

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Oldenburgisches Gemeinde-Blatt. 1854-1903 39 (1892)

6 u. 7. (27.2.1892)

[urn:nbn:de:gbv:45:1-724678](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-724678)

Gemeinde-Blatt.

Vierteljährlich erscheinen 13 Nummern. Vierteljährl. Pränum.-Preis 50 S.

1892. Sonnabend, 27. Februar. №. 6 u. 7.

III. Bericht

des Stadtbaumeisters Noack betreffend das
Projekt einer Hafenanlage im Anschluß an
die auszuführende Hunte-Korrektion.

Projekt und Kostenanschlag.

Wahl des Platzes.

Bei der Wahl des Platzes wurde von der Erwägung ausgegangen, daß eine Lage desselben oberhalb der Eisenbahnbrücke nach den gepflogenen Verhandlungen den bestehenden Handelsinteressen am besten entspricht.

Offener oder geschlossener Hafen.

Die Entscheidung, ob hier ein offener oder geschlossener, sog. Dockhafen, anzulegen sei, konnte nur zu Gunsten der ersten Art erfolgen. Denn nicht allein führen geschlossene Häfen überall Hindernisse für die Schifffahrt mit sich, welche am Orte in Folge eines bereits vorhandenen, die Eisenbahnbrücke, besonders zu vermeiden sind; sondern es würde hier insbesondere noch der Aufwand für Schleuse und eines für Mühlenhunte, Haaren und Hausbäke erforderlichen Freilaufes — Wehr — diejenigen Kosten bei Weitem übersteigen, welche ein offener Hafen mehr an Baggerarbeit und Tiefe der Ufertwerke erfordert. Diese Mehrkosten berechnen sich zu 33 000 M.; für welche Summe es aber auch nicht annähernd möglich ist eine Schleuse und ein Wehr herzustellen.

Geschlossene Häfen legt man gemeiniglich da an, wo der Vortheil solcher, der konstante Wasserspiegel, ein maßgebender ist. Sie werden also dort am Platze sein, wo durch große tägliche Wasserspiegelschwankungen das Ladegeschäft beeinträchtigt wird. In Oldenburg ist dieses nicht der Fall und ist deshalb ein geschlossener Hafen neben seiner kostspieligeren Anlage auch noch zweckwidrig.

Es wird sich demnach nur darum handeln können, das vorhandene Hafenbecken entsprechend zu vertiefen und zu verbreitern.

Platzvertheilung.

Die Bearbeitung des Projekts hat ergeben, daß die zur Verfügung gestellten Mittel nur um einen geringen Betrag überschritten werden, um ein mäßig langes Hafenbecken mit wohlfeilen Beuferungen, sowie eine Eisenbahnverbindung einfachster Art herzustellen — Anlage A und Blatt 1 —.

Von der Errichtung jedweder Schuppen oder gar Lagerhäuser muß zunächst abgesehen werden.

Demzufolge wurde die Belegenheit des zu erbauenden Hafens so getroffen, daß derselbe die vorhandene Kaimauer bis auf die erforderlichen Anschlußarbeiten unberührt läßt und sich an die Mauer anschließend im Hundebett nach Osten zu ausdehnt.

Um nun aber auch im Anfange zweckmäßig zu disponiren war es nothwendig, einen Plan — Blatt 2 — für den ferneren Ausbau des Hafens durchzuarbeiten. Hierbei ist denn auch eine größeren Verkehrsansprüchen geeignete Eisenbahnverbindung mit Lokomotivbetrieb vorgesehen, welche allerdings bis dahin durch Bebauung der nicht im städtischen Besitz befindlichen Grundstücke, wenn nicht unmöglich gemacht, so doch erschwert werden kann.

Es ist auch wohl rathsam klein anzufangen und mit der weiteren Ausstattung des Hafens zu warten, da der heranzuziehende Verkehr ja erst ergeben muß, welche Art von Güter der Hauptsache nach den Hafen passiren. Hiernach wird man dann für die erforderlichen Einrichtungen sicherer als z. B. das Zweckmäßige treffen können.

