

# Eine Schreckensnacht auf dem Jadebusen.

Durch ein schweres Motorboots-Unglück 32 Menschen in höchster Lebensgefahr.  
Mit vieler Mühe konnten sie noch gerettet werden.

## Warum hielten die Bootsführer nicht die Fahrerin ein?

Auf dem Jadebusen hat sich in der vergangenen Nacht ein schweres Motorboots-Unglück zugegetragen, bei dem nur besondere Glücksumstände dazu beigetragen haben, daß nicht etwa 32 Personen ums Leben gekommen sind.

Bei den uns heute früh zugegangenen zahlreichen, teilweise widersprechenden Berichten über das Unglück, hielten wir es für nötig, einen Teilnehmer dieser Bootsfahrt zu bitten, uns die Tatsachen und Einzelheiten jener Unglücksfahrt zu schildern. Der Augenzeuge, ein Herr Küchler, schilderte die Dinge etwa wie folgt:

Wir hatten am gestrigen Tage — 32 Personen stark — eine Motorbootsfahrt auf dem Jadebusen unternommen und uns hierbei den Schiffen Lang, Ufers und Baitis anvertraut. Die Ausfahrt erfolgte vor-mittags 10 Uhr. Um 12 Uhr waren wir auf Arngast, badeien dort, besuchten den Leuchtturm, fuhrten Edwarden an und landeten schließlich auf den Oberah-nischen Feldern. Dort waren wir gezwungen, die Fahrt wieder abzuwarten, und konnten die Rückfahrt, meiner Ansicht nach kurz nach 10 Uhr abends, Richtung Karleer Hafen wieder antreten. Die Fahrt ging anfangs ganz flott von statten, bis wir plötzlich einen gewaltigen Krach und Splittern von Holz vernahmen. Das Boot zitterte und der Insassen bemächtigte sich eine gewisse Aufregung. Zunächst wurde uns aber bedeutet, daß dieser Zwischenfall wenig zu sagen habe. Die Ursache dieses Kraches war, daß das Boot, das anscheinend die Fahrerin ver-lassen hatte, zwischen die Balen geraten war, die dort für die Fischerei errichtet sind. An einem solchen Balen schien das Boot aufgefahren zu sein. Die Folgen dieses Mannes zeigten sich aber bedeutend schwerwiegender, als man ursprünglich angenommen hatte, denn bald hörte man unter den Passagieren die Rufe: „Wasser im Boot!“ Nun erfolgte die Aufforderung an Alle, Wasser auszu schöpfen. Die Szenen, die dann folgten, waren unbeschreiblicher Art: die Kinder schrien — es waren zeh-n zehn Kinder an Bord — Frauen kreischten, heulten, beteten, und die Männer benutzten alles, was irgendwie möglich war, zum Wasser schöpfen. Koffer wurden aus-einandergerissen und die Deckel als Schöpfgeräte be-nutzt. Der Inhalt der Koffer wurde ins Wasser geworfen, Frauen- und Herrenhüte dienten als Schöpfgeräte, ver-zweifelte Hilferufe drangen in die nächtliche Stille hin-aus und konnten leider nicht vom Ufer her, das etwa vier bis fünf Kilometer entfernt war, gehört werden. Mit einer Taschenlampe versuchte man Signale nach Wilhelmshaven und Varel zu geben. Inzwischen stieg das Wasser im Boot immer höher und die Leute standen schon weit bis über die Knie hinauf im nassen Element.

Zum Glück waren um jene Zeit die jungen Leute Söfer und Brand, beide 21 Jahre alt, mit ihrem Boot auf Fischfang im Jadebusen-Gebiet. Sie vernahmen von weit her ein undeutliches Schreien, das sie sich an-fangs nicht recht erklären konnten und es zunächst auf Lärmen von Kindern an der Schleiße zurückführten. An-gekrengtes Hören führte sie aber schließlich zu der Er-kenntnis, nachdem auch die mit der Taschenlampe ge-führten Leuchtsignale als Ratzeichen bemerkt wurden, zur Erkenntnis, daß hier Menschenleben auf dem Jadebusen in Gefahr sein müßten. Sie machten ihr Boot sofort Hart und fuhrten nach jener Richtung, in der sie die Schiff-sbrüchigen vermuteten. Es gelang ihnen, auch das Motor-boot zu erreichen, und sie fanden die Insassen in der be-drängtesten Lage vor. Selbstverständlich konnten bei der Beschränktheit des Raumes im Boot alle 32 Insassen nicht auf einmal in Sicherheit gebracht werden und so entschloß man sich zunächst, die zehn Kinder und zwei Frauen aufzunehmen. Sie wurden in der Nähe der Schleiße auf den Schlid geleist, wo sie sich vorläufig in Sicherheit befanden, mit der Aufforderung, eine be-stimmte Richtung einzuhalten, um zum Deich zu kommen. Nach weiterer drei Viertel Stunde kamen die beiden tat-kräftigen jungen Retter zum zweiten Male an das be-drängte Boot und nahmen die übrigen Frauen mit. Auch hier gab es wieder verzweifelte Szenen, da einige Frauen nicht mit wollten, weil sie glaubten, daß ihre Männer nicht gerettet werden könnten. Das Wasser war in-zwischen schon wieder höher gestiegen und nach immer versuchten die Männer verzweifelt durch Schöpfen das Boot vor dem Versinken zu bewahren. Auch die zweite Rettungsfahrt gelang und man machte sich an die dritte und letzte Fahrt, die diesmal den Männern galt. Mit vieler Mühe konnten auch diese dem sinkenden Boot ent-rissen werden. Nur noch wenige Zentimeter stand das Wasser von der Bordwand entfernt. Bald darauf sackte das Boot ab, das inzwischen von seiner ursprünglichen Kaminstelle wieder von der Strömung fortgetrieben war. Der Jadebusen ist nach sachmännischem Urteil an der Un-glücksstelle mindestens fünf Meter tief. Inzwischen war es auch gelungen, im Karleer Hafen durch den Schleusen-wärter Schütte, den Motorbootsbesitzer Berg-mann zu alarmieren, der alsbald auch mit seinem Boot erschien, aber nicht mehr sonderlich in Tätigkeit zu setzen brauchte.

Dem wackeren Eingreifen der beiden noch jungen Leute ist es zweifellos zu danken, daß jene 32 Personen gerettet werden konnten. Wir erwarten, daß für diese Tat auch die staatliche Anerkennung nicht ausbleiben wird.

Die von dem Unglück betroffenen Fahrgäste machten nach ihrer Ankunft im Karleer Hafen einen bedauerens-werten, jämmerlichen Eindruck. Frauen und Männer waren zum Teil bis zu der Brust mit Schlud bedeckt, die Kleider hingen ihnen in Fetzen vom Leibe herab, ihre Habsgelassen hatten sie durchweg verloren. Verfassungen, Geld und was sie sonst bei sich trugen, waren dem nassen Element zum Opfer gefallen. Den beiden Rettern ist es gelungen, etwa zwei Körbe Dinge zu sammeln, die den Schiffbrüchigen gehörten. Zum Teil liegen heute, namentlich Frauen krank vor Auf-regung darnieder und es wird geraume Zeit darüber verstreichen, bis sich die Teilnehmer dieser Unglücksfahrt von diesem Schrecken erholt haben.

Es läßt sich von hier aus natürlich nicht die Schuld-frage beurteilen. Das wird und muß Angelegenheit der da-zu berufenen Behörde sein. Auch die Frage muß geprüft werden, wie weit die betreffenden Bootsführer überhaupt berechtigt gewesen waren, Personen auf dem Jadebusen zu befördern.

