

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Heimatkunde des Herzogtums Oldenburg

Schwecke, W.

Bremen, 1913

III. Häfen und Schiffsverkehr.

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

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.

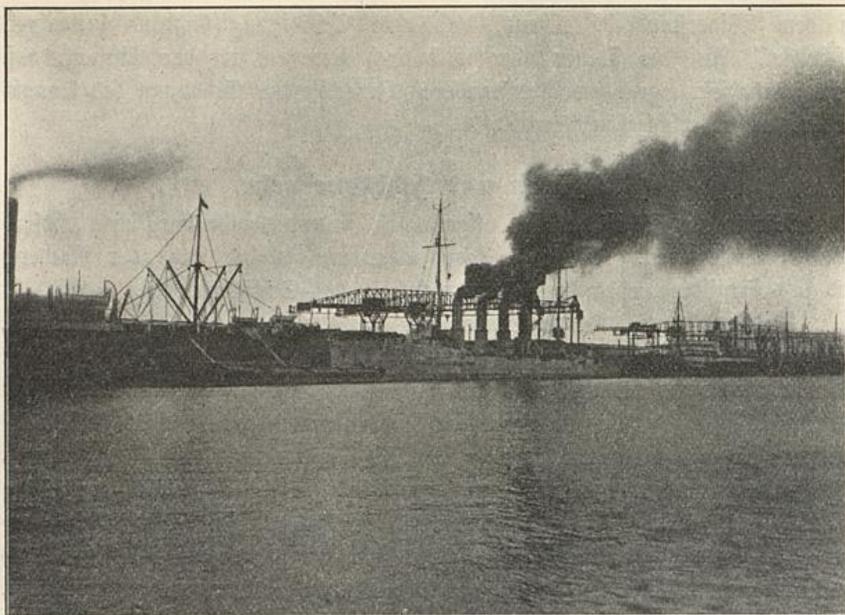
III. Häfen und Schiffsverkehr.

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.





Midgardpier, Nordenham.

Die Entwicklung des Hafenverkehrs im letzten Jahrzehnt ergibt sich aus folgenden Zahlen: Der Schiffsverkehr im Hafenbezirk Nordenham betrug ein- kommend und ausgehend: 1903 1520 Schiffe mit 395 781 Reg.-Tons, 1906 2547 Schiffe mit 566 300 Reg.-Tons, 1909 5062 Schiffe mit 1 546 799 Reg.-Tons und 1912 4753 Schiffe mit 2 113 444 Reg.-Tons. Im Jahre 1912 umfaßte der Seeverkehr 2149 Schiffe mit 1 311 012 Reg.-Tons und der Fluß- verkehr 2604 Schiffe mit 802 432 Reg.-Tons. Die Haupteinfuhrgüter sind Zinkerze, Phosphate, Salpeter, Getreide, Wolle, Reis, Petroleum und Fische, während Kainit und Stückgüter aller Art einen erheblichen Teil der Ausfuhr dar- stellen. Der Verkehr auf dem Midgardpier ist in der erfreulichsten Entwicklung begriffen. Allein der Seeschiffsverkehr hob sich von 49 Schiffen mit 40 271 Reg.-Tons im Jahre 1905 auf 430 Schiffe mit 563 640 Reg.-Tons im Jahre 1911. Der Midgardpier wird regelmäßig von Dampfern der Hamburg=Amerika=, Kosmos=, Levante= und Boermann-Linie angelaufen, die Stückgüter nach der Westküste Süd= und Nordamerikas, Westafrika und der Levante laden.

Nordenham ist endlich auch als Leichterhafen von Bedeutung, da Schiffe größten Tiefganges Bremen nicht erreichen können. Der Leichterverkehr wird zurzeit von 4 Schleppdampfern und 25 Leichterfahrzeugen der „Midgard“ wahrgenommen.

