



**Schiffstaufe am Vareler Hafen:** Nach vierjähriger Bauzeit konnte der Vareler Hans-Joachim Uhlmann seinen Motorsegler „Übergang“ nun zu Wasser lassen. Uhlmann hatte das 70 Jahre alte, ehemalige Rettungsboot, an dem nichts mehr heil war“, in seiner Freizeit wieder hergerichtet und es mit Kajüte, Motor und zahlreichen Extras ausgestattet. „Fast jedes Wochenende und jeden Urlaub war ich im Bootsschuppen“, erzählt der stolze Schiffseigner, dem nun nur noch eines fehlt: Mehr Information über sein Boot. Es hatte so viele Vorbesitzer, das seine Geschichte kaum noch zurückverfolgt werden kann.  
29. Juli 1985 Bild: de Levie



**Kein Interesse** hat die Stadt Varel am Ankauf des früheren Zollamtes am Hafen Nr. 1. Das erklärte Stadtdirektor August Osterloh jetzt. Nach Angaben des Verwaltungschefs hatte die Bezirksregierung Weser-Ems als Eigentümer des Hauses kürzlich mitgeteilt, daß sie den Besitz veräußern wolle und angefragt, ob die Kommune ihn übernehmen wolle. Osterloh: „Wir wüßten nicht, wofür wir das Gebäude nutzen sollten“ Nach Angaben des Stadtdirektors werde das Haus nun vermutlich im freien Verkauf angeboten. Bis zum März 1977 war es als Zollamt genutzt worden. Dann hatte das Wilhelmshavener Zollamt die Aufgaben der Vareler Behörde übernommen.  
14. August 1985 Bild: Müller

**Wiedereröffnung!**

Räucheraale – Räucherfisch  
Frischfisch  
Verkauf & Versand

**Büntemeyer**

Am Hafen 16  
2930 Varel  
Telefon 0 44 51 / 57 82



**Heute ab 10.00 Uhr haben wir unser  
kleines Fischgeschäft am Vareler Hafen  
wieder für Sie geöffnet.**

6. Februar 1986

**BOOTS- UND SCHIFFSBAU**

1986

Wollen Sie ein neues Boot auf Kiel legen oder haben Sie mit Ihrem Boot Probleme? Wir sind täglich für Sie da!

Bootsbauermeister **Heino Gerdes**

Jachten und Nutzfahrzeuge  
in Stahl und Aluminium bis 25 m

Kohlhof 4, Am Varelerhafen, 2930 Varel 1, ☎ 04451/82617



## Flutwellen als Materialtransport Strömung lagert Sand und Schlick ab Sedimentschichten liefern nach Eindeichung gute Marschländerereien

Von Walter Ebeling

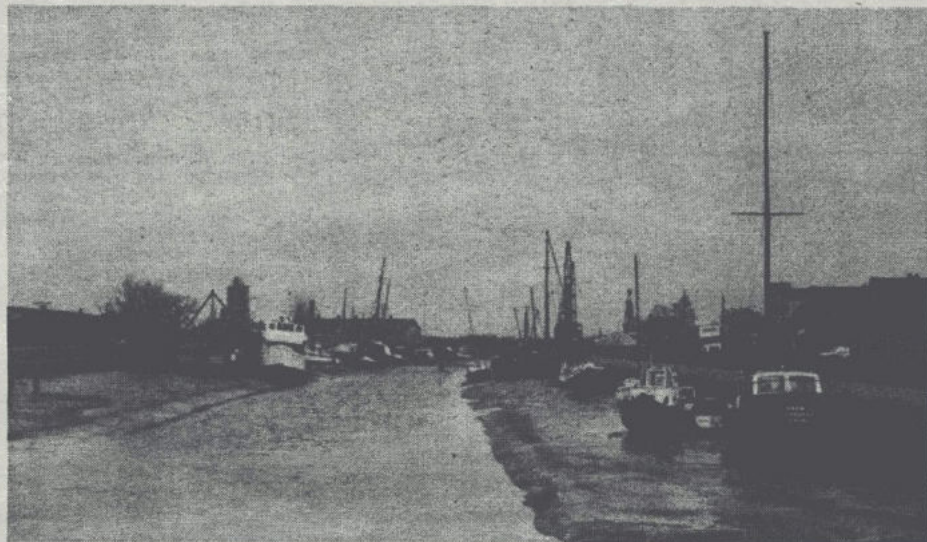
Verursacht im Atlantik, ziehen die Flutwellen als Mitschwingungszeiten an Großbritannien Ostküste entlang, bis etwa südlich der Doggerbank unter dem Namen Shetland-Welle. Fortsetzung, nun in West-Ost-Richtung, ist die Silberinnenwelle vor der ostfriesischen Küste.

Unvorstellbar gewaltige Wassermassen befinden sich in unablässiger Bewegung, noch dazu beeinflusst durch die häufigen Westwinde und die Mondphasen.

Im Gegensatz zur Flut ist besonders in den Gats und Baljen zwischen den Ostfriesischen Inseln sowie in der Enge Wilhelmshaven-Eckwarderhorne die ungemein starke Ebbströmung von Bedeutung. Das Durchschwimmen der 4,5 Kilometer schmalen Öffnung zwischen Jadebusen und Innenjade versuchte der Rühringer Wilhelm Zeller 1929; die reißende Süd-Nord-Strömung trieb ihn schon kurz nach Verlassen der Nord-Mole an der Wilhelmshavener ehemaligen 3. Einfahrt nordwärts, bis der Wagemutige den neuen Rührsterlier Deich erreichen konnte, aber nicht das gesteckte Ziel.

Flut und Ebbe sind die grundsätzlichen Verursacher der Wattenbildungen als den amphibischen Übergangszonen zwischen den Küsten und den Meeresböden. Verantwortlich für den Materialtransport aus der Nordsee sind die fast sechsstündigen Flutwellen. Vor Frieslands Küsten lagern sie wesentlich mehr Sand als Schlick ab.

Über die Herkunft der ungeheuren Ablagerungen, vor allem des Schlicks, gab es nach Meinung des Wilhelmshavener Baudirektors Krüger (1932) und besonders des Göttinger Geographen Mortensen (ca. 1953) keine Klarheit. Heute glauben manche Gelehrte zu wissen, die anorganischen Sinkstoffe wie zerriebenes Gesteinsmaterial werden von den in Gebirgen entspringenden Strömen Ems, Weser und Elbe herangetragen. Der Leipziger Dozent Volz (1930) erwähnte die durch Strömungen veranlaßte Aufarbeitung der Doggerbank als dem Nordteil des europäischen Festlandes vor etwa 12 000 Jahren (W. Haarnagel,



Schlickablagerungen im Varel Dockhafen. 1,6 Kilometer von der Schleuse entfernt.

Wilhelmshaven rd. 1950). Substanzen aus dem Arnelkanal sind wohl größtenteils auszuschließen, wirkt sich doch die kleine Drehtide der Kanalwelle nur bis vor die niederländische Küste aus.

Die schweren, oft hoch gelegenen Massen lagern mehr landfern. Auskunft geben schon die Bezeichnungen der überwiegend sandigen Gebiete: Itzendorf-Plate südlich von Juist, Hohes Riff, fast nördlich von Norddeich, Neßmer Naken südlich der Norderneyer Rattendüne, Hohe Bank zwischen Spiekeroog und Harlesiel, Schweinsrücken im Jadebusen und Vogelsand in der Elbmündung.

Den Schlick-Ablagerungen wird großer Wert zuerkannt, sollen sie doch nach Eindeichungen gute Marschländerereien liefern. Nach Karl Tillessen, dem Wilhelmshavener Baudirektor, ist der Schlick ein mehr oder weniger marines, toniges Sediment der Gezeitenmeere. Diese Sinkstoffe organischer Abkunft können aus den gleichen Ursprungsgebieten herangeführt werden wie die mineralischen.

