

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Der Butjadinger Deichband

Geschichte und Beschreibung der Deiche, Uferwerke und Siele im zweiten Oldenburgischen Deichbände und im Königlich Preußischen östlichen Jadegebiet

Tenge, O.

Oldenburg, 1912

15. Die Vareler Sielacht.

urn:nbn:de:gbv:45:1-3642

herzustellen. Die Kosten dieser Anlage, außer dem Sielbau, sind gelegentlich des Bedeichungsprojektes, für 1600 m Binnentief und 330 m Außentief, überschlägig zu 243 000 *M* berechnet.

15. Die Varelser Sielacht.

Vom Varelser Siel ist aus älterer Zeit wenig mehr bekannt, als daß er überhaupt existiert hat. Was in der Zeit, in der Varel nicht zu Oldenburg gehörte,*) etwa an Deichakten gesammelt wurde, ist größtenteils, vielleicht bei dem Brande des Schlosses 1751, zerstört worden.**)

In einem Schriftstück vom 8. Juni 1595 wird eine Bedeichung zwischen dem Hohenberge und der „Schipstäte“ erwähnt und 1608 der „neue Siel bei Schiffstadt“. Vermutlich handelt es sich damit um die älteste Bedeichung vor Varel, nördlich von Hohenberge, und unter „Schipstäte“ — einen Ort gleichen Namens giebt es in dortiger Gegend nicht — wird der damalige Varelser Hafenplatz zu verstehen sein. Es ist danach wahrscheinlich, daß 1595, gleichzeitig mit dem zweiten Varelser Deiche vor Sethausen, der erste Varelser Deich nördlich von Hohenberge und zwar zunächst nur bis an Oldorf gelegt wurde.***) Dabei mußte die Überdämmung der Südender Lefe und die Einlegung eines Sieles in diese erfolgen. Vielleicht wird dann schon bald darauf, etwa 1608, mit der Fortführung des Deiches weiter nach Norden, ein größerer Siel gleich unterhalb der Vereinigung der beiden Lefen gelegt sein.

Die Umstände, welche 1663 die abermalige Vorrückung des Deiches und des in ihm befindlichen Sieles veranlaßten, sind vorstehend (S 118) dargelegt. Es handelte sich damit vorzugsweise um die Verwendung des einen der für die beabsichtigte aber nachher aufgegebene Bedeichung

*) Varel gehörte von 1577—1647 zur Grafschaft Delmenhorst.

***) Am 24. Dezember 1759 berichtete die Kammer zu Varel, daß sich dort fast gar keine das Deichwesen und die Siele betr. Akten befänden.

***) Es ist hiernach die Angabe auf S. 20 zu ergänzen bezw. zu berichtigen. Für den „nächstältesten Deich“ südlich von Oldorf ist nicht das dort angegebene Jahr 1566, sondern das auf der Karte Tafel 7 verzeichnete Jahr 1663 als richtig anzunehmen.



des Wapeler Grodens angeschafften Siele. Der Siele wurde etwas unterhalb der Stelle gelegt, wo jetzt die Hafenschleuse sich befindet. — Bei der Erbauung der Christiansburg im Jahre 1682 wurde der Deich mit als Festungswall benutzt, infolgedessen der Siele innerhalb der Festung zu liegen kam. Wegen Baufähigkeit mußte er 1691 erneuert werden.

1733 erfolgte, mit der Bedeichung des Wapeler Grodens, die Hinauslegung des Sieles in den neuen Deich. In einem Bericht vom 5. August 1765 heißt es: „Unser Wareler Siele, der seit 1733, da er neu gelegt worden, sich wohl gehalten, daß er in diesen 32 Jahren kaum 5 Thlr. zu unterhalten gekostet, hat jetzt eine starke Reparatur nötig“.

Über spätere teilweise oder ganze Erneuerung des Sieles ergeben die Akten nichts, doch ist es nicht wahrscheinlich, daß er sich ohne solche bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts gehalten hat.

Als 1843 die Bedeichung des Wareler Nordender Außengrodens geplant wurde, richteten Wareler Kaufleute an die Regierung das Gesuch, Sorge dafür tragen zu wollen, daß der jetzt schon eine gute halbe Stunde von dem Orte liegende Hafenplatz nicht noch weiter hinausgelegt werde. Um dies zu vermeiden, sei in dem neuen Deiche statt eines Sieles eine offene Schleuse zu erbauen. Nach Verhandlungen mit der Sielacht wurde die Zweckmäßigkeit dieses Vorschlags anerkannt und darauf 1846 zum Bau der Schleuse nach einem Entwurfe des Baurats von Konzeln in Bremerhaven geschritten.

