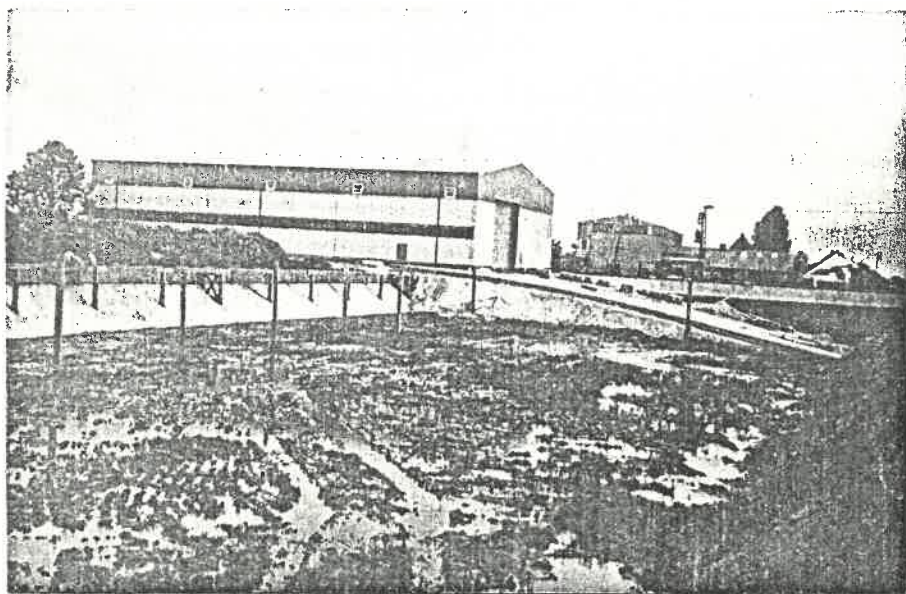


Hafenanlage Westerende

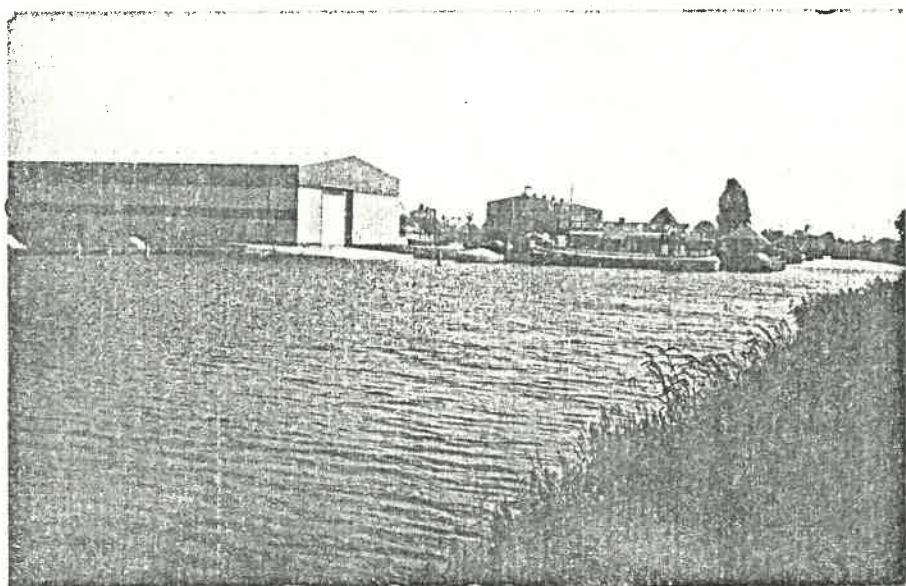


Einwei hung
am

23. Aug. 1980



Hafenanlage im Bau



Programmablauf zur Hafeneinweihung am
23. August 1980, 11.00 Uhr in Westerende-Kirchloog,
Gemeinde Ihlow

