



Der Bauhof Emden des Wasser- und Schifffahrtsamtes Emden

von
Bauamtsrat Uwe Nauschütt,
Dipl.-Ing. Friedhelm Roeloffzen
Dipl.-Geograph David Steen

Die Entwicklung des Bauhof-Geländes bis zum 20. Jahrhundert

Das Gelände des heutigen Bauhofes liegt ziemlich genau in der Mitte des ehemaligen Emslaufes südlich von Emden. Im Mittelalter floss die Ems nämlich in einer großen, nach Norden gerichteten Schleife an den Stadtmauern von Emden vorbei.

Südlich der Stadt Emden hatte sich im hohen Mittelalter durch Sturmflutereignisse der Dollart gebildet, wodurch die hydrographischen Verhältnisse in der Emsmündung entscheidend verändert wurden.

Im Herbst 1509 ist bei einer schweren Sturmflut die unbedeichte Halbinsel Nesserland südlich von Emden durchbrochen worden und es bildete sich ein neuer Emslauf, die "frische Ems".

Hieraus hat sich, unterstützt durch Strombaumaßnahmen und Deichbauten, der heutige Emslauf von der Knock bis Pogum entwickelt.

Die alte Emsschleife unter Emden ist schnell verlandet und, um den Hafen der Stadt weiterhin mit Schiffen erreichen zu können, musste bereits 1768 ein neues Fahrwasser von Emden durch das Watt zum Emslauf gegraben werden.

Es ist davon auszugehen, dass das heutige Gelände des Bauhofes seinerzeit ein Wattgebiet war; eine landwirtschaftliche Nutzung fand zumindest bis zur 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts nicht statt.

Um der Stadt Emden endlich einen wirksamen Sturmflutschutz zu verschaffen und die Schifffahrtsverhältnisse zu verbessern, ist von 1846 bis 1848 das neue Außen- und Binnenfahrwasser von Emden bis zur Ems hin angelegt worden. Auf der Ostseite der Insel Nesserland wurden dabei zwei Spülschleusen erbaut, die zusammen mit dem neuen Landesschutzdeich die Sturmflutsicherung von Emden übernahmen.

Somit verlief an der Westseite des heutigen Bauhofsgeländes ein Fahrwasser mit einem niedrigen Deich und einem parallel dazu verlaufenden Fahrweg. Im Übrigen war das Gelände mit Aushubmaterial (Schlick, Klei) aufgehöhht worden. Es ist zu vermuten, dass das Gelände zu der Zeit als Wiese bzw. Viehweide benutzt wurde.

Die nächste größere Veränderung brachte die Anlage des Ems-Jade-Kanals 1881 – 1888 mit sich. Durch den Bau dieses Kanals nach Wilhelmshaven mit Erschließung des ostfriesischen Zentralmoores musste der bisherige tideoffene Hafen Emden zu einem tideunabhängigen Hafenbecken umgebaut werden. Zu diesem Zweck wurde die Nesserlander Seeschleuse gebaut und 1888 in Betrieb genommen. Der Normalwasserstand des Hafens erhielt aus verschiedenen Gründen eine Höhe von NN + 1,10 m, lag also deutlich unter dem mittleren Tidehochwasser der Ems. Diese Höhe entspricht in etwa dem noch jetzt angehaltenen Wasserstand.

Die Anlage des fiskalischen Bauhofes

In dem 1848/49 eingedeichten Königspolder ist 1888 – 1890 ein fiskalischer Bauhof für die Wasserbauinspektion Emden angelegt worden. Bis dahin musste man sich mit einem Teil des äußerst beengten städtischen Bauhofes am Falderndelft (also in der Stadt) und einigen angemieteten kleinen Schuppen behelfen.