Die Disposition auf Blatt 2 beruht auf der Annahme, daß die ankommenden Schiffsladungen nur in nicht häufigen Fällen für einen Empfänger bestimmt sind, daß vielmehr der Schiffsinhalt an der Lösungsstelle zu sortiren ist. Dieses Geschäft muß erforderlichen Falles im Anfang im Freien, wie in einigen französischen Häfen, ausgeführt werden. Sobald das Bedürfniß es erfordert, werden sog. Durchgangsschuppen — Blatt 3 — gebaut.

Diesen Schuppen muß dann der Platz zunächst des Kais eingeräumt werden.

Die Lagerhäuser kommen hinter jene Schuppen zu liegen, und es muß dafür gesorgt werden, daß die Bewegung der Güter von Schuppen zum Lagerhaus in bequemer und mit geringen Kosten verknüpfter Weise vor sich gehen kann. Es läßt sich dies leicht durch zweckmäßig eingerichtete Krähne, welche die Lasten bis in das oberste Geschloß des Lagerhauses heben, bewirken.

Für die zum Gebrauch im Inlande bestimmten Waaren, welche der Empfänger nicht sofort nach ihrer Ankunft abholen und verzollen will, ist am östlichen Ende des Hafens ein Zollspeicher vorgesehen, welcher in Verbindung mit einem Theilungsspeicher steht. In dem Letzteren werden die Waaren ausgepackt und offen aufbewahrt, so, daß sie jederzeit besichtigt werden können. Die Waaren befinden sich in diesem Speicher unter Mitverschluß der Zollbehörde.

Hinter der Railinie kommen zunächst zwei Gleise, von welchen das zunächst der ersteren liegende, gemeiniglich als Krähngleise, das darauf folgende als Ladegleis zu dienen hat.

Diese beiden Gleise werden zum Theil gleich ausgeführt — Anlage A Blatt 1 —, sie sind mit den Bahnhofsgleisen und unter sich vermittelst Drehscheiben und einer Weiche verbunden.

Hinter diesen Gleisen würden später die Schuppen folgen, deren Breiten- und Längenabmessungen noch genauer nach Maßgabe des sich entwickelnden Verkehrs zu bestimmen sind.

Zwischen Schuppen und Lagerhäuser sind ca. 19 m breite Straßen angeordnet, welche in erster Linie für den Landfuhrwerksverkehr bestimmt sind, aber auch zwei Eisenbahngleise enthalten. Hinter den Lagerhäusern befinden sich zwei weitere Eisenbahngleise.

Am westlichen Ende des Hafens, wo die Eisenbahngleise zusammenlaufen und der Raum zwischen denselben für Anlage von Schuppen und Lagerhäusern sich nicht mehr eignet, sind Lagerplätze für Rohgüter einzurichten.

Die Gleise und Drehscheiben sind so anzuordnen, daß über dieselben hinweg der Landfuhrwerksverkehr ungehindert stattfinden kann.

Holzhafen.

Der alte Huntearm vor Ricklefs Gründen am Stau bleibt in seiner zeitigen Beschaffenheit als Holzhafen bestehen. Derselbe ist nach Angabe Blatt 2 erweiterungsfähig.

Hafenbecken.

Um die Abmessungen — Bestick — des Hafenbeckens zu bestimmen, mußten diejenigen Schiffstypen bekannt sein, welchen es nach der Huntekorrektur möglich sein wird nach Oldenburg zu schwimmen. Der Geheime Kommerzienrath Herr Howaldt in Kiel, Inhaber einer großen Schiffswerft daselbst, hatte die Güte, die erforderlichen Angaben zu machen, dieselben sind dem Projekt in Blatt 4 angelegt.

Für die Längenabmessungen des Hafens war bestimmend, daß eine gewisse Anzahl der längsten Schiffe, ich habe angenommen „drei“, am Kai liegen können. Eine größere Anzahl gestatten nicht die verfügbaren Mittel, noch weniger zu nehmen erschien mir zu unerheblich. Hiernach ergibt sich eine Länge von 180 m.