Wir möchten aber auf alle Fälle im Interesse auch unseres Kurbetriebes feststellen, daß diese Fahrt nicht von dem Verkehrs-ausschuß veranstaltet worden ist, son-dern daß es sich um ein reines Privatunter-nehmen gehandelt hat. Der Verkehrs-ausschuß wird Motor-bootsfahrten nur dann vermitteln, wenn er davon überzeugt ist, daß für weitgehende Sicherheit der Passagiere, soweit es überhaupt die Verhältnisse auf dem Jadebusen zulassen, gesorgt ist. Wie uns aber von den Teilnehmern der Bootsfahrt mitgeteilt wird, befanden sich auf dem Motorboote keine Rettungs-instrumente, ein Umstand, den man nur scharf verurteilen kann.

Wir haben kürzlich einmal anlässlich des Zwischenfalles in der Nähe der Anlegerbrücke bei Tangast darauf aufmerk-sam gemacht, daß es unseres Erachtens Pflicht der Wasser-aufsichtsbehörden ist, sich im öffentlichen Interesse etwas mehr um die Sicherheit der Passagiere zu kümmern, die auf dem Jadebusen befördert werden. Der neueste Vorfall be-weist, wie dringend notwendig unsere damalige Mahnung gewesen ist und wir wiederholen heute nachdrücklich diese Aufforderung, selbst auf die Gefahr hin, daß man uns durch Paragraphen beweist, daß so etwas gesetzlich nicht mög-lich sei.

F. R.

27. August 1930

# Unglaubliche Zustände bei dem Motorboots-Unglück auf dem Jadedeusen.

Wie sich die Bootsmannschaft verhalten hat. — Vorbildliche Rettungsarbeit der beiden jungen Leute unter eigener Lebensgefahr. — Die Staatsanwaltschaft befaßt sich mit der Angelegenheit.

## Die Stellung des Verkehrsausschusses zum Unglück.

Das Motorboots-Unglück, das sich in der Nacht zum Dienstag auf dem Jadedeusen zugetragen hat und bei dem 32 Menschen in höchster Lebensgefahr schweben, hat die Gemüter in Barel natürlich aufs höchste erregt. Der Verkehrsausschuss, der von Leuten, die nicht unrichtig waren, gestern vielfach Angriffen ausgesetzt gewesen ist, hat deshalb gestern Abend in einer Sitzung im „Zentral-Hotel“ Stellung zu den Vorwürfen genommen. Die Ermittlungen, die durch den 1. Vorsitzenden, Herrn Rechtsanwalt Voigt, im Laufe des Tages vorgenommen worden sind und weitere Schilderungen der Fahrtteilnehmer ergeben im Allgemeinen das Bild, das wir gestern bereits in unserem Bericht von dem Unglück entworfen haben.

Nur läßt sich heute feststellen, daß die Umstände, unter denen das Unglück erfolgte, so unglaublich sind, daß man wirklich von einem Skandal sprechen kann, der sich hoffentlich auf dem Jadedeusen nicht wieder ereignet.

Die Motorbootsfahrt wurde von einer Frau E. arrangiert, die vor einiger Zeit auf eigene Faust Kurzüge durch Inzerat nach Barel drachte. Die Eigentümer des Motorbootes sind Lange u. Wiser, die dies Boot auf Abzahlung gekauft hatten. Lange trat schon vor einiger Zeit an den Verkehrsausschuss heran, ihm Motorbootsfahrten auf dem Jadedeusen zu vermitteln. Der Verkehrsausschuss hat dies aber abgelehnt, da ihm die Verantwortlichkeit des Unfallgefallens nicht die nötige Sicherheit gewährleistet. Lange ist, insofern eines Autounfalls, bei dem Personen schwer zu Schaden gekommen sind, übrigens auch der Führer für Straftatungen polizeilich entzogen worden. Am Barel Hafen gibt es nur zwei Unternehmern, die Herren Bergmann u. Kühn, die berechtigt sind, Personenfahrten gegen Entgelt im Motorboote auf dem Jadedeusen auszuführen. Trotz Warnung von Leuten, die die Verhältnisse kannten, wählten sich die Kurzüge der von Frau E. in Szene gesetzten Motorbootsfahrt an. An jenen „sunbligen“ Leuten befanden sich auf dem Boote Lange, Wiser, Poppe Junge und Waltis. Von den Kurzügen wird behauptet, daß der Alkoholgenuß an Bord eine Rolle gespielt hat. Die Abfahrt von den Oberabthlichen Heibern wurde verzögert, weil der Führer des Bootes nicht zu finden gewesen ist. Dann war natürlich höchste Zeit und

im Stillstande ging es direkt in Richtung Barel Hafen zu.

Schon bald darauf überfuhr man ein Hindernis. Man sah fest, aber es ging noch gut. Dann machten Fahrtteilnehmer die Bootsführer auf ausgelegte Stränder aufmerksam, auf die man direkt zutauerte.

„Das mache nichts!“ erklärte man den Fragern. „Da fahren wir glatt drüber!“ Und sie sahen drüber, bis ein gewaltiges Splittern des Holzes und ein Krachen des Boos erlittete. Das Boot war auf einem Balken aufgefahren, der den ganzen Schiffsboden von vorn bis hinten aufrieb.

Jetzt blieb es Wasser schöpfen. An Bord befand sich nur ein Eimer und eine leere Konjektivdose. Was irgend als Schöpfgerät dienen konnte, wurde benutzt. Sechs Köpfe wurden auselndergerissen, ihr Inhalt ins Wasser geworfen und die Bedel zum Schöpfen benutzt.

Jugendlich blieb die Panik unter den Frauen und Kindern ins Ungeheure. Herzzerrende Szenen spielten sich ab. Ein Teilnehmer besaß Herzkämpfe. Frauen wurden ohnmächtig. Ehegatten nahmen von einander Abschied, da man bei dem immer mehr steigenden Wasser im Boote schon mit dem Ende rechnete. Drei Stunden dauerte dieser furchterliche Zustand, ehe die Hilfe durch die beiden jugendlichen Retter Brand und Höjers kam, die ihren ganzen Jang über Bord geworfen hatten, um den Schiffbrüchigen zu Hilfe zu eilen.

Zunächst holten die beiden Retter die Kinder. In diesem Boot wurde Rüdiger aufgenommen, dem die Kinder anvertraut werden sollten. Ungefähr 1 Km. von der Schlei wurde alles abgeleitet. Rüdiger, selbst ein Krüppel, nahm die Kinder auf die Schultern und unter die Arme und trug mit Aufbietung aller Kräfte diese an Land, wo er den Schleienswärtler von dem Unglück verständigte. Was das Unglück wollte, funktionierte im Schleienswärtlerhaus nicht die telephonische Verbindung mit dem Motorbootsunternehmer Bergmann. Da setzte sich Rüdiger selbst aufs Rad, um Bergmann zu alarmieren.

Inzwischen waren Brand u. Höjers zum zweiten Mal bei dem Unglücksboot erschienen, um die Frauen aufzunehmen.

Bei der Übernahme der Frauen versuchten auch Waltis und Junge ins Boot zu kommen. (!). Es kam zum Wortwechsel zwischen den Weibern und den Weibern, in dessen Verlauf ein Ruder ins Wasser fiel. Unter Lebensgefahr holte Brand das Ruder wieder aus dem Wasser heraus und nun brachte man die Frauen in Sicherheit.

