

Erster Weltkrieg vereitelte frühe Pläne zum Ausbau einer vierten Hafeneinfahrt

MARINE Dritte Einfahrt erwies sich schon bald als ziemlich untauglich

VON ULRICH RÄCKER-WELLNITZ

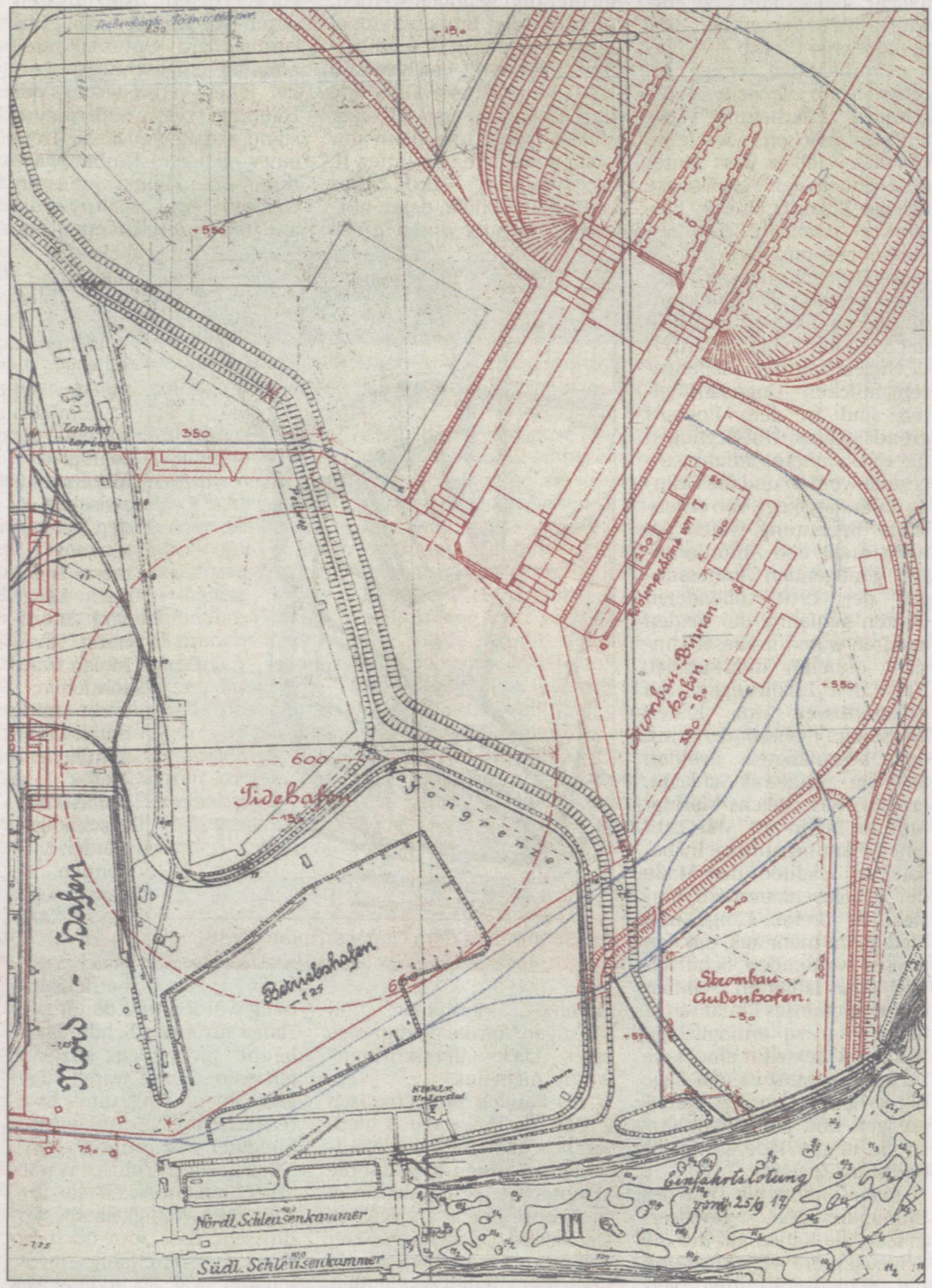
WILHELMSHAVEN – In der Fachliteratur über den Bau der Hafenanlagen in Wilhelmshaven ist ein Entwurf von 1917 für eine vierte Hafeneinfahrt durchaus bekannt. Auch in der Stadtchronik von Edgar Grundig wird der „Entwurf von 1917“ einer vierten Einfahrt erwähnt. Etwas ausführlicher stellen Koop/Mulitze in ihrem Buch über „Die Marine in Wilhelmshaven“ diese Überlegungen vor.