Das Breitenmaß des Hafenbeckens beträgt 34 m auszunutzbare Wassertiefe und genügt eben um zwei Schiffsreihen am Kai liegen und einen dritten Schiffskörper vorbei passiren zu lassen — Anlage B, Blatt 5 —.

Außerdem muß aber eine Stelle vorhanden sein, an welcher auch die längsten Schiffe jederzeit bequem umwenden können. Wie bisher zu diesem Zweck die Mündung des Ems-Huntekanals zu verwenden, ist bei den in Frage kommenden Schiffsabmessungen ferner nicht mehr möglich. Eine Verbreiterung dieser Mündung herzustellen ist ausgeschlossen, da andernfalls eine sofortige energische Versandung jener Stelle durch den Kanal herbeigeführt werden würde. Die Wendestelle muß deswegen von jener Mündung zurück in den Hafen — das alte Huntebett — hinein gelegt werden. Ein Blick auf Blatt 2 läßt sofort erkennen, daß für die Anlage einer Wendestelle nur das rechte, südliche Ufer des Hafens in Frage kommen kann. Wollte man etwa, um Grunderwerbskosten zu sparen, hierzu den sogenannten Schlachthausplatz benutzen, so würde man dieses Areal für die Ausnutzung zu Handelsanlagen aufgeben. Das wäre m. E. eine Ersparniß, die zu dem so herbeigeführten Nachtheil in gar keinem Verhältniß steht.

Ich habe die Wendestelle auf der dem Landeskulturfonds gehörigen Parzelle $\frac{2177}{1037}$ der Flur IX projektirt, da dieselbe hier nach erfolgter Verlängerung des Hafens ungefähr in der Mitte desselben liegt und man wohl erwarten darf, daß der Staat

für eine so gemeinnützige Anlage seinen Grund und Boden zum Selbstkostenpreise abgeben wird.

Es bleibe nicht unerwähnt, daß für die erste Anlage die Wendestelle vielleicht zweckmäßiger zum Theil auf der benachbarten Parzelle Nr. $\frac{186}{69}$ liegen würde, da so ein Lößplatz

für ein größeres Schiff westlich der Wendestelle am südlichen Hafenufer gewonnen würde. Diese Lage hat aber keine Aussicht auf Verwirklichung, da die fragliche Parzelle nicht verkäuflich ist.

Die Tiefe des Hafens ist zu 5,2 m unter gewöhnlichem Hochwasser angenommen, die Uferwerke werden aber so eingerichtet, daß sie, falls die Huntekorrection ähnlich günstige Erfolge wie die Weserkorrection liefern sollte, bis zu 6,0 m unter gewöhnlichem Hochwasser gebracht werden kann.

Bei der Wahl dieses Tiefenmaßes bin ich von der Erwägung ausgegangen, daß der niedrigste Wasserstand nach ausgeführter Huntekorrection 1,6 m unter demjenigen des gewöhnlichen Hochwassers zu liegen kommt (Schwankungen bis zu 1,42 m sind vor der Korrection thatsächlich vorgekommen) und, daß Schiffe von 3,5 m Tiefgang bei einem solchen niedrigen Wasserstande mit ihrem Kiel die Hafensohle noch nicht berühren dürfen.

Der hiernach zwischen Kiel und Hafensohle verbleibende Abstand von 0,1 m — wenig genug — ist als Spielraum für ungenaue Arbeit, Wellenschlag und Auffandung gerechnet.

Die Höhe der Uferwerke und der Uferstraße mußte so bemessen werden, daß dieselben:

1. Hochwasserfrei liegen;
2. Zur Zeit keine weitläufigen Umlegungen vorhandener Straßen erfordern;
3. Eisenbahnanschluß nach der Bahn ohne nennenswerthe Steigungen zulassen, da der Rangirbetrieb mit Menschenhand oder durch Pferde erfolgen muß.

