

Der
Oppelner Umschlagshafen



Bücherei
des
Oberschl. Berg- u. Hüttenm. Vereins
Kattowitz.

N^o 9-7 *1X*

Überreicht von der
Oppelner Hafen-Aktiengesellschaft
25. Oktober 1913

II


1 fl 32

138 173
II



F-P

Der Oppelner Umschlagshafen.

ie ersten Anregungen, in Oppeln einen Hafen zu errichten, reichen bis in die 40er Jahre des vorigen Jahrhunderts zurück. Bereits im Jahre 1848 hat die Frage wegen Anlage eines Winterhafens in Oppeln geschwebt, jedoch sind nähere Angaben über diese ersten Projekte nicht mehr vorhanden. — Es läßt sich nur feststellen, daß bis zum Jahre 1862 zwei Projekte in Frage standen, die die Anlage eines Winterhafens im Oberwasser des Mühlenwehrs bezw. in der sog. Schloßwiese in Wilhelmstal vorsahen. Beide Projekte wurden jedoch im Jahre 1862 endgültig als unzweckmäßig verworfen, weil die Benützung des oberen Mühlgrabens als Hafen bei Hochwasser und Eisgang nicht nur für die Schiffe, sondern auch für die Deiche der Insel Wilhelmstal Gefahren in sich schloß und hinsichtlich der Schloßwiese in Wilhelmstal die Verbindung mit der Eisenbahn durch die inzwischen erfolgte Bebauung der Insel Wilhelmstal in hohem Maße erschwert und verteuert war. Bemerkenswert ist, daß demnach schon bei diesen ersten Projekten die Rücksicht auf die Möglichkeit einer Verbindung des Hafens mit der Eisenbahn von maß-

geblicher Bedeutung gewesen ist. — Im Jahre 1868 trat als neues Projekt der Plan einer Hafenanlage am linken Oderufer auf. Zur Ausführung dieses Planes sollten etwa 303 Morgen zum Dominial-Vorwerk Sczepannowitz gehöriges Terrain und 4 Morgen forstfiskalisches Terrain verwendet werden. Aber auch dieses Projekt, dem Bedenken hinsichtlich der Erhaltung einer geregelten Vorflut entgegen standen, ist nicht weiter verfolgt, sondern mangels vorhandener Mittel und mit Rücksicht auf die damalige Lage des Staatshaushaltsetats im Jahre 1869 fallen gelassen worden. In den nun folgenden Jahren sind neue Projekte nicht aufgestellt und auch sonstige Schritte, die den Gedanken einer Hafenanlage in Oppeln der Verwirklichung näher gebracht haben, nicht unternommen worden, obwohl die Verhandlungen der in Betracht kommenden Behörden und interessierten Kreise niemals abgebrochen worden sind. Seitens der Königlich Staatsregierung wurde betont, daß sie eine Verpflichtung des Staates zur Herstellung von Winterhäfen an der Oder auf Staatskosten nicht anzuerkennen vermöge und die städtischen Behörden zu Oppeln, welchen ebenfalls die Herstellung dieser Anlage wiederholt empfohlen wurde, mußten aus Mangel an den hierzu erforderlichen Mitteln die Herstellung eines Hafens ablehnen. — So blieb das Hafenprojekt zunächst ruhen.

Erneute Anregung zur weiteren Verfolgung gaben zwei im Jahre 1880 eingereichte Petitionen der Schifferinnung in Oppeln und Groß Döbern um Anlegung nicht nur eines Sicherheitshafens für den Winter, sondern überhaupt eines Verkehrshafens für die Oder bei Oppeln. In dem aufgrund dieser Eingabe am 9. Juni 1881 erstatteten

Bericht des damaligen Regierungspräsidenten an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten wird darauf hingewiesen, daß in den generellen Vorarbeiten für den Oder-Lateral-Kanal, bearbeitet von dem Regierungs- und Baurat Herr, aus dem Jahre 1879 eine Stelle an der Sacrauer Chaussee für den Hafen Oppeln-Stadt gewählt sei, welche in Bezug auf Nichtbeeinträchtigung durch die Vorflut, auf leicht zu ermöglichende Verbindung mit der Eisenbahn und auf das Verkehrsinteresse überhaupt manche Mängel der früheren Projekte vermeide. Dies ist der erste Hinweis auf die Erbauung des Hafens an der Stelle, auf der er nunmehr über 30 Jahre später tatsächlich zur Ausführung gekommen ist; damals blieb aber auch dieses Projekt, wie alle vorangegangenen, zunächst ohne weitere Beachtung und praktische Folgen.

Am 1. Dezember 1882 erfolgte die Gründung der Handelskammer für den Regierungsbezirk Oppeln, ein für die Förderung des Hafenbaues insofern wichtiges Ereignis, als es neben der Unterstützung durch die königliche Regierung und dem steten tatkräftigen und zielbewußten Eintreten des Berg- und Hüttenmännischen Vereins für das Hafenprojekt in Gemeinschaft mit letzterem der Tätigkeit der Handelskammer zu verdanken ist, daß der Plan der Hafenanlage jetzt endlich der Verwirklichung zugeführt werden konnte. Bereits am 21. April 1883, also nur wenige Monate nach ihrer Gründung, richtete die Handelskammer eine Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten, in der sie unter Hinweis auf die ungünstige geographische Lage Oberschlesiens und auf die Zollpolitik der beiden Nachbarreiche die Wichtigkeit einer ordnungsmäßigen Regulierung der

Wasserstraße für Oberschlesien hervorhob, das notgedrungen für seine Erzeugnisse in dem mittleren und nördlichen Deutschland sein Absatzgebiet suchen müsse, und stellte den Antrag, den Mühlgraben bei Oppeln in einen Liege- und Winterhafen umzuwandeln, unter Hinweis auf die Möglichkeit, diesen Hafen evtl. später in einen Umschlagshafen umzugestalten. Diesem Antrag auf Anlage eines Winterliege- und Sicherheitshafens wurde seitens der Regierung stattgegeben. Der Ausbau des Hafens im Mühlgraben erfolgte in den Jahren 1883—1885. Aus jener Zeit stammen das im unteren Teile des Mühlgrabens befindliche Trommelwehr sowie die dortige Schleuse. Nach Erreichung der Anlage des Liegehafens im Mühlgraben strebte die Handelskammer danach, eine Verbesserung der im Mühlgraben vorhandenen Umschlagsmittel zu erwirken. Seit den 60er Jahren bereits befand sich am Mühlgraben eine Umschlagsmöglichkeit primitivster Art. Ein einfaches Bahngleis führte von dem nahen Bahnhof an das Ufer des Mühlgrabens heran; auf diesem wurden die beladenen Güterwagen möglichst nahe an das Wasser herangebracht und dann mit Hilfe von Handkarren in die bereit liegenden Oderkähne verladen. — Jede Ripp- und Kranvorrichtung fehlte, nur eine einfache sog. Kohlenschurre diente als Umschlagsmittel, sodaß die Beladung eines einzigen Kahnes mit 3000 Str. oft 2—3 Tage in Anspruch nahm.

