

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Heimatkunde des Herzogtums Oldenburg

Schwecke, W.

Bremen, 1913

II. Die Binnenschiffahrt.

urn:nbn:de:gbv:45:1-3847

Am 1. Januar	Segelschiffe		Dampfschiffe		Zusammen	
	Zahl	Nettoraumgehalt in Reg.-Tons	Zahl	Nettoraumgehalt in Reg.-Tons	Zahl	Nettoraumgehalt in Reg.-Tons
1895	104		11		115	86 896
1896	93	72 043	13	8 166	106	80 209
1897	88	67 790	14	8 030	102	75 820
1898	91	64 900	15	7 633	106	72 533
1899	90	59 929	14	7 170	104	67 099
1900	91	59 709	11	7 662	102	67 371
1901	87	52 257	15	8 733	102	60 990
1902	91	51 405	16	10 590	107	61 995
1903	82	43 112	19	11 233	101	54 345
1904	79	41 322	21	15 552	100	56 874
1905	75	34 146	22	17 228	97	51 374
1906	75	26 324	28	18 630	103	44 954
1907	75	13 906	33	29 281	108	43 187
1908	74	12 611	37	32 119	111	34 730
1909	77	9 567	52	33 008	129	42 575
1910	83	9 759	56	27 324	139	37 083
1911	87	13 342	91	34 482	178	42 737
1912	89	14 643	96	34 482	185	49 125

II. Die Binnenschifffahrt.

Für die Binnenschifffahrt kommen der Unterlauf der Hunte und Weser, das weitverzweigte Stromgebiet der Leda und als Verbindung zwischen beiden der Hunte-Ems-Kanal in Betracht. Der Fädebusen ist als Binnenschifffahrtsweg nur für die Ziegeltransporte von den Häfen der Friesischen Wede, Varelerhafen und Ellenserdammerfiel, nach Wilhelmshaven von einiger Bedeutung. Die auf der Weser und Hunte im Verkehr der oldenburgischen Häfen verfrachteten Güter sind in der Hauptsache Getreide, Mehl, Holz, Petroleum, Torf, Ziegelsteine, Kies und Sand.

An die Erbauung des Hunte-Ems-Kanals, die in den Jahren 1855—1893 erfolgte, hatte man ursprünglich die Hoffnung geknüpft, eine leistungsfähige Wasserstraße nach der Ems und von hier aus unter Benutzung des Dortmund-Ems-Kanals nach dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet zu erhalten. Der Kanal erhielt aber so geringe Abmessungen, u. a. eine Wassertiefe von nur 1,18 m, daß nur Rähne bis zu 20 Tons Tragfähigkeit auf ihm verkehren können. Er hat daher nur für die Zwecke der Landeskultur, für die Erschließung der von ihm durchschnittenen Torfmoore Bedeutung. Die Bestrebungen, einen Großschifffahrtsweg zwischen der unteren Weser und der unteren Ems herzustellen und hier den Anschluß an den Dortmund-Ems-Kanal zu gewinnen, wurden neuerdings wieder aufgenommen von dem am 3. Juni 1898 gegründeten Nordwestdeutschen Kanalverein, dessen Sitz sich in Oldenburg befindet. Die Ausführung dieses Projektes, das eine weit über das lokale oldenburgische Interesse hinausgehende allgemeine Bedeutung besitzt, ist bisher

an dem Widerstande Preußens, das eine Schädigung Emdens befürchtet, gescheitert. Auf die Dauer aber wird auch Preußen sich der Einsicht, daß nicht zuletzt sein eigenes wohlverstandenes Interesse die Erbauung des Kanals fordert, nicht verschließen können.

III. Häfen und Schiffsverkehr.

Nächst der Schifffahrt im allgemeinen sind die oldenburgischen Hafenplätze zu besprechen. Nicht weniger bedeutsam als die Lage der Reederei und des Schiffsbestandes ist die Entwicklung des Schiffsverkehrs.

Nordenham. An der Spitze steht hier der Hafen von Nordenham, der sich aus kleinen Anfängen in wenigen Jahrzehnten zu dem bedeutendsten oldenburgischen Hafenplätze entwickelt und selbst Brake neuerdings überflügelt hat. Der erste, der die günstige Lage Nordenhams erkannte, war der Norddeutsche Lloyd in Bremen, der in den 50er und 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts eine regelmäßige Linie von Nordenham nach London und Hull, hauptsächlich zu Zwecken des Viehexports, einrichtete. Im Jahre 1890 verlegte der Norddeutsche Lloyd die gesamte Newyorkfahrt von Bremerhaven, das durch Erweiterungsbauten in Anspruch genommen wurde, nach Nordenham, wogegen die oldenburgische Regierung sich verpflichtete, die vorhandenen Querpieris durch ein nahezu 1 km langes Längspier zu verbinden. Die am 1. Januar 1873 eröffnete Bahnlinie Hude—Brake war bereits im Jahre 1875 bis Nordenham weitergeführt worden. Zweckß Gewinnung des erforderlichen Erdreichs zur Aufhöhung des Bahnhofgeländes hatte man ein Hafenbassin, den jetzigen Fischereihafen, ausgeschachtet. Als der Lloyd im Jahre 1897 die Newyorker Linie nach Bremerhaven zurückverlegte, trat zwar vorübergehend ein Rückschlag in der Entwicklung ein; derselbe wurde aber durch die Gründung der Deutschen Dampffischereigesellschaft „Nordsee“, die den Fischereihafen pachtete, der „Bisurgis“, Heringsfischerei, A.-G. und durch die Niederlassung einer Reihe weiterer bedeutender industrieller und kommerzieller Unternehmungen in und bei Nordenham, über die gelegentlich der Schilderung der industriellen Entwicklung des Landes noch zu sprechen sein wird, mehr als ausgeglichen.

Die vom Staat errichteten Pieranlagen stehen seit Ende des Jahres 1905 im Eigentum der „Midgard“, Deutschen Seeverkehrs-Akt.-Ges., die neben dem Reedereibetrieb sich den Ausbau und Betrieb des Hafens von Nordenham zur Aufgabe gemacht hat. Die „Midgard“ hat die vorhandenen Einrichtungen zu großen, modernen Hafenanlagen ausgebaut. An Lösch- einrichtungen stehen 4 große elektrische Brückenkräne und 10 kleinere elektrische Brücken- und Schwingkräne, sowie zum Löschen von Getreide 4 elektrische Hängeelevatoren zur Verfügung. An Lagerräumen sind 15 Speicher mit einem Gesamtfaßungsvermögen von ca. 100 000 Tons Ware vorhanden. Am Pier liegen Schiffe bis zu 8 m Tiefgang selbst bei niedrigster Ebbe flott und bei Eiszugang sicher. Der Tidenhub beträgt 3,5 m. Im Gegensatz zu dem Ostufer der Weser liegt Nordenham gegen die vorherrschenden Nordwestwinde vollständig geschützt.