Als man zum 3. Mal an der Unglücksstelle erschien, war das Boot verschwunden. Die Strömung hatte es abgetrieben. Erst nach einiger Zeit konnte man an das nun aufs äußerste gefährdete Boot herankommen und saum waren die letzten Insassen im Rettungsboot verhaft, als das gerammte Boot auch schon in den Fluten versank.

Die beiden Retter hatten mit Umsicht und unter Einsetzung ihrer ganzen Verantwortlichkeit 32 Kurzüge und die Bootsmannschaft gerettet. Eine Tat, die ungeheure Kraftanstrengung, aber auch Besonnenheit erfordert.

Der Verkehrsausschuss hat deshalb gestern beschlossen, diesen beiden Rettern eine Anerkennung in hingender Münze zuzusenden zu lassen. Außerdem ist Herr Bürgermeister Littmann gebeten worden, beim Ratsherrn für eine Anerkennung in irgendeiner Form einzutreten.

Der Verkehrsausschuss hat also an sich, nichts mit dem ganzen Unternehmen zu tun gehabt. Es ist ein rein persön-

liches Bed, und eine eigene Angelegenheit der Fahrtteilnehmer, wenn sie sich der d.ischen Fahrt angeschlossen haben. Trotzdem hat sich der Verkehrsausschuss bereit erklärt, in ganz bedürftigen Fällen, — weil von den Fahrtteilnehmern dies Ansuchen gestellt wurde — eine Geldunterstützung Teilnehmern zuzusenden zu lassen, um Notensituationen zu stillen. Die Summe, die hierfür ausgelegt wurde, ist allerdings sehr gering. Es handelt sich aber auch nur um ein freiwilliges Entgegenkommen seitens des Verkehrsausschusses, da er rechtlich zu keiner Entschädigung verpflichtet ist. Es soll dabei nicht verkannt werden, daß die Fahrtteilnehmer vielleicht in gutem Glauben gehandelt haben, daß der Verkehrsausschuss hinter dieser Fahrt stehe. Dieser gute Glaube hat aber schwere Folgen gehabt, um so mehr als bei der Mittellosigkeit der Bootsunternehmer Schadenersatzansprüche ausgeschlossen sind.

Der Verkehrsausschuss warnt dringend vor Beteiligung an Schwarzfahrten auf dem Jadedeusen. Er sieht jede Verantwortung für event. Folgen ab.

Im übrigen ist seitens der hiesigen Polizei die Angelegenheit zur weiteren strafrechtlichen Verfolgung der Staatsanwaltschaft übergeben worden. Für fahrlässige Gefährdung von Menschenleben auf dem Wasser sieht das Strafgesetz Gelegenheits vor. J. R.

Von anderer Seite wird uns geschrieben:

Wie nicht anders zu erwarten war, werden die Vorgänge, die sich in der Nacht zum Mittwoch mit dem Motorboot eines Fischers vom Barel Hafen auf dem Jadedeusen abgespielt haben, nicht ohne gerichtliches Nachspiel bleiben. Von einer an der Fahrt beteiligten Person ist bereits gefahren

28. August 1930

Varel, den 29. August 1930.

## Zur Schreckensnacht auf dem Jadedeusen

haben uns heute die beteiligten Bootsführer Lange, Ufers, Poppe Janßen und Baitis besucht und eine Darstellung gegeben, wie sich die Dinge nach ihrer persönlichen Anschauung zugetragen haben:

Die Abfahrt von den Oberahnenschen Feldern erfolgte um 12 Uhr nachts, die Fahrt ging glatt ohne Hindernis bis zur Unfallstelle. Die Baken konnten erst im letzten Augenblick bemerkt werden. Das Boot fuhr auf einen Reppfahl auf, der eine Planke in einer Länge von 65 cm durchdrückte. Lange ordnete sofort als Bootsführer die Schöpfarbeiten an, Poppe Janßen, der als Passagier an Bord war, bediente die Leerpumpe und Baitis, ebenfalls Passagier, der am Steuer saß, bekam das Kommando auf Schlick zu steuern. Ufers leitete die Schöpfarbeiten. Die Ordnung und die Disziplin im Boot ließen nichts zu wünschen übrig. Nur die Kinder haben geschrien. Unter den Frauen war allerdings Unruhe vorhanden. Aus eigener Kraft war es gelungen, das Boot inzwischen etwa 2000 Meter auf dem Watt dem Lande näher zu bringen. Dann erschienen Brand und Höfers. Im ersten Boot wurden verstaubt 3 Frauen, 8 Kinder und Küchler. Nach 35 Minuten erschien das Rettungsboot zum 2. Male. Mittlerweile war das Boot wieder näher dem Lande gekommen. Diesmal wurden 10 Frauen und 1 Kind aufgenommen. Es wird bestimmt erklärt, daß keine männlichen Personen, insbesondere Baitis u. Janßen nicht, versucht haben, in dieses Boot zu kommen. Es hat auch kein Wortwechsel stattgefunden. Beim 3. Boot wurden die Männer mitgenommen. Für die Bootsteilnehmer habe keinerlei Lebensgefahr bestanden, weil wir die ganze Fahrt auf Schlick gefahren sind und der Wasserstand nur 1 Meter betrug. Das Boot ist inzwischen in Sicherheit gebracht worden. Ein Versinken des Bootes kam nicht in Frage, da das Boot aus Holz gebaut und schwimmfähig ist.

Lange als Bootsunternehmer — Frau Hibbeler kommt als Veranstalterin dieser Bootsfahrt nicht in Frage, sie hat lediglich die Teilnehmer vermittelt — hat sich für berechtigt gehalten, solche Fahrten zu unternehmen, da er von keiner Seite darüber aufgeklärt worden ist, diese Fahrten zu unterlassen.

Lange spricht den Kurgästen und Fahrtteilnehmern seinen Dank für die muster-giltige Haltung während jener Unglücksnacht aus.

\*

Wir bringen aus lokalen Gründen diese Darstellung der Beteiligten, wiewgleich wir unsere eigenen Gedanken dabei haben und bei der Unterredung, der auch Frau Hibbeler bewohnte, nicht unerhebliche Meinungsverschiedenheiten, z. B. über Mitoholgenuß usw., zwischen den fünf Personen herrschten. Das Gericht dürfte Klarheit bringen.

**Feststellung.** Herr Hans Ulfers, Varelhafen, bittet uns mitzuteilen, daß der in unserem Bericht vom 27. d. Mts. über die Bootsfahrt im Jadebusen genannte Ulfers, Ulfers, wohnhaft Stoppenstraße ist.

30. August 1930

**Verkehrsausschuss**

Luftkurort V a r e l i/O.

---.---.---

Varel, den 24. September 1930.

Den mutigen Rettern, Rudolf **Höfers** und Johann **Brandt**, die ihr Leben für uns in der Schreckensnacht auf dem Jadebusen am 26. August 1930 aufs Spiel gesetzt haben, sagen wir unsern herzlichsten Dank!

**Die 21 schiffbrüchigen Kurgäste von Varel**

1) Herrn

Fischer Rudolf H ö f e r s ,  
V a r e l i/O.  
---.---.---  
Am Hafen.