Da das höchste Hochwasser 1,6 m über dem gewöhnlichen Hochwasser liegt — die Höhenlage des Letzteren bleibt nach der Korrection die gleiche wie vor derselben — so wurde jene Höhe zu 1,8 m darüber liegend angenommen.

Das gewöhnliche Hochwasser liegt 1,0 m am Staupegel oder 5 m über der Horizontalen des Oldenburger Deich-Nivelle-

ments (Feddertwarber Horizontale). Demnach würde die Oberkante der Uferwerke auf Ordinate 6,8 über Feddertwarber, Horizontale — F. H. — zu liegen kommen. In gleicher Höhe liegen das Trottoir der Güterstraße und die Schienenoberkante des Anschlußgleises auf dem Bahnhofe.

Uferwerke.

Als Uferwerke konnten nur die wohlfeilen Bollwerke, bez. Erdböschungen in Aussicht genommen werden. Ein Kostenvergleich hat ergeben, daß ein Bollwerk, welches über dem gewöhnlichen Niedrigwasser, dort wo Holz nicht dauerhaft ist, aus Eisen und Stein hergestellt ist, wenig mehr als ein hölzernes kostet. Ein solches Bollwerk ist auf Anlage B. bez. Blatt 6 dargestellt und für das nördliche Hafenufer und das östliche Ufer der Wendestelle vorgesehen, während am südlichen Ufer und den restirenden beiden Seiten der Wendestelle der etwas abgeänderte hölzerne Unterbau — Anlage B. Blatt 5 mit über Niedrigwasser liegenden Erdböschungen verwendet werden soll.

Diese letztere Anordnung hat den großen Vortheil, daß man, sobald der Verkehr es verlangen sollte, mit geringen Mitteln daraus ein Bollwerk, wie erwähnt, herstellen kann. Damit würden dann nicht allein fernere bequeme Böschplätze geschaffen, es würde auch die neue Huntestraße wieder um 6 m verbreitert und die Ufer der Wendestelle überall mit 12 m breiten Straßen umgeben sein. Denn wenn auch die Wendestelle zum Zwecke des Umwendens dienen soll und deshalb allgemein als freie Wasserfläche zu erhalten ist, so können doch Zeit und Umstände es ermöglichen, daß Schiffe, so lange dieselben sonst nicht hindern, dort behufs Ladung oder Böschung anlegen dürfen.

Die Uferwerke, der theuerste und dauernde Theil des Hafens, sind so tief gelegt, daß ein Vertiefen des Letzteren wie vorerwähnt ohne Gefahr vorgenommen werden kann.

Straßen und Eisenbahnen.

Unmittelbar hinter dem Bollwerk liegen, wie zuvor angegeben, zwei Gleise, welche mit den Bahnhofsgleisen mittelst Drehscheiben verbunden sind — Anlage A Blatt 1. —

Die Gleise sind aus alten Schienen und neuen Schwellen mit aufgefalteten Klötzen herzustellen gedacht. Schienenoberkante liegt dabei in Pflasterhöhe.

Ueberall wo Gleise liegen ist eine Pflasterung geplant, welche in mäßiger Breite mit Kopfsteinen hergestellt werden soll, im Uebrigen aber der Billigkeit wegen mit Feldsteinen auszuführen ist.

Ausrüstung des Hafens.

Die ganze Hafenausrüstung besteht, abgesehen von kleineren Theilen, nur in einem fahrbaren normalspurigen Dampfkrahn von 1500 kg Tragfähigkeit.

Kosten.