Je nach der geographischen Gegebenheit ist die Stärke des Schlickfalles verschieden. Die täglichen Flutwellen tragen die feinste Trübe an die Außengrodenkanten oder die Deich-Au-

ßenbermen. Das schlickreichste Watt lagert am Festlandrand. Dort kann der Sedimentzuwachs bis drei Millimeter monatlich betragen. Besonders bei schlechtem Wetter registrieren die Sielwärter in den Außen-tiefs und sogar im Varel Hafen bedeutend mehr Absatz. So füllte der Varel Schleusenmeister Schütte 1955 bei Stauhochwasser eine Flasche mit Seewasser vor den Deichtoren; nach drei Tagen hatte sich eine acht Millimeter dünne Schlickschicht abgesetzt.

### Abtransport von Sand und Schlick

Diese Schlick-Ablagerungen werden einfach als „Watt“ bezeichnet: Hilgenrieder Watt, Wangerooger Inselwatt usw.

Die ständige Sedimentation (Ablagerung) und Erosion (Abtragung) erhöhen die Wattböden oder bedingen den Abtransport von Sand und Schlick. Wenn bedacht wird, daß im Jadebusen bei Tidehochwasser 183 Mill. qm vom Wasser bedeckt sind, bei Tideniedrigwasser aber nur 52 Mill. qm, so ergibt das eine Schrumpfung von 71,5 Prozent.

Das Ergebnis ist die Umformung der Wattkörper. So wurde der Jappensand im Jadebusen 1979 durch mehr Einkerbungen gekennzeichnet als um 1900, falls die Eintragungen auf

Für hohen Schlickfall ist das auf der Leeseite des Jadebusens gelegene Sander und Bockhorner Watt bekannt. Die besonders vor Nordwestwinden geschützten Südküsten der Ostfriesischen Inseln bieten ähnliche Beispiele. Erwähnung müssen ebenfalls die wegen der Strömungen und der Land-Ausflüsse oft schmalen Schlickwatten direkt vor der Küste zwischen der Krummhörn nordwestlich von Emden und dem Seebad Duhnen bei Cuxhaven finden.

den Karten stimmen. Ob es am 1895 errichteten Leitdamm zwischen den abgesandeten Arngast-Inseln und der Wilhelmshavener ehemaligen 1. Einfahrt zurückzuführen ist, muß dahingestellt bleiben.

Vor allem das Abbröckeln an den Kanten gehört zu den Merkmalen der bei Ebbe und Tideniedrigwasser freilaufenden Bereiche, dem Eulitoral. Hier ist die zum Eingraben gezwungene Mikrofauna in Um-mengen anzutreffen. Bevorzugt werden diese nahrungsreichen Räume nach dem Trockenfallen von der Makrofauna. Pflanzenverzehr (Phytophage), Tierverzehr (Zoophage) und Abfallverzehr (Detritophage) ge-

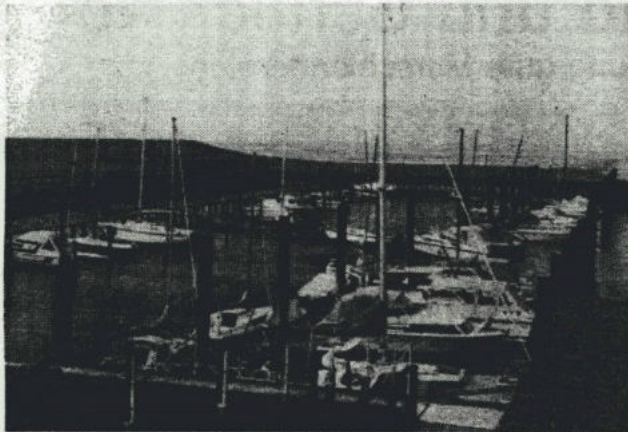
Fortsetzung auf Seite 86

## Fortsetzung von Seite 85

ben sich ein Stelldichein: neben Möwen, Gänsen, Enten und Scharen kleiner Watvögel. Die Seehunde schaffen sich auf manchen Sandplatten nach dem offenen Wasser hin wahre Gleitbahnen, die am Fahrweg Norddeich-Juist gut zu erkennen sind. Erbst sind die Fischer über die um 1910 aus China eingeschleppten schädlichen Wollhandkrabben, die oftmals sehr

tore bewirken den Aufstau des Binnenwassers. Die mitgeführten Stoffe lagern dann auf den Landseiten der Entwässerungsanlagen und können zur Verstopfung beitragen. Das trifft bei lange anhaltenden und kräftigen Niederschlägen in den seit ca. 1880 in Wilhelmshaven registrierten Regen- und Gewitterperioden im Juli und August zu (Observatorium 1932; A. Blumenberg 1983).

Die Verlängerungen der



Die verschlickte Westseite des um 1956 gebauten Dangaster offenen Tidehafens.

eng beieinander, tiefe Höhlen in die Prallhänge graben.

Aufenthaltort für die Pflanzen und Tiere ist auch das bei normalen Tideverhältnissen nicht überflutete, nur aperiodisch mit Wasser bedeckte Watt als Supralitoral.

Natürlich erfreuen sich die Urlauber des gesamten Naturgeschehens in den von Umweltschäden freien Küstenstrichen. Fischer und Seeleute dagegen erkennen vor allem in den durch die Wattengebiete führenden Wasserstraßen die Bedrohung für den Schiffsverkehr, wenn große Flächen vom Einsturz gelangen und Abweichungen von den auf Seekarten eingetragenen Richtungen der Außentiefs und Baljen verursachen.

Nur zur Ebbe- und Tideniedrigwasserzeit können das durchnäßte Eulitoral und Supralitoral Wasser abgeben, das von den Prielien als zu Beginn schmalen Rinnsalen bei natürlichem Gefälle aufgenommen wird. Diese Wasserläufe sowie die großen Rinnensysteme durchziehen als Tiefe, Baljen und Gats die Wattflächen. Zum allergrößten Teil immer mit Seewasser bedeckt, gehören sie zum Sublitoral, das im engeren Sinn kein Bestandteil des Wattes ist, ähnelt es doch mehr der offenen See – so die Experten.

Die Binnentiefe oder -tiefs entwässern nicht nur die bedeckte Marsch. Oftmals bilden sie die Fortsetzung der auf dem ostfriesisch-oldenburgischen Diluvial-Höhenrücken mit seinem einst mächtigen Hochmoor entspringenden Bäche und Flüsse, die besonders organisches Material befördern. Die zur Flutzeit geschlossenen Siel-

Binnentiefe bilden die Außentiefe, die durch ihre naturbedingten unregelmäßigen Windungen die Land-Entwässerung hemmen und die Schiffsahrt beeinträchtigen können wie z. B. das 1954 aufgegebene Vareler alte Außentief.

Alle in die Tiefs gefallenen Wattflächen-Abbrüche tragen schon am Übergang in die breiteren Baljen zur Behinderung bei. Von Bedeutung sind auch die erhöhten Wasserstände bei starken Westwinden und sehr oft bei Neu- und Vollmond: Der Schlickfall nimmt zu.

Nicht nur hinter, auch vor den Sieltoren bewirken Schlickmengen Verstopfungen. Sie häufen sich vor Einbuchtungen, an den Unterläufen der Flüsse und in geschützt liegenden Tidehäfen wie z. B. Dangast. Schutz vor dieser Gefährdung sollen die ins Meer hinausgebauten Dämme wie in Norddeich, Bensorsiel, Neuharlinger- und Harlesiel bieten.

