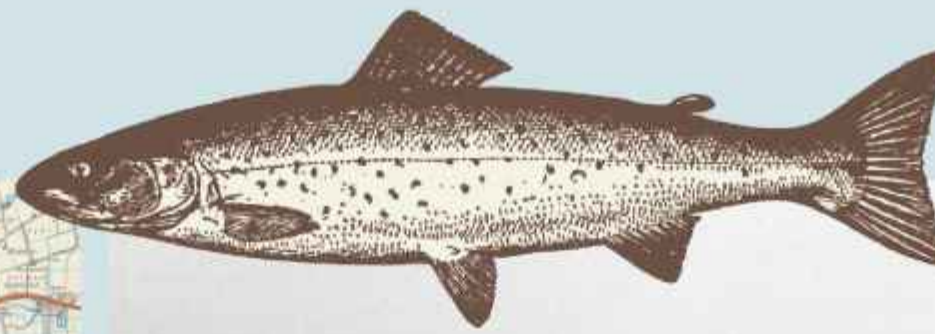




Emsfischereipfad Ditzum - Pogum



Karte des Dollarts mit dt.-nl. Grenze, Geiseleiddamm (Geisesteert), Fischereistandorten und Nieuwe Staatenzijl

Buttzäune, Fuken und Stellnetze dienten als Fanggeräte im Priel.

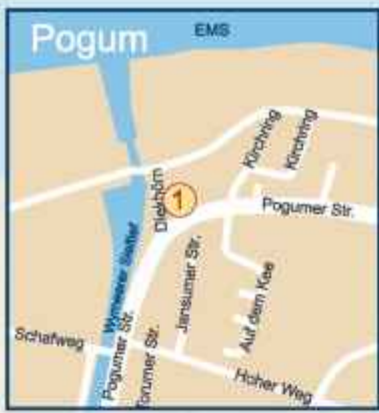
Dollart und Dollartfischerei

Die im Spätmittelalter entstandene Dollart-Bucht erreichte in der Sturmflut von 1509 ihre größte Ausdehnung. Bei dem Prozess sind etwa 30 Siedlungen untergegangen. Durch planmäßige Landgewinnung an den Rändern konnten fruchtbare Polder sowohl an der deutschen, als auch an der niederländischen Seite des Dollarts gewonnen werden. Die Staatsgrenze verläuft vom heutigen Nieuwe Staatenzijl direkt auf den Außenhafen von Emden zu.

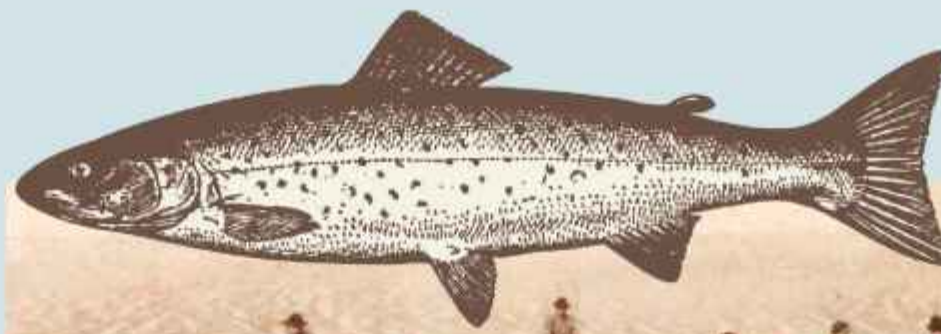
Das Dollartwatt mit seinen Prielen ist als Brackwassergebiet sehr fischreich. Hier sind vor allem *Butt*, *Heringe*, *Sardellen*, *Aal* und *Garnelen* heimisch. In den Deichreihensiedlungen am Rande des Dollarts wohnten viele Fischer, die mit einfachen Fangeinrichtungen die genannten Fische und Garnelen fingen und im Kleinhandel absetzten. Als Transportmittel zu den Fanggebieten diente der „Kreier“, ein so genannter Schlickschlitten. Es wurden auch Garnelen am Deich und in kleinen Darren

getrocknet und als Hühnerfutter verkauft. Wichtige Orte der Dollartfischerei waren: *Ditzumer-Verlaat*, *Aaltukerei*, *Dyksterhusen* und *Pogum*.