=====

1. Liedervortrag durch den MGV "Frohsinn",
Westerende
2. Begrüßung durch Bürgermeister Lüttge, MdL
3. Grußworte a) Leiter des Wasserwirtschaftsamtes
Aurich
b) Vertreter des Landkreises Aurich
4. Liedervortrag durch den MGV "Frohsinn",
Westerende
5. Weitere Grußworte
6. Schlußwort des Gemeindedirektors
7. Liedervortrag durch den MGV "Frohsinn",
Westerende und Instrumentalmusik durch
das Musikstudio Hardy

Bau einer Hafenanlage in Westerende

Peter Tammen, Gemeindedirektor

Bereits im Jahre 1630 wurde erstmalig der Bau eines Schiffahrtskanals zwischen Emden und Aurich geplant. Das Projekt wurde jedoch nicht verwirklicht. Erst in den Jahren bis 1780 wurde die Kanalverbindung von Emden nach Aurich verwirklicht. Durch den Aufschwung im Emden Hafen wurde es erforderlich, die Verkehrsverbindungen zum Binnenland herzustellen. Der Treckfahrtskanal, wie der Ems-Jade-Kanal auf der Strecke zwischen Emden und Aurich seinerzeit genannt wurde, erreichte eine große Bedeutung für die Wirtschaft unseres Raumes.

Während der Winterzeit war dieser Kanal die einzige Verkehrsverbindung zwischen Aurich und Emden. Die Wegeverbindung nach Emden hörte hinter der Gaststätte "Weißes Pferd" in Riepe auf, weil die Niederungsgebiete überschwemmt waren.

Der Kanal wurde in erster Linie von Tjalken und Schuten befahren. Bei günstigen Windverhältnissen konnten die Tjalken das Segel setzen, während die Schuten immer gezogen werden mußten. Die Schiffe wurden in der Regel durch menschliche Kraft gezogen, nur in Ausnahmefällen wurden dafür Pferde eingesetzt. Der Name Treckfahrtskanal weist noch darauf hin, daß man die Schiffe (trecken) ziehen

mußte.

Zum Bau des Kanals wurde im Raum Westerende im wesentlichen das Bett des Fahnster Tiefs benutzt. Im Bereich der jetzigen Fahnster Brücke befand sich damals das sogenannte Fahnster Verlaat. Mit dem Bau des Ems-Jade-Kanals wurde diese Schleusenanlage entfernt, genau wie das Bangsteder Verlaat. Beim Rahester Verlaat wurde eine neue Schleusenanlage gebaut.

Der Bereich Fahne-Westerende hat durch den Treckfahrtskanal und danach durch den Ems-Jade-Kanal erhebliche wirtschaftliche Bedeutung erlangt. So befanden sich unmittelbar am Kanal die Fahnster Mühle, Grützmachereien, Kornbrennereien und andere Betriebe. Daneben entstanden am Ems-Jade-Kanal zwei Werften. Viele Torfschiffer waren in diesem Bereich beheimatet. Durch Verkehrsverlagerung auf die Straße ist die Bedeutung des Kanals und der daran liegenden Betriebe zurückgegangen.

Um das Jahr 1880 wurde der Ems-Jade-Kanal gebaut. Damit wurde die Kanalverbindung zwischen Ems- und Jade hergestellt. Der Ems-Jade-Kanal hatte früher lediglich Bedeutung für den Frachtschiffsverkehr und für die Entwässerung. Heute ist eine zusätzliche bedeutende Aufgabe hinzugekommen: Der Ems-Jade-Kanal ist ein Sportschiffahrtskanal quer durch Ostfriesland.

Diese Strukturveränderung wird auch an der Werft Lübbe Voss deutlich. Aus Ihlowerfehn kommend, hat

sich Lübbe Voss nach dem Kriege am Ems-Jade-Kanal an der Einmündung des Ringkanals niedergelassen. Die Arbeiten bestanden darin, kleinere neue Frachtschiffe zu bauen und Reparaturen an diesen Frachtschiffen durchzuführen. Dabei wurden auch kleinere Schiffe durch ein Zwischenstück verlängert. Um auch größere Frachtschiffe bauen zu können, wurde der Betrieb auf das ehemalige Mühlengelände an der Fahnster Brücke verlegt. Hier wurde eine Querhellig mit einem entsprechendem Wasserbecken gebaut. Nach den Rückschlägen beim Frachtschiffbau stellte die Werft sich rechtzeitig auf den Bau von Fischkuttern, Segeljachten und Spezialschiffen um. Für den Bau dieser neuen Schiffstypen wurde die Errichtung einer neuen Fertigungshalle mit einer neuen Slipanlage erforderlich. Die großen Jachten haben einen derartigen Tiefgang, daß sie nur in einem tiefen Wasserbecken vom Stapel laufen können.