Die damals noch private Direktion der Rechten-Oder-Ufer-Eisenbahn lehnte jedoch den Antrag der Handelskammer, leistungsfähigere Umschlagseinrichtungen am Mühlgraben herzustellen ab, indem sie sich auf den Standpunkt stellte, daß zunächst die Regulierung der Oder zwischen

Breslau und Oppeln erfolgen müsse, daß aber auch dann noch technische und administrative Bedenken die gewünschten Einrichtungen unausführbar erscheinen ließen. Es wurde seitens der Rechten-Oder-Ufer-Eisenbahn namentlich geltend gemacht, daß das am Mühlgraben verfügbare Terrain zu klein sei, daß der Verkehr zwischen Bahn und Umschlagsstelle über das Niveau der Neudorfer Straße hinfortführe und somit leicht zu polizeilicher Beanstandung führen könne und daß der im Bau begriffenen Umschlagsstelle in Wöpelwitz eine unvorteilhafte Konkurrenz geschaffen würde.

In niederholten Eingaben hat sodann die Handelskammer sowie der Berg- und Hüttenmännische Verein immer von neuem auf das Bedürfnis der Anlage eines Umschlaghafens hingewiesen. Seitens der Staatsverwaltung wurde jedoch stets erwidert, daß auf die Erweiterung der Umschlagsstelle aus Staatsmitteln nicht zu rechnen sei und die Kosten hierzu seitens der Provinzialverwaltung und anderer Interessenten aufgebracht werden müßten.

Im Jahre 1887 wandte darauf die Stadt Oppeln der Errichtung einer den Anforderungen der oberschlesischen Industrie entsprechenden Umschlagsgelegenheit am Mühlgraben ihr besonderes Interesse zu und erklärte sich bereit, die gewünschten Umladevorrichtungen unter gewissen Bedingungen auf Kosten der Stadt auszuführen. In einem Bericht des Magistrats Oppeln vom 28. September 1887 heißt es:

„Es wird von Seiten der Stadt Oppeln beabsichtigt, an dem zum Sicherheitshafen ausgebauten Mühlgraben, einem Arme der Oder, eine Umladestelle in der Weise anzulegen, daß an 2 bereits vorhandene Gleise der Rechten-

Oder-Ufer-Eisenbahn, von denen das eine jetzt dazu dient, die zu entladenden Wagen an das Mühlgrabenufer zu schaffen, während das andere innerhalb des Bahnhofsterrains tot ausläuft, 3 Gleise angeschlossen werden, welche in nördlicher Richtung an dem Mühlgrabenufer entlang bis zu dem neben dem Regierungsgarten belegenen städtischen Abladeplatze führen.

Von den vorerwähnten 3 Gleisen, welche nicht mit Lokomotiven befahren, auf welchen die einzelnen Wagen vielmehr durch Pferde fortbewegt werden sollen, soll das dem Mühlgraben zunächst belegene Gleis die beladenen Wagen aufnehmen, das mittlere soll zum Rangieren der Wagen dienen, während auf dem dritten die leeren Wagen zurückgeschoben werden sollen.

Die Länge der Umladestelle wird etwa 250 Meter betragen, sodaß 7 bis 8 Rähne und wenn dieselben zum Teil hinter einander in schräger Richtung zum Ufer angelegt werden, etwa die doppelte Zahl gleichzeitig beladen, resp. entladen werden können.

In der Mitte der ganzen Anlage und zwar auf dem Grundstücke des alten Kreisgerichts, welches vom Justizfiskus unter Vorbehalt der Genehmigung des Herrn Justizministers vor kurzem an die Stadtgemeinde Oppeln verkauft worden ist, soll ein großer mehrstöckiger Speicher, sowie ein Lagerschuppen errichtet, auch zum Verladen größerer Kasten ein drehbarer Kran aufgestellt werden.

Es wird angenommen, daß mit der vorstehend beschriebenen Anlage bei 8 monatlicher Schifffahrtszeit jährlich 4 800 000 Ctr. verladen werden können."

Aber auch dieser Plan scheiterte schließlich daran, daß

es die Vermögenslage der Stadt Oppeln nicht zuließ, die Stadtgemeinde mit den für das Hafenprojekt erforderlichen Kosten zu belasten und daß dem Projekt des Ausbaus des Sicherheitshafens am Mühlgraben zu einem Umschlagshafen durch Verbesserung der dort vorhandenen primitiven Umschlagsmittel insofern Bedenken entgegenstanden, als ein Umschlagshafen an dieser Stelle an sich nur wenig leistungsfähig erschien und keine Erweiterungsmöglichkeit bot. Es stand zu erwarten, daß sich nach Ausführung der geplanten Kanalisierung der Oder eine günstigere Stelle für den Hafen finden lassen würde.

Zur Prüfung dieser Frage wurden der Staatsregierung im Jahre 1895 von dem Berg- und Hüttenmännischen Verein, der Handelskammer und der Stadt Oppeln Mittel zur Verfügung gestellt, um neue sachdienliche Entwürfe ausarbeiten zu lassen. — Es traten nunmehr 4 Entwürfe in den Vordergrund. Dieselben sahen die Anlage eines Umschlagshafens in Oppeln an folgenden 4 Stellen vor:

1. Auf den sog. Neudorfer Wiesen, oberhalb des Oppelner Wehrs.
2. Auf dem städtischen Turnplatz an der Grundmann'schen Zementfabrik, oberhalb des Wehrs.
3. Am Mühlgraben unterhalb des Schützenwehrs.
4. An der Schottländer'schen Zementfabrik unterhalb Oppelns.