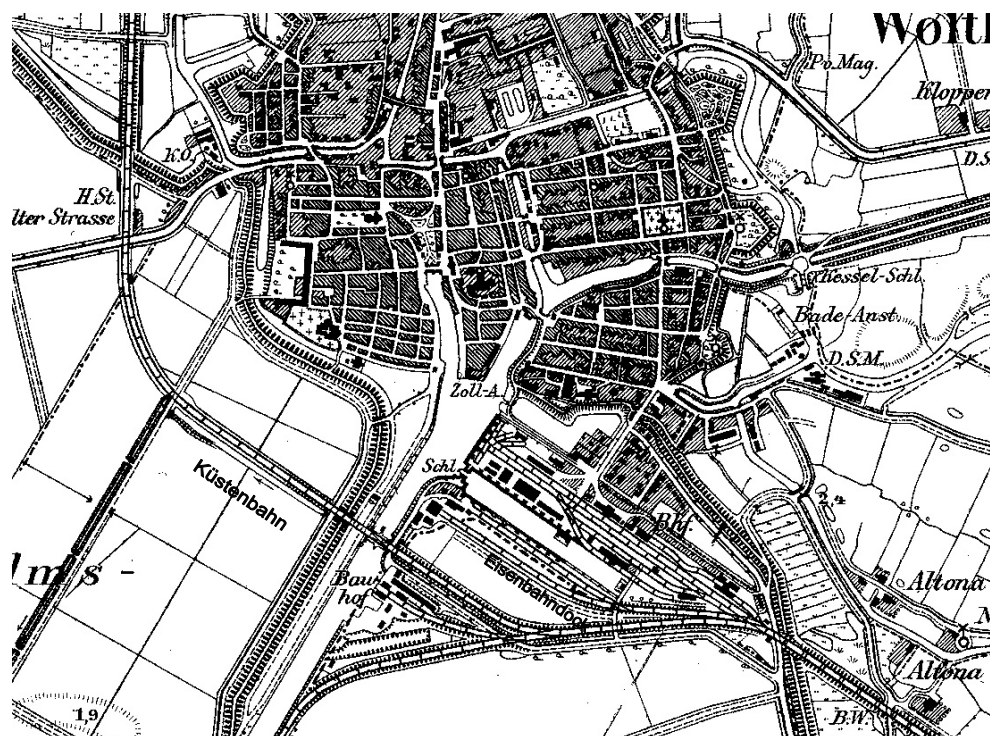


Abb.1: Die fiskalische Bauhofsanlage im Königspolder am Emdener Fahrwasser und südlich der Küstenbahn. Ausschnitt aus der Erstausgabe der Topogr. Karte von 1891



Für die Errichtung eines eigenen Bauhofes sprachen folgende neue Aufgaben:

Nach der Übernahme des Hafens Emden durch den Preußischen Staat 1881 nahmen die Unterhaltungsaufgaben für die Wasserbau-Inspektion zu. Vor allen Dingen erforderten die zunehmenden Baggerungen und Strombauarbeiten (z. B. auf dem Geiserücken) einen erheblichen Geräteinsatz. Dafür mussten Liegeplätze, Magazine, Werkstätten und Reparaturmöglichkeiten geschaffen werden.

Einen weiteren Aspekt für die Anlage eines eigenen Bauhofes bildet der Ausbau des Seezeichenwesens im Bezirk der Wasserbauinspektion Emden.

Aufgrund des gestiegenen Schiffsverkehrs im Emsrevier mussten weitaus mehr Tonnen ausgelegt und unterhalten werden als früher. Für die 141 ausliegenden Seetonnen (hinzu kamen noch spezielle Wintertonnen) waren Lagerplätze und Reparaturanlagen erforderlich. Schließlich waren auf der Basis eines Vertrages mit dem Königreich der Niederlande um 1889 mehrere Leuchtfeuer und Leuchtbaken an der Außenems errichtet worden. Dabei mussten die beiden Baken auf der Randzelplate mit sog. Pintsch-Gas befeuert werden. Hierfür wurde eine Anlage zur Herstellung von Gas (sog. Gasanstalt) auf dem fiskalischen Bauhof unterhalten.