Die auf Pfahlrost massiv aus Ziegelsteinen, unter Verwendung von Oberkirchener Sandstein und belgischem Kalkstein hergestellte Schleuse hat im Boden gemessen zwischen den beiden Fronten eine Länge von $(88' 3")$ 26,11 m. Die Außenvorschleuse ist 10 m lang und $1\frac{3}{25}$ m breit. Die 26,11 m der Schleuse verteilen sich wie folgt:

- | | |
|---|---------------------------------|
| 1. von der Außenfront bis zur Schlagschwelle der Fluttore | . 6,85 m |
| 2. von da | " " " " Sturmtore 6,24 " |
| 3. " " | " " " " Ebbetore . 10,75 " |
| 4. " " | " " Innenfront 2,27 " |

Nach den der Verdingung zugrunde gelegten „Conditionen“ beträgt die Höhe der Schleusenmauer über der Oberfläche des Unterbodens:

- | | |
|----------------------------|--------------------------------|
| bei den Fluttoren (29' 0") | 8,58 m = 4,73 m über ord. Flut |
| " " Sturmtoren (20' 9") | 6,14 " = 2,10 " " " " |
| " " Ebbetoren (15' 5") | 5,92 " = 0,76 " " " " |

Die Oberkante der Tore liegt, nach der Zeichnung (2') 0,6 m niedriger als die Maueroberfläche.*)

Die drei Torpaare stauen sämtlich nach außen, um bei Sturmfluten den hohen Flutoren durch Verteilung der Wasserstände Gegendruck zu verleihen. Nach der Anweisung für den Schleusenwärter soll dieser, wenn eine hohe Flut zu erwarten ist, das Wasser bis zur ordinären Fluthöhe durch die Wassergänge einlassen und gleichmäßig zwischen den Toren verteilen, worauf die Schosse in den Gängen zu schließen sind. Die weitere Füllung des Raumes zwischen den Flutoren und den Sturmtoren erfolgt durch die in ersteren befindlichen Schosse, die zu schließen sind, wenn der Wasserstand die Höhe der Sturmtore erreicht hat. — Unter gewöhnlichen Verhältnissen, wenn hohe Fluten nicht zu erwarten sind, befinden sich, statt der schweren Fluttore, nur die Sturmtore in Gebrauch. Die Einfahrt von Schiffen findet in der Regel in der Zeit von halber Flut bis Hochwasser statt, die Ausfahrt von Hochwasser bis zu halber Ebbe. Während der Zeit von halber Flut bis zu halber Ebbe pflegt daher die Schleuse geöffnet zu sein, und da es unter Umständen geboten sein kann, sie außerhalb dieser Zeit geschlossen zu halten, so ist es von Wichtigkeit, die Sturmtore bei allen Wasserständen öffnen oder schließen zu können. Das wird durch die eigentümliche Anordnung und Konstruktion der Ebbetore in Verbindung mit den in den Mauern ausgesparten Wassergängen erreicht. Das Ebbetor, das, wie bemerkt, nach außen staut, ist, unter einem etwas weniger als rechten Winkel, fest mit einem breiteren Tore, das sich in einer viertelkreisförmigen Nische bewegt, verbunden. Diese Nische steht durch Wassergänge, die durch Schosse verschließbar sind, einestheils mit dem Außenwasser und andrentheils mit dem Binnenwasser in Verbindung. Sollen nun bei halber Flut, gegen einen höheren Außenwasserstand, die Sturmtore geöffnet werden, so ist die Verbindung der Nische mit dem Binnenwasser aufzuheben und mit dem Außenwasser herzustellen, wonach — durch den

*) Bei der Verdingung wurde bestimmt, daß die in den „Conditionen“ zu — 10' 9" angegebene Tiefe auf dem Schlagbalken auf — 12' vergrößert werden solle. Dafür sollten 3000 Thlr. der Annahmesumme zugelegt werden. In dem dann mit dem Schiffszimmermeister Chr. Schwoon u. Gen. abgeschlossenen Vertrag wurde die Tiefe der Schleuse auf den sämtlich gleich hoch liegenden Schlagbalken zu (12') 3,55 m unter ordinärer Flut und die Höhe der Mauer bei den Flutoren zu (17') 5,00 m über ordinärer Flut festgesetzt. Die für die gesamte Bauausführung bedungene Summe betrug 34502 Thlr. 55 Grt. v. Konzeln erhielt für die Planaufstellung und die Bauleitung 4% der Baukosten.