Im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Fertigungshalle hat sich die Gemeinde Ihlow entschlossen, eine Hafenanlage in Westerende-Kirchloog zu bauen. Mit dieser Hafenanlage sollten verschiedene Ziele erreicht werden.

1. Anschluß der neuen Werfthalle durch Erstellung einer Slipanlage an den Ems-Jade-Kanal. Dadurch hat die Werft die Möglichkeit, größere Segeljachten zu bauen. Die Arbeits- und Ausbildungsplätze konnten damit gesichert und ausgeweitet werden.

2. Bereitstellung eines Hafenbeckens für Sportboote.
Dadurch haben die zahlreichen Sportboote eine sichere Anlegemöglichkeit. Durch die Slipanlage auf dem Freigelände kann die Winterbootslagerung noch weiter ausgeweitet werden. Die Werft plant den Bau einer Halle für die Winterbootslagerung. Dadurch werden zusätzliche Arbeitsplätze, insbesondere für Maler und Lackierer, geschaffen.
3. Die neuen Kaianlagen können als Ausrüstungskai und zum Be- und Entladen von Frachtschiffen genutzt werden.

Die jetzige Hafenanlage wurde mit der finanziellen Unterstützung durch den Landkreis Aurich, das Arbeitsamt und aus Gemeindemitteln gebaut. Für den kompletten Ausbau dieser Anlage laufen noch die entsprechenden Anträge. Zu den noch erforderlichen Maßnahmen gehören noch die Erstellung des Mittelsteiges, die Pflasterung und die weitere Erschließung des gesamten Gewerbegebietes.

Die technischen Daten für die Hafenanlage Westerende sind in einem Anhang zu diesem Bericht zusammengefaßt.

Durch die neue Hafenanlage und mit der Werft Voss leibt der Ihlower Ortsteil Westerende eng mit der Schifffahrt verbunden. Die Menschen des Raumes sind seit eh und je eng sowohl mit der Binnenschifffahrt als auch mit der Seefahrt verbunden gewesen. Dies

wird dadurch deutlich, daß in Westerende die Konfirmationen bereits am Sonntag "Okuli" durchgeführt wurden, damit die Jungen rechtzeitig auf ihrem Schiff anmustern konnten. Auch die Verbindung mit der Fehngemeinde Ihlowerfehn und zur dortigen Schiffsbautradition ist durch die zahlreichen Arbeitskräfte aus diesem Ortsteil erhalten geblieben. Wir hoffen, daß der Ems-Jade-Kanal durch diese Hafenanlage insbesondere für den Sportbootverkehr weiter an Bedeutung gewinnt. Um dieses Ziel zu erreichen, sollte baldmöglichst die Öffnung der Brücken und Schleusen an Sonn- und Feiertagen gewährleistet werden. Daneben sollte die Verbindung vom Ems-Jade-Kanal über den Nord-Georgsfehn-Kanal zum Leda-Jümme-Gebiet durch die Höherlegung der sogenannten Nato-Brücke in Wiesmoor wieder hergestellt werden. Auch der mittelostfriesische Raum kann damit wieder zu einem Wasserwandergebiet für Bootsfahrer werden.

Dem Wasserwirtschaftsamt Aurich sprechen wir den Dank für die Unterstützung und für die gute Bauleitung aus. Dem Landkreis Aurich und der Arbeitsverwaltung gilt unserer besonderer Dank für die Bereitstellung der Mittel. Der bauausführenden Firma Vocke, Aurich und allen Mitarbeitern dieser Firma sprechen wir den Dank für die gute Arbeit aus.