Wie zu erwarten, haben an den Kosten die Uferwerke und die Baggerarbeiten den allergrößten Antheil, weswegen dieselben sehr speciell veranschlagt wurden. An Erdmassen allein sind 72 500 cbm zu bewegen und irgendwo unterzubringen! — Blatt 7 und 8. —

Es ist möglich, daß einsichtsvolle Besitzer niedrig gelegener Ländereien an der Gunte die hierzu erforderlichen Grundflächen — 4 ha — unentgeltlich zur Aufhöhung hergeben, vielleicht sogar noch etwas für das Aufhöhungsmaterial vergüten. Indessen ein vorsichtig aufgestellter Kostenanschlag darf auf diese Möglichkeit keine Rücksicht nehmen und deshalb mußte für Erwerb von Erdablagungsplätzen ein erheblicher Posten in den Voranschlag eingesetzt werden. Sollte derselbe ganz oder zum Theil erspart werden, so kann mit Leichtigkeit die ganze Anlage um einen entsprechenden Theil verlängert werden, damit auf alle Fälle von den mindestens aufzutwendenden 250 000 *M* nichts übrig bleibt.

Die veranschlagten Gesamtkosten betragen nach dem beigegebenen Voranschlage

260 000 *M*.

Sollen nicht mehr als 250 000 *M* verbraucht werden, so muß der Hafen um 18 m verkürzt werden, statt 180 m also nur 162 m lang gemacht werden. Diese Verkürzung kann ich aber nicht empfehlen, da mit der projektirten 180 m Länge m. C. das Minimum erreicht ist. Wollte man die zu etwa 8%, d. i. sehr niedrig veranschlagten Insgemeinkosten streichen, so würde dies eben nur eine Voranschlagsüberschreitung zum Gefolge haben können.

Ausführung.

Die Ausführung dieser einfachen Hafenanlage kann in einem oder doch zum wenigsten in 1½ Baujahren erfolgen.

Man wird deswegen erst dann mit dem Bau beginnen, sobald die Erfolge der korrigirten Hunte beginnen offensichtlich zu werden. Dies wird mit der stattgehabten Durchstechung des sogen. Lichtenbergs der Fall sein. Diese Durchstechung kann, wenn die Verhandlungen bezüglich des städtischen Hafenbaues einen schnellen Abschluß finden, noch zum großen Theil in diesem Jahre erfolgen, sodaß bereits im nächsten Sommer größere Schiffe werden nach Oldenburg gelangen können.

Mit dem Beginn der Hafenbauten bis nach Abwicklung der vorbeschriebenen Arbeit zu verziehen empfiehlt sich schon der abzuwartenden Wasserspiegelsenkung wegen, welche ja zur Zeit nur vorausberechnet ist. Es hängen damit die Kosten zusammen.

Da ferner mit Herstellung der Uferwerke zu beginnen ist, so wird die Niedrigwasserperiode des Spätsommers 1893 als Beginn der Hafenbauten zu bezeichnen sein.

Vor allen Dingen wird es nothwendig, ein passendes Expropriationsgesetz für den Hafenbau zu schaffen, denn ohne ein solches dürfte es der Stadt u. a. im allgemeinen kaum möglich sein, für die Ablagerung von Baggergut die erforderlichen ca. 4 ha Land zu vernünftigen Preisen zu erwerben.

Unterhaltungskosten.

Diese sind nicht auch nur annähernd scharf voranzubestimmen. Alles was hierüber gesagt werden kann ist mehr Vermuthung. Ich bin aber der Ansicht, daß dieselben nicht ins Unerreichliche steigen werden.

Der Grundsatz, einen Hafen nicht im offenen Flusse anzulegen, ist hier wenigstens zum Theil erfüllt. Der Hafen liegt seitwärts des eigentlichen Huntebetts, denn als solches ist der Ems-Hunte-Kanal aufzufassen.

Nur die Flüsschen Haaren und Hausbäke und die sogen. Mühlenhunte durchströmen den Hafen. Es liegt aber die Vermuthung nahe, daß die durch die Mühlenhunte gehende Wassermenge in Zukunft ihre Sinkstoffe in dem vertieften Hafen fallen läßt, während in dem vorher flachen Hafen die Strömung, bis auf die Sohle reichend, diese Sinkstoffe zum großen Theil bis in das weiter flussabwärts liegende, vom Staate zu unterhaltende Huntebett führte.