Viele Außentiefe unterliegen einer ständigen Auflandung. Soll die einwandfreie Entwässerung

des Binnenlandes gewährleistet bleiben, müssen die störenden Ablagerungen regelmäßig beseitigt werden, wichtig ebenfalls für den reibungslosen Schiffsverkehr. Das ist oft schwierig, denn die starke Ebbströmung besitzt vielfach nicht die Kraft, den zäh haftenden Absatz vollkommen wegzuschwemmen.

Das Aufreinigen oder Muddern der Außentiefe dient der Landes- und Seewegsicherheit. Es gehört zu den jährlichen fast unbeachteten Aufgaben der Sielwärter.

Historiker berichteten von einer 1595 vor dem Vareler Siel errichteten „Schipstäte“ mit regem Verkehr. 1681 ließ der dänische König Christian V. als verwandter Erbe des oldenbur-

gischen Grafen Anton Günther die nach ihm benannte Festung östlich von Vareler erbauen, zu der ein offener Tidehafen gehörte. Beide Anlagen mußten schon nach kurzer Zeit wegen Verschlämmung aufgegeben werden. Ebenso erging es 1706 dem Langwarder Siel in Butjadingen.

Aufgrund des 1833 anscheinend sehr trockenen Sommers bereitete es Schwierigkeiten, das Außentief im südlichen Jadedeusen offen zu halten. Der Schlick lag rd. 1,80 Meter höher als der Sielboden. Die Entwässerung des Binnenlandes war unmöglich. „Erst als ein 46 cbm haltender Kran zum Muddern eingesetzt wurde, gelang die allmähliche Beseitigung des Schlickes aus dem Außentief (A. Blumenberg)“.

## Einsatz eines Sonderschiffes

Fahrzeuge, mit deren Hilfe hindernde Sinkstoffe direkt vor den Sielen, in den Tidehäfen und Außentiefen beseitigt wurden, gab es wohl schon um 1800. Die Watt-Schiffahrt auf so belebten Wasserstraßen wie etwa dem Vareler Tief, dem Hookstief und dem Norder Außentief wäre durch die starke Sedimentation erschwert worden. Doch erst 1833 kam es zum Einsatz eines „Sonderschiffes“ im Jader Außensiel. Ob dieses Fahrzeug 1835 zur Freihaltung des den Gezeiten ausgesetztem Vareler Umschlagplatz und dem zu stark gewundenen Außentief diente, ist ungewiß. Immerhin erreichten und verließen 200 Boote und Segelfrachter Vareler unbeschadet. Erfolge evtl. durch ein Mudderschiff zeitigte auch die 1840 erfolgte Entschlammung der Anlagen in Fedderwardersiel in Butjadingen. 22 Jahre später wurden 1789 ein- und ausfahrende Schiffe registriert.

Über den Bau des ersten echten „Mudderprahms“ konnten keine Angaben gefunden werden. Jedenfalls entspricht die Bedeutung des tschechischen Wortes „pram = Fahrzeug“ nicht der Verwendung als Mudderschiff. Der „Prahm“ befördert im Laderaum Lasten. Der bis ca. 1956 in ganz Friesland eingesetzte „Mudderprahm“ in Kastenform wurde nie beladen. Auf dem begehbaren Deck befanden sich tw. ein Ruder mit Handbedienung und besonders die Anlage zur Schlickbeseiti-

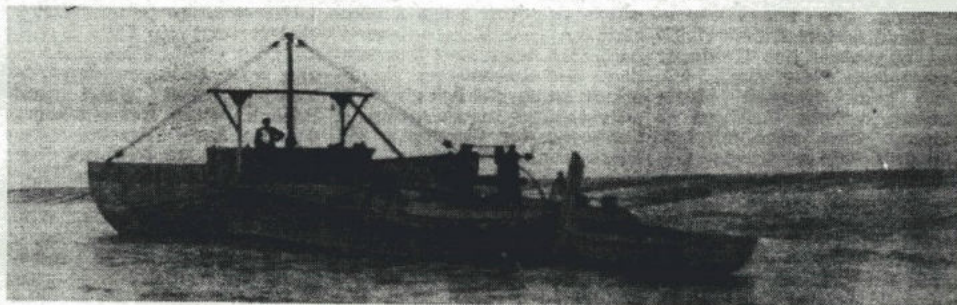
gung in breiteren Fahrrinnen. Die rd. acht Millimeter starken Schiffswände verliehen dem Mudderprahm mit nur 50 Zentimeter Tiefgang die Stabilität.

Treffender war der in Ostfriesland gebräuchliche Begriff „Mudder- oder Schlickploog (Pflug)“, der kein Deck besaß und wohl eher einem Boot glich.

In schmalen Watt-Fahrrinnen wie z. B. dem alten Hookstief standen offene „Mudderboote“ mit spitzem Bug und breitem Heck zur Verfügung. Auf den Sitzbänken konnten sich die drei Besatzungsmitglieder ausruhen. – Besichtigungswert ist das als Denkmal dienende vor den alten Siel gestellte Mudderboot in Hooksiel. Auf der Hinweistafel findet der Interessierte alle zutreffenden Angaben.

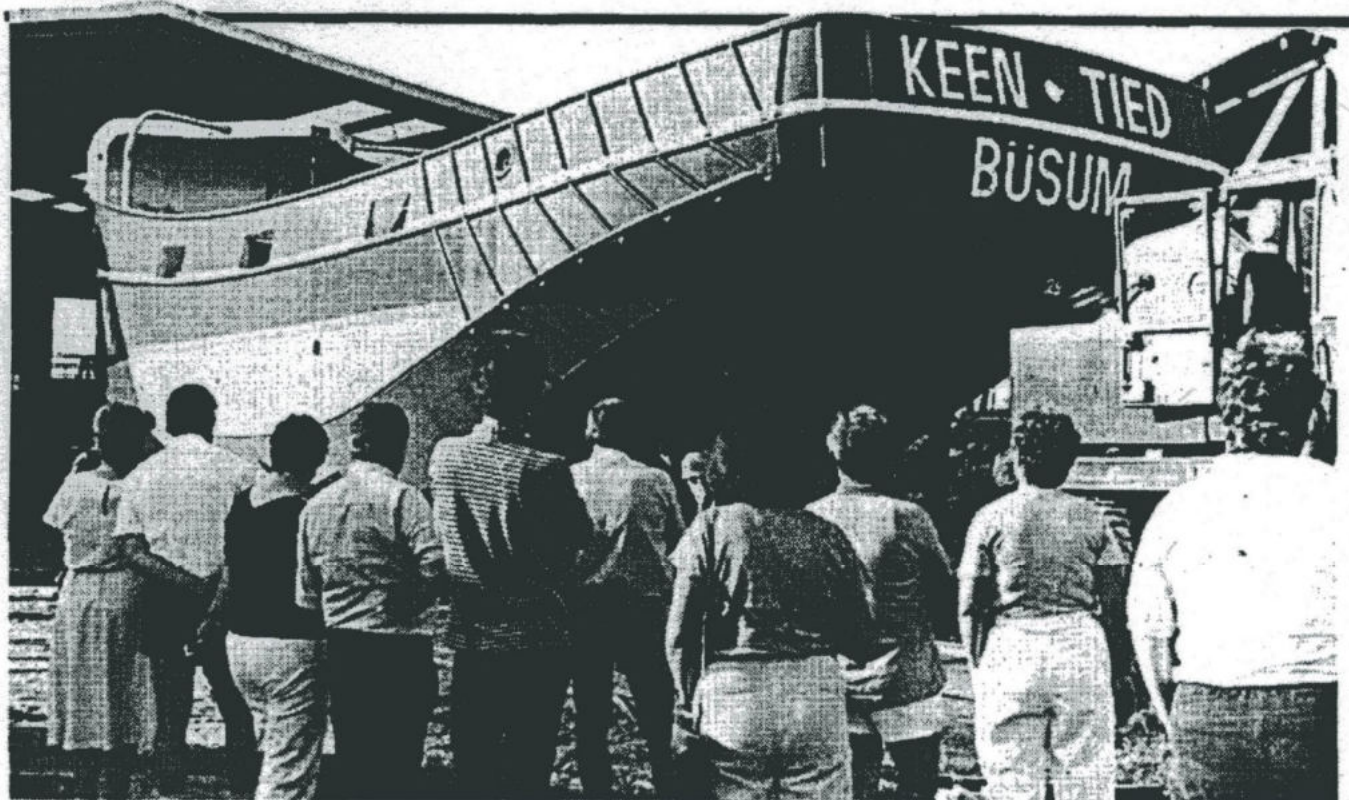
Die schwerfällig zu bedienenden Mudderschiffe besaßen keinen Motor. Sie dienten allein der Aufstellung des Räumgerätes. Am Gerüst hingen in Ruhestellung zwei durch Seile hochgehievte rd. fünf Meter breite Stauschilde, -bretter oder -flügel. Sie konnten auf die Breite des Tiefs eingestellt werden. Unter ihnen befanden sich Stahlkratzer zum Aufreißen des zähen Schlickes auf dem Grund, jedoch nicht an den Seiten des Tiefs; sie konnten eine zu schnelle Fahrt auch abbremsen. Vor dem Muddern wurden die Stauschilde herabgelassen und sanken bis auf den Meeressgrund.