Die Dollartfischerei ist heute praktisch zum Erliegen gekommen. Zur Erinnerung der ausgestorbenen Dollartfischerei veranstaltet der Verkehrsverein Ems-Dollart e. V. alljährlich im Juli das schon traditionelle Kreierrennen im Dollart an der Bohrplattform Dyksterhusen.



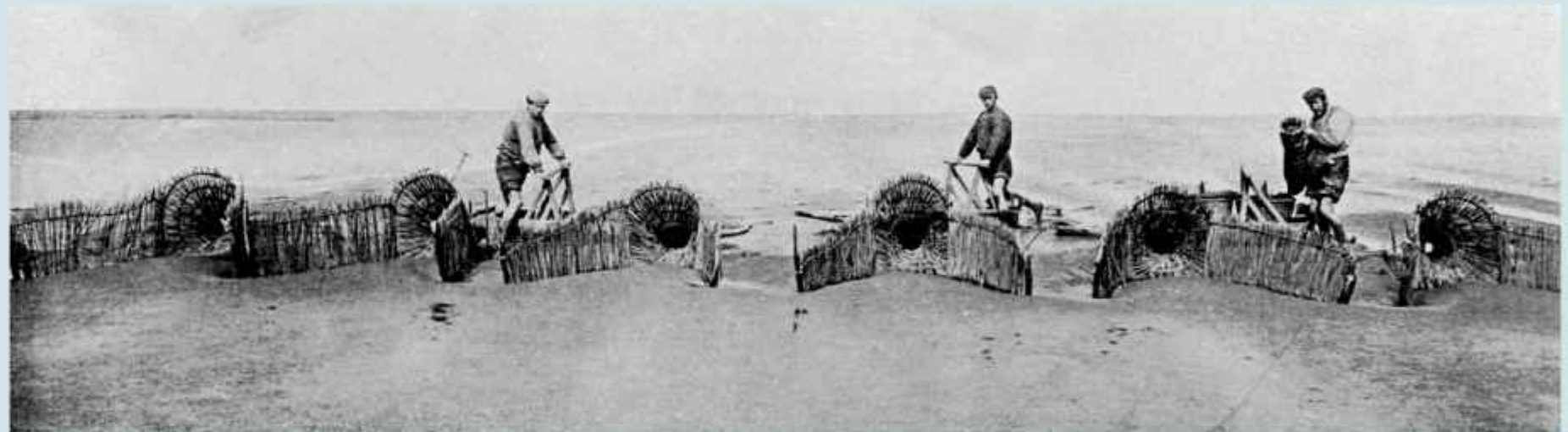
Emsfischereipfad Ditzum - Pogum



In früheren Zeiten rückte eine ganze Armada aus, um dem begehrten Fisch nachzustellen.



Fischer mit dem „Kreier“ als Transportmittel



Mit einer geschickten Aneinanderreihung der Reusen kam an dieser Stelle kaum ein Fisch durch.

Der Kreier

Ein Kreier, auch Wattschlitten, Schlickschlitten oder Schlickrutscher genannt, ist ein schlittenartiges Gefährt aus Holz. Die Fischer von der niederländischen Küste über Ditzumerhammrich bis Pogum fuhren früher mit ihm bei Ebbe kilometerweit ins Watt hinaus zu ihren Reusen, welche sie in den Prielen aufgestellt hatten.

Kreier werden aus Holz gefertigt und bestehen aus einem schlittenartigen Unterbau mit einem Aufbau, an dem man sich kniend oder stehend festhalten kann.

Der Fahrer kniet mit einem Bein auf dem Schlitten, mit dem anderen stößt er sich, ähnlich wie beim Rollerfahren, vom Boden ab. Durch ihre schlittenartige Bauweise und dem glatten Unterboden, gleiten sie auf dem Wasserfilm des Wattengrundes und erlangen eine enorme Geschwindigkeit.