Brake. Nächst Nordenham ist Brake der bedeutendste oldenburgische Hafenplatz. Trotz mannigfacher Hemmungen hat es sich stetig weiterentwickelt und sich dem Wechsel der Zeiten geschickt anzupassen verstanden. Die ersten

Anfänge seines Hafens fallen in das Jahr 1787, in dem man durch Einschlagen von Duc d'Alben im Weserstrome Liegeplätze für zahlreiche Schiffe schuf. Bis zur Anlegung Bremerhavens diente es dem bremischen Handel bei der zunehmenden Verladung des Weserfahrwassers vielfach als Umschlagplatz, so daß sich in Brake ein lebhafter Schiffsverkehr entwickelte. Der Anlegung Bremerhavens, die in den Jahren 1827—1830 erfolgte, begegnete Oldenburg durch die Erhebung Brakes zum Freihafen (seit 1. Januar 1835). 1849 wurde Brake Hauptstation der ersten deutschen Flotte. Nach Auflösung derselben erwarb Oldenburg die gesamten Marineanlagen, u. a. das für die Flotte erbaute, jetzt Thyensche Trockendock. Um den zunehmenden Verkehr, namentlich das blühende Auswanderungsgeschäft, zu bewältigen, wurde in den Jahren 1858—1861 der Schleusenhafen angelegt. Die Erbauung des Geestemünder Hafens und die Eröffnung der Bahnlinie Bremen—Geestemünde im Jahre 1862 machten sich für Brake zwar empfindlich bemerkbar, die Eröffnung der Bahnlinie Hude—Brake am 1. Januar 1873 stellte das Gleichgewicht aber bald wieder her. Die von Bremen im Jahre 1887 begonnene und 1895 vollendete Weserkorrektur brachte eine erhebliche Vertiefung des Weserfahrwassers und veranlaßte die oldenburgische Regierung zur Erbauung umfangreicher Pieranlagen im offenen Strome, die seitdem ständig erweitert worden sind.

Nach Fertigstellung der gegenwärtig im Bau begriffenen Pierverlängerung wird Brake einen Pier von mehr als 1 km Länge besitzen. An Böschungs- einrichtungen für den Haupteinfuhrartikel, Getreide, stehen auf dem Pier zur Verfügung 2 Becherelevatoren und 2 pneumatische Elevatoren der Firma J. Müller, Brake, und 2 pneumatische Elevatoren der Firma Karl Groß, Brake, mit einer Gesamtleistungsfähigkeit von mehr als 500 Tons stündlich. Die vorhandenen Speicher bieten Lagergelegenheit für insgesamt 34 000 Tons Getreide. Am Nordende des Piers hat die Firma Müller 4 große Salpeterhallen errichtet, in denen zusammen 30 000 Tons Salpeter gelagert werden können. Elektrisch betriebene Kräne und umfangreiche Gleisanlagen vervollständigen die Einrichtung des Piers, an dem Schiffe bis zu 7,4 m Tiefgang bei Ebbe flott und bei Eisgang sicher liegen.

Während der Pier Bollinland ist, ist der geschlossene, binnendeichs gelegene Hafen Freigebiet. Der Schleusendrempele liegt 6 m unter ord. Flut, die Schleusenweite beträgt 13,25 m. Rings um den Hafen, der 800 m steinerne Rajen und rund 600 m Böschungsufer besitzt, laufen Eisenbahngleise. Unter den vorhandenen Böschungsvorrichtungen verdient ein großer elektrisch betriebener Schwingkran von 20 Tons Tragfähigkeit Erwähnung.

Der Schiffsverkehr in Brake betrug einkommend und ausgehend:

	Schiffe	Reg.-Tons.		Schiffe	Reg.-Tons.
1904.....	4602	1 034 658	1911.....	5228	1 288 364
1907.....	5181	1 154 177	1912.....	4913	1 265 199
1909.....	4993	1 207 840			





Getreide-Elevator, Brake.