**Fortsetzung in Heimat am Meer Nr. 23**



Mudderprahm in Tätigkeit. Rechts das mitgeführte Motorboot, das den Prahm zurückschleppen muß.

Bilder: Ebeling



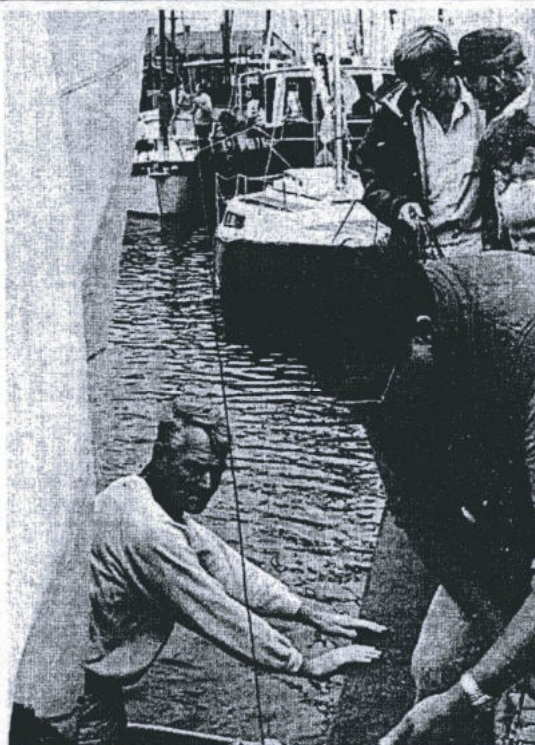
„Keen Tied“ heißt der Hochseekutter, der jetzt die Schiffswerft Heino Gerdes am Vareler Hafen verließ. Ein Schiff dieser Art ist in den vergangenen 30 Jahren im Vareler Hafen nicht vom Stapel gelaufen. Bislang baute die Werft vornehmlich Jachten aus Stahl. Das 19 Meter lange und 5,80 Meter breite Schiff mit einem Tiefgang von 2,30 Meter wird, wenn auch der Innenausbau in einem Monat vollendet ist, cirka 100 Tonnen wiegen. Nach einer achtmonatigen Bauzeit konnte der Kutter im Beisein zahlreicher Schaulustiger zu Wasser gelassen werden. Viele Stunden waren die Mitarbeiter der Werft damit beschäftigt, den schweren Stahlkoloß aus der Werfthalle ins Hafenbecken zu schleppen; mehr als einmal rissen die Stahlseile. Auftraggeber Arnold Schröder jun., gebürtiger Vareler, wird den Kutter mit nach Büsum nehmen, wo er heute als Fischermeister lebt.

1. Juli 1986

Bild: Hobbiebrunken

## Musik und Tanz an Bord

Im Vareler Hafen. Stimmung auf der „Kapitän Meyer“ Trubel im Festzelt, dichtes Gedränge zwischen Buden und Ständen, der Duft von geräuchertem Fisch und im Hintergrund die malerische Kulisse von Kuttern und Segelbooten – so begeisterte das Vareler Hafenfest am Wochenende hunderte von Besuchern. Bereits am Freitagabend zog der historische Tonnenleger – 52 Meter lang, neun Meter breit, Tiefgang 3,50 Meter – die Gäste an; Musik und Tanz an Bord gab es erstmals beim Vareler Hafenfest. Am Sonnabend lockten der Flohmarkt und ein Krabbenpulen, und viele Zuschauer gab es beim „Prominentensegeln“ mit Pastor Rüdiger Schmidt und den Vorsitzenden vom Badmintonverein, Arnold Schonvogel, und vom TuS Vareler, Heiner de Levie. Rüdiger Schmidt, passionierter Segler, galt als Favorit und brachte die Optimistenjolle auch als erster ins Ziel. Mit Fischmarkt, Frühchoppen, Erbsensuppe, Kutterfahrten in See und weiteren Aktionen wurde das Fest gestern fortgesetzt; wir berichten noch darüber.



Beim Flohmarkt kamen auch die jungen Besucher auf ihre Kosten. Bilder: Müller

Kam als Favorit und ging als Sieger beim „Prominentensegeln“ Pastor Rüdiger Schmidt aus Vareler. 10. August 1987

# Stadt: „Nein“ zur Bauschutt-Deponie

## UWG für Unternehmens-Pläne

dL Varel. „Über 20 Jahre lang hat man ihn gewähren lassen, jetzt will man ihn plötzlich raus drücken“, erbot sich Bruno Fuchert, zweiter Vorsitzender der Unabhängigen Wählergemeinschaft (UWG) Varel, und meint damit einen Abbruch-Unternehmer, der am Vareler Hafen Bauschutt deponiert hat. Ein „Wirtschaftsgutlager mit Bestandsschutz“, wie Fuchert meint, dessen Beurteilung Varel's stellvertretender Stadtdirektor Hans Fabian allerdings als „abenteuerlich“ empfindet: „Das Gelände am Südender Grodenweg diente früher Ziegeleizwecken. Vor etwa einem Jahr haben wir festgestellt, daß es in immer größerem Umfang für die Lagerung von Bauschutt genutzt wird. Hier von Bestandsschutz zu reden, ist an den Haaren herbeigezogen“. Während Fuchert, der den dortigen Unternehmer als Architekt vertritt, von rund 30 000 Kubikmetern „Wirtschaftsgut“ spricht, erklärt Fabian: „Da liegen mindestens 40 000 Kubikmeter“.

Das Thema beschäftigte bereits kommunale Gremien. Sie untersagten die Ablagerung. Nun schaltete sich über Fuchert die UWG ein und schrieb an den Stadtdirektor: „Seit über 20 Jahren ist es der Stadt nicht gefallen, die Wirtschaftsgutlagerung auf dem Grundstück zu untersagen. In unmittelbarer Nähe zur Mülldeponie Hohenberge und zum Gewerbegebiet Vareler Hafen darf ein Wirtschaftsgutlager mit Ziegel- und Betonbrocken sicher zur Erhaltung der Infrastruktur beitragen“. Nachdem der Unternehmer die Aufstellung einer Recyclinganlage für die Zerkleinerung des Materials eingereicht habe, hätten städtische Gremien das ebenso untersagt wie den weiteren Betrieb des Lagerplatzes. Fuchert: „Die Forderung nach Stilllegung ist ein politischer und verwaltungsrechtlicher Angriff auf die Existenz des Unternehmens“.