Druck auf das breitere Fächertor*) — das Ebbetor geschlossen und der Raum zwischen ihm und dem Sturmtor bis zur Höhe des Außenwassers gefüllt wird. Kann also das Sturmtor unter gleichem Druck von beiden Seiten geöffnet werden, so erfolgt die Öffnung des Ebbetores dadurch, daß das Wasser in der Nische, nachdem die Verbindung mit dem Außenwasser durch Schließung der Schosse aufgehoben ist, nach innen abgelassen wird. Das in der Kammer befindliche Wasser bewegt dann in der entleerten Nische das Fächertor und das mit ihm verbundene Ebbetor zurück. — Soll die Schließung bei halber Ebbe, also gegen den ausgehenden Strom, erfolgen, so ist die Umlaufverbindung nach außen aufzuheben und nach innen herzustellen, worauf das in die Nische tretende Binnenwasser dem längeren Arm des Fächertores das Übergewicht verleiht und es, nebst dem Ebbetore, vorwärts drückt. Das Ebbetor kann also auch — obwohl es nach außen hin staut — gegen einen hohen Binnenwasserstand geschlossen gehalten werden, wenn die Nische, vermöge ihrer Verbindung nach innen und Schließung nach außen, denselben Wasserstand hält. Soll aber, zum Zweck des Spülens, das binnen aufgestaute Wasser plötzlich freien Lauf erhalten, so ist das Schoß der Verbindung nach innen zu schließen und die Verbindung nach außen frei zu machen, worauf der längere Arm des Fächertores das Übergewicht verliert.

Nach dem Abkommen mit der Sielacht behielt die Strecke des Sieltiefs von der Schleuse bis zum alten Siel die Eigenschaft als Außentief, und es wurde bestimmt, daß nach Herausnahme des Sieles, statt seiner, hier oder an anderer Stelle, ein Verlatz für die Abwässerung zu erbauen sei.

Bis der Siel im Jahre 1852 gänzlich baufällig wurde, hatten sich indeß die Verhältnisse dahin geändert, daß beschlossen war, den Hafensplatz weiter zurück nach Oldorf zu verlegen und hier einen geschlossenen Hafen zu erbauen.**). Dazu bewilligte der Landtag 18000 Thlr. und von verschiedenen Seiten, von der Ortsgemeinde und der Landgemeinde Barel, wurden Beiträge geleistet, die Sielacht übernahm gewisse Verpflichtungen. Daraus entstanden auch bezüglich der Unterhaltung verwickelte

*) Das System der untereinander verbundenen Tore wird — wohl wegen der Ähnlichkeit der Grundrißform mit einem Fächer — als Fächertor bezeichnet. Der Einfachheit wegen empfiehlt es sich aber, die Bezeichnung auf das Nebentor anzuwenden und demnach „Fächertor“ und „Ebbetor“ zu unterscheiden.

***) Das Hafensassin wurde zu (500') 150 m Länge und (80') 25 m Breite bemessen, die Länge der Rajen zu 150 m in der Front und 2×25 m der östlichen und westlichen Flügel. Die Wassertiefe beträgt $110\frac{2}{3}$ m unter ordin. Flut.



Verhältnisse, deren Darlegung und Begründung hier zu weit führen würde. Den Hafen mit der Schleuse und das Hauptbinnentief mit den beiderseitigen Rajedeichen in der Strecke vom Hafen bis zur alten Sielstelle unterhält der Staat, die Strecke des Rajedeiches von da bis zur Außenschleuse die Stadtgemeinde. Ferner trägt in dieser Strecke zu der Unterhaltung des Sieltiefs die Stadt $\frac{8}{11}$, die Sielacht $\frac{3}{11}$ der Kosten. Auch die nordwärts des Hafens 1853 aus Eichenholz erbaute und etwa 1900 massiv erneuerte Verlatzbrücke hat die Stadt zu unterhalten. Das Verlatz ist 16 Fuß (4,73 m) weit. Die Oberfläche des Schlagfüßs liegt 3" (0,073 m) höher als der Boden der Schleuse, der mit den Schwellen der Außenschleuse gleich hoch liegt. Das Verlatz hat 2 Paar Tore, von denen die Ebbtore mit Spindeln zum Spülen versehen sind. Das an der Südseite des Tiefs bei der alten Sielstelle erbaute sogenannte Rhynschlootsverlatz liegt im Boden mit dem Schleusenboden gleich, ist 12 Fuß (3,55 m) weit und hat nur Fluttore.