2) Herrn

Fischer Johann B r a n d ,

Mit grossem Interesse haben wir s.Zt. davon Kenntnis genommen, dass Sie eine grosse Anzahl hier weilender Kurgäste, die mit einem Motorboot hiesiger Fischer eine Fahrt auf dem Jadebusen unternommen hatten, unter Einsetzung Ihres eigenen Lebens aus See gerettet haben. Wir möchten gerne in dieser Angelegenheit gerne einmal mit Ihnen Rücksprache nehmen und bitten Sie höflichst, deswegen in den Geschäftsräumen des Unterzeichneten zu erscheinen. Als Zeitpunkt setzen wir Freitag nachmittag, den 25. d. Mts., nachm. 5/4 Uhr fest. Sollte Ihnen dieser Zeitpunkt nicht passen, so bitten wir höflichst um entsprechenden rechtzeitigen Bescheid und um Mitteilung, wann etwa die Zeit Ihnen passend sein würde.

Hochachtungsvoll

J.A.:

Rechtsanwalt

Varel, den 2. Juni 1931.

## Die Sperrung des Vareler Hafens zu unrechter Zeit.

Ein Protest des Verkehrsausschusses Varel.

An den Verkehrsausschuss gelangen jetzt fortwährend und von allen Seiten bittere Klagen darüber, daß auf Veranlassung des Weg- und Wasserbauamtes in Fever, angeblich im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern, der Vareler Hafen wegen einer Schleusenreparatur ab 15. Juni ds. Js. auf reichlich 2 Monate geschlossen werden soll.

Gegen diese, die Kurinteressen Varels schwer schädigende Maßnahme hat sich der Verkehrsausschuss in einer Eingabe an das Ministerium gewendet.

Der Verkehrsausschuss weist in der Eingabe das Ministerium darauf hin, wie er bestrebt ist — und mit Erfolg auch — nachdem die Vareler Industrie zusammengebrochen ist, aus Varel einen Luftkurort zu machen. „Augenblicklich machen wir, so heißt es, die ernsthaftesten Anstrengungen, eine Badeanstalt für Moor- und Schlüßbäder, daneben auch für Reinigungs bäder, zu errichten, um damit einmal eine sanitäre Einrichtung für die hiesige Bevölkerung, dann aber auch eine wirksame Einrichtung zur Hebung des Fremdenverkehrs zu schaffen. Wenn wir auf diesem Wege auch erheblich weiter fortgeschritten sind, wird uns die Errichtung dieser Badeanstalt, da ja unsere Stadt die erforderlichen Mittel nicht zur Verfügung stellen kann, für die augenblickliche Saison nicht gelingen.

Wir verabsolgen aber mit größtem Heilerfolge Moor- und Schlüßbäder bereits am Varelerhafen und haben in unserer diesjährigen Kellame auch bereits auf die Verabsolgung solcher Moor- und Schlüßbäder hingewiesen. Ist uns für die laufende Saison die Errichtung dieser Badeanstalt noch nicht möglich, so könnten wir doch immerhin dem hiesigen und dem fremden Publikum Moor- und Schlüßbäder am Varelerhafen bieten.

Es gibt hier in Varel für Reinigungszwecke keine Badeanstalt, insbesondere kein Freibad, wie das auch für den Fremdenverkehr unbedingt erforderlich ist, und jetzt wird uns auch die Möglichkeit, Heilbäder und Reinigungsbäder am Hafen zu verabsolgen, in der laufenden Saison gerade in den allerwichtigsten Monaten durch die Anordnung des Weg- und Wasserbauamtes und des Ministeriums g e n o m m e n .

Alle Hoffnungen auf die Ergebnisse der laufenden Saison werden uns dadurch zerschüttert. Die unendlich umfangreichen und zeitraubenden Arbeiten des Verkehrsausschusses werden dadurch illusorisch gemacht und vielleicht sogar in das Gegenteil des beabsichtigten Erfolges umgekehrt, denn Fremde, die sich schon jetzt und in vermehrter Zahl in den nächsten Monaten erholungshalber hier aufhalten werden, werden mit großer Enttäuschung von hier wieder forziehen, wenn sie nicht einmal eine brauchbare Badegelegenheit vorfinden.

Anstatt daß sie in der Heimat Varel als Luftkurort lobend erwähnen, werden sie vor Varel warnen, wenn nicht einmal in einem solchen Luftkurort eine brauchbare Badegelegenheit vorhanden ist. Sie werden sich betrogen fühlen, wenn sie in unserer Kellame auf Seebäder, Moor- und Schlüßbäder usw. hingewiesen werden und wenn dann ausgerechnet in den Hauptmonaten der Kuraison die einzige Gelegenheit zur Verabsolgung solcher Bäder dadurch genommen wird, daß behördlicherseits der Hafen und die damit in Verbindung stehende Badeanstalt geschlossen wird.

Der Verkehrsausschuss kann sich nicht denken, daß dieses der Wille des Ministeriums ist, und daß das Ministerium und auch das Weg- und Wasserbauamt sich diese Gesichtspunkte bei der fraglichen Anordnung klargemacht haben.


Die Herren des Verkehrsausschusses sind in alleräußerstem Grade erregt darüber, daß die laufende Saison durch eine solche Anordnung in solch ungewöhnlichem Maße geschädigt wird, und der ganzen hiesigen Bevölkerung hat sich deswegen eine gewaltige Erregung bemächtigt.

So sehr es zweifellos zu begrüßen ist, daß die erforderliche Reparatur ausgeführt wird, wird man doch auch die oben erwähnten Gesichtspunkte in Rücksicht ziehen und erwägen müssen, welche Interessen im Augenblick hier die dringlichsten sind. Wir glauben, daß die Reparatur sich unter den oben geschilderten Umständen, wenn sie nun einmal nicht in diesen ersten Monaten dieses Jahres hat ausgeführt werden können, sich doch ohne große Schäden bis in die Herbstmonate, wenigstens bis Ende September Anfang Oktober wird hinausschieben lassen.

Wir richten daher an das Ministerium wie auch an das Weg- und Wasserbauamt, welches Abschrift dieser Eingabe mit gleicher Post erhalten hat, die ebenso höfliche wie dringende Bitte, sofort Vorkehrungen zu treffen, daß die beabsichtigten Arbeiten bis in den Herbst hinaus verschoben werden und wären dem Ministerium und dem Weg- und Wasserbauamt außerordent-

lich dankbar, so umgehend wie möglich eine entsprechende, unserer Bitte willfahrende Nachricht zu erhalten.“

Wir können nur wünschen, daß dieser berechtigte Protest des Verkehrsausschusses an den berufenen Stellen Beachtung findet. Man muß sich überhaupt wundern, daß bei solchen Maßnahmen nicht vorher Fühlung mit den interessierten Kreisen — in diesem Falle mit der Stadt Varel — genommen wird.



# W. POPPE


Garnelendarre, Muschelkalkwerk

Eigene Garnelenscherei

Varelerhafen b. Varel i. O.

**Spezialitäten:**

- Getrocknete vollf. Garnelen
- Garnelenschrot aus vollf. Garnel.
- Geflügelkalk (Seemuscheischnot)
- Muschelgries und -Mehl aus weißen Seemuschein
- Fischmehl



**Bankkonten:**

Odenbg. Landesbank, Fil. Varel  
Sparkasse der Stadt Varel, Varel  
Postcheck Hannover 50990  
Fennruf Nr. 354 Varel i. O.

**Waggoneinlagen:**  
Varelerhafen Anschlußgleis  
Stückgut: Station Varelerhafen

Sch / E .                      Varelerhafen, den 27. 10. 30.

Empfehle zur Düngung der Aecker und Wiesen eine Kalkdüngung mit feingemahlenem

## Muschelkalkmehl

Besonders zu empfehlen für Weiden, die unter Hochwasser leiden, da das Mehl Bakterien enthält, welche den Boden besonders günstig beeinflussen und neu beleben.

