

Ostsee-Rundschau.de

Wiederbelebung des Boddenreviers



von Ribnitz-Damgarten bis nach Zingst

Wiederbelebung des Boddenreviers

Wenn man das schöne Boddenrevier zwischen Barhöft und Ribnitz-Damgarten an einem Sommertag mit Sonnenschein und einer leichten Brise erlebt, denn liegt die Erkenntnis nahe, dass sich hier neben wertvollen naturnahen Lebensräumen, ein erhebliches touristisches und wirtschaftliches Potential vorhanden ist, das dringend zum Nutzen der Region weiter entwickelt werden muss.

Der nachstehend wieder gegebene historische Rückblick, lässt die Bemühungen deutlich werden, die in vergangenen Jahrhunderten darauf gerichtet waren, die wirtschaftlichen Vorteile durch eine verkürzte Verbindung zwischen dem Boddenrevier und der Ostsee zu nutzen und die Wirtschaft in der Region zu fördern.

Ein kurzer, vereinfachter Rückblick :

Alten Aufzeichnungen gemäß gab ein gewisser Historiker namens Hans Sund die Wassertiefe bei Barhöft am östlichen Ausgang des Boddenreviers im 10. Jahrhundert mit etwa 10' Fuss (ca. 4 Meter an), für das Jahr 1714 nur noch mit 6' Fuss (ca. 1,80 Meter) an . Was war in dieser langen Zeit geschehen ?

Wir wissen, dass durch die Eiszeit mehrere Inseln dem Festland vorgelagert waren und zwischen diesen gab es sogenannte `Seegatten`, die von kleineren Fischerei- und Handelsschiffen für die Ein- und Ausfahrt von der Ostsee in das Boddenrevier genutzt werden konnten.

Dazu zählten damals :

- Der Permin zwischen Saaler Bodden und der Ostsee
- Der Darßer Kanal bei Ahrenshoop
- Eine kleine Öffnung am Vordarß (Hundesbeck)
- Der Prerower Strom mit mehreren Ausflüssen
- Einige Öffnungen zwischen dem Prerower Strom und Freesenbruch westlich von Zingst
- Die alte Straminke
- Fluttore zwischen den Werdern
- Die Öffnung am Ostzingst bei Barhöft

Aus den Überlieferungen der alten Fahrensleute wissen wir, wie sehr sie die immer geringer werdenden Wassertiefen beklagten : So gibt es einen Stich der Stadt Barth aus dem Jahre 1590, auf dem Flachbodensegler mit einem max. Tiefgang von bis zu 3 Metern gezeigt werden. Es ergibt sich jedoch die Frage, ob hier nicht der Künstler ein schmückendes Beitrag hinzugefügt hat, da die Barther Chronik erst um 1728 ein Bollwerk als Anleger (hieraus entstand der Anleger bei der späteren Zuckerfabrik) nennt und Hinweis auf den Westhafen mit einer Wassertiefe von 1,5 Metern (später vertieft auf bis zu 3,5 Meter, als das Dampfsägewerk in Betrieb genommen wurde).

Ganz anders die Lage auf der Binnenseite von Zingst: Hier begünstigen die Wind- und Strömungsverhältnisse auf natürliche Weise Fahrwasser mit Tiefen bis zu 5 Meter, welche den Zingster Strom bis zum heutigen Tag erhalten haben .

Weitere wichtige Zufahrten in das Boddenrevier waren u.a. bei Prerow und bei Wustrow. Diese waren von enormer Bedeutung für das Wachstum und die wirtschaftliche Blüte der Stadt Ribnitz und führten z.Zt. der HANSE zu schwerwiegenden Zerwürfnissen, da die HANSE in der Entwicklung des Handels der Stadt Ribnitz einen aufkommenden Konkurrenten sah .

In der Folge wurden alle Zufahrten (Darßer Kanal) von den Rostockern und die Permin-Durchfahrt bei Wustrow von den Stralsundern am Ende des 14. Jahrhunderts zerstört und mittels alter Schiffe, die man in den Einfahrten der Seegatts versenkte, unbrauchbar gemacht. Die Versandung von der Ostsee her, führte zum endgültigen Verlust dieser Durchfahrten bis zum heutigen Tage.