Die Unterhaltung der Hafenanstalten ist schwierig. Das Hafentassin leidet durch das beim Schleusen eintretende schlickhaltige Wasser an starker Verschlammung, die in verhältnismäßig kurzen Zeitabschnitten kostspielige Aufräumungsarbeiten erforderlich macht. Am Tief erschwert der tägliche regelmäßige Wechsel der Wasserstände die Unterhaltung der Ufer und der Rajedeiche außerordentlich.

Die wirtschaftliche und finanzielle Lage der 5338 ha großen Vareler Sielacht ist — in Folge auch des Abkommens wegen der Hafenanlagen — eine günstige.





Alphabetisches Ortsverzeichnis.

A.

- Abbehausen 31. 48. 53. 152. 230. 231.
 Abbehauser Altendeich 13. 24.
 " Groden 17.
 " Hobendeich 155.
 " Hörne 17.
 " Pumpfiel 404. 405.
 " Siel 406.
 " Sielacht 404 ff.
 Aßfer Siel 23. 396.
 " Sielacht 395 f.
 Achtermeersche Deich 77. 78. 91. 93. 106.
 Algerens 61.
 Ahndeich 7. 8. 215. 227. 319. 322.
 328. 330.
 Ahne 5. 7. 8. 14.
 " Einlage 146.
 Ahnhöfischlenge 327.
 Albeffen 3. 4. 5.
 Albefferortshörne 4. 26. 61. 62. 81. 243.
 Alse 25. 38.
 Alser Sand 18.
 " Schlenge 220.
 Altenarnischlenge 327.
 Altendeich, Eßenshammer 13.
 Altenhörn 15. 26. 63.
 Altenhörner Einlage 149.
 Altenhüntorfer Brake 211.
 Arngast 5. 114. 116. 362.
 Atens 14. 25. 37. 114. 125.
 Atenser Siel 404.
 " Schlenge 292.
 Augustigrodenendeich 334. 349.

B.

- Baekerhörn 268.
 Baer 36.
 " Brake 136. 137. 140. 156.
 " dief 24. 36. 37.
 " Einlage 26.
 Bardenfleth 13.
 Bardenflether Siel 24. 42. 44.
 Baudeiche 149.
 Beckmannsfeld 15. 73.
 Beckumer Siel 288. 401.
 " Sielacht 400 f.
 Beerbrake 136. 137. 140. 156.

- Blexen 14. 25. 32. 37. 48. 158. 231.
 234. 235.
 Blexer Hafen 298.
 " Hörne 222. 227. 253.
 " Reitsand 214. 293.
 " Sand 14.
 " Schlenge 252. 253. 257.
 " Siel 303. 404. 423.
 " Sturmdeich 60.
 Blochhaus 24.
 Boefenhörn 24. 26. 37. 72. 77. 142. 223.
 Boitwarden 13. 227.
 Boitwarder Fehd 25.
 " Groden 18. 224.
 " Hörne 54. 221.
 Brafer Deichbestid 278.
 " Hafen 389.
 " Siel 123. 388 f.
 " Sielacht 384 f.
 Brakschlenge 306.
 Brunsfäh 38.
 Buennenau 6. 17.
 Bükte 24.
 Burgschlenge 306.
 Burhave 14. 32. 36. 48. 124. 158.
 Burhaver Deiche 59.
 " Pumpe 414.
 " Schlenge 251. 257.
 " Siel 18. 55. 57. 123. 412.
 " Sielbrake 136. 137. 139. 141.
 147. 413.
 Burwinkeler Siel 74. 210. 212. 306.
 Büfingsbrake 96. 101. 102. 103. 109.
 Butjadinger Baubezirk 287.
 " Sielacht 302. 407 ff.
 " Zuwässerungskanal 288.
 408 f.

Buttelerhörne 268.

C.

- Chorengeles Haus 19. 113.
 Christiansburg 111. 118. 120. 218.
 Coedergatt 220.
 Coldevärf 13.

D.

- Dalsper Siel 44. 123.
 Dammschlootshörne 146.