Lieferung ab Werk, frei Haus sowie ab Auslieferungslager Diekmannshausen.

**Wilhelm Poppe, Muschelkalkwerk**  
Varelerhafen. Telefon 354.                      6. Februar 1932

Varel, den 13. November 1931.

### Hart am Tode vorbei.

Mehrere Fischer, die gestern zum Fang hinausfuhren, wurden auf offenem Wasser von einem plötzlich einsetzenden Sturm überrascht. Durch den hohen Seegang schlug das Boot des Fischers H. Broß voll Wasser und ging unter. B. hatte soviel Geistesgegenwart sich auf seinen Rudern zu halten. Auf seine Hilferufe hin eilten die in der Nähe weilenden Fischer K. Stöcking und G. Höfers herbei und konnten B. retten. Auch das Boot wurde kieloben treibend geborgen. Der Fang und die drei Netze wurden ein Raub der Wellen.

\* **Hafenmeister Ufers 80 Jahre alt.** Am heutigen Tage kann unser Hafenmeister Herr Ufers seinen 80. Geburtstag begehen. Bereits 27 Jahre versieht er den Dienst als Hafenmeister mit großer Umsicht und trotz seines hohen Alters hat er sich noch eine gute körperliche Rüstigkeit bewahrt. Möge sein Wunsch, noch recht lange diesen Posten zu bekleiden in Erfüllung gehen.

10. Oktober 1931

20. Oktober 1931

## Der Streit der Granatfischer.

Die Untersuchungen des Jadebusens durch den Deutschen Seefischerei-Verein sind abgeschlossen.

Wie uns vom Oldenburgischen Landesfischereiverein mitgeteilt wird, hat nach Abschluß der Untersuchungen des Jadebusens der Deutsche Seefischereiverein auch zu der Regelung des Streites unter den Granatfishern Stellung genommen und unter dem 17. September d. J. ein entsprechendes Gutachten abgegeben. In dem Gutachten wird nunmehr eine Aenderung des § 4 Ziff. 3 Absatz 4 der Ausführungsbestimmungen zum oldenburgischen Fischereigesetz vom 26. Februar 1929 vorgeschlagen und empfohlen:

- a) für Sekneke zum Granatfang eine Maschenweite von 8 mm zu gestatten,
- b) die bisherige Vorschrift über die Stabweite der Garnelenkörbe aufzuheben und es den Korbfishern zu überlassen, in welcher Entfernung sie die einzelnen Stäbe bei ihren Granatkörben anbringen wollen.

Das Ministerium des Innern hat den Oldenburgischen Landesfischereiverein um eine Aeußerung darüber ersucht, ob Bedenken erheblicher Art gegen die Anpassung der oldenburgischen Ausführungsbestimmungen zum Fischereigesetz an die Vorschläge des Gutachtens zu erheben sind. Auch bemerkt das Ministerium, daß in den preussischen Granatfanggebieten überall eine Mindestmaschenweite von 8 mm vorgeschrieben sei. — Der Landesfischereiverein hat zu dem Gutachten noch keine endgültige Stellung genommen. Das wird aber bereits in den nächsten Tagen geschehen, nachdem eine gemeinsame Sitzung der Fischereivereine Barelerhafen und Dangast stattgefunden hat. — Es ist zu wünschen, daß es gelingen möge, auf Grund des Gutachtens die seit Aufhebung der Jadepacht am Jadebusen zwischen den Netzfishern und Korbfishern bestehenden Streitigkeiten endgültig zu beseitigen.

## Offener Brief der Vareler Netzfisher an das Staatsministerium.

Auf Grund der letzten Verordnung des obenb. Staatsministeriums richten die Vareler Netzfisher folgenden Brief an die Regierung:

Durch Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 27. September d. J. betr. die Ausführung des Fischereigesetzes für den Landesteil Oldenburg vom 26. Februar 1929, wird folgende Bestimmung zu § 4 Abs. 3 eingefügt:

„Stellnetze für den Fang von Garnelen (Granat) im Jadebusen, müssen im hinteren Netzteil mit Bügeln derart versehen sein, daß beim Fang die vorgeschriebene Maschenweite gewahrt bleibt. Sie dürfen eine Fanghöhe von 1,20 Meter über den Meeresboden nicht überschreiten. Andere Stellnetze für den Fang von Garnelen im Jadebusen sind verboten.“

Unsere Eingabe vom 9. Oktober an das Staatsministerium, in der wir unter Anführung sachlicher Gründe um Zurückziehung obiger Verfügung baten, blieb unberücksichtigt.

Wir fragen nun das Ministerium:

1. Ist sich das Staatsministerium der Tragweite der Verfügung bewußt, die die Existenz vieler Fischerfamilien völlig vernichtet, andererseits nicht die geringsten Vorteile irgend welcher Art ergeben dürfte.

2. Ist dem Staatsministerium bekannt, daß durch die Verfügung die bis erlaubten Netze unbrauchbar sind und dadurch den Fischern untragbare Verluste entstehen? (Alein bei den Vareler Fischern kommen Netze mit einem Anschaffungswert von etwa 3000 RM. in Frage).

3. Ist das Staatsministerium gewillt, für entsprechende Anschaffungskosten neuer Netze, die durch den Erlaß obiger Verfügung entstehen, den Fischern Entschädigungen zu gewähren?

4. Ist das Staatsministerium ferner gewillt, den Reichskredit der durch die Verfügung getroffenen Fischer abzubeden?

5. Erkennt das Staatsministerium die Gründe an, die wir für die Undurchführbarkeit der Verfügung in unserer Ein-

gabe vom 9. Oktober anführten? oder sieht es trotzdem eine Möglichkeit, Netze bei einem Wasserstand von etwa 3-5 Meter bei Ebbe am Fangplatz, die Netze der Verfügung gemäß in einer Fanghöhe von 1,20 Meter über dem Meeresboden anzubringen?

6. Kann das Staatsministerium Wege zeigen, die den Verlust der Netze, der totfischer eintritt, wenn dieselben der Verfügung gemäß aufgestellt werden, zu verhindern.

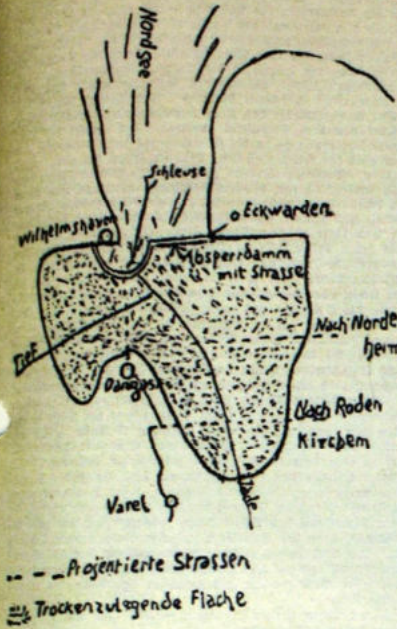
Bekannt ist dem Staatsministerium, daß die in dieser Frage eingeholten Gutachten (Dr. Meher, Oldenburg; Landesfischerei-Verein; Deutscher Fischerei-Verein) auf gegenteiligen Standpunkt der Regierung stehen.

Welche besonderen Gründe veranlassen nun das Staatsministerium obige Verfügung zu erlassen?

## Arbeitsbeschaffung durch Trockenlegung des Jadedeufens

### Ein Projekt des unpolitischen Erwerbslosen-Ausschusses der Stadt Varel.

Dem Oldenburger Landtag zur Prüfung eingereicht.