Nach ihren Angaben ist es dem zuständigen Sachbearbeiter der Kaiserlichen Werft 1919 gelungen, eine „Zweitschrift des Entwurfs mit allen zugehörigen Unterlagen vor der Beschlagnahme durch die Entente-Kommission zu retten.“ Möglicherweise haben die Autoren dem Stadtarchiv die nachfolgend zitierte Kopie eines 27 Seiten umfassenden Entwurfes des damaligen Hafenbaudirektors Hubert Behrendt nebst einem Plan aus dem September 1917 überlassen.

Ein anderes Werk kommt hinsichtlich der hier in Rede stehenden Unterlagen zu dem Schluss, dass „Einzelentwürfe und Kostenberechnungen ... während des zweiten Weltkrieges durch Bombenbrand vernichtet“ wurden.

Immerhin war der Verfasser Ernst Beck als Hafenbaudirektor im Rang eines Marine Oberbaurates von 1939 bis 1943 Leiter der für den Bau der neuen Seeschleuse zuständigen Hafenneubaudirektion (HNBD). Ihm sollten die frühen Planungen bekannt gewesen sein, möglicherweise hat er sogar die angeblich oder tatsächlich 1919 geretteten Originalunterlagen nutzen können.

Als sicher kann angenommen werden, dass sämtliche textlichen Überlegungen, Berechnungen, Skizzen und Pläne 1917 als geheim eingestuft waren und der Öffentlichkeit



Ausschnitt aus der Planzeichnung von 1917.

FOTO: STADTARCHIV WILHELMSHAVEN

nicht bekannt waren. Von daher wundert es nicht, dass sie weder in den städtischen Gre-

mien, noch in der Lokalpresse Erwähnung fanden. Eine der frühen öffentli-

chen Erwähnungen stammt vom vormaligen Strombaudirektor. **Forts. auf Seite 82**

Schiffe eckten beim Einlaufen oft an

Fortsetzung von Seite 81

Der Strombau war zuständig für die Wasserstraßen. Dies war Wilhelm Krüger, der allerdings erst nach dem Ersten Weltkrieg 1921 in einer Fachzeitschrift Überlegungen anstellte, die bislang ausschließlich militärisch genutzten Hafenanlagen wirtschaftlich und technisch auf eine zivile Nutzung umzustellen. Er selbst hatte den Entwurf am 20. September 1917 mitgezeichnet und sich damals vorbehalten, „einige Einzelheiten für die weitere ausführliche Bearbeitung“ geltend zu machen. Vier Jahre später schrieb er, dass „unter dem Druck der Verhältnisse für die Zukunft eine 4. Einfahrt in noch größeren Abmessungen und verbesserten Einrichtungen in Aussicht genommen“ war. Als Baugelände waren Flächen nördlich der 3. Einfahrt vorgesehen.

Ungeachtet der quellengeschichtlichen Ungereimtheiten sind in dem Entwurf grundsätzliche Überlegungen für eine weitere Einfahrt angestellt worden und die Gründe dafür dargelegt. Von erheblicher Bedeutung waren die nicht mehr den Anforderungen genügenden Abmessungen der 1910 vollendeten Dritten Einfahrt, die beiden anderen waren in dieser Hinsicht ohnehin indiskutabel. Nach den Erfahrungen und Erkenntnissen im Ersten Weltkrieg, insbesondere mit den beschädigten Schiffen aus der Skagerrak-Schlacht, erteilte das Reichs-Marineamt in Berlin im Mai 1917 einen Planungsauftrag. Insbesondere reichten die Maße der Schleusenkammern hinsichtlich Breite, Länge und Tiefe nicht mehr aus, um den größer werdenden Schiffstypen oder lädierten Schiffen ein problemloses Einfahren in den Hafen zu ermöglichen. Weitere Aspekte für eine neue Schleuse waren u.a. die Lage der 3. Einfahrt zu den Hafenanlagen und zur Hauptfahrstraße in der Jade sowie ihr baulicher Zustand.