Technische Daten zur Hafenanlage

Westlich des alten Werftgeländes wurde ein Hafenbecken in einer Größe von rd. 115 x 50 m im Trockenbauverfahren ausgehoben. Mit dem Aushubboden wurde das Gelände westlich des Hafenbeckens und nördlich zwischen der neuen Fertigungshalle und der Kläranlage Westerende bis auf NN + 2,50 m aufgehöhht und damit eine durchgehende Hochwasserschutzlinie geschaffen. Überflüssiger Aushubboden wurde abgefahren.

Die Böschungen des Hafenbeckens wurden unter Wasser mit einer Neigung von 1:1,5 hergestellt. Sie wurden mit einem Filtervlies bzw. Pflasterung gegen Auskolkungen gesichert. Oberhalb der Stegkonstruktion (Kap. 3.3) erhielten die Böschungen eine Neigung von 1:2 und wurden angesät.

Im östlichen Hafenbereich wurde eine doppelte Slipanlage mit Ausrüstungskaje angelegt. Der westliche Teil des Hafenbeckens wurde als Bootshafen ausgebaut.

Das Hafenbecken wurde im Bereich der Slipanlage bis auf eine Sohltiefe von NN - 1,80 m ausgehoben; diese Übertiefe gegenüber der Kanalsohle wurde erforderlich, damit auch noch Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 2,-- m auf den Slipwagen aufgebockt werden können.

Als östlicher Abschluß der Slipanlage ist eine verankerte Stahlspundwand (Profil Larssen 20, Länge 7,50 m) eingebaut. Sie verläuft von der Fertigshalle zum Ems-Jade-Kanal, danach parallel zum Kanal und schließt mit ihrem östlichen Ende an die vorhandene Spundwand des alten Werftgeländes an. Der Holm der Spundwand wurde bis kurz unter der MW-Linie des Ems-Jade-Kanals in Stahlbeton ausgebildet. Damit wurden die späteren Unterhaltungskosten für die Stahlspundwand so gering wie möglich gehalten. Das Gelände hinter der Spundwand wurde bis auf NN + 2,50 m aufgehöhht. Ein 5 m breiter Streifen entlang der Spundwand wurde gepflastert. Die Spundwand nebst Pflasterfläche ist als Ausrüstungskaje für Schiffsneubauten und für größere Reparaturarbeiten vorgesehen.

Der westliche Teil des Hafenbeckens wurde als Bootshafen für 60 Sportboote eingerichtet. Diese Liegeplätze werden dann erreicht, wenn der Mittelsteg noch eingebaut wird.

Die Steganlagen lehnen sich an der West- und Nordseite des Hafens an die Böschungen des Hafenbeckens an. Diese landseitigen Stege haben

eine Breite von 2,20 cm. Der 5 cm starke Bongossibohlenbelag ist wasserseitig auf Bongossilängsträgern 20/20 und auf Bongossistützen 20/20 landseitig auf einer unter 10:1 geneigten, 4 cm starken, verankerten Bongossispundwand aufgelagert.

Ein 34 m langer Stegabschnitt, der landseitig unmittelbar an die Slipanlage angrenzt, steht für das Anlegen von Booten mit großem Tiefgang sowie als Tank- und Takelsteg zur Verfügung.

Der Hauptsteg mit dem größten Angebot an Liegeplätzen (40 Stück) wurde parallel zum Ems-Jade-Kanal angeordnet. Da er von zwei Seiten benutzt wird, erhielt er mit 2,60 m eine größere Breite als die landseitigen Stege. Er besteht ebenfalls aus einem 5 cm starkem Bohlenbelag auf Bongossilängsträgern 20/20 und auf Bongossistützen 20/20. Die Stützen wurden durch Zangen und Streben gegeneinander abgestützt.

Ursprünglich war daran gedacht worden, den Kanal-deich zwischen Hauptsteg und Kanal als Flügel-deich zu erhalten, um Schlamm- und Sandeintreibung in den Bootshafen zu unterbinden und durch vorbeifahrende Schiffe erzeugten Schwall und Sunk im Hafenbereich weitgehend zu vermeiden. Der Flügel-deich hätte jedoch beidseitig mit großem Kostenaufwand gegen Uferabbrüche und Auskolkungen gesichert werden müssen.