Nur der unter 4 bezeichnete Entwurf, d. h. der Hafenbau in unmittelbarer Nähe der damaligen Schottländer'schen, jetzigen Oberschleßischen Portland-Zementfabrik fand die Zustimmung der Beteiligten. Die nunmehr eingeleiteten Verhandlungen gingen darauf hinaus, daß die Königliche

Staatsbauverwaltung einen Schutz- und Winterhafen bei Oppeln herstellen und diesen Hafen sodann der Stadt Oppeln übergeben sollte gegen die Verpflichtung, den Sicherheitshafen unter finanzieller Beteiligung des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins zu einem Umschlagshafen auszubauen. — Leider war es aber trotz jahrelanger eingehendster Verhandlungen über die zu erwartende Rentabilität des Hafens und die Aufbringung der erforderlichen Mittel nicht möglich, eine Einigung unter den Beteiligten zu erzielen. Die bei der Stadt Oppeln vorhandenen Bedenken gegen die Rentabilität des Hafenbaues wurden verstärkt dadurch, daß der Eisenbahnminister dem Antrage, den Hafen zur Tariffstation zu machen, seine Zustimmung verweigerte und daß die Entfernung des projektierten Hafens an der Schottländer'schen Zementfabrik von der Eisenbahn eine sehr erhebliche war, sodaß die Zuführungskosten und damit überhaupt die frachtliche Belastung der umzuschlagenden Güter sehr gesteigert wurden.

Auf diese Weise schien der Plan des Hafenbaues doch noch in den Vorbereitungen stecken zu bleiben, als zwei Umstände eintraten, die ihn der Verwirklichung wieder näher brachten.

Der Staat hatte eingesehen, daß er mit der Anlegung des schon längst geplanten vollkommeneren Sicherheitshafens zwischen Cosel und Breslau wegen des nach der Kanalisierung außerordentlich gesteigerten Verkehrs nicht länger zögern dürfe. Im Herbst 1902 begann daher die Oderstrombauverwaltung mit dem Bau des Hafens an der f. Zt. für den Verkehrshafen an der Oberschlesischen Portland-Zementfabrik vorgesehenen Stelle und führte ihn so aus,

daß ein späterer Ausbau des Sicherheitshafens zu einem Handelshafen möglich war. Das zweite das Hafenprojekt fördernde Moment war der etwa zu gleicher Zeit beschlossene Bau einer Güterschleppbahn von Groschornitz über Carlsmarkt nach Brockau, die Oppeln im Bogen umgehen und sich dem Hafen bis auf etwa 2 km nähern sollte. Damit war die Durchführung des seit Jahrzehnten schwebenden Plans der Errichtung eines Umschlagshafens in erheblicher Weise erleichtert. Es bedurfte jedoch auch jetzt noch einer Reihe von neuen Entwürfen, Gutachten und Rentabilitätsberechnungen, um den Entschluß des Hafenbaus völlig zur Tat werden zu lassen. Von den beiden eingehend behandelten Möglichkeiten, ob der Bau und der Betrieb des Hafens und der Anschlußbahn von dem Staate unter Heranziehung der Interessenten zur Kostendeckung oder durch ein Interessenten-Konsortium unter Beteiligung des Staates erfolgen sollte, wurde der zweite Weg gewählt. Am 16. März 1910 wurde die Oppelner Hafen-Aktiengesellschaft in Oppeln mit einem Aktienkapital von 1 287 000 Mk. gegründet, an der sich beteiligten:

der Preuß. Eisenbahn-, Berg- und Oder-	
strombauaufsicht unter Einbringung des	
Liegehafens mit	655 000 Mk.
der Oberschl. Berg- und Hüttenmännische	
Verein mit	363 000 „
die Stadtgemeinde Oppeln mit	168 000 „
die Handelskammer Oppeln mit	100 000 „
Kgl. Bergrat Dr. Williger mit	1 000 „

Von den 100 000 Mk., mit denen sich die Handelskammer an dem Unternehmen beteiligte, sind 40 800 Mk. durch Beiträge gedeckt worden, welche der Kammer von einzelnen Interessenten in dankenswerter Weise zur Verfügung gestellt worden sind.

Außerdem wurde das Baukapital der Hafen-Aktien-gesellschaft verstärkt durch 2 Zuschüsse, welche die Oberschlesische Portland-Zementfabrik Akt.-Ges. und die Montan-Zement-Gesellschaft dafür leisteten, daß ihnen der Gleisanschluß an die Hafenbahn gestattet wurde. —

Nach schwierigen und langwierigen Grunderwerbs-verhandlungen konnte im Frühjahr 1912 endlich mit dem Bau des Hafens und der Hafenbahn begonnen werden.

Die Ausführung des Baues war vertraglich der Königlich Eisenbahndirektion Kattowitz übertragen, die auch den Betrieb auf dem Hafengleis führen wird.

Beschreibung der Hafenanlagen.

Die den Oppelner Umschlagshafen mit der Staatsbahn verbindende Anschlußbahn zweigt vom Bahnhof Oppeln-Ost der Strecke Groschowitz—Brockau ab, überschreitet auf eisernem Überbau die Rosenbergerstraße und senkt sich dann mit dem starken Gefälle von 1 : 60 bis in die Höhe des Kempa'er Weges. Zwischen diesem und der Sacrauer Chaussee schneidet sie das Steinbruchgelände der Oberschlesischen Portland-Zementfabrik, biegt hinter der Chaussee in die Richtung oderabwärts um und erreicht

zwischen Oder und dem Fabrikhof der Oberschlesischen Portland-Zementfabrik den Hafen. Die Bahn ist bis zur Einmündung in den Hafenbahnhof nur 1,48 Kilometer lang. Um das Ablaufen der Wagen in die Ordnungsgleise beim Trennen der ankommenden Wagen nach Schiffen und Umschlagsmitteln zu erleichtern, sind die Hafengleise von dem Einfahrgleis nach den Ripperrn fallend angelegt. Der dadurch entstehende Höhenunterschied zwischen den Ordnungsgleisen und Rippergleisen konnte durch eine kurze Steigung von 1 : 60 überwunden werden.

Das vorhandene, 425 m lange Hafenbecken des bisherigen Liegehafens ist um 180 m verlängert worden und läßt spätere Vergrößerungen zu. Die Breite des Beckens beträgt bei der Einfahrt etwa 70 m. Da die Verlängerung nicht wie das alte Hafenbecken nur in der landseitigen Hälfte, sondern in voller Breite ausreichende Tiefe für das Überwintern beladener Rähne erhalten hat, bietet der Hafen infolge der Verlängerung gegen früher etwa der doppelten Zahl beladener Rähne im Winter Schutz. Im Laufe des Winters wird auch das alte Hafenbecken in ganzer Breite bis auf 1,50 m unter Winter-Niedrigwasser ausgebaggert werden; mit dem gewonnenen Boden werden Lagerplätze hochwasserfrei aufgeschüttet. Die Kaimauer wurde zunächst in einer Länge von 120 m gebaut, sie soll später auf 180 m verlängert werden und ist in dieser Länge bereits bis 50 cm über mittleren Winterwasserstand hergerichtet.

