei“ und den Schriften über die vereinseigenen Schiffe zu versorgen.

Ein umfangreiche Innenausbau der Signalstation erfolgte 1998/99; es wurde ein funktionsgerechter Umbau zu „Salon und Brücke“ durchgeführt. Auf Anfrage des Arbeitskreises Signalstation überließ die Firma „STN Atlas-Elektronik“ dem Verein ein Radargerät, das bis dahin auf dem Forschungsschiff „Meteor1“ eingesetzt wurde. Die Installation in der Station erfolgte durch die Spezialisten der Firma „STN“.

Am 16.07.1999 erfolgte die offizielle Einweihung der Signalstation durch Vertreter der örtlichen Behörden und des Vorstands des MTV Nautilus e.V.

Die Signalstation verfügt heute über moderne Kommunikationsmittel. Zwei Web-Kameras geben Freunden und Interessierten in aller Welt jederzeit die Möglichkeit das Treiben auf der Vegesacker Strandpromenade in Richtung der Gläsernen Werft (ehemals Bremer Vulkan) oder auch in Richtung Fähre & Schulschiff Deutschland zu beobachten.

Die Signalstation besitzt einen umfangreichen maritimen Buchbestand.

Die Signalstation ist heute beliebte Anlaufstelle und Treffpunkt bei öffentlichen Veranstaltungen wie dem Vegesacker Hafenfest, dem Kajak- und dem Loggermarkt oder beim musikalischen Festival Maritim.

*Mehrere Jahre lang wurde regelmäßig das holländische Hotelschiff **Europa** aus Rotterdam, das mit amerikanische Touristen unterwegs war, von Mitgliedern der Signalstation begrüßt.*



Die Signalstation des MTV Nautilus ist in der Regel an Wochenenden, an Feiertagen, bei maritimen Veranstaltungen oder bei Bedarf besetzt.

Verfasser dieser Gemeinschaftsarbeit
sind die Mitglieder des **Arbeitskreises**
„MARITIME GESCHICHTE“
der Signalstation Vegesack

Die Idee einer Broschüre zur
„Geschichte der Pegelmessungen an der Weser“ gab
Hans-Martin Reinhold



Signalstation
ab 1953

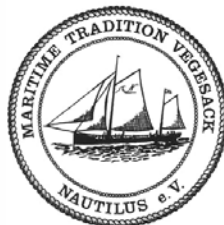
Signalstation
1888-1952

Quellen & Literatur:

Stave Stadtentwicklung - Unser ältester Hafen / Chronik des Vegesacker Hafens
Stadtgarten- und Verschönerungsverein - Der Stadtgarten in Vegesack / Ein Streifzug
Bremische Gesellschaft für Stadterneuerung - Vegesack
Heimat- und Museumsverein Vegesack - Alte Ansichten
Staatsarchiv Bremen
Nordseehandbuch 1932 und 1966
U. Fiedler - Bremen-Nord
Norddeutsche Volkszeitung
Lüder Halenbeck - Geschichte der Stadt Vegesack
Dr. Ulrich Weidinger - Der Hafen von Vegesack

Dank an:

Bildersammler Herr Köglin



Auflage dieser Sonderausgabe: 1000 Stück

Maritime Tradition Vegesack Nautilus e. V.

Postfach 750515

28726 Bremen

Telefon 0421 - 6395298

Kfz-Reparaturen aus Meisterhand für alle Marken:

- *Mobilitätsgarantie*
- *AU- und TÜV Abnahmen*
- *Auspuff-, Bremsen- und Klimadienst*
- *Car-Tuning*
- *24 Std. Pannendienst*

Reifenhandel und Räderservice:

- *Neureifen*
- *Runderneuerungen*
- *Stahl- und Leichtmetallfelgen*
- *Kundenlager für Winter- und Sommerreifen*
- *Schneeketten*

Wir empfehlen:

- **Leistung und optimaler Fahrkomfort im Einklang**
- **Optimales Handling in Kurven**
- **Herausragende Haftung und Spurtreue auf nasser und auf trockener Fahrbahn**



MICHELIN



— nur in der — — — — —

Lindenstr. 69

www.minke-bremen.de

Tel: 0421 - 65 95 10