Zum anderen sollen in diesem tieferen Bereich Schlamm- und Sandeintreibungen aus dem Ems-Jade-Kanal aufgefangen und leichter beseitigt werden können. Der übrige Hafenbereich, der eine Sohl-tiefe von NN - 1,50 m erhielt, bleibt damit von Eintreibungen weitgehend verschont.

Von den vorgesehenen zwei Slipanlagen führt eine in die neue Fertigungshalle, die andere auf das Freigelände westlich davon.

Die Slipanlagen erhalten eine Neigung von 1:7. Sie bestehen, abgesehen von den maschinenbau-technischen Teilen, deren Installation die Werft Voss übernommen hat, jeweils aus einer 4,00 m breiten, 50 cm starken Stahlbetonplatte, in die in 2,50 m Abstand die Stahlschienen für den Slipwagen ^{eingelassen} sind. Die Slipbahn kann damit auch von nichtgleisgebundenen Slipwagen und Trailern benutzt werden.

Die Flächen beiderseits der Slipbahnen wurden mit einem 12 cm starkem Doppelverbundsteinpflaster abgedeckt. Zum Verhindern von Bodenaus-schwemmungen und Pflasterabsackungen wurde ein Filtervlies untergelegt. Der Fuß der Slipanlage wurde durch eine Kieferspundwand gesichert.

Außerdem hätte man auf rd. 20 Liegeplätze verzichten müssen. Diese Lösung wurde zugunsten der vorgenannten Hauptsteglösung aufgegeben. Damit jedoch Schwall- und Sunkerscheinungen sowie Schlamm- und Sandeintreibungen auch bei dieser Lösung im Hafenbecken nicht auftreten, von den unvermeidlichen Störungen aus der Hafeneinfahrt einmal abgesehen, ist kanalseitig des Hauptsteges eine 5 cm starke und 4,70 m lange Bongossispundwand errichtet worden. Sie wurde mit dem Hauptsteg verbunden und trägt damit zur Längssteifigkeit der Stegkonstruktion bei.

Zum Festmachen der Boote wurden auf den Steganlagen Kreuzpoller angebracht sowie heckseitig Anbindepfähle aus Greenhart gerammt. Die Pfahlreihe am Ems-Jade-Kanal wurde so angeordnet, daß eine Beeinträchtigung der Schifffahrt auf dem Kanal nicht zu besorgen ist.

Über Treppen sind die auf NN + 1,75 m liegenden Steganlagen zu erreichen.

Beitrag des Wasserwirtschaftsamtes Aurich

Westerende-Kirchloog als alte Hafenstadt zu bezeichnen, ist sicher weit überzogen, doch die Verbindung zur Nordsee und damit zur christlichen Seefahrt hat Tradition.

Angefangen hat es mit dem Treckfahrtskanal. Seit über 180 Jahren, genau seit 1799, führt dieser Wasserweg von Aurich über Westerende nach Emden. Eine private Sozietät ließ den Kanal anlegen, um Personenbeförderung zwischen Aurich und Emden auf kommerzieller Basis zu betreiben. Der durchschlagende finanzielle Erfolg blieb allerdings aus, die inzwischen gebaute feste Straße wurde zur erfolgreichen Konkurrenz. Der Staat, damals das Königreich Hannover, übernahm das Verlustgeschäft "Treckfahrtskanal". Die Personenbeförderung wurde immerhin bis 1869 aufrechterhalten, aber dem Kanal fehlte die Anschlußmöglichkeit in Aurich und so blieb dieverkehrliche Bedeutung gering.

Der Plan, eine durchgehende Wasserstraße zwischen Ems und Jade zu schaffen, war alt und wurde 1889 durch den Staat Preußen mit der Einweihung des Ems-Jande-Kanals erfüllt. Der EJK, der zwischen Aurich und Emden weitgehend der Trasse des Treckfahrtskanals folgt, wurde zwar in erster Linie für die Schifffahrt angelegt, er erfüllt aber auch wichtige landeskulturelle Aufgaben, indem er zur Entwässerung weiter Moorgebiete in Ostfriesland beiträgt.