Davon entfielen im Jahre 1912 auf den Seeverkehr 1218 Schiffe mit 782 345 Reg.-Tons und auf den Flußverkehr 3695 Schiffe mit 482 854 Reg.-Tons. Eingeführt werden hauptsächlich Getreide, Holz, Kohlen, Heringe und neuerdings auch Salpeter. An Rückfrachten herrscht dagegen ein empfindlicher Mangel. Brake ist Sitz der Braker Heringsfischerei, A.-G., und des Großherzoglichen Seeamts.

Elsfleth. Elsfleth, an der Mündung der Hunte in die Weser gelegen, war 2 Jahrhunderte hindurch Zollstation für den von der oldenburgischen Regierung erhobenen, erst im Jahre 1820 endgültig beseitigten Weserzoll. Im 19. Jahrhundert Hauptsitz der oldenburgischen Segelreederei, hat es mit deren Niedergang einen großen Teil seines Schiffsverkehrs eingebüßt. Erst die Gründung der Elsflether Heringsfischereigesellschaft hat wieder frischeres Leben in den Elsflether Hafen gebracht.

Elsfleth ist der Sitz der Großherzoglichen Navigationschule und besitzt einen 450 m langen, mit 2 Dampfkränen und Kohlenladevorrichtungen versehenen Kai sowie Landungsbrücken für die Heringslagger. Die Wassertiefe

am Kai beträgt bei normalem Hochwasser 6 m. Außerdem ist ein offener Tidehafen mit einer Wassertiefe von 6 m bei Hochwasser und $3\frac{1}{4}$ m bei Niedrigwasser vorhanden.

Der Schiffsverkehr betrug einkommend und ausgehend:

	Schiffe	Reg.-Tons.		Schiffe	Reg.-Tons.
1906.....	584	47 716	1910.....	742	66 156
1907.....	614	64 694	1911.....	601	72 245
1908.....	744	89 801	1912.....	673	69 174
1909.....	747	83 278			

Davon entfielen im Jahre 1912 auf den Seeverkehr 673 Schiffe mit 58 173 Reg.-Tons und auf den Flußverkehr 95 Schiffe mit 11 001 Reg.-Tons. Die Haupteinfuhrgüter sind Heringe, Holz, Eisenbahnschwellen und Zucker. Die Ausfuhr ist unbedeutend.

Oldenburg. Der Hafen von Oldenburg erfreute sich in früheren Jahrhunderten eines lebhaften Schiffsverkehrs, wie die Gründung der Oldenburgischen Schiffsgesellschaft und verschiedener blühender Parteenreedereien erkennen läßt. Mit der Steigerung der Schiffsgrößen und der zunehmenden Versandung der Hunte war der Rückgang unausbleiblich. Der Plan, das Huntefahrwasser auszubaggern und die zahlreichen Krümmungen im Unterlauf der Hunte zu durchstechen, blieb lange Jahre unausgeführt. Erst im Jahre 1896 wurde die Huntekorrektur, bei der ca. 20 Durchstiche notwendig waren und durch die die Hunte bei Oldenburg eine Wassertiefe von 3,5 m bei Niedrigwasser mit einem Tidhub von 1,5 m erhielt, beendet. Gleichzeitig wurde der Wendehafen eröffnet. Der wachsende Schiffsverkehr machte bald eine Hafenerweiterung erforderlich, die in den Jahren 1907—1909 durchgeführt wurde und ihrerseits wieder belebend auf den Schiffsverkehr zurückgewirkt hat. Außer dem Wendehafen besitzt Oldenburg jetzt offene am Nordufer der Hunte belegene Kaianlagen von 550 m Länge, die mit Eisenbahngleisen, 3 fahrbaren Kränen mit elektrischem Antrieb und umfangreichen Lagerhäusern versehen sind.