An Umschlagsmitteln sind 2 Kohlenkipper, 2 Kräne und mehrere Rutschen aufgestellt worden.

Für den Kohlenumschlag wurden, nach den auf der Oder vorkommenden Schiffsgrößen, gewöhnliche Schwer-

gewichtskipper am zweckmäßigsten befunden, bei denen der Wagen auf einer drehbar aufgehängten Plattform so aufgestellt wird, daß beladener Wagen und Plattform Übergewicht nach vorne nach dem Schiff und leerer Wagen und Plattform Übergewicht nach rückwärts haben. Der Wagen kippt also nach Lösen einer Bremse zunächst vorne über und entleert seinen Inhalt über die aufklappbare Stirnwand ins Schiff und kippt nach Entleerung zurück in die wagerechte Stellung. Da bei den Schwerkewichtskippern allein etwa 2,5 m Fallhöhe für das Entleeren der Kohlenwagen durch Kippen notwendig sind, und auch bei den häufiger vorkommenden Hochwasserständen noch Kohle gekippt werden soll, so mußte die Schienenoberkante auf dem Kipper sehr hoch, etwa 7,70 m über dem normalen gestauten Wasserspiegel angenommen werden. Es wird dadurch möglich, noch bei einem Wasserstand von 2,20 m über dem normalen gestauten Wasserspiegel, etwa einem Hochwasser von 4,85 m am Oppelner Pegel entsprechend, Kohle ins Schiff umzuschlagen. Ein höherer Wasserstand ist nach den vorliegenden Pegelbeobachtungen in den 9 Jahren 1890 bis 1899 nur an 5 Tagen zu verzeichnen gewesen. Um bei normalen Wasserständen die Fallhöhe der Kohle zu verringern, wird die Kohle aus dem Wagen zunächst in einen unten durch Klappen geschlossenen Trichter gestürzt, der sich teleskopartig verlängern läßt. Die Verringerung der Fallhöhe erschien hier besonders wichtig, weil darauf gerechnet wird, daß in Oppeln hauptsächlich die weichere Kohle aus dem Beuthener Bezirk umgeschlagen wird und eine erhebliche Entwertung der Kohle durch Zerkleinerung der Stücke eintreten würde. Die zwei beweg-

lichen Teile des Trichters lassen sich, wenn ein Teil der Kohle ins Schiff entleert ist, durch Gegengewichte ganz in den oberen festen Teil zurückziehen und durch Kohle beschwert so tief senken, daß selbst bei dem niedrigsten Winter-Niedrigwasser, das 1,75 m unter dem normalen gestauten Wasserspiegel liegt, die Fallhöhe der Kohle beim Ablassen aus dem Trichter nur etwa 2 m beträgt. Die ganze Verschieblichkeit des Trichter-Auslaufs von der tiefsten Stellung bei Niedrigwasser bis zur höchsten Stellung, die das Unterfahren hochbordiger leerer Rähne noch bei Hochwasser gestattet, beträgt 3,70 m. Der Trichter kann, wenn er so weit hochgezogen ist, um bei Normalwasserstand das Unterfahren eines hochbordigen leeren Rahnes zu gestatten, eine volle Wagenladung zu 20 Tonnen aufnehmen. In der Zeit, während ein beladenes Schiff ab- und ein leeres Schiff anlegt, kann mithin ein Wagen in den Trichter entleert und ein zweiter zum Kippen bereit auf die Plattform gestellt werden. Um die Kohle schnell aus dem Trichter ablassen und auf eine möglichst große Fläche im Schiff verteilen zu können, sind am Trichter in der Schiffsbreite zwei Auslauföffnungen von 2 m Breite und 0,62 m Höhe im Abstand von 1,30 m angeordnet.

Die beiden Ripper stehen auf dem oderseitigen Ufer des Hafens, und zwar der erste in dem vorderen 12 m breiten Raum des Hafenbeckens, sodaß die Schiffe vom zweiten vorstehenden Ripper abfahren können, ohne den Betrieb am ersten Ripper zu stören.

Außer der Kohle werden voraussichtlich vom Eisenbahnwagen ins Schiff in Oppeln hauptsächlich Getreide in Säcken, Zink- und Bleibarren und Stabeisen umgeschlagen

werden. Alle diese Güter werden über Rutschen ins Schiff befördert. Die Rutschen sind einfache, offene eiserne Rinnen, die in einem eisernen Gerüst verstellbar gelagert sind und deren unteres Ende bei Hochwasser aufgeklappt werden kann, damit die Neigung nicht zu flach wird. Es sind auf dem landseitigen Ufer vier solcher Rutschen aufgestellt.

Hinter den Rutschen steht der Hafengesellschaft umfangreiches Gelände zur Verfügung, das nach und nach hochwasserfrei angeschüttet werden soll. Sollte, wie erwartet wird, sich im Hafen ein starker Getreideverkehr von Rußland her entwickeln, so würden hier Getreidespeicher errichtet werden können, aus denen das Getreide entweder in Säcken auf Rutschen oder durch noch herzustellende, vollkommenere Einrichtungen in loser Schüttung ins Schiff umgeschlagen werden könnte.

Für den Umschlag der Talgüter, die nicht von den Kippern und Rutschen ins Schiff befördert werden, wie Langholz, Zement in Fässern und Güter in Kisten, sowie für den gesamten Bergverkehr sind 2 fahrbare, elektrisch angetriebene Portal-Drehkräne auf der 120 m langen Raimauer aufgestellt.

Die Kräne haben eine Auslegerlänge von 12 m erhalten und sind so, auf einem zwei Gleise überspannenden Portal, aufgestellt, daß sie 9,55 m über die Vorderkante der Raimauer reichen. Die Kräne können daher vom äußersten Rande der breitesten Rähne Lasten aufnehmen und noch jenseits des dritten, außerhalb des Portals liegenden Gleises absetzen. Hinter diesem Gleise sind rund 10 000 Quadratmeter Gelände verfügbar, auf dem Lagerplätze von 50 bis 100 m Tiefe verpachtet werden sollen. Der Um-

schlag zwischen diesen Lagerplätzen und den Schiffen an der Kaimauer wird auch durch die Kräne vermittelt werden. Die Kräne haben eine Tragfähigkeit von 5 Tonnen und sind mit Selbstgreifern zum Umladen staubförmiger Güter wie Erze und dergl. ausgerüstet.