Während in früheren Zeiten Wattfischer Schlickschlitten verwendeten, um zu ihren Reusen zu gelangen und den Fang zu transportieren, werden die Fahrzeuge

heute fast nur noch als Sportgeräte bei Wettkämpfen verwendet. Die jährliche Kreierrennen von Pilsum und Pogum in Ostfriesland haben hierbei überregionale Bekanntheit erreicht.

Die Bauweise des Kreiers kann regional unterschiedlich sein. Das hier als Modell dargestellte Exemplar entspricht der hiesigen Bauform. Gefertigt wurden sie von örtlichen Stellmachern sowie in den Anfangsjahren ihres Bestehens auch von der Bültjer-Werft in Ditzum.



Emsfischereipfad Ditzum - Pogum



Blick vom Deich vorbei am Schöpfwerk auf den Verbindungskanal zum Ditzum-Bunder-Sieltief.



Ditzumer Schöpfwerk



Fischerboote vor dem alten Pogumer Siel



Ein altes Fischerhaus am Deich mit Fischerkarren, Reuse und Korb

Entwässerung des Hinterlandes

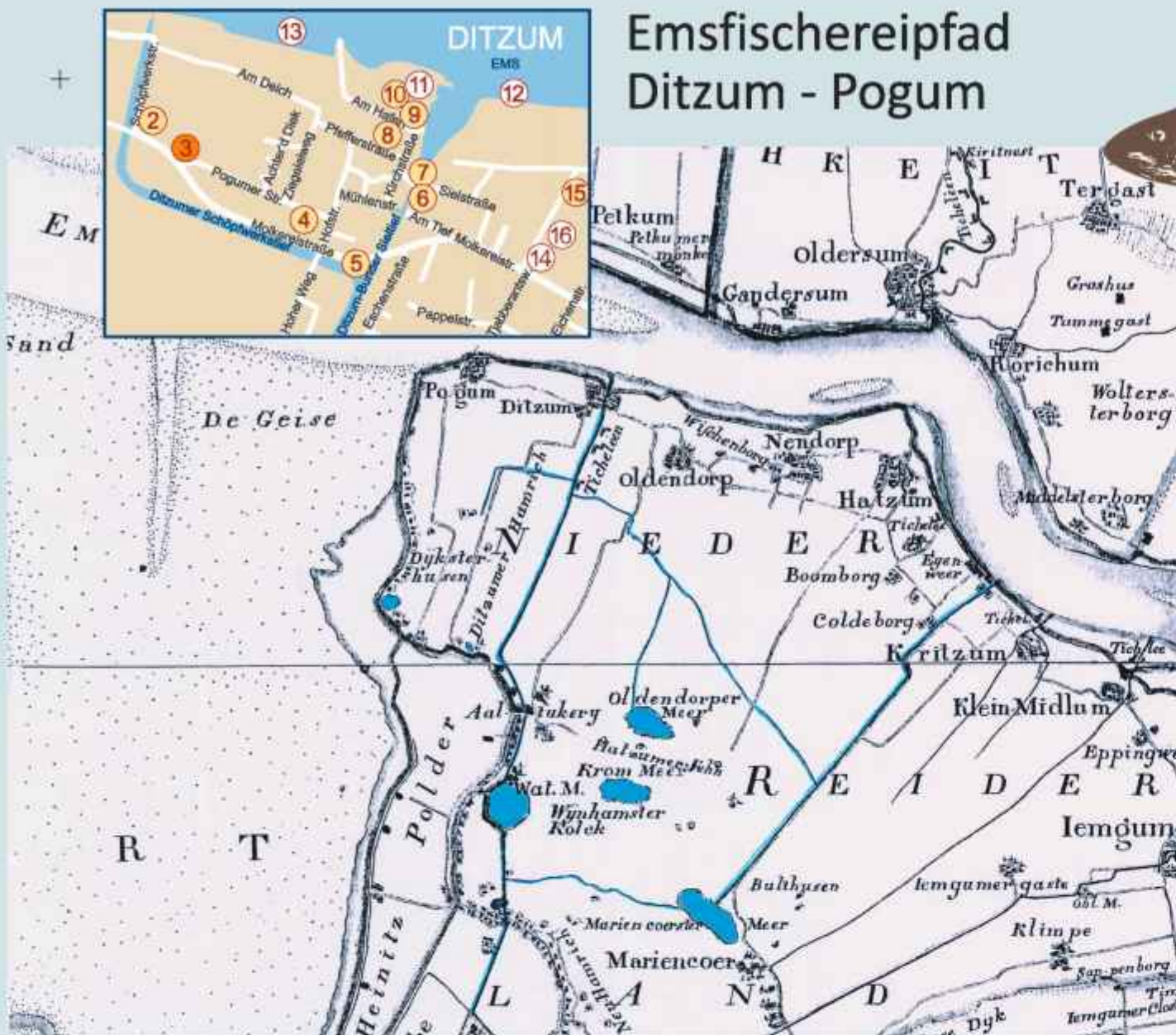
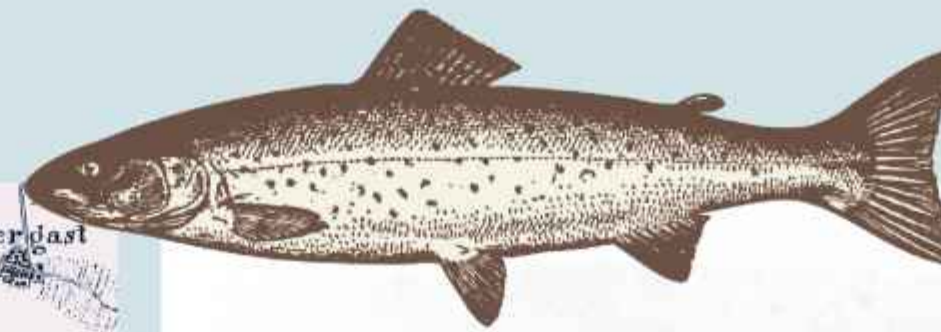
Die ursprüngliche Entwässerung des Hinterlandes von Ditzum und Pogum erfolgte durch die Siele in Ditzum und Pogum. Zur besseren Beherrschung des Binnenwassers, speziell in den Niederungsgebieten wurde 1954 - 1956 ein leistungsfähiges Schöpfwerk am Emsdeich gebaut mit einem 950 m langen Verbindungskanal zum Ditzum-Bunder-Siel-tief. Mit Hilfe der zwei Schöpfwerkspumpen (mittlere Leistung $9,7 \text{ m}^3/\text{s}$) wurden die häufi-