Das der Prerow-Strom bereits eine besondere Bedeutung für das Boddenrevier der damaligen Zeit gehabt haben muss, darauf deutete auch ein Schatzfund aus dem Jahre 1874 hin, der beweist, dass hier bereits im 9. Jahrhundert ein wichtiger Handelsweg für Schiffe gewesen war, die von der Ostsee kommend, zu den damaligen slawischen Siedlungen um das heutige Barth führen.

Während der Prerow-Strom über Jahrhunderte weiterhin offen gehalten wurde und es sogar besondere Zoll-Vereinbarungen für die Schiffe gab, die mit dem Ziel Barth den Prerow-Strom durchsegelten, entstand nach der schweren Sturmflut von 1625, an der Straminke bei Zingst ein vergrößerter Ostseezugang, der für längere Zeit nutzbar war und mit einer Breite von 22,5 Metern und einer Tiefe von 3,5 Metern angegeben wird.

Eine besonders schwere Sturmflut in der Nacht vom 12. auf den 13. November 1872 brachte Tod und Verwüstung. Ein Jahr später wurde die Mündung des Prerow-Stroms zum Schutz vor weiteren Sturmfluten zugeschüttet und damit die feste, landseitige Verbindung geschaffen, wie wir sie heute als Halbinsel Fischland-Darß-Zingst kennen.

Die Folgen, die sich aus der Abschottung des Boddenreviers ergaben,

waren bereits in dieser Zeit bekannt, denn der jetzt fehlende Wasseraustausch mit der Ostsee und die Einleitung nährstoffreicher Wasser als den Zuflüssen, wie der Barthe und Recknitz, führten zu einer zunehmenden Verlandung dieses Binnenreviers, wie aus zahlreichen Petitionen und Nachrichten zu entnehmen ist, die sich in den Stadtarchiven befinden.

Es wurden von Seiten der Fischer, Reeder und der Kapitäne der Frachtensegler wiederholt Eingaben gemacht, mit dem Ziel, eine verbesserte Zufahrt in die Ostsee und vertiefte Fahrwasser innerhalb des Boddenreviers zu realisieren:

- So erstellte der Barther Magistrat im Jahre 1728 auf Befehl des damaligen schwedischen Königs Friedrich ein Programm ` . . . zur Wiedereröffnung des Straminker Tiefs . . . So würden auf Recommendation einige vermögende Kaufleute, wovon es bisher gefehlet, sich hier etablieren . . . `

- Im Jahre 1801 fordert der schwedische König Gustav Adolph IV die Stadt Barth auf . . . auch fehlt es der Stadt an einem Hafen . . . wegen der Süchtigkeit des Wassers . . . Ladung der Schiffe mit Leichtern bis zum Gellen gebracht werden müssen . . . Man schlug die Anlegung eines Hafen bei Prerow vor, aber Barth wollte sich nicht finanziell beteiligen .
- Im Jahre 1896 schlägt der Fischerverein erneut die Öffnung der Straminke vor, die seit Jahren nicht mehr befahrbar ist.
- Im Jahre 1907 wird das Projekt `Fährverbindung Berlin-Barth-Straminke-Trelleborg` erarbeitet, weil der deutsche Kaiser sich soll eine schnellere Verbindung per Bahn und Fährschiff nach Schweden vorstellt, ohne den Umweg über Stralsund und Rügen. Dieses Projekt scheiterte in den Wirren des 1. Weltkriegs.
- Im Jahre 1925 erstellte die Baltische Verkehrsstudiengesellschaft Berlin eine Denkschrift, die auf dem Projekt von 1907 basierte und in Barth zwei alternative Lösungsvorschläge für den Personen- und Güterumschlagsverkehr vorsah und auch den Liniendienst nach Norwegen und Dänemark einplante. Dieses Projekt scheiterte in den Wirren des 2. Weltkriegs.
- Im April des Jahres 1935 betonte der Landrat ausdrücklich die Notwendigkeit eines Durchstichs bei der Straminke .
Im Juli 1935 kam es in Zingst zu einer Besprechung zwischen dem damaligen Reichsverkehrsministerium, dem Reichsministerium f. Ernährung und Landwirtschaft, der Wasserbaudirektion, dem Bauamt Stralsund, dem Fischereiverband, der Kreisbauernschaft, den Bürgermeistern, der Regierung Stettin, u.a.m. , mit dem Ergebnis, dass die Planungen für den Bau eines Durchstichs mit Außenhafen begonnen werden sollen. Auch dieses Projekt scheiterte in den Wirren des 2. Weltkriegs, weil die vorhandenen Mittel anderweitig eingesetzt wurden.
- Im Mai 1947 verfasste der Landrat des Kreises Stralsund erneut eine Denkschrift über die Herstellung eines Fischereischutzhafens bei der Straminke mit Schiffsanbindung nach Barth, da viele Fischer aus den ehemaligen deutschen Ostgebieten gekommen sind, und so die Grundversorgung mit Nahrungsmitteln sicher stellen könnten.
- Am 27. November 1950 fragt der Rat des Kreises Stralsund beim Dezernat Wirtschaft die Kosten des Projektes Straminke an.
Sie soll bestehen aus :
 - einer durch Einfahrtmolen geschützten Reede,
 - einem Schifffahrtskanal von der Ostsee bis zur Kammerschleuse,
 - einer neu zu baggernden Fahrrinne vom boddenseitigen Ende des Kanals bis zum Zingster Strom,
 - der Vertiefung des Fahrwassers vom Zingster Strom bis zum Hafen Barth