Insbesondere die Tiefe des Binnendrempels - gewissermaßen die Kante, auf der die Schleusentore verlaufen und die Schleusenkammer verschließen - bereitete den Fachleuten große Sorge. Bei durchschnittlichem Hafengewasserstand wurden zwar 11 Meter (m) gemessen, damit

fehlte gegenüber dem Außendrempel, der bei mittlerem Niedrigwasser immerhin mehr als 14 Meter Tiefe aufwies, ein erhebliches Stück. Bei schwer beschädigten großen Schiffen war ein Tiefgang von 13,5 m beobachtet worden. Folglich konnten diese Schiffe zwar in die Schleusenkammer einfahren, mussten dort aber „behelfsmäßig gedichtet und gehoben werden, um über den Binnendrempel hinweg in den Hafen einlaufen zu können.“ Erschwerend kam hinzu, dass Ostwinde den Hafengewasserstand stark sinken ließen und dann nur noch eine Tiefe von unter 10 m gemessen wurde. Das reichte für Schiffe, deren normaler Tiefgang durch große

des Schiffes“, was sich „bei den ungünstigen Verhältnissen im Außenhafen nicht immer erreichen“ ließ. Als Folge kam es wiederholt zu Stößen auf die Ecken der Häupter, die zu Gefahren für Bauwerk und Schiffe führten. „Schiffe mit Schlagseite“ kamen überhaupt nicht durch. Noch breiteren Schiffen stand also nur die Nordschleuse zur Verfügung, deren Nutzungszeit durch regelmäßige und unvermeidbare Unterhaltungsarbeiten eingeschränkt wurde. Einer Verbreiterung der Häupter der Südschleuse stand entgegen, dass sie trotz einer langen Umbauphase nur in einem Punkt verbessert werden könne, „während die anderen unzureichenden Verhältnisse ungeändert“ blieben.

„Schiffe mit Schlagseite“ kamen überhaupt nicht durch. Noch breiteren Schiffen stand also nur die Nordschleuse zur Verfügung, deren Nutzungszeit durch regelmäßige und unvermeidbare Unterhaltungsarbeiten eingeschränkt wurde. Einer Verbreiterung der Häupter der Südschleuse stand entgegen, dass sie trotz einer langen Umbauphase nur in einem Punkt verbessert werden könne, „während die anderen unzureichenden Verhältnisse ungeändert“ blieben.

Weitere Schwachpunkte der 3. Einfahrt wurden der schmalen Mittelmauer zwischen den Schleusenkammern sowie der Länge und Anordnung ihrer Molen zugeschrieben. Jene hätte durch einen feindlichen Treffer so umfassend geschädigt werden können, dass sogar beide Kammern

gleichzeitig betriebsunfähig würden und damit „der Hafen für große Schiffe überhaupt“ nicht mehr anzulaufen wäre. Diese waren nicht ausreichend lang, um schweren Schiffen ein „gefahrloses Einlaufen zu ermöglichen“. Noch bevor sie ruhiges Wasser erreichten, mussten sie ihre Fahrgeschwindigkeit so weit drosseln, dass „nur noch beschränkte Steuerfähigkeit vorhanden“ war. Da andererseits der Ebbestrom bis weit in den Außenhafen zwischen den Molen hineinreichte, konnte „beim Einlaufen häufig ein Ausscheren der Schiffe beob-

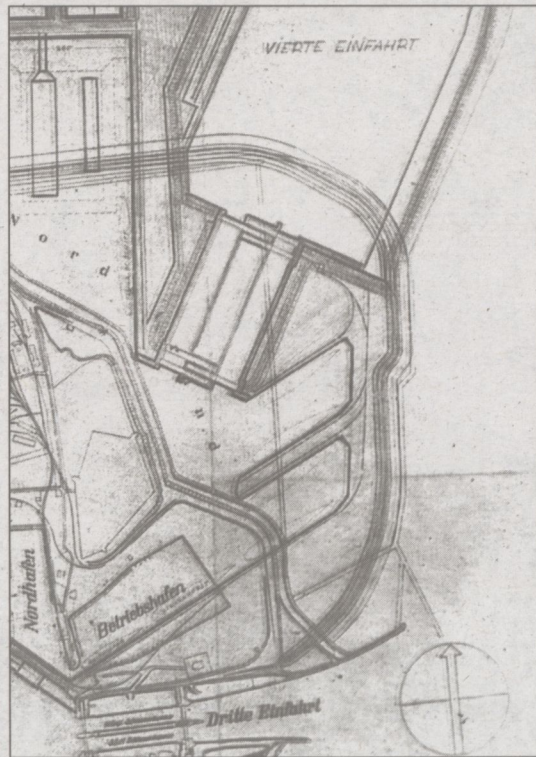
achtet“ werden.