Der Schiffsverkehr betrug einkommend und ausgehend:

	Schiffe	Reg.-Tons		Schiffe	Reg.-Tons
1907.....	1578	124 479	1910.....	1962	180 179
1908.....	1564	132 612	1911.....	2428	200 720
1909.....	1612	147 018	1912.....	1987	175 621

Davon entfielen im Jahre 1911 auf den Seeverkehr 570 Schiffe mit 86 234 Reg.-Tons und auf den Flußverkehr 1858 Schiffe mit 114 486 Reg.-Tons. Der Hafen dient im wesentlichen dem Umschlagsverkehr zwischen Schiff und Eisenbahn. Haupteinfuhrgüter sind Holz, Mehl, Getreide, Stückgüter und Zucker. Ausgeführt werden Torfstreu, Flaschen, Schlengenmaterial, Rasenerz, Kohlen und Koks. Der Verkehr mit Hamburg liegt in Händen der



Vereinigten Bugsier- und Frachtschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg, die einen regelmäßigen Leichterverkehr mit Oldenburg unterhält. Oldenburg ist Sitz der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffsreederei A.-G.

Barelerhafen. Barelerhafen war um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, während der Blütezeit der Bareler Industrie, ein nicht unbedeutender Seehafen. Der Niedergang des industriellen Lebens in Barel, die Steigerung der Schiffsgrößen und der Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes haben ihm den Todesstoß versetzt. Der gegenwärtige Schiffsverkehr ist nur von geringer Bedeutung. Derselbe betrug einkommend und ausgehend in den letzten Jahren durchschnittlich 350 bis 400 Schiffe mit 15—16 000 Reg.-Tons. Die Einfuhr besteht im wesentlichen aus Holz und Stückgütern, die Ausfuhr aus Bockhorner Klintern.

IV. Organisationen und gemeinnützige Einrichtungen der Schiffahrt.

Bevor wir unsere Darstellung der oldenburgischen Schiffahrtsverhältnisse schließen, müssen wir noch einer Reihe von Einrichtungen gedenken, die sich für das gesamte Schiffahrtswesen, auch über die oldenburgischen Grenzen hinaus, als überaus förderlich erwiesen haben, in erster Linie des im Jahre 1900 gegründeten Deutschen Schulschiffvereins. Dieser Verein ist aus der Erkenntnis heraus erwachsen, daß den angehenden Seeleuten bei der riesigen Zunahme der Dampferflotte und dem Rückgange der Segelschiffahrt ein Ersatz für die schwindende Ausbildungsmöglichkeit geschaffen werden müsse. Er hat sich daher die Aufgabe gestellt, auf großen Segelschiffen junge Seeleute heranzubilden und so den Nachwuchs an Decksmannschaften und Schiffsoffizieren zu fördern. Vorsitzender und Protoktor des Vereins ist der Großherzog von Oldenburg, einer der eifrigsten Förderer deutscher Seeinteressen und selbst ein erfahrener Seemann. Die großen Kosten des Unternehmens werden durch freiwillige Beiträge gedeckt, die von Privaten und Behörden, Fürstlichkeiten und Reedereien aufgebracht werden. Der Verein hat zur Zeit zwei Vollschiffe in Fahrt, die 1901 vom Stapel gelaufene „Großherzogin Elisabeth“ (Größe 1260 Br.-Reg.-Tons), die der Ausbildung von Decksmannschaften für Dampfer dient, und die 1910 vom Stapel gelaufene „Prinzeß Eitel Friedrich“ (Größe 2665 Br.-Reg.-Tons), die zur Ausbildung von Schiffsjungen und Kadetten bestimmt ist. Beide Schiffe, die alljährlich Reisen in der Nord- und Ostsee, sowie ins Ausland unternehmen, und denen sich in absehbarer Zeit noch ein drittes Schulschiff hinzugesellen wird, dienen ausschließlich Ausbildungszwecken, während die beiden Schulschiffe des Norddeutschen Lloyd, „Herzogin Sophie Charlotte“ und „Herzogin Cecilie“ gleichzeitig auch in der Frachtschiffahrt verwendet werden. Die Tätigkeit des Deutschen Schulschiffvereins hat in den Kreisen der deutschen Reedereien die vollste Anerkennung gefunden, was vor allem daraus hervorgeht, daß seine Zöglinge nach Beendigung ihrer Ausbildungszeit regelmäßig sofort unter günstigen Bedingungen in der Handelsmarine Anstellung finden.