Der Plan, eine Steinzerkleinerungsanlage am Südender Gro-

denweg zu installieren, hatte, so Fabian, ein „Verfahren nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz“ erforderlich gemacht, und dafür sei das Gewerbeaufsichtsamt zuständig. Dieses wiederum habe die Stadt daraufhin um Stellungnahme gebeten. Fabian: „Wir haben den Standort abgelehnt“. Begründet habe die Kommune das nicht nur aus Sicht des Umweltschutzes, sondern vor allem auch im Hinblick auf verkehrliche Probleme.

Am Stand der Dinge allerdings hat sich bisher nichts geändert. Fabian: „Dort liegt nach wie vor ein ungenehmigter Schuttberg. Wir haben dem Unternehmer mitgeteilt, daß wir beabsichtigen, die Ablagerung von Materialien zu untersagen. Irgendwann muß man schließlich mal reagieren. Es geht schließlich nicht an, daß ein ungenehmigter großer Lagerplatz immer weiter vergrößert wird“. Darüber, daß es Schwierigkeiten geben könnte, hätte sich der Inhaber, so der stellvertretende Stadtdirektor, zuvor informieren müssen. Die Stadt habe ihm nun aber Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Den Vorwurf der UWG, die Kommune bevorzuge in diesem Zusammenhang den Landkreis (auch er plant den Kauf einer Recyclinganlage Anm. d. Red.) läßt Fabian nicht gelten. „Wir haben Bedenken, daß die Stadt dem Kreis die Steigbügel für ein mit Steuergeldern oder Müllgebühren subventioniertes Abbruchmaterial-Recycling hält, aus Angst davor, der Bürger könne erkennen, daß ein privates Abbruchrecycling kostengünstiger zu betreiben ist, als ein mit öffentlichen Geldern und mit einem Beamtenapparat dirigiertes Recycling“ hatte die Wählergemeinschaft bemängelt. Fabian dazu: „Das ist doch gar nicht zu vergleichen. Die Mülldeponie des Kreises ist plangenehmigt, hat also alle erforderlichen Verfahren durchlaufen. Und eben das trifft für das private Schuttgelände nicht zu“.

## Stapellauf des bisher größten Schiffes im Vareler Hafen

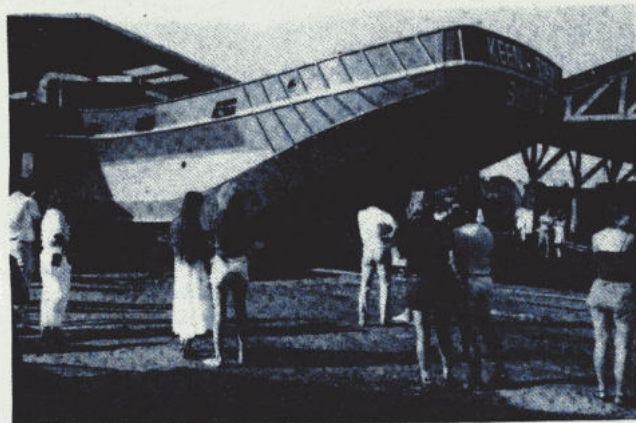
19 Meter lang, 5,80 Meter breit mit einem Tiefgang von 2,30 Metern und 100 BRT lief in diesen Tagen das bisher größte in Varel gebaute Schiff bei der Vareler Schiffswerft Heino Gerdes vom Stapel. Auftraggeber und Schiffseigner dieses modernen Hochsee-Fischkutters ist der Vareler Fischermeister Arnold Schröder jun., der seit einigen Jahren von Büsum aus den Fischfang betreibt.

„Keen Tied“ ist der Name dieses modernen Fangbootes, das allerdings beim Stapellauf seinem Namen keine Ehre machte, denn es dauerte viele Stunden, bis man den Koloß, der gerade eben aus der wei-

ter vom Wasser zurückliegenden Bauhalle herauspafte, bis in sein nasses Element befördert hatte. Meter für Meter mußte das Schiff mit Rollen unter dem schmalen Kiel über Schienen gezogen werden und dann über eine eigens neu erstellte Beton-Ablaufbahn ins Wasser befördert werden. Viele Schaulustige hatten sich zu diesem Manöver im Vareler Hafen eingefunden.

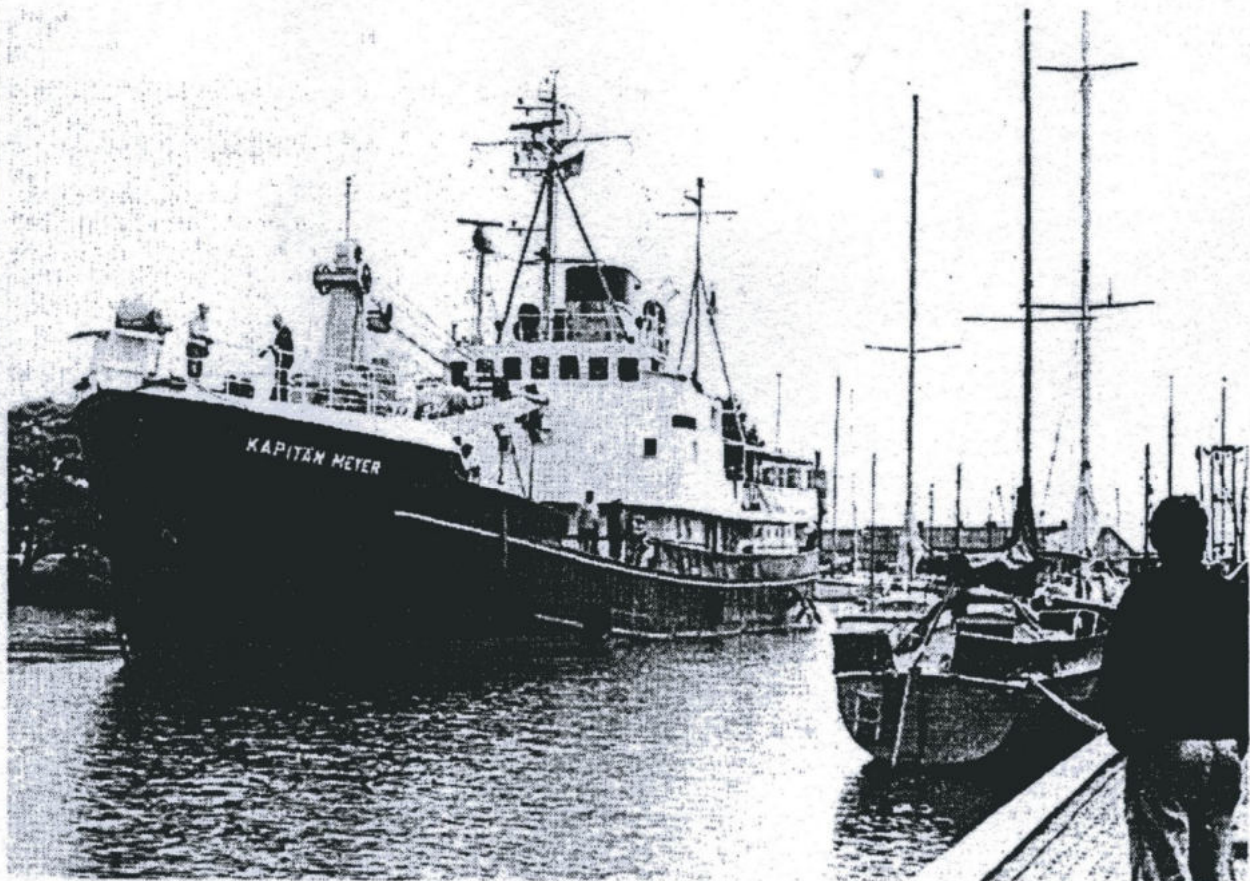
Nach einer achtmonatigen Bauzeit des Stahlrumpfes erfolgt nun der Innenausbau des Hochsee-Fischkutters, der dann etwa nach einem Monat Kurs auf seinen Heimathafen Büsum nimmt. An Bord sind dann Vater und Sohn Schröder, denn ge-