Ungünstig war zudem die Ausrichtung der 3. Einfahrt zu den Liegeplätzen der großen Schiffe im Großen Hafen und - für später vorgesehen - im Zwischenhafen. Unmittelbar vor den Schleusen mussten die Schiffe auf der Stelle drehen. Dazu stand eine Wasserfläche von lediglich etwa 250 m Durchmesser zur Verfügung, „also für die über 200 m langen Schiffe bereist viel zu beschränkt.“ Gegen eine Vergrößerung dieser Wasserfläche sprachen die vorhandenen Werftanlagen und eine weitere „Reihe wichtiger Bau- und Verkehrsanlagen.“ Die erforderliche Drehung verzögerte „außerdem das Ein- und Auslaufen der Schiffe sehr erheblich“.

Zusätzlich hatte ein Wassereinbruch beim Bau der Südschleuse zu „einer schweren Beschädigung des Außenhauptes der Nordschleuse“ geführt. Der war, so gut es ging, beseitigt worden, wirkte sich aber dauerhaft negativ auf die Zuverlässigkeit des Gesamtbauwerks aus. Ausbesserungsarbeiten wurden deshalb als sehr wahrscheinlich bezeichnet, „die um so größer“ wurden, „je länger sie wegen des Krieges hinausgeschoben werden“ mussten.

Aus alledem folgte der Verfasser, dass „die dritte Einfahrt den gesteigerten Anforderungen nicht genügt und auch durch Umbauten ihnen nicht angepasst werden kann.“ Folglich war „eine neue - vierte - Einfahrt zu errichten“. Den einzig geeigneten Platz dafür bot „die Wattfläche nordöstlich des Betriebshafens“. Mit dieser Lage wurde nur geringfügig vom Jade-Fahrgewasser abgewichen, vor der wieder als Doppelschleuse geplanten Einfahrt sollte ein Außen- oder Tidehafen von etwa 1000 m Länge platziert werden. Die Abmessungen sahen zwischen den äußeren Toren eine Länge von 350 m, zwischen den Häuptern eine Breite von 50 m vor. Bei mittlerem Hafengewasser sollte eine Drempeltiefe von 15,75 m erreicht werden, die selbst bei von Ostwind vertieftem Hafengewasser noch 14,5 m betragen sollte. Allein „der Kriegsausgang machte durch alle Entwürfe einen dicken Strich“, wie Grundig in seiner Chronik vermerkt.

Fortsetzung auf Seite 83



Ausschnitt aus dem Nordwerftplan 1938.

FOTO: STADTARCHIV WILHELMSHAVEN

„Kohlen-, Munitions- und sonstigen Vorräte oder infolge eines Lecks überschritten“ wurde, nicht aus.

Als ähnlich problematisch wurde die Breite der Schleusen bezeichnet. Für die Nordschleuse wurden 40 m, für die Häupter der Südschleuse 35 m lichter Breite angegeben. Dem stand die Breite größerer Schiffe von rund 30 m gegenüber, was auf den ersten Blick einen ausreichenden Puffer gewährleistete. Doch die quer zum Fahrgewasser liegende Schleuse erforderte „bereits ein sehr genaues Einlaufen

„Kohlen-, Munitions- und sonstigen Vorräte oder infolge eines Lecks überschritten“ wurde, nicht aus. Als ähnlich problematisch wurde die Breite der Schleusen bezeichnet. Für die Nordschleuse wurden 40 m, für die Häupter der Südschleuse 35 m lichter Breite angegeben. Dem stand die Breite größerer Schiffe von rund 30 m gegenüber, was auf den ersten Blick einen ausreichenden Puffer gewährleistete. Doch die quer zum Fahrgewasser liegende Schleuse erforderte „bereits ein sehr genaues Einlaufen