Die "fiskalische Bauhofanlage im Königspolder" wird in der ausführlichen Beschreibung "Die Stadt Emden in Gegenwart und Vergangenheit" von Oberbürgermeister L. Fürbringer, Emden 1892, wie folgt beschrieben:

Die fiskalische Bauhofanlage im Königspolder (1888/90), gleich hinter der Küstenbahn mit einem 8,9 m langen hölzernen Tonnenschuppen, einer Gleisverbindung von der Eisenbahn nach Nesserland aus, einem Materialien-Gebäude, einer Werkstatt, einer Dienstwohnung für den Bauhofverwalter, einem großen stehenden Kran von 2.500 kg Tragkraft und einem beweglichen Handkran zum Heben der hier aufzubewahrenden und zu reparierenden 141 Seetonnen und der Gasbehälter für die beiden großen Leuchtbaken des Randzels, einem 42 m breiten Querhelling für den Regierungsdampfer und die sonstigen Fahrzeuge der K. Bauverwaltung, einem mit Ladebühne versehenen Liegeplatz für die Baggerfahrzeuge und Pünten und einer Gasfabrik für Anfertigung des Pintsch-Gases zur Speisung der erwähnten Leuchtbaken.

Im Jahre 1888 waren bereits 30 Mann auf dem Bauhof beschäftigt.

Im Laufe der nächsten Jahre wurde der Bauhof modernisiert und erweitert. Für die Instandhaltung und Reparatur der vielen schwimmenden Geräte, die für die zunehmenden Wasserbauarbeiten benötigt wurden, ist im Süden des Bauhofsgeländes ein Liegehafen angelegt worden und hier entstand die spätere "Staatswerft Emden". Um 1901 beschäftigte der königliche Bauhof zu Emden bereits 60 Arbeiter und hatte weitere sechs Gebäude erhalten.