2. Juli 1986



rade zur rechten Zeit hat Hauke Schröder seine Schulzeit beendet und geht nun bei seinem Vater in die Lehre. Wünschen

wir den Varelern in Büsum und in ihren Fanggewässern immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel. Helmut Popken



**Gut durchgekommen** ist die „Kapitän Meyer“ auf der während des Vareler Hafenfestes Musik und Stimmung am laufenden Band geboten wird. „Ein bißchen knapp war's schon,“ stellten die Zaungäste fest, die gestern vormittag die Fahrt des großen Museumsfrachters durch die Schleuse und durch das Hafenbecken interessiert verfolgten. Das Hafenfest begann gestern abend mit einer Disco, wird heute ab 14 Uhr und morgen ab 8 Uhr mit Aktionen aller Art vom Flohmarkt bis zum Fischmarkt, von Kutterfahrten bis zum Frühschoppen fortgesetzt.

Bild: Müller

## Tausende beim Vareler Hafenfest

am Varel. Kleine „Hafenbuttlern“ im Seemanns-Look boten Muscheln an, beim Flohmarkt reihte sich Stand neben Stand, im Hafen liefen nostalgische Segelschiffe ein, darunter der Stahlsegler „Atlantik“ mit

einem genieteten Rumpf und drei Metern Tiefgang, die historische „Oldenburg“ oder der dänische Fischkutter „Elise“ (1922) mit Glühkolbenmotor.

Schließlich sorgte auch herrliches Sommerwetter für einen gelungenen Auftakt des Vareler Hafenfestes. Zwei Tage dauerte diese Veranstaltung, die wieder tausende von Besuchern anzog. Kutterfahrten lockten ebenso wie Fisch frisch aus dem Räucherofen, auf die Kinder wartete eine Mini-Eisenbahn, im

Festzelt spielte „Harro“ abends die Musik von damals. Mit dem Fischmarkt und Auftritten der Vareler Musikvereinigung sowie des Shanty-Chores Varel wurde das Fest gestern morgen fortgesetzt. Am Nachmittag zog Jupp Sommer, legendäres Original und früherer Gastwirt in Varel, die Massen an, als er die „Bierorgel“ und weitere Instrumente spielte und jede Menge Gags bot. Die zweitägige Veranstaltung begeisterte wieder Ur- lauber ebenso wie Einheimische.



Stoize Segler aus alter Zeit beim Vareler Hafenfest konnten mehrere „Oldtimer“-Schiffe bewundern. Bild(2): Müller

Mit Muscheln florierte bei diesen beiden „Hafenbuttlern“ beim Flohmarkt am Hafen das Geschäft. 15. August 1988

# „Carola“ kam doch noch zum Vareler Hafenfest

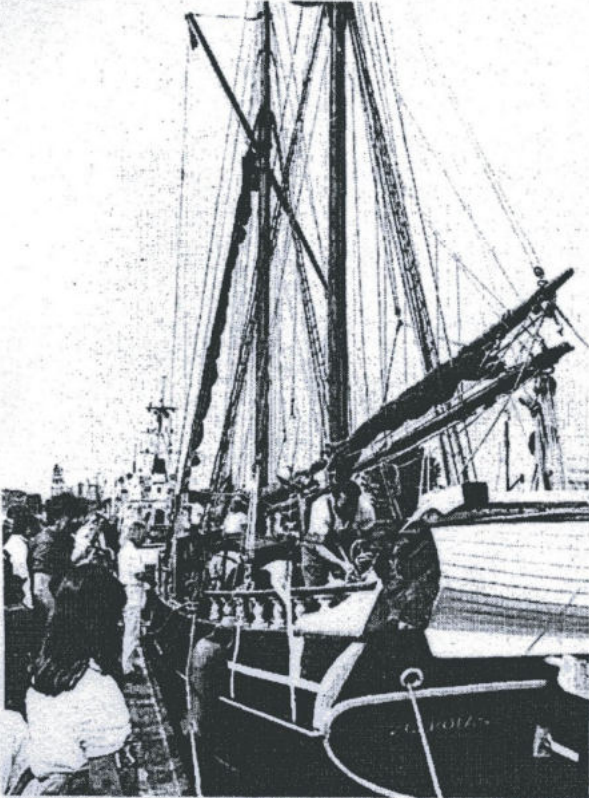
Bürgermeister hieß Besatzung willkommen – Aktionen am laufenden Band

Im Varel. Und mittags kam sie doch noch: Am Sonntag lief die hölzerne Galeasse „Carola“ im Vareler Hafen ein. Erwartet worden war der 80 Jahre alte, stolze Großsegler aus Travemünde schon Mitte vergangener Woche, mußte die Fahrt jedoch in Helgoland wegen des Wetters unterbrechen. Sowohl Varels Bürgermeister MdL Karl-Heinz Funke als auch der Vorsitzende des Wassersportvereins Varel, Wilfried Brink-

mann, hießen die Besatzung willkommen. Die Verbindung zur „Carola“ hatten die Varelser Uta und Helmut Eickhorst geknüpft. Vor dem Frachtsegler hatte ebenfalls am Hafenfest-Sonntag der Seenotrettungskreuzer „Minden“ festgemacht, für die Besucher eine weitere Attraktion. Das dreitägige Hafenfest hatte, wie berichtet, am Freitag mit Musik und Unterhaltung an Bord der „Kapitän Meyer“ begonnen; der große

Tonnenleger, der bei seiner Fahrt durch den Hafen nicht selten den Boden berührt hatte, war ein besonderer Anziehungspunkt. Mit Flohmarkt, Krabbenpulen, Prominentensiegeln und weiteren Aktionen wurde das Fest fortgesetzt, das schließlich am Sonntag mit dem Fischmarkt, dem Fröhschoppen und dem Auftritt der Varelser Shantychores und der Varelser Musikvereinigung weitere Höhepunkte erlebte. Große

Zuspruch fanden die Fahrten im Hafen, zu den Fischer- und Freizeitkapitänen eingeladen hatten. Last not least kamen auch die Jüngsten auf ihre Kosten; für sie gab es kostenlos Ponyreiten, Boots- Kutschen- und Eisenbahnfahrten. Der Andrang von Besuchern zeigte sich nicht nur am Hafen, sondern auch auf der Hafenstraße und der Grodenchausee: Die Reihen der geparkten Autos nahmen kein Ende.