Wie wir heute wissen, wurde keine dieser sinnvollen Varianten je realisiert .

Die wichtigsten Gründe waren vielfach die großen Kriege, vom Kampf der HANSE gegen andere Städte, über den dänisch-schwedischen Krieg bis zu den beiden Weltkriegen – aber waren auch immer wieder die Uneinsichtigkeiten der beteiligten Politiker, an denen sich die Visionen für eine verbesserte Zukunft der dort lebenden Anwohner ebenso zerschlugen, wie an überzogenen Forderungen der beteiligten `Umweltschützer`, an baurechtlichen Auflagen, und an der angeblichen Nichtfinanzierbarkeit dieses Projekts .

Der Ausblick in die Zukunft :

Es muss die Frage erlaubt sein, warum seit der Wende Millionen von D-Mark und Euro für immer neue Planungen, zahllose Gutachten und öffentliche Diskussionsabende aufgewendet wurden, obwohl eines nur einen einzigen sinnvollen Standort für einen Durchstich und damit für die dringend notwendige Wiederbelegung des Boddenreviers bei gleichzeitiger Gewässersanierung gemäß geltender Wasserrahmenrichtlinien (WRRL) geben kann und das haben bereits unsere Väter und deren Vorväter herausgefunden :

Das ist und bleibt der Durchstich bei Zingst

Obwohl der derzeitige Wirtschaftsminister des Landes Mecklenburg-V. mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln versucht, die Planung für einen völlig unbrauchbaren Inselhafen am Ende einer auf etwa 600 Meter verlängerten Seebrücke vor PREROW durch zu setzen, würde dieses Bauvorhaben sehr bald notleidend werden, weil es nicht die Mindestanforderungen an einen Ersatzhafen für den `Darßer Ort` als Not- und Etappenhafen sowie als Stützpunkt für den Seenotkreuzer der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) erfüllt.

Es wäre wünschenswert, wenn die betroffenen Anrainergemeinden nicht länger gegen dieses sinnvolle Vorhaben `Front machen`, sondern die (Kommunal-) Politiker zwingen, das dringend erforderliche Vorhaben zu unterstützen und dafür ihre bisherige Haltung zu überdenken !

Es ist deshalb unser Ziel, mit den Bürgermeistern der Städte Barth und Ribnitz-D. und der Anrainergemeinden, mit dem Landrat von Nordvorpommern, der Landesregierung von Mecklenburg-V., der Handelskammer (IHK), der Handwerkskammer (HK), der Leitung der beteiligten Tourismusverbände sowie den uns unterstützenden Organisationen, wie dem Deutschen Segler-Verband (DSV), dem Bundesverband Wassersport-Wirtschaft (BWWS), der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) verstärkt in Gespräche und Verhandlungen einzutreten, um so den Weg für dieses Vorhaben zu bereiten, das zu lange nicht ausreichend gefördert wurde.

24972 Steinbergkirche, den 13.01.2017

Torsten R. Lepsin
(Vorsitzender BDZJ e.V.)
.siehe auch www.bdzej.de