3. und 4. Diese beiden Punkte dürfen, da sie ja auch im Interesse der Siebter liegen, unverschiebbar durchzuführen sein.

Wie sieht es nun mit der praktischen Durchführung des Projektes? Wenn wir von der Tatsache ausgehen, daß vor Jahrhunderten der Jadedeufens fruchtbares Land war mit stehenden Bächen und hochliegenden Wiesen, so liegt nichts näher als die Möglichkeit, den an der Ardebe auf- und eintretenden Fluten, den Meer zum Jadedeufens durch einen harten Damm zu verperrern. An der schmälsten Stelle der Kuhende, zwischen Wilhelmshaven und Schwardebröden, müßte dieser Damm errichtet werden. Wie aus der Zeichnung ersichtlich, werden Dolen und Haleneinfahrt von Wilhelmshaven in großen Bogen umflossen. Etwa ein Kilometer der Dämme östlich des Wilhelmshavener Gebietes verläuft dann der Damm in gerader Richtung nach Schwardebröden. Die Zubehörsstraße zum Wilhelmshavener Dolen liegt also vollständig außerhalb des Bereiches des Jadedeufens, die eine Menge Unkosten erspart, wird beseitigt. Jede Eisenferndammart Ziel bekommen teilweise neues Flußbett insofern, als die Jadedeufens westlich verlegt und das Ziel als Kanal ausgeführt wird. Durch eine im südlichen Dammende befindliche Schleuse erhalten beide Zutritt zum Meer. Eisenferndammart Ziel und alle Abwasserkanäle — und Gräben werden mit der verbleibenden Lade verbunden, so daß die Regulierung der Wasserstände mit nur einer Schleuse durchgeführt werden kann.

Die Wassermot, von der gegenwärtig die Bewässerung von Eisenferndamm und Bausdam beirregelt wird und die sich bei härtesten Regenfällen bisher immer einleitete, dürfte dann beboben sein.

Das Projekt sieht ferner vor, daß der Absperrdamm zugleich als Straße und Verbindungsweg zwischen Wilhelmshaven und Eckwarden dient. Abzweigend von dem Damm führt eine Straße nach Tangast und von dieser wieder eine nach Norddam. Üblich und fast parallel zu dieser wird Moorhauen, ein zwischen Varel und Tangast gelegenes Dorf, durch eine vierte Straße mit Norddam verbunden.

Der Absperrdamm erfordert etwa 2,5 Millionen Kubikmeter Erde und Beton. Nach seiner Fertigstellung würde der jetzt um den Jadedeufens führende circa 30 Kilometer lange Deich abgetragen und zu Eindämmungsarbeiten für die so oft über die Ufer tretenden Flüsse und Wasserläufe im Küstengebiet verwendet werden können. Der für die Trockenlegung erforderliche Sand könnte von Tangast, das ja bekanntlich auf einem tiefen Sandbänke liegt, bezogen werden und alle anderen Materialien (Steine, Konstruktionssteine für Brücken, elektrische Leitungsleitungen usw.) liefern die verschiedensten heimischen Industrien, die damit aus der Totenhand, in der sie sich zur Zeit befinden, zu neuem Leben erweckt werden.

Man wird dem Projekt entgegenhalten, daß es sehr viel Geld kosten würde, und daß man zur Zeit für den Zweck keine Mittel zur Verfügung habe. Mit anderen Worten heißt das: wenn wir uns schon von vornherein der Verwirklichung technischer Pläne gegenüber abwenden verhalten, dann ist es um unsere Zukunft geschehen. Wir leben doch im Zeitalter der Rationalisierung, der Millionen Arbeitskräfte brach gelegt hat. Auch bei einer ausbleibenden, ja selbst bei einer Hochkonjunktur unserer Wirtschaft kann nur ein Teil der brachliegenden Kräfte wieder beschäftigt werden. Die Erhaltung, die Sch-

affung großer Massen auf dem Lande ist die einzige Lösung der gegenwärtigen Krise. Zu dieser Erkenntnis ist auch die Reichsregierung gekommen, indem sie sogenannte Stadtrandrückstellungen schloß. Wenn diese finanziellen Rückstellungen an Unzulänglichkeit nichts zu wünschen übrig lassen, so sind sie noch längst kein Argument gegen die Erhaltung, im allgemeinen. Nach der Notverordnung, welche die Stadtrandrücklegung gebot, sollen die Siebter von 1-2 Morgen Land ihren Lebensunterhalt fristen. Das ist natürlich unmöglich, denn als Erhaltungsbasis benötigt eine mittelstarke Familie 4-5 Hektar Land. Deshalb können die Stadtrandrückstellungen nicht politisch zeitigen, sie sind lediglich ein Exeriment auf Kosten der Steuerzahler und daher aus Rentabilitätsgründen zu vermeiden. Wenn unsere Wirtschaft, sich wieder erheben soll, dann muß jedem Deutschen ein Wirtschaftsbereich zurückerhalten werden, der seine Kräfte voll ausnützt. Die vornehmste und treueste Arbeit aber ist die auf der eigenen Scholle.

Wie man an Hand einer Landkarte leicht ausmessen kann, beherbergt der Jadedeufens an bebauungsfähigen Gelände rund 30 000 Hektar. Nach der Trockenlegung würde man also mindestens 6 000 Familien (Landarbeiter, Geschäftleute und freie Berufe nicht mitgezählt) anheften können. Somit müßten tausende Häuser erbaut werden, dazu Straßen, Licht und Kraftleitungen. Man würde also mit einem Schlags ein zweifaches Uebel bannen: Die Arbeitslosigkeit und die gefährliche Flut der Jadedeufens.

Reizt man den Berechnungen der Trockenlegungskosten, die Kosten der Eindeichung des Jadedeufens in Holland zu Grunde, so ergibt sich, daß die Errichtung des Absperrdammes, der vier Straßen und die Regulierung der Wasserläufe im Jadedeufens etwa 20 Millionen RM. verschlingen. Rechnet man einen Hektar des gewonnenen Landes zu nur 2500 RM. (in Holland 300 Gulden), so erhalten wir an Gegenwert in Neu-land 75 Millionen RM. Dabei muß berücksichtigt werden, daß sich den Landbesitzern aus dem Jadedeufens ungleich schwierige Widerstände entgegenstellen, als es bei der Trockenlegung des Jadedeufens der Fall sein wird. Es dürfte es auch verständlich sein, wenn man in Holland, nach dem man bereits 18 000 Hektar Land trockengelegt hat. Die vorläufige Eindeichung der Kröcken in der Jadedeufens in Ordnung zieht, weil durch die geschäftigen und schließlich technischen Hilfsmitteln die Rentabilität nicht gefährdet erscheint. Zur Errichtung des 30 Kilometer langen und bis auf 12 Kilometer bereits fertiggestellten Hauptdamms sind allein über 30 Millionen Kubikmeter Erde und Beton erforderlich.

Die Trockenlegung des Jadedeufens ist im Vergleich zur Trockenlegung der Jadedeufens tatsächlich eine Spielerei.

In Irland führte man in vierjähriger Arbeit, von Dezember 1925 bis Juli 1929 ein 100 Millionen-Projekt am Shannon-River durch. In Italien wird gegenwärtig an der Trockenlegung der Pomisches Sümpfe gearbeitet. Für 600 Millionen Lire werden 100 000 Hektar Land gewonnen und unsere weithinigen Nachbarn, die Holländer, trotz dem Meer in edler Fr. Markt, sind um Geld des vor Jahrhunderten von den Fluten gerandeten Geländes wieder ab. Wenn wir Deutsche ihrem Beispiel nicht folgen! Oder wollen wir durch weiteres Hinabsinken des Niveaus der werktätigen Bevölkerung überausgenötigt darum auf uns Werf! Die Erhebung des Jadedeufens sei die erste wirtschaftliche Beseitigungslast.