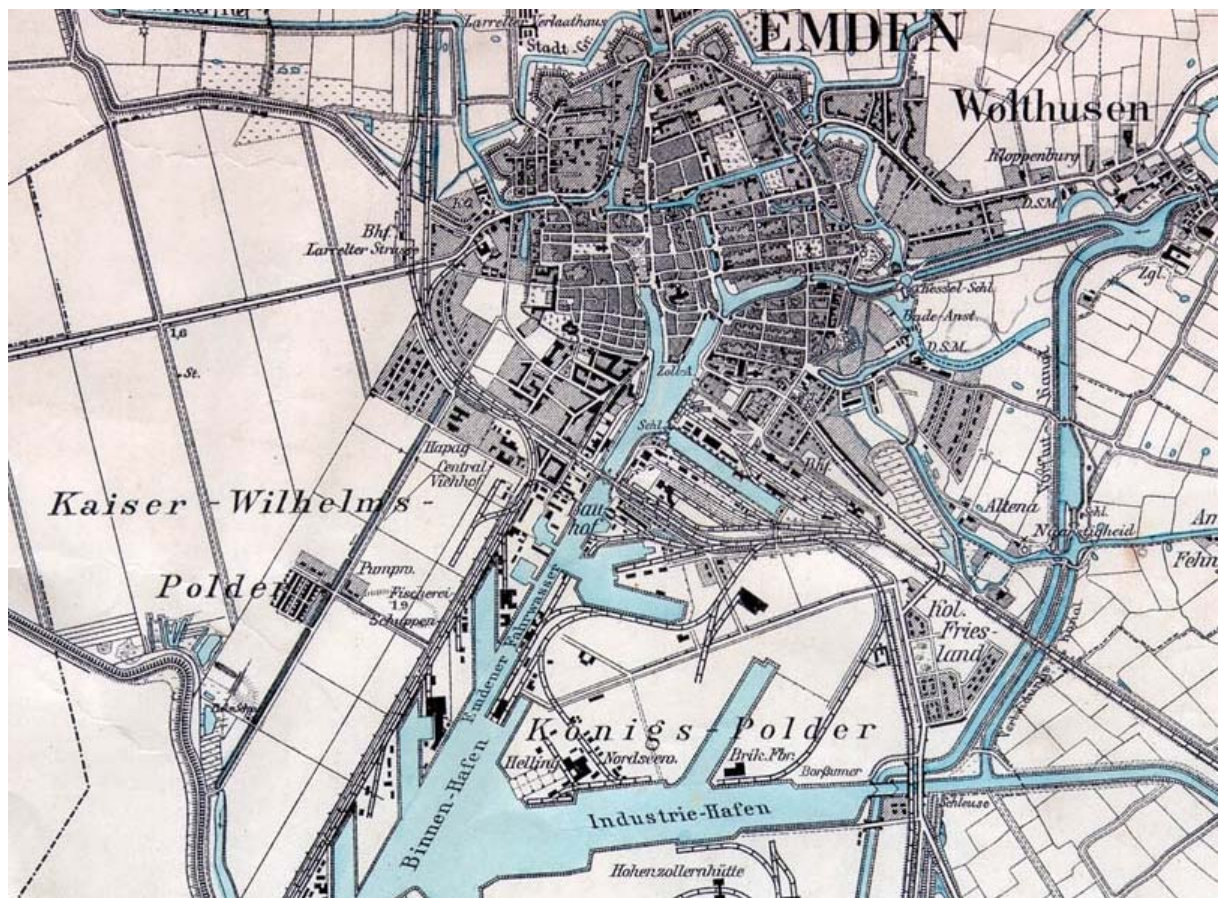


Abb. 2: Der erweiterte Bauhof mit den Liegehäfen für die schwimmenden Fahrzeuge der Wasserbauinspektion Emden.
Südlich davon sind die ersten Anlagen der Werft "Nordseewerke Emden" zu erkennen.
Ausschnitt aus der Topographischen Karte 1 : 25.000, Ausgabe 1926

Der nördliche Teil des Bauhofes war nun ausschließlich für die schwimmenden und festen Seezeichen an der Außenems zuständig und wurde als Tonnenhof bezeichnet.

Über die Geschichte der Staatswerft Emden hat Otto Galli vom Niedersächsischen Hafenamts Emden in "175 Jahre staatlicher Wasserbau in Emden" auf den Seiten 150 bis 164 ausführlich berichtet.

Der Tonnenhof des Wasserstraßensamtes Emden

Während die Staatswerft Emden weiterhin ausgebaut wurde (z. B. Anschaffung eines Schwimmdocks) blieb der Tonnenhof auf seine Aufgaben beschränkt, so dass keine Erweiterung mehr notwendig war.