Kam eigens aus Travemünde zum Hafenfest: Der Großsegler „Carola“ im Hintergrund der Seenotrettungskreuzer „Minden“



Morgens gab es Granat frisch vom Kutter, nachmittags luden die Fischer zum Mitfahren ein. Bilder(2): Müller

11. August 1987



Rund 40 000 Kubikmeter Bauschutt wurden nach Angaben der Stadtverwaltung auf dem Gelände am Vareler Hafen abgelagert. Bild: Hippen

4. Oktober 1989

# „Der Hafen ist ein Teil unserer Heimat“

Vareler Wassersportverein feierte 20. Geburtstag – Rückblick

wm Varel. Eine ganze Reihe von Namen und unvergessenen Persönlichkeiten nannte Wilfried Brinkmann, erster Vorsitzender des Vareler Wassersportvereins (WSV), am Wochenende beim Festball zum 20jährigen Bestehen der Gemeinschaft im „Allee-Hotel“. In seiner Chronik erinnerte er an die Anfänge des Vereins, der am 29. März 1968 in der Gaststätte „Vareler Hafen“ aus der Taufe gehoben wurde – vornehmlich wegen der neuen Gebührenordnung für die niedersächsischen Häfen, die es, so Brinkmann, den Bootseignern unmöglich gemacht hätte, ihren Sport weiterhin auszuüben.

Helmut Petersen und Gustav Büntemeyer – beide sind inzwischen verstorben – gründeten damals den Verein, führten erfolgreiche Verhandlungen mit dem Hafenamts Brake und mieteten die Land- und Wasserflächen des Stichbrücken- und Sielhafens. 28 Mitglieder hatten damals den Verein ins Leben gerufen, schon einen Monat später waren es 56; die Zahl der Liegeplätze betrug 48 und ein knappes Jahr später bereits 118.

Schon 1969 wurde der Ausbau des Halbmondhafens beschlossen – 1971 hatte der Verein 30 neue, zusätzliche Liegeplätze für die Boote. Die Bautätigkeit riß jedoch nicht ab, wie aus der Chronik des Vorsitzenden hervorging. Die Spundwand im Sielhafen wurde erneuert, eine Slipanlage beim Schwarzen Schuppen erstellt.

Sorgen machte schließlich die alte Sielschleuse – die nie-



Zu den geehrten Mitgliedern aus dem Gründungsjahr des Vareler Wassersportvereins gehört auch der heutige erste Vorsitzende Wilfried Brinkmann (rechts). Bild: Müller

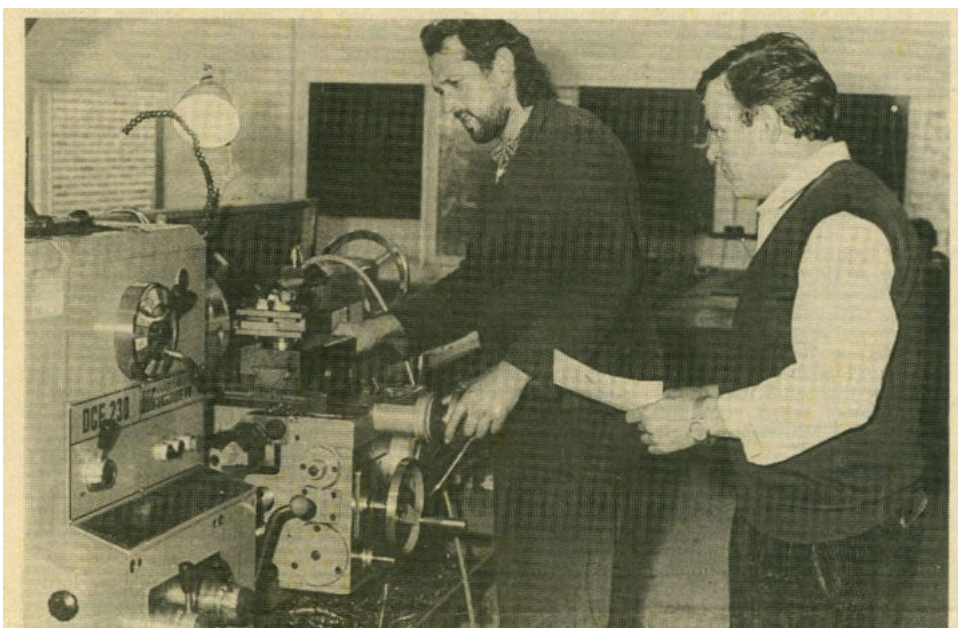
dersächsische Landesregierung beschloß, den Hafen zuzuschützen und lediglich vor der Schleuse eine Anlegestelle für Fischkutter zu belassen. 90 Bootseigner waren betroffen. Gespräche mit Politikern und Behörden wurden geführt. „Letzlich haben wir den Neubau einer Seeschleuse dem inzwischen verstorbenen langjährigen Bürgermeister und Landtagsabgeordneten Wilhelm Kammann zu verdanken, dessen Namen die Schleuse auch mit Fug und Recht trägt,“ betonte Brinkmann.

Der Bau eines Jugendheims und eine verstärkte Jugendar-

beit, der Bau des Vereinsheimes, die Anlage neuer Liegeplätze – heute sind es insgesamt 130 – folgten. 262 Mitglieder zählt der WSV heute, 800 000 DM hat er in den vergangenen zwei Jahrzehnten in Neubau und Unterhaltung der Anlagen investiert. „Wir haben es uns zur Aufgabe gemacht, den Vareler Hafen trotz seiner momentanen wirtschaftlichen Bedeutungslosigkeit aufrecht zu erhalten, da er ein Teil unserer Heimat ist,“ sagte Brinkmann, der gleichzeitig den „Hagel von Verordnungen und Regelungen, die den Wassersportlern keinen Freiraum lassen“ kritisierte. Einziger Lichtblick

seien hier Rat und Verwaltung der Stadt Varel und nicht zuletzt Bürgermeister MdL Karl-Heinz Funke: „Sie wissen um unsere Probleme und stehen uns immer mit Rat und Tat zur Seite.“ Die Wassersportler würden sich als „Botschafter unserer Stadt“ sehen – sie fahren, so Brinkmann, im Urlaub auch ins Ausland und bringen somit ihren Heimathafen und damit den Namen der Stadt in alle Welt.

Im weiteren Verlauf ehrte Brinkmann eine Reihe von Mitgliedern aus dem Gründungsjahr. Musikalisch eröffnet wurde der Festball vom Shanty-Chor Varel.



**Hydraulische Systeme** für Yachten, Schiffbau und Industrie, aber auch Maschinen unterschiedlichster Art stellt das neue Unternehmen her, das der Vareler Egon Sander (rechts) jetzt am Hafen gründete. Egon Sander, Maschinenbautechniker und mehr als zwölf Jahre lang leitender Konstrukteur in einer auswärtigen Firma, machte sich damit nun selbständig und schuf gleichzeitig Arbeitsplätze: Vier Mitarbeiter sind in dem Betrieb tätig, dessen Einzugsbereich den gesamten norddeutschen Raum umfaßt. Von der Konstruktion bis hin zur Fertigung liefert das Unternehmen komplette Teile, in die auch die Elektrotechnik einbezogen ist. Gefertigt wird unter anderem an modernen CNC-gesteuerten Fräs- und Drehmaschinen.

29. Oktober 1988

Bild: Hobbie

# Vom Gutachten zum Konzept

## Ausschuß ließ sich informieren

dL Varel. „Sie sollten kein Expertengutachten einkaufen, um es danach ins Bücherregal zu stellen, sondern sich bemühen, gemeinsam mit mir oder einem anderen Fachmann ein Entwicklungskonzept aufzubauen.“ Das empfahl der Oldenburger Dipl.-Ing. Jürgen Koch den Mitgliedern des städtischen Ausschusses für Planung und Umweltschutz auf ihrer jüngsten Sitzung im Rathaus Langendamms. Die Kommunalpolitiker hatten den Ingenieur eingeladen, um sich grundsätzlich über eine mögliche Fortschreibung des Entwicklungsplanes Dangast informieren zu lassen.