Der Erwerbslosenausschuß der Stadt Varel.

Der Erwerbslosenausschuß der Stadt Varel hat sich einigend mit dem Problem der Arbeitsbeschaffung beschäftigt und legt in Verfolg seiner Beratungen dem Landtag einen Plan zur Trockenlegung des Jadedeufens vor.

Mit diesem Projekt hat man sich in der letzten Zeit mehrfach eingehend beschäftigt, wobei wir wissen, auch von amtlicher Seite. Daß der Verwirklichung des Projektes große Schwierigkeiten entgegenstehen, darüber ist man sich wohl allseitig klar. Aber darauf kommt es im Augenblick auch weniger an, sondern vielmehr darauf, daß das Projekt in den Bereich der öffentlichen Aufsprache gerückt wird. Aus diesem Grunde — und auch weil endlich einmal ernstlich die Arbeitsbeschaffung angepackt werden muß — geben wir der Zukunft des Erwerbslosenausschusses in dieser Frage gerne Raum.

Das Projekt ist von Herrn Dr. Zweite-Varel ausgearbeitet.

Der Erwerbslosenausschuß hat folgende Eingabe an den Landtag

an das Präsidium des Landtages des Freistaates Oldenburg.

Der Erwerbslosenausschuß der Stadt Varel teilt beiliegend einen Plan ein, zur Trockenlegung des Jadedeufens. Hier können 2-3000 Arbeiter ungefähr 4 Jahre Arbeit finden und 6 000 Familien angestellt werden. Wie erlauben den Herrn Präsidium dieses Arbeitsbeschaffungsprogramm dem Landtage vorzulegen.

Unterschrift: Hans Zimmer, 1. Vorsitzender des Erwerbslosenausschusses Varel i. O.

### Arbeitsbeschaffungsplan zur Unterbringung der Erwerbslosen der am Jadedeufens liegenden Städte.

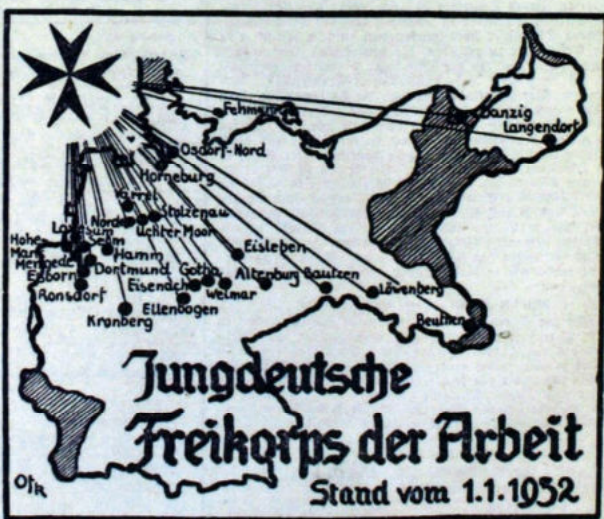
Trockenlegung des Jadedeufens.

Nach § 18 im zweiten Kapitel der Notverordnung des Reichspräsidenten vom 6. Oktober 1931 soll die Vergütung von Zuschlagsstellen davon abhängig gemacht werden, daß der Bewerber:

1. persönlich geeignet ist,
  2. während einer gewissen Wartezeit an der Ausschreibung des Geländes oder an der Errichtung der Bauarbeiten mitgearbeitet haben,
  3. sich einer Beratung für die Bewirtschaftung eines Geländes unterwirft und
  4. sich zu einem gesellschaftlichen Zusammenhange, insbesondere für den Sozialer Erzeugnisse, verpflichtet.
- Zu diesen vier Punkten stelle ich der Siebterliste nach ich, daß, wenn man die Gewinnung von Neu-land aus dem Jadedeufens in das Zielungsprogramm einbezieht,

1. besonders, die den Jadedeufens umwohnende ländliche — und häufige Bevölkerung als Siebter angenommen werden,
2. daß man für die jetzt ohne Gegenwert verausgabten Gelder an die Provinzialen, Werte schaffen könnte, welche die Kosten der Trockenlegung um das 4-5 fache übersteigen. Bedenkt man, daß an der Trockenlegung 2-3 tausend Arbeiter beschäftigt werden können, und daß die Kostenausgaben einen hohen Prozentsatz der Beschäftigten betriebe, so würden zudem, die jetzt wirtschaftlich toten Jadedeufens eine wertvolle Arbeitskraft erfahren.

Der Jungdeutsche Orden setzte sich als erster der großen Verbände im Jahre 1931 entschlossen durch Auffstellung freiwilliger Arbeitsdienstkolonnen im Kampfe gegen die Arbeitslosigkeit ein Pat durch Hebe gegen deutsche Volksgenossen kann und geboten werden, sondern nur durch aufbauende Taten. Die jungdeutschen Freikorps der Arbeit zogen aus, um dem Volke neue Werte zu schaffen. Nur zu gemeinnützigen, unselfischen Arbeiten erfolgte der Einsatz. An allen Stellen, wo jungdeutsche Arbeitskolonnen aufgestellt wurden, war Lohnbrüder oder Arbeitsbeschaffung für andere auszuwickeln. Gerade der Jungdeutsche Orden hat aber immer wieder betont, daß der Arbeitsdienst seinen eigentlichen Sinn erst dann erfüllen kann, wenn er zur Erhaltung neuer Gewerbetätigkeit und Arbeitsstellen — also um Aufbau von häuslichen Siedlungen — eingesetzt werden kann. Die Karte, auf der die Arbeitsstellen jungdeutscher Freikorpskolonnen eingetragen sind, zeigt, daß bisher der Arbeitsdienst noch verhältnismäßig wenig an der Siebter dienen konnte. Auswärtigen Gemungen dikratischer Art finden noch im Wege. Eine der Hauptaufgaben des kommenden Jahres wird es sein, diese Gemungen zu besetzen und Hunderttausenden wieder neue Lebensmöglichkeiten zu schaffen!



**Jungdeutsche Freikorps der Arbeit**  
Stand vom 1.1.1932

Weitere Auskunft über Beteiligung an freiwilligen Arbeitsdienst durch Jung-Orden: Freundschaft Varel, dafür Werner P i s j e s, Eldenburgerstr. 44.

## Korrektion des Jadebusens.

Alljährlich, wenn im Herbst und Frühjahr die starken Regenfälle einsetzen und grosse Flächen unserer Binnendeichländereien an Überschwemmung zu leiden haben, rührt es sich in den betroffenen Gebieten um sich gegen diese Naturereignisse zu schützen.

Versammlungen werden abgehalten, Notschreie werden laut und Eingaben an die Regierung gehen ab, der Regen hat dann gewöhnlich aufgehört! Man hat dann genug getan und wartet ab, das Wasser hat sich langsam verzogen und nach einigen Wochen redet man nicht mehr davon! Die durch die Überschwemmung Geschädigten ergeben sich resigniert in ihr Schicksal, sie sind daran gewöhnt, dass ihr Land minderwertig durch die Überschwemmung wird und in harter Arbeit suchen sie die Scholle zu halten, deren Ertrag immer geringer wird.