Der elektrische Strom zum Antrieb der Kräne wird von dem städtischen Elektrizitätswerk geliefert. Der hier zur Verfügung stehende Gleichstrom von 450 Volt Spannung wird, bevor er zum Hafen geleitet wird, in Drehstrom von 4000 Volt umgewandelt. Die Überleitung des Stromes zum Hafen erfolgt durch Kabel. Im Hafen wird der Strom für den Antrieb der Kräne auf 550 Volt, für die Beleuchtung auf 220 Volt Spannung gebracht.

Sollte die Entwicklung des Verkehrs es erforderlich machen, so können auf dem landseitigen Ufer noch zweikipper und auf dem oderseitigen Ufer eine 300 m lange Kaimauer für die Aufstellung von 5 bis 6 Kränen hergestellt werden. Das Gelände für die dann erforderlichen umfangreichen Gleisanlagen ist von der Hafen-Gesellschaft bereits zum größten Teil erworben worden.

Wirtschaftliche Bedeutung des Hafens.

Vor der Herstellung des Gofeler Umschlagshafens und der Kanalisierung der oberen Oder war der Wunsch von Schifffahrt und Industrie nach einem Hafen in Oppeln ohne weiteres erklärlich. Fehlte doch damals oberhalb Breslaus jede auch nur einigermaßen leistungsfähige Umschlagstelle

an der Oder, für deren Anlage zu jener Zeit Oppeln am günstigsten gelegen war, da bis dorthin die Schifffahrt in größerem Umfange wegen der Nähe der Meißemündung noch möglich war*), und günstige Eisenbahnverbindungen bereits bestanden. Daß der Bau eines Oppelner Hafens auch nach dem Jahre 1895 und bis zuletzt noch mit unverminderter Stärke gefordert wurde, auch nachdem durch die Kanalisierung der oberen Oder eine leistungsfähige Schifffahrtsstraße bis zu dem gleichzeitig erbauten, dem Industriebezirke bedeutend näher gelegenen Coseler Umschlagshafen geschaffen worden war, hat seine besonderen Gründe. Sie sind in der gegenwärtigen Beschaffenheit der Oderwasserstraße und in den Betriebsverhältnissen des Coseler Hafens zu suchen.

Die Oder ist zur Zeit noch immer eine Schifffahrtsstraße, die einen vollkommen regelmäßigen Schifffahrtsbetrieb nicht zuläßt. Es hängt dies hauptsächlich damit zusammen, daß die Wasserstände der Oder starken Schwankungen ausgesetzt sind, und daß bei Niedrigwasser eine volle Ausnutzung der Tragfähigkeit der Fahrzeuge nicht möglich ist. Im allgemeinen kann damit gerechnet werden, daß die Oder an etwa 120 Tagen im Jahre, im Frühjahr, Juni, Ende September und im Spätherbst, Vollwasser führt. Während dieser Zeit herrscht im Coseler Hafen großer Andrang, da die Schiffer naturgemäß bestrebt sind, den guten Wasserstand nach Möglichkeit zum Abschwimmen zu benutzen. Selbst bei Tag- und Nacht-

*) Allerdings wegen der Schleusenabmessungen bei Briel und Ohlau nur mit Schiffen bis 150 t Tragfähigkeit, sog. Zinorokähnen.

betrieb ist aber der Coseler Hafen auch nicht annähernd in der Lage, diesen Andrang zu bewältigen, da die Gleis- und Rippeneinrichtungen, vor allen Dingen aber die Zufahrtsstraße zum Hafen und die unterhalb Cosels nur 45 m breite Oder nur eine bestimmte Höchstbelastung zulassen. So kommt es, daß sich zu Zeiten des Wasseraufgangs in und bei Cosel bis 500 Schiffe ansammeln und tagelang auf Beladung warten müssen. Noch größer ist der Andrang zur Zeit des Schiffsahrtsbeginns; auch zufällige Ereignisse können Massenansammlungen von Fahrzeugen in Cosel veranlassen und dadurch die Schiffsahrt stark behindern, wie dies beispielsweise gelegentlich des Streiks der ober-schlesischen Bergleute im April und Mai dieses Jahres der Fall war. Diese allzu großen Schiffsansammlungen zu verringern, eine Regelung des Verkehrs auf der Oder herbeizuführen sowie die Schiffslade- und Löschriften zu verkürzen, dazu soll der Oppelner Hafen dienen, indem durch ihn die Möglichkeit geboten wird, den Coseler Hafen zu entlasten. Aber nicht nur zu jenen Zeiten, auch bei niedrigem Wasserstande werden die Schiffer gern die obere, enge und steile Strecke mit ihren 7 Schleusen, die infolge des starken Verkehrs nicht ungefährlich ist, meiden, wenn sie darauf rechnen können, in Oppeln schneller abgefertigt zu werden als in Cosel. —

Wie die Erfahrung gelehrt hat, hat der Güterverkehr auf der oberen Oder, der in früheren Jahren kaum nennenswert war, nach der Regulierung der oberen Oder und durch die Einrichtung geeigneter Umschlagsanlagen in Cosel-Hafen eine ganz außerordentliche Entwicklung genommen, wie dies deutlich aus den Zahlen des Coseler Hafenverkehrs

herborgeht. Beispielsweise betrug der Güterumschlag im
 Gofeler Hafen:

in den Jahren	im Bergverkehr t	Talverkehr t	Zusammen t
1895	516	10 251	10 767
1896	20 892	250 676	271 568
1900	79 701	813 272	892 973
1905	180 644	1 382 487	1 563 131
1910	637 860	2 135 268	2 773 128
1912	1 088 948	2 427 743	3 516 691.

Es ist daher mit Bestimmtheit zu erwarten, daß nach Be-
 endigung der Bauarbeiten auf der Strecke Neißemündung
 bis Breslau, namentlich auch des Baues des Großschiff-
 fahrtsweges bei Breslau und unter Berücksichtigung der
 Verbesserung der Oderwasserstraße selbst durch Anlegung
 des Staubeckens bei Ottmachau der Verkehr auf der oberen
 Oder sich in der gleichen Weise noch weiter aufwärts ent-
 wickeln wird, wie bisher.