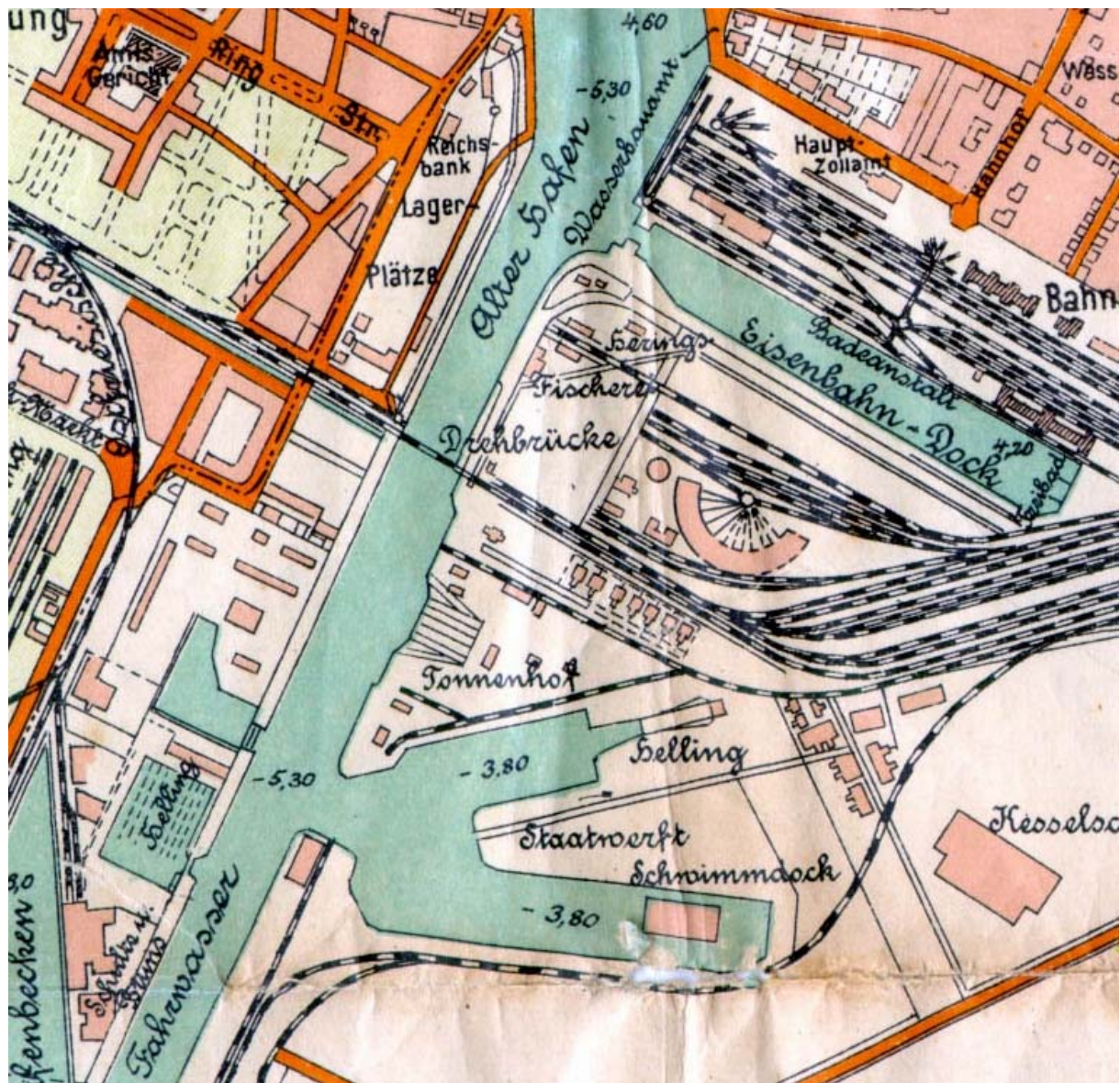


Abb. 3: Der Tonnenhof Emden und die Staatswerft Emden um 1925.
Ausschnitt aus dem Plan "Emden mit den Hafenanlagen"
5. Auflage, Emden (Schwalbe 1926)



Abb. 4: Ausschnitt aus einer Luftbild Schrägaufnahme um 1935

Der Tonnenhof des Wasserbauamtes Emden am Alten Binnenhafen

Im Vordergrund erstreckt sich der Tonnenhof mit dem Tonnenleger Dampfer "Friesland" und dem Bereisungsschiff MS "Ems". Hier befindet sich auch die Querhelling zur Reparatur von Schiffen. Zu erkennen sind auf dem Tonnenhof mehrere Schuppen, Werkstätten, ein Verwaltungsgebäude und das Wohnhaus des Tonnenhofleiters. Die Tonnen liegen im hinteren Bereich des Geländes.

Nördlich der Bahnlinie (Küstenbahn nach Norden) liegt die "Emder Heringsfischerei", vor der drei Logger festgemacht haben. Auffällig sind die großen Trockengestelle für die langen Netze.

Am Eisenbahndock stehen einige Häuser und Schuppen; hier wurde 1987/88 das neue Gebäude des WSA Emden errichtet.

Bemerkenswert sind die Schuten, Binnenschiffe und Dampfer im Alten Binnenhafen.