Auf den „Freizeitstreß“ – „Schlange stehen, Staus, fehlende Ruhe, übervolle Lokale“ ging Koch eingangs ein. Diese Situationen hätten dazu geführt, daß einige Gemeinden ihr Urlaubsangebot bereits wieder abbauen und den Verkehr entzerrern müßten. Varel sei noch in einer verhältnismäßig guten Lage, der Verkehr laufe relativ ruhig ab. Koch: „Das zu erhalten, ist wichtig“

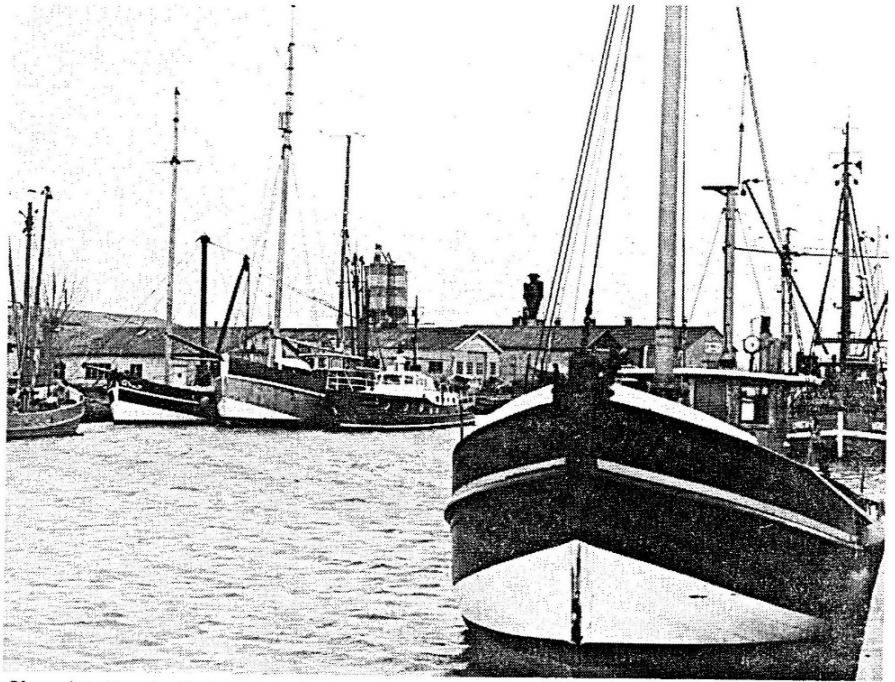
„Urlaubsstreß in Dangast“ gebe es nicht, bestätigte Kurdirektor Arno Kuhlmann, der allenfalls gewisse Konflikte zwischen Campingtourismus, Tagestourismus und Langzeiturlaub sah. Im Gegensatz zu Koch, der eine Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden

empfehl, sah Kuhlmann dies nicht als erforderlich an.

Der Oldenburger Ingenieur nannte den Ausschußmitgliedern einige Beispiele, die er als „sinnvolle Ergänzung des bestehenden Angebotes“ wertete. So sollte seiner Ansicht nach mehr auf Kleinfamilien eingegangen werden – „Nicht nur Teilen der Familie ein Angebot unterbreiten, sondern auch die Gemeinsamkeit fördern.“ Über dies müsse die Zunahme der Alleinerziehenden berücksichtigt werden und schließlich sollten Weiterbildungsmöglichkeiten eingeplant werden. Kommerzielle Sportanlagen – unter anderem für Squash, Tennis, Schießen und Golf – hielt der Ingenieur ebenfalls für denkbar. Koch wertete sie als „gute Ergänzung für den medizinischen Bereich in Dangast“

Wichtigstes Ziel in einem künftigen Entwicklungskonzept müßten die Einbindung des gesamten Stadtbereichs sowie die Berücksichtigung der eigenen Bürger sein.

Ob es ein künftiges Konzept geben wird, darüber entschieden die Ausschußmitglieder nicht. Die Bereiche Fremdenverkehr in Dangast und Varel sowie mögliche Zielplanungen für den Vareler Hafen sollen nun zunächst in den Ratsfraktionen behandelt werden, wie Stadtdirektor August Osterloh mitteilte.

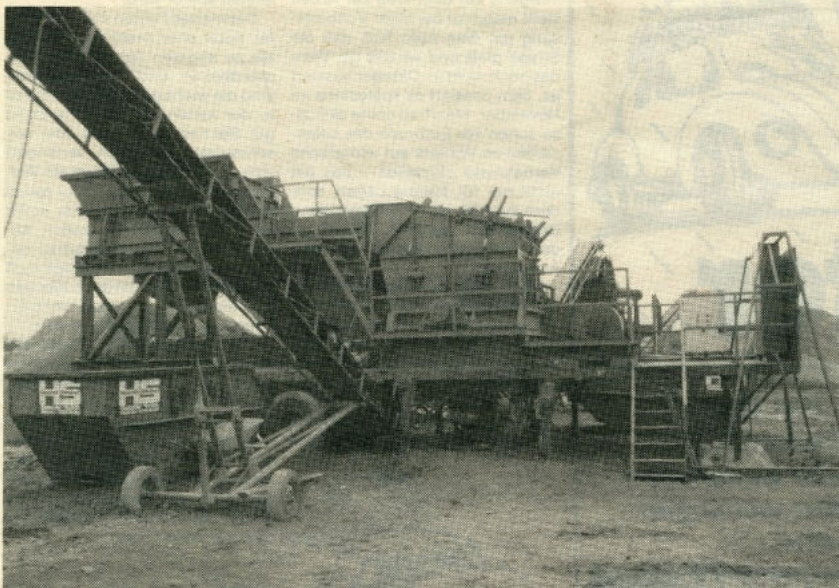


Ob es künftig ein Entwicklungskonzept für den Vareler Hafen geben wird, darüber wollen die Ratsfraktionen nun diskutieren. Gleichzeitig haben sie über Zukunftsperspektiven für Dangast zu entscheiden.

Bild: Archiv

aus dem geschäftslieben · aus dem geschäftslieben · aus dem geschäftslieben

## Neu: Baustoff-Recycling am Vareler Hafen



Die Firma Heinrich Schubert GmbH, die bereits seit 25 Jahren auf Abbruch, Transporte und Container spezialisiert ist, hat seit Au-

gust diesen Jahres auf dem alten Kupers-Ziegelei-Gelände am Vareler Hafen eine Steinbrechanlage stehen, die vorsortierten Bau-

schutt aus Abbrüchen weiterverarbeiten kann.

In dem Unternehmen sind die beiden Brüder Heinrich und Peter

Schubert sowie zwei Lkw-Fahrer beschäftigt.

Abbruchmaterial aus 40/50 km Umkreis wird per Lkw herbeigeschafft, um mit einem Radlader, der 3 m<sup>3</sup> pro Schaufel fassen kann, auf die Brechanlage transportiert zu werden. Ein Magnetband zieht vorher die Metallteile heraus. In dieser Anlage wird das Material zertrümmert und läuft auf zwei

Siebanlagen über ein Förderband raus, wo es auf fünffache Körnung sortiert werden kann. „Als Tagesleistung“, berichtet Peter Schubert, „haben wir so ca. 700 bis 800 Tonnen“.

Das Ergebnis ist ein sauberes, umweltfreundliches Material ohne Schadstoffe. Das größte Material findet Verwendung beim Wegebau, bei der Anlage von Parkplätzen oder als Drainageüberschüttung. Die feinste Sortierung eignet sich hervorragend für den Wegeerbau, für Auffahrten und Gartenzierwege.

Die Nachfrage nach diesem Baustoff-Recycling-Produkt ist groß. Abnehmer sind hauptsächlich Gemeinden, das Straßenbauamt, Landwirte, aber auch Privatpersonen, die gerne wissen wollen, was in dem Material verarbeitet wurde.

23. Oktober 1990