Von dieser zu erwartenden Verkehrsteigerung auf
 der oberen Oder darf wohl angenommen werden, daß sich
 ein erheblicher Teil dieses Verkehrs aus den bereits
 erörterten Gründen dem Oppelner Hafen zum Umschlag
 zuwenden wird.

Das Hauptumschlagsgut wird für Oppeln, ebenso wie
 es in Gofel-Hafen der Fall ist, voraussichtlich obereschlesische
 Steinkohle bilden. Mit Rücksicht darauf seien hier einige
 Zahlen über den obereschlesischen Kohlenabsatz und den
 Anteil des Wasserverandes eingefügt. Es betrug der Stein-
 kohlenversand Oberschlesiens (außer Briquets etc.) auf der

	Eisenbahn insgesamt	Davon wurden auf den Wasserweg übergeführt	
		in Cosel	in Breslau
1892	10 987 377 t	— t	823 703 t
1895	12 078 008 t	8 452 t	750 308 t
1902	16 856 138 t	1 146 426 t	363 596 t
1905	18 831 336 t	1 246 413 t	293 311 t
1910	24 702 232 t	2 021 303 t	291 258 t
1912	30 615 060 t	2 302 620 t	620 218 t.

Bei der bekannten Entwicklungsmöglichkeit des oberschlesischen Steinkohlenreviers kann auch in Zukunft mit einer wesentlichen Versandsteigerung oberschlesischer Steinkohle gerechnet werden. Berücksichtigt man ferner, daß jede weitere Verbesserung der Wasserwege und ihrer Umschlaganlagen eine Verbilligung der Wasserfrachten und damit naturgemäß eine Vermehrung der Schiffstransporte herbeiführt, so ist zu erwarten, daß Oppeln, trotzdem es vom oberschlesischen Grubenrevier etwas entfernter liegt als Cosel-Hafen, dennoch einen entsprechenden Anteil an dem Kohlenumschlag übernehmen wird.

Es ist zu hoffen, daß das Mehr an Eisenbahnfracht bis Oppeln aufgewogen wird durch die ersparte Schiffsfracht von Cosel nach Oppeln und die damit verbundene Ersparnis an Zeit infolge des event. schnelleren Umschlags. —

Ähnliche Verhältnisse liegen im Bergverkehr hinsichtlich des Erzumschlags vor. — Auch hier ist die längere Strecke und daher höhere Bahnfracht von Oppeln gegenüber Cosel ungünstig und eine nachteilige Belastung des Oppelner Umschlags; aber auch hier ist zu hoffen, daß die geringe Differenz überwunden wird durch die anderweiten evtl. vor-

handenen Vorteile eines Umschlags in Oppeln gegenüber einem Umschlag in Cosel.

Ein an sich naheliegender Vergleich des Oppelner Umschlags mit dem Umschlag in Breslau und den Frachtsätzen von Breslau ist nicht angezeigt, weil für die Breslauer Verhältnisse andere Voraussetzungen vorliegen als bei Oppeln-Hafen.

Abgesehen von dem Verkehr von und nach dem ober-schlesischen Industriebezirk ist in Oppeln-Hafen noch eine Zu- bzw. Abfuhr von Gütern von und nach denjenigen Gegenden zu erwarten, die eisenbahnfrachtlich nach Oppeln günstiger liegen als nach einem anderen Hafen. Es kommen hierfür namentlich folgende Eisenbahnstrecken in Betracht:

Oppeln—Kandrzin

Oppeln—Groß Strehlitz—Beuthen

Oppeln—Wosfowska—Tarnowitz

Oppeln—Wosfowska—Lublinitz—Herby

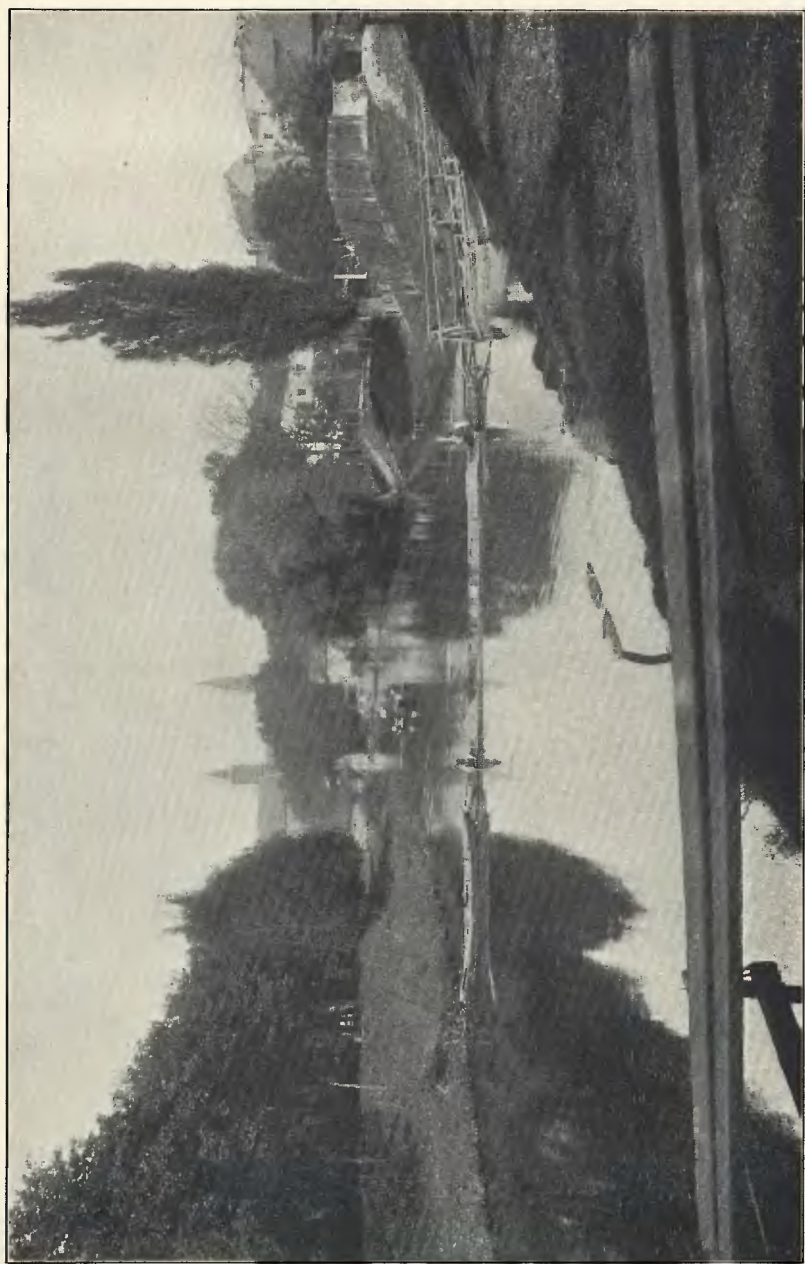
3. L. Oppeln—Jellowa—Kreuzburg

sowie Oppeln—Meiße

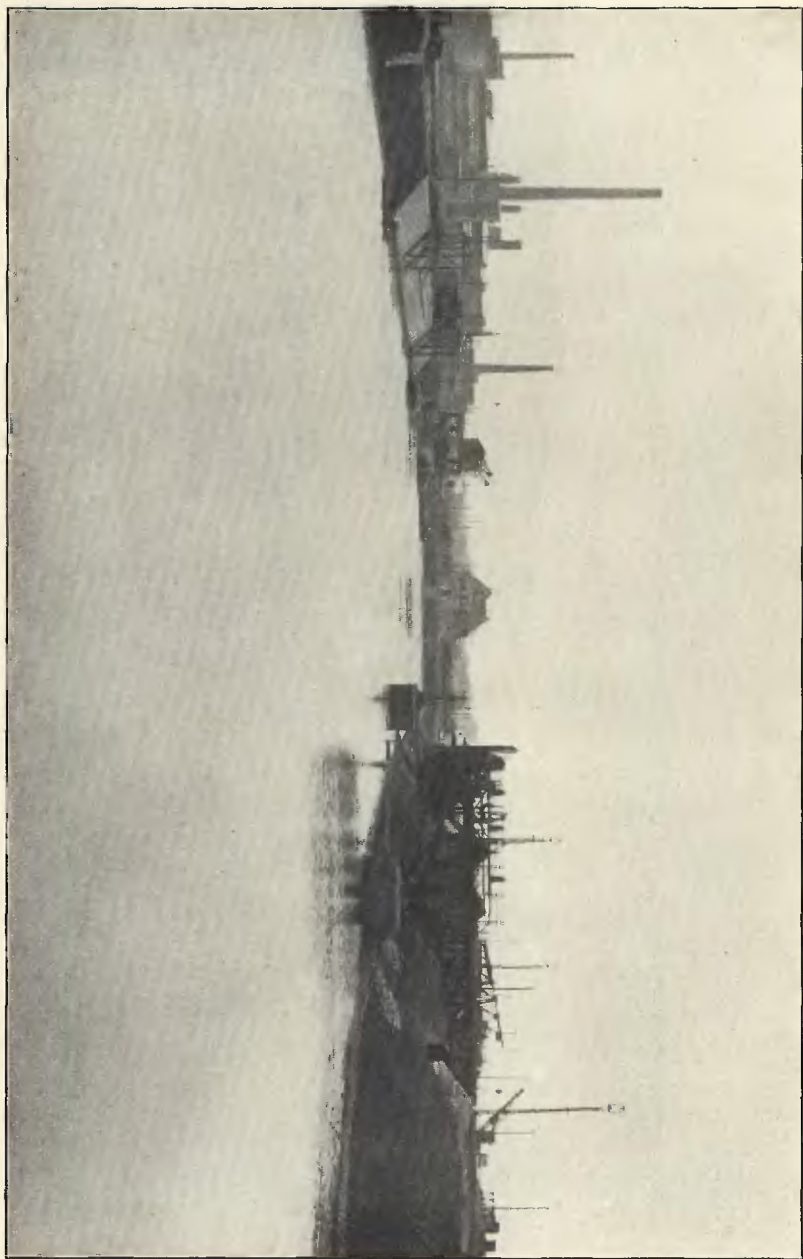
und Gogolin—Neustadt.

Welche Mengen von dem zu diesen Strecken gehörigen Bezirk, namentlich aus und nach Rußland, zu erwarten sind, entzieht sich einer sicheren Schätzung.

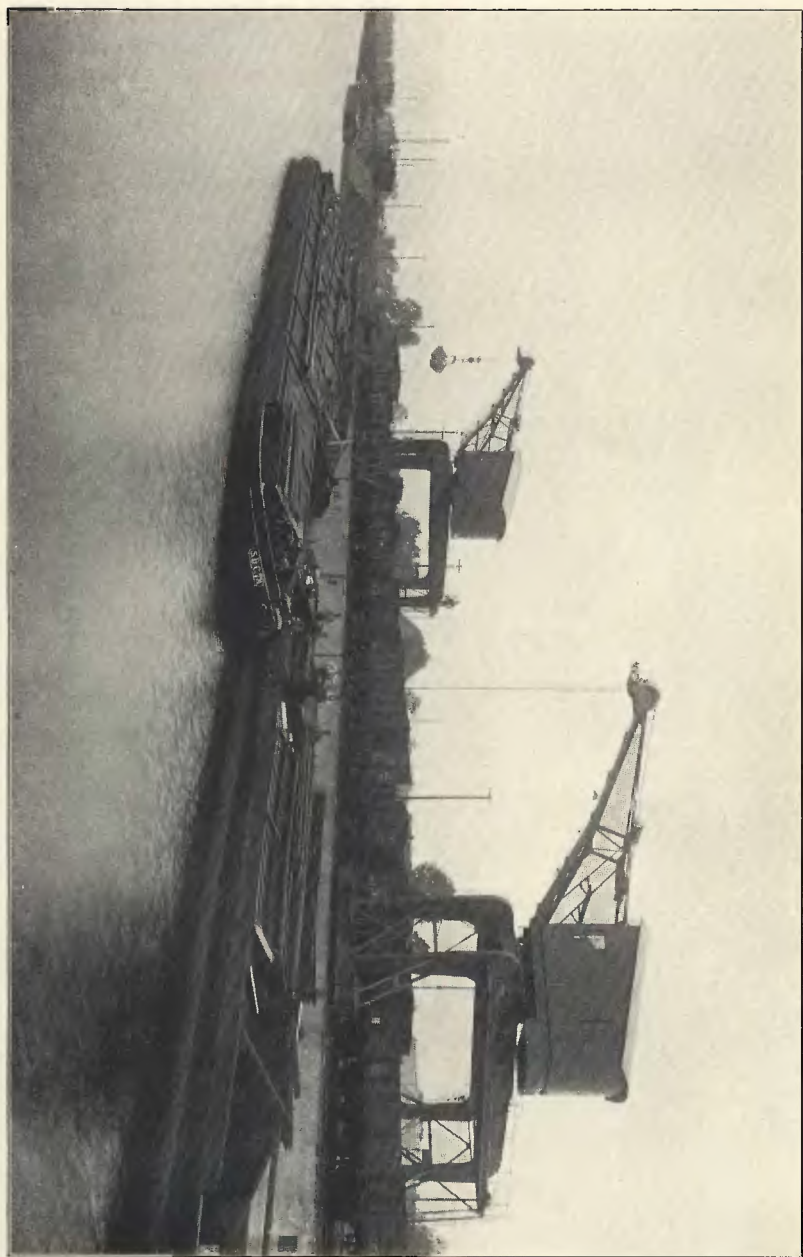
Mit den im Oppelner Hafen hergestellten Umschlagsanlagen läßt sich ein Verkehr von 500 000 t Steinkohlen, 100 000 t anderen Talgütern und etwa 150 000 t Berggütern bewältigen. — Daß bei sich steigendem Verkehr auch die Möglichkeit der Aufstellung weiterer Umschlagsanlagen vorgeesehen ist, ist bereits oben angeführt. —