Wie überall in Emden wurden zu Beginn des zweiten Weltkrieges auch auf dem Tonnenhof zwei Bunker zum Schutz der dort arbeitenden Amtsangehörigen gebaut. Diese Vorsichtsmaßnahme war richtig, denn der Tonnenhof in der Nähe zur Stadt war bereits zu Beginn des Krieges durch Bombenangriffe weitgehend zerstört worden. Da die Hallen zerstört waren, musste man teilweise im Freien arbeiten.



Vor der Tonnenhofbrücke ist 1944 der Tonnenleger "Friesland" durch einen Bombenvolltreffer gesunken. Daher war das Verladen von Tonnen sehr erschwert. Im Übrigen war der Tonnenbestand durch Verluste in den strengen Wintern, durch Abgabe an die Kriegsmarine und durch Kriegseinwirkungen arg dezimiert.

Der Wiederaufbau der Staatswerft und des Tonnenhofes war eine vorrangige Aufgabe gleich nach Kriegsende.

Es ging dabei um 13 Einzelbauvorhaben. Nach Abschluss dieser Arbeiten war der Tonnenhof Emden wieder voll betriebsbereit.

In den 50er Jahren gab es noch einige Neu- und Umbauten auf dem Tonnenhof Emden.

Zunächst wurde 1952 am "Schwarzen Weg", der heutigen Südumgehung (Am Tonnenhof) das Doppelwohnhaus 2a/2b errichtet. Inzwischen ist es, wie viele andere Wohngebäude auch, abgegeben bzw. verkauft worden.

Das große querstehende Dienstwohngebäude Nr. 1 war das Haus für den Tonnenhofleiter und ist ebenfalls 1952 gebaut worden.

Der Tonnenhof war auch der Liegeplatz vieler schwimmender Fahrzeuge des WSA Emden (Seezeichenfahrzeuge, Peilschiffe, Mess- und Bereisungsschiffe usw.). Daher waren in dem wasserseitigen Gebäude eine ganze Reihe von "Schiffskammern" eingerichtet, in denen das jeweilige Zubehör der Schiffe lagerte. Schließlich gab es ein Magazin für Ausrüstungsgegenstände der Schiffe.

Im Gebäude der alten Gasanstalt ist in den 60er Jahren die "Funkwerkstatt" eingerichtet worden, die für die Funk- und Navigationsgeräte auf den Schiffen zuständig war.

Auf dem Gelände des Tonnenhofes wurde dann auch der "Schaltstellenschutzraum" für die Telefonanlagen errichtet und im Zuge der Anlage der Südumgehung mit Anlage der großen Straßenklappbrücke über den alten Binnenhafen musste 1974 das alte Pfortnerhäuschen abgerissen und etwas zurückliegend in neuem Stil wieder aufgebaut werden.

Der Umbau zum Bauhof des Wasser- und Schifffahrtsamtes Emden

Aufgrund der "Küstenvereinbarung" von 1952 verwaltete das WSA Emden im Auftrage des Landes Niedersachsen auch den Seehafen Emden. Damit waren die seewärtige Zufahrt und der Hafen selbst in der Hand einer Verwaltung. Mit dem Ende der Auftragsverwaltung war dem Amt die Möglichkeit genommen, durch die damalige Staatswerft des Landes Niedersachsen seine schwimmenden Fahrzeuge und Geräte sowie Landanlagen vor Ort warten und reparieren zu lassen. Die nächstgelegene "Bundesstaatswerft" war in Brake an der Weser angesiedelt. Was lag also näher, als aus dem bundeseigenen Tonnenhof in Emden eine eigene Reparaturstätte – den Bauhof – zu gestalten.



Abb. 5: Luftaufnahme des Bauhofes um 1980.
Die Aufnahme zeigt den Bauhof vor dem Umbau.

Der Tonnenhof wurde am 01. Januar 1985 zunächst zum "provisorischen" Bauhof umfunktioniert. Provisorisch deshalb, weil nahezu die gesamte Infrastruktur nicht der eines Bauhofes entsprach, denn bis dahin wurden auf dem Tonnenhof ausschließlich schwimmende und feste Seezeichen gewartet und repariert.