In den Jahren vor und nach dem ersten Weltkrieg bildeten Natur- und Mineraldünger, Torf und Kohle, die wichtigsten auf dem EJK transportierten Güter. Im Grunde aber erlangte der EJK infolge seiner geringen Abmessungen nie die wirtschaftliche Bedeutung, die ihm bei der Planung zugedacht war. Die Planung hatte noch kleine Holzkähne als Regelschiff vorgesehen, sie wurde noch während des Kanalbaus durch den Trend zu größeren Einheiten überholt.

Erst in den letzten Jahren nahm der Verkehr auf dem EJK sprunghaft zu. In den Sommermonaten sind 20 - 30 Schleusungen pro Tag mit jeweils mehreren Schiffseinheiten keine Seltenheit mehr. Nun, - die Schiffe sind kleiner geworden, die Fracht besteht nicht mehr aus Natur- oder Mineraldünger und die Kapitäne sind keine Fehntjer, sondern wettergegerbte Freizeitskipper, die die Urlaubslandschaft Ostfriesland auf dem eigenen Kiel erleben. Daneben passieren noch rd. 200.000 Gütertonnen/Jahr den EJK.

Dieser Strukturwandel spiegelt sich auch in der Entwicklung des Werftbetriebes Voss wieder, der sich 1948 in der Gemeinde Ihlow, Ortsteil Westerende-Kirchloog, am EJK ansiedelte und Reparaturen von Binnenschiffen durchführte. Inzwischen hat sich die Firma Voss zu einem Werftbetrieb entwickelt, der sowohl im Yachtbau als auch im Bau von Fischkuttern und Spezialschiffen internationalen Ruf genießt. Die weitere Entwicklung der Firma wird allerdings entscheidend durch die Abmessungen des EJK bestimmt.

Aus dem Bestreben der Gemeinde Ihlow, Kreis Aurich, die Grundlagen der gewerblichen Wirtschaft - Schaffung neuer Arbeitsplätze - zu sichern und

dem Fremdenverkehr neue Impulse zu vermitteln, also die gesamtwirtschaftliche Entwicklung der Gemeinde weiter zu festigen, ist der Gedanke zum Bau eines Bootshafens am Ems - Jade - Kanal in Westerende-Kirchloog entstanden. Dieser Gedanke wurde in direkter Nachbarschaft zur Werft verwirklicht. Dem neuen Bootshafen sind mehrere Funktionen zugedacht. Zum einen bietet er feste Liegeplätze für 25 Sportboote (durch geringe bauliche Erweiterungen kann diese Zahl auf 60 erhöht werden), und dient damit den Bürgern der Gemeinde Ihlow und sog. Gastliegern gleichermaßen; zum anderen schafft er für die Werft dringend benötigte Liegeplätze für Reparatur, Ausrüstung und Wartezeiten. Weiterhin besteht nun auch für größere Einheiten ein Wendeplatz.

Für Werft und Freizeitskipper von gleichgroßer Bedeutung sind die beiden neu erstellten Slipanlagen, die sowohl ein schnelles Aufslippen für Reparaturen als auch ein problemloses "Zuwasserlassen" von Booten und Yachten ermöglicht. Insgesamt kann die berechnete Erwartung ausgesprochen werden, daß von diesem Bootshafen Impulse ausgehen, die für Bürger und Wirtschaft dieser Region in gleicher Weise dienlich sein werden.

Die Planung und Bauleitung wurde durch das Wasserwirtschaftsamt Aurich ^{sozusagen} ausgeführt, der Behörde also, der auf den EJK das "Hausrecht" obliegt, die Baudurchführung lag bei der Firma Vocke GmbH, Aurich, und das Wichtigste zuletzt: Das notwendige Geld stellten die Gemeinde Ihlow, der Kreis Aurich, die Bundesanstalt für Arbeit in Nürnberg und die Werft Lübke Voss zur Verfügung.

Als Kanalbaubehörde wünschen wir dem Ihlower Bootshafen, daß er die Erwartungen, die man in ihm setzt, bei weitem übertrifft.

Wasserwirtschaftsamt Aurich