Es darf daher als billig erscheinen, bei Eintritt erheblich gesteigerter Baggerungskosten den Staat zur Tragung eines Theiles derselben mit heranzuziehen, umsomehr, als durch das
(Fortsetzung in der Beilage.)

(Fortsetzung aus dem Hauptblatt.)

im vergangenen Jahre an der Poststraße ausgeführte neue Wehr eine erheblich größere Wassermenge hindurchgelassen wird als früher durch das alte.

Ich schätze die jährlich für den Hafen erforderlich werdenden Baggerungskosten auf 3000 Mark.

Die Unterhaltungskosten für Straßen übernimmt die Straßenkasse. Die sonst noch erforderlichen Unterhaltungskosten werden mit 1200 M sicher zu bestreiten sein.

Hinzuzurechnen ist noch der Betrieb des Dampftrahns.

Mindestens Unterhaltungs- und Betriebskosten werden durch die Hafengebühren zu decken sein, wenn möglich wird man auch Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals mit hineinziehen.

Das vorliegende Projekt, wie es für die 260 000 M ausgeführt werden kann, bietet sonach gerade keine Anlage, welche einen intensiven Verkehr bewältigen kann, sie wird indessen für den Anfang genügen. Sollte der Verkehr rapid steigen, so ist die Anlage bis zu mäßiger Ausdehnung einer Erweiterung fähig, welche allerdings mit großen Grunderwerbskosten verknüpft sein wird.

Oldenburg, den 31. Januar 1892.

Uebersicht

über die im Bezirke der Stadt- und Landgemeinde Oldenburg im Monat Dezember 1891 vorgekommenen Eheschließungen, Geburten und Sterbefälle.

1. Eheschließungen.

	Stadtgem.	Landgem.
Geschlossene Ehen im Ganzen	7	5
Darunter waren Eheschließungen in denen:		
Mann und Frau noch nie verheirathet	5	3
Mann Wittwer, Frau ledig	1	—
Mann ledig, Frau Wittwe	—	1
Mann und Frau verwittwet	—	1
Mann oder Frau geschieden	1	—
Mann und Frau evangelisch	5	5
Mann und Frau katholisch	—	—
Mann und Frau jüdisch	—	—
Mann evangelisch, Frau katholisch	1	—
Mann katholisch, Frau evangelisch	1	—
Mann christlich, Frau nicht christlich	—	—
Mann nicht christlich, Frau christlich	—	—

2. Geburten.

	Stadtgem.	Landgem.
Anzahl der Geburten überhaupt	38	34
Anzahl der Geborenen derselben	38	35
Darunter waren:		
Einfache Geburten und Geborene	38	33
Mehrlings-Geburten	—	1
Geborene derselben	—	2
lebendgeboren { Knaben	18	21
{ Mädchen	20	14
{ Knaben	18	20
{ Mädchen	19	13
totdgeboren { Knaben	—	1
{ Mädchen	1	1
Ehelich { lebend { Knaben	15	18
geboren { geboren { Mädchen	19	13
{ todt { Knaben	—	1
{ geboren { Mädchen	1	1
Unehelich { lebend { Knaben	3	2
geboren { geboren { Mädchen	—	—
{ todt { Knaben	—	—
{ geboren { Mädchen	—	—

3. Sterbefälle.

Gestorben überhaupt	61	22
Darunter aufgefundenene Leichen	—	—
Männliche Gestorbene	27	10
Weibliche Gestorbene	34	12
totdgeboren { Knaben	—	1
{ Mädchen	1	1
Verstorbene Kinder { Knaben	2	4
unter 5 Jahre alt. { Mädchen	3	5
Ledige { Männlich	10	3
{ Weiblich	14	7
Verheirathete { Männlich	15	6
{ Weiblich	7	1
Verwitwete { Männlich	3	—
{ Weiblich	12	4
Geschiedene { Männlich	—	—
{ Weiblich	—	—

Oldenburg, den 11. Januar 1892.

Der Standesbeamte.

Noell.

Verantwortlicher Redacteur: Amtsauditor Barnstedt.
Druck von Gerhard Stalling in Oldenburg.