Nun galt es, zu den bis dahin vorhandenen Gewerken Stahlbau, Feinmechanik und Konservierung zusätzlich noch Werkstätten für die Gewerke Motorenschlosserei, Elektrotechnik, Schlosserei, Pegelwesen sowie Tischlerei in vorhandene Gebäude einzurichten. Ferner wurde eine Lehrwerkstatt für Metallberufe sowie ein zentrales Magazin eingerichtet.

Es mussten natürlich auch die Sozialräume den Anforderungen der Arbeitsstättenverordnung angepasst werden.

Neben diesen Um- und Erweiterungsbauarbeiten wurde natürlich nicht vergessen, den eigentlichen Aufgaben nachzukommen. Jetzt wurden also außer Seezeichen auch noch Motoren repariert, E-Maschinen gewartet und Schlosserarbeiten durchgeführt. Handwerker verschiedener Gewerke schwärmten aus zu den draußen liegenden Landanlagen; Bauwerke, wie das Leda-Sperrwerk in Leer, die Landmole und das Pumpwerk Drewert an der Knock sowie die Schleuse in Oldersum waren neue Ziele.

Auf den Schiffen und schwimmenden Geräten wurden plötzlich auftretende Schäden repariert. Planbare größere Jahresinstandsetzungen erledigte der überörtliche Bauhof in Brake.

Ein weiterer wesentlicher Schritt der Umgestaltung wurde mit der Grundsteinlegung für eine neue Tonnenhalle begonnen. Hierfür musste ein jahrzehnte alter Tonnen-schuppen abgerissen, danach die Erde nach Bomben und Blindgängern abgesucht und teilweise kontaminierter Boden ausgetauscht werden.

Hierüber hat Frank Hartwigsen in Heft 29 (1995) auf den Seiten 64 – 75 berichtet.

Am 19.09.1996 wurde die neue Tonnenhalle feierlich eingeweiht. Die Halle beherbergt jetzt die Gewerke Stahlbau, Maler/Konservierung mit Lager und Feinmechanik. Ferner wurde eine moderne Strahlanlage installiert. Sie wird mit wieder aufbereitem Stahlkies betrieben. Die Anlage arbeitet außerdem mit einem Umluftverfahren, so dass keine schädlichen Stoffe in die Umwelt abgegeben werden.



Abb. 6,7 und 8: Ansichten der neuen Tonnenhalle

Die Phase des letzten Umgestaltungsschrittes betraf die Neugestaltung der Straßen, Wege und Lagerflächen. Bis zum September 1998 wurden die Lagerflächen zwischen Pier und neuer Halle sowie die Straßen seitlich der neuen Halle fertiggestellt. Im Rahmen dieser Arbeiten wurden hierfür Ver- und Entsorgungsleitungen (Abwasser, Frischwasser, Gas, Strom, Luft, Sauerstoff und Azetylen) neu verlegt.

Der Bauhof des WSA Emden hat somit seinen provisorischen Charakter verloren und besonders durch die neue Tonnenhalle und die schicke Anordnung der unbefeuerten Tonnen in den neuen Lagergestellen im Gegensatz zum industriellen Zweck ein maritimes Aussehen erhalten.

Kleinere Um- und Erweiterungsbauten am Bauhof Emden in den letzten Jahren

Der Bauhof wurde an die neue Schmutzwasserkanalisation der Stadt angeschlossen und drei alte Kleinkläranlagen wurden ausgebaut.

Die nicht länger benötigte alte Funkwerkstatt und zwei Bunker aus dem II. Weltkrieg wurden abgerissen. Die Verkehrswege wurden neu befestigt und vorhandene bzw. neu geschaffene Lagerflächen für Seezeichen und andere Geräte und Materialien wurden auf den neuen, 22 t schweren Mobilkran ausgelegt.