Stillerige Umschlagsstelle im Stühigraben.



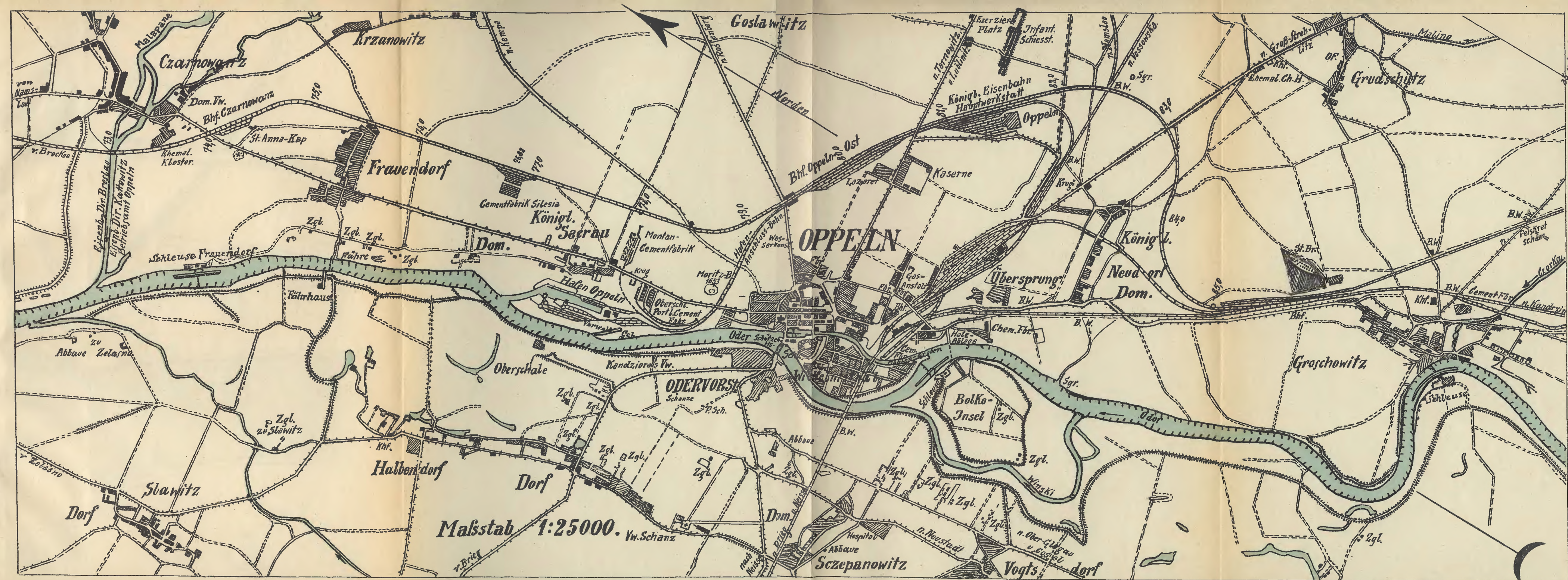
Gesamtsicht des neuen Hafens.

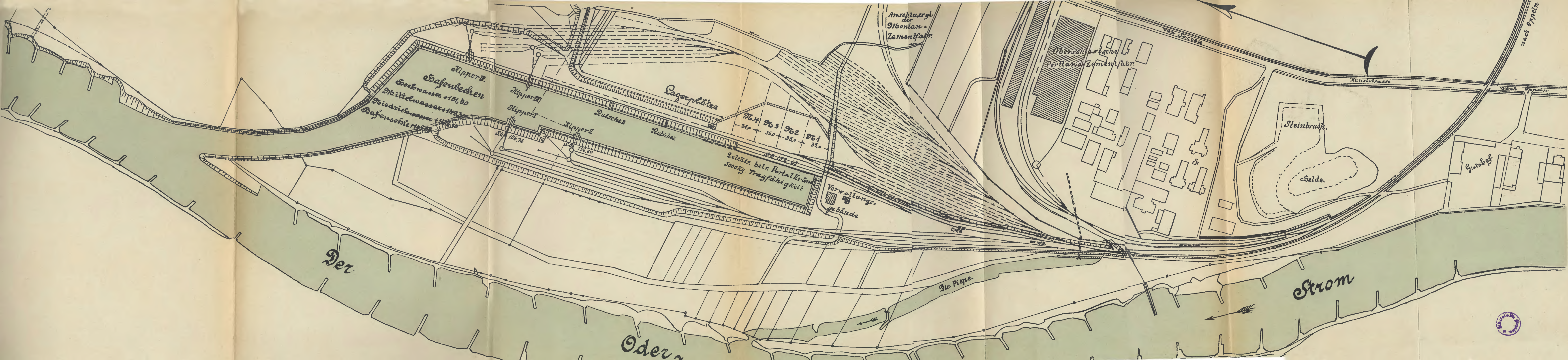


Grăne.

Graphische Anstalt
Erdmann Raabe
Oppeln.







Biblioteka Śląska w Katowicach

Id: 0030000565206



II 138173

Pracownia Śląska

NARODOWY
ZASÓB
BIBLIOTECZNY