Von jeher ist das Gebiet der Jader-Wapeler Sielacht das von am stärksten betroffen worden, die Sielacht hat zwar das menschenmögliche seit Jahrzehnten getan, das Verlat im Aussendeich ist gebaut, die beiden Siel sind erneuert, die Sohle tiefer gelegt, vor drei Jahren ist der Jadefluss auf bestickmässige Tiefe ausgebaggert und jeden Sommer wird das Aussentief mit dem Mudderpahn aufgeräumt und vertieft!

Kommt man mit den beteiligten Anwohnern ins Gespräch, so hört man, dass vor 40 bis 50 Jahren die Überschwemmungen nicht so schlimm gewesen sind und sich das Wasser sehr viel rascher verlaufen hat. Die unkultivierten Moore haben viel höher gelegen, haben schwammartig das Wasser aufgesogen und allmählich wieder abgeführt. Je weiter die Kultivierung der Moorgegenden fortgeschritten und je mehr dieses Land eine intensivere Bodenbearbeitung durchgemacht hat, um so mehr ist es zusammen gesackt und liegt viel tiefer unter dem Meeresspiegel als damals. Es kommt noch die jetzt allgemein bekannte Senkung unseres Küstenstreifens hinzu, ebenso auch die bedeutend verbesserte Abkässerung der Geestländereien und gerade diese Ländereien, die sehr schnell ihr Wasser abführen können sind es die das rasche Ansteigen der Überschwemmungen in der Hauptsache mit verursachen.

An einigen Stellen hat man sich nach holländischem Muster erfolgreich durch den Bau von Schöpfwerken gegen die Überflutungen geschützt, die Pumpwerke bedeuten jedoch eine dauernde Belastung unserer Landwirtschaft obgleich gesagt werden muss, dass diese Belastung durch höhere Erträge wettgemacht wird, also an sich als rentabel anzusehen sind!

Breits vor längerer Zeit habe ich auf die Strömungen und den damit im Zusammenhang stehenden Veränderungen im Jadebusen hingewiesen, eine unzureichende Besichtigung hat zwar im Sommer stattgefunden, aber dabei ist es auch geblieben! Soweit es meine Zeit erlaubt hat, habe ich mich intensiver mit den Strömungen und Tiefenverhältnissen im Jadebusen befasst und wenn es sich auch, wie ich vorausschicken will, bei meinen Angaben nicht auf den cm genaue Zahlen handelt, so sind doch Resultate zustande gekommen, die neue Wege zur Verhütung der Überschwemmungen unserer Binnendeichländereien zeigen. Wenn mir zu diesen Feststellungen auch nur die primitivsten Mittel zur Verfügung gestanden haben, so habe ich davon doch die Überzeugung bekommen, dass man in der Betreuung des Jadebusens grobfahrlässig handelt und nun endlich sich die Stellen darum kümmern, die den Schaden haben und dafür noch reichlich bezahlen müssen.

Dies ist die Jader = Wapeler = Sielacht!

Die Vareler Sielschwelle liegt etwa 1,95 m unter Normal-Null, ich nehme an, dass die Sielschwelle in Wapelerziel auf eine ähnliche Höhe liegt, meine Feststellungen basieren auf den Pegel bei der Vareler Schleuse.

Durch intensives Muddern während der letzten Jahre ist das Aussentief von der Vareler Schleuse ab auf durchweg 1,2 m unter Sielschwelle vertieft diese Vertiefung ist etwa 1,5 km lang, weiter kommt der Mudderpahn

28. November 1930

meistens nicht, weil dann der Wasserdruck aufhört und die Flut einsetzt. Von da ab steigt der Grund an auf 60 bis 80 cm unter Schleusenschwelle, um bei etwa 2,5 km auf 25 cm unter Schleusenschwelle anzusteigen. Hier liegt die erste Barre, der Grund ist harter Sand. Hinter dieser Barre fällt der Grund auf 1 bis 2,5 m, um etwa 2 km weiter, bei der zweiten Barre auf 45 cm unter Schleusenschwelle anzusteigen. Nach dieser zweiten Barre senkt sich der Grund wieder langsam bis auf 1 bis 1,5 m unter Schleusenschwelle, um bei der dritten, der äussersten Barre auf 35 cm anzusteigen. Diese äusserste Barre liegt ca 6 km von der Schleuse entfernt, von da ab ist tieferes Wasser.

Die Flutwelle gebraucht, um von dieser dritten Barre an die Schleuse, die ca 6 km entfernt ist, bei normalen Tideverhältnissen und Wetter 1 Stunde und 15 Minuten. Wenn die Flut die Schleusenschwelle erreicht hat, steht das Wasser an der äussersten Barre schon 1,7 m über Grund.

Die Flutwelle gebraucht eine Zeit von 1 3/4 bis 2 Stunden um von Wilhelmshafen an die Varel Schleuse zu kommen, während die Hochwasserzeiten nur 20 bis 25 Minuten auseinander liegen!

Aus diesen einfachen Feststellungen ergaben sich die unzureichende Entwässerung unserer Binnendeichländereien der Jade-Wepeler = Sielacht!

Die aussenliegende Barre ist vom Wepeler Siel ca 8,5 km entfernt, wenn auf einer solchen Strecke nur 25 bis 35 cm Gefälle vorhanden ist, ausserdem aber noch 2 Barren in gleicher Höhe dazwischen liegen, so kann man sich die jetzige träge Strömung leicht erklären, ohne dass man da gewesen ist.

Nach dem Reichskriegshafengesetz ist jegliche Arbeit für Landgewinnung verboten, wenn aber dies Gesetz dazu missbraucht wird, um das umliegende Land schwer zu schädigen, so dürfte es an der Zeit sein, energisch, wenigstens die unhaltbarsten Zustände zu beseitigen.

Will der Reichskriegshafen weiter den Jadebusen als Spülbecken für das Aussenjadefahrwasser benutzen, so dürfte es nunmehr an der Zeit sein, dass von dort aus die Korrektur des Jadebusens vorgenommen wird.

Uns Oldenburgerern erwächst aber die Pflicht, uns endlich selbst um den Jadebusen zu kümmern und festzustellen, was dort zur schnelleren Entwässerung unserer Binnendeichländereien und zum Schutz und für die Sicherheit unserer Deiche getan werden muss.

Es ist erforderlich, dass das Ausstief in seiner ganzen 8,5 km Länge bis zu dem tieferen Wasser auf eine Tiefe von 3,5 m unter Normal-Null gebracht wird, das Tief wird dann bequem die doppelte Wassermenge und mehr in einer Tide abführen können, nachhaltige Überschwemmungen werden dann der Vergangenheit angehören. Die Durchführung dieser Vertiefung wird in sofern auf Schwierigkeiten stossen als es sich bei den beiden Barren um Schlemmsand handelt, die Gefahr des versandens liegt nahe und man wird damit rechnen müssen, dass alljährlich mindestens eine Aufräumung notwendig werden wird.

Eine bessere und schnellere Entwässerung kann erreicht werden, wenn das Ausstief von der ersten Barre (beim Wrack) an bis zu dem Priel vor dem Arngaster - Loch durchgegraben wird, dadurch wird die Abwässerung und auch die Zuwässerung um 3 1/2 bis 4 km abgekürzt, das Gefälle bedeutend erhöht.

Die Siel werden früher aufgehen, also längere Zeit entwässern! Diese Massnahme wird aber auch dazu beitragen die vorherrschende östliche Strömung im Jadebusen wieder nach Westen abzulenken und der immer gefährlicher werdenden weiteren Vertiefung vor unseren östlichen Deichen Einhalt zu tun.

Varel, den 28 November 1932

gez. G. Beharde