Abb. 9: Neuer 22 t-Mobilkran

Damit verbunden war der Ersatz alter, unterirdischer Strom-, Gas-, Trinkwasser-, Druckluft-, Heizungs- und Schweißgasleitungen und der Einbau einer Trennkanalisation für Schmutz- und Regenwasser.

Die Werkstatt für Nachrichtentechnik wurde ortsnah zur Verkehrszentrale Ems ausgelagert, in die frei gewordenen Räume wurden eigene sanitäre Einrichtungen für die weiblichen Azubis geschaffen und zwei Kommissionsräume eingerichtet.

Zurzeit laufen Planungen für die Instandsetzung der Dächer der Stahlbauwerkstatt und des Lagergebäudes. Das Gelände wurde neu eingezäunt und zurzeit nicht genutzte Randflächen mit Rasen begrünt.



Abb. 10: Luftaufnahme des Bauhofes aus dem Jahr 2000:
In der Mitte des Bauhofes erkennt man die neue Tonnenhalle mit dem grünen Dach. Die neue Straßenbrücke über den alten Binnenhafen und die Südumgehung der Stadt begrenzen das Bauhofsgelände im Norden; im Süden befindet sich der "Alte Liegehafen" der ehemaligen Staatswerft.

Am Bauhof sind auch die Schiffs Liegeplätze für die amtseigenen Schiffe und dort befindet sich die neue befenderte Be- und Entladekaje für das Gasschutzschiff "Gustav Meyer".

Die Liegeplätze für BS "Ems", M "Friesland", PS "Paapsand", PS "Weekeborg" und einem Gastlieger werden zurzeit mit neuen Stegen und Festmachedalben ausgestattet und am Liegebecken wird die alte, abgängige hölzerne Hafenwand durch eine Stahlspundwand ersetzt.

Eine weitere Rationalisierungsmaßnahme in der jüngsten Zeit war die Verlegung der Schiffs Liegeplätze in den Außenhafen Emden. An der Ostseite des Hafens ist ein Schwimmsteg angelegt worden, an dem folgende Schiffe während der Woche nun ihren Liegeplatz haben:

Gasschutzschiff "Gustav Meyer", Peilschiff "Paapsand" und das gewässerkundliche Messschiff "Friesland".

Außenstelle Norderney

Als Außenstelle gehört noch der Tonnenhof Norderney zum Bauhof Emden. Hier werden die Tonnen gewartet, die im Ostfriesischen Wattenmeer und in den See- gaten zwischen den vorgelagerten Inseln ausliegen. Die Außenstelle Norderney stammt noch aus der Zeit, als das Wasser- und Schifffahrtsamt Norden bestand.



Abb. 11: Luftaufnahme des Tonnenhofes Norderney als Außenstelle des Bauhofes Emden. An der Kajung liegen folgende WSA-Fahrzeuge: Tonnenleger "Lütje Oog", Tonnenleger "Norden" (jetzt "Aurora" der Seefahrtschule Leer) und Peilschiff "Norderney"



Der Bauhof Emden und die Außenstelle Norderney haben insgesamt rd. 1.200 Tonnen aller Art zu unterhalten.

Zurzeit liegen davon aus:

Im Emsrevier:

86 Leuchttonnen und 126 unbefeuerte Tonnen.

Im Wattenmeer und in den Seegaten:

72 Leuchttonnen und 195 unbefeuerte Tonnen.

Außerdem sind zu unterhalten:

- 7 Orientierungsfeuer
- 24 Leuchtbaken
- 14 große Baken und 4 Leuchttürme

Daraus ergibt sich die große Bedeutung des Bauhofes Emden mit der Außenstelle Norderney für die Seezeichen im Amtsbereich.

Der Bauhof ist darüber hinaus ein beachtlicher Arbeitgeber: Zurzeit sind dort insgesamt 48 Personen beschäftigt und auf Norderney 7 Mann. Hinzu kommen noch 18 Auszubildende in verschiedenen Berufszweigen.