Kaum gebaut, schon wieder zerstört

Fortsetzung von Seite 82

Der tatsächliche Bau einer 4. Einfahrt erfolgte schließlich zwischen 1936 und 1942. Jetzt wurden nahezu alle oben genannten Punkte bei der Neuplanung berücksichtigt, auch die grundsätzlichen Maße erfüllen keine große Abweichung. Am 7. November 1942 wurde die Ostkammer mit der Durchschleusung des Kreuzers „Emden“ im Beisein des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine, Großadmiral Erich Raeder, dessen Namen die Einfahrt erhielt, in Betrieb genommen. Ein Fachaufsatz im Nauticus 1944 nannte als einen neuen Grund für den Bau der 4. Einfahrt, dass vormalige Anlagen und Flächen der Marine nach dem Ersten Weltkrieg auf die Stadt übergegangen seien und deshalb „die Räume für die sich wieder aufbauende Kriegsmarine zu knapp geworden“ waren. Der Autor Alfred Eckhardt war zwischen 1918 und 1933 Hafendirektor bei der Marinewerft Wilhelmshaven und später Leiter des Amtes Bauwesen im Oberkommando der Kriegsmarine.

Tatsächlich musste die Stadt alle genutzten Flächen selbstverständlich wieder an die Marine zurückgeben. Für den Bau der 4. Einfahrt einschließlich Hafentor, Molen und Baggerungen wurden als Kosten 177 Millionen (Mill.) Reichsmark (RM) genannt, das entsprach 1964 einem Wert von etwa 633 Mill. DM und aktuell umgerechnet wären das etwa 640 Mill. Euro.

Die Arbeiten an der Westkammer wurden kriegsbe-



Die Alliierten ließen die Torkammern und Schleusenhäupter sprengen, eine völlige Zerstörung der Schleuse kam wegen des Hochwasserschutzes nicht infrage. FOTO: STADTARCHIV

dingt weitestgehend eingestellt, der Fangdamm vor dieser Kammer wurde nicht entfernt und dieser Schleusenteil wegen fehlender Schleusentore zusätzlich mit einem Damm verschlossen. Zum Kriegsende haben einige Kommandanten ihre U-Boote in beiden Kammern der 4. Einfahrt versenken lassen, 1949 war der sich daraus ergebende Schrott Teil der Reparationsleistungen und ging nach Großbritannien.

Die Alliierten konnten im Zuge der Demilitarisierung lediglich die Torkammern und Schleusenhäupter sprengen,

denn die Seeschleuse war in den Deichschutz einbezogen. Eine vollständige Zerstörung hätte den Hochwasserschutz der Stadt gefährdet. Um die Nutzung zu verhindern, wurde zusätzlich durch beide Kammern ein Damm gezogen. Anfang 1957 verkündete die lokale Presse den Beschluss zum Wiederaufbau der Schleuse, im Frühjahr erfolgte der Baubeginn mit dem Ziehen von Deichen für eine gigantische Baugrube. Erneut trat durch deren Auspumpen ein grundlegendes Problem hervor, wie es schon während des Baues eingetreten war:

Die massive Absenkung des Grundwassers führte zu erheblichen Schäden an Gebäuden und Infrastruktur. Nach fünfjähriger Wiederherstellungszeit konnte die 4. Einfahrt im Oktober 1964 ihren Betrieb aufnehmen, die Kosten dafür wurden zwischen 100 und 125 Millionen DM beziffert. Prophetisch hieß es 1964 über die 4. Einfahrt, sie solle „dem Verkehr auch der Handelsschifffahrt dienen“, denn ihr Wiederaufbau war eine „notwendige Maßnahme für die Bundesmarine und nicht für den zivilen Schiffsverkehr“. Mittlerweile ist die zivil-militärische Nutzung der Seeschleuse selbstverständlich, wobei auf ziviler Seite die Sportboote dominieren.

Quellen: 3505/2 Entwurf einer vierten Hafeneinfahrt 1917, 3508 Vorgeschichte und Wiederaufbau, 3082 Denkschrift Wiederherstellung Ostkammer, HaM entfällt, Grundig S. 19, AF 73 Beck, E.: Die 4. Einfahrt in Wilhelmshaven, o.O., o.J., Ad 17 Koop/Mulitze: Die Marine in Wilhelmshaven, Bonn 1997, S. 49 ff., Kampen Ordner 27, 6821 kl. und gr. (4. Jan. 1958 Erinnerungen Raeder mit Datum), AF 40 2 Krüger, W.: Die Baugeschichte der Hafenanlagen, 1921, Af 129 Sommer Stadt der 500000, (Hinweis auf Goecke, Städtebau 1918), Alfred Eckardt im Nauticus 1944,



Die Vierte Einfahrt dient mit ihren beiden Seeschleusen heute der Marine und der Handelsschifffahrt. FOTO: WZ-BILDDIENST/LÜBBE