gen Überschwemmungen der niedrigen Hammrichgebiete beendet. Als nur die Siele in Ditzum und Pogum vorhanden waren, gab es in den damit verbundenen Gewässern einen reichen Fischbestand. Grundlage hierfür war der gute Fischbesatz in der Ems.

In den Sieltiefen und den angrenzenden Gewässern wurden vor allem Aale, Hechte, Zander, Karpfen, Brassen

und Stichlinge gefangen. Die Binnenfischerei mit Reusen und Zugnetzen war eine wichtige Erwerbsquelle der Dollartfischer von Ditzumerverlaat bis Dyksterhusen. Da die vorhandenen Schöpfwerke keine Durchgänge für Wanderfische (z. B. Aal) bieten, kommt es zu einer Verringerung des ehemals reichen Fischbestandes im Sieltiefsgebiet. Außerdem ist der Binnenwasserstand gegenüber früher stark abgesenkt.

Emsfischereipfad Ditzum - Pogum



Das Sieltiefsgebiet südlich von Ditzum bis Ditzumerverlaat (Neu-Hammrich) auf der Camp'schen Karte von 1804



Blick auf Ditzum über das Sieltief mit Ziegelei van der Wall, Sägemühle, Kirchturm und Galeriholländermühle



Die Wasserschöpfmühle beim Wynhamster Kolk.

Emsfischerei / Binnenfischerei / Sieltiefsgebiet

Mit dem Bau des ersten massiven Siels in Ditzum 1752 wurde das ursprünglich kleine Sieltief ausgebaut und bis Ditzumerverlaat auf 8 km verlängert. Damit war die Entwässerung des neuen Landschaftspolders gewährleistet. Das Einzugsgebiet des Ditzum-Bunder-Sieltiefs reicht bis Bunde und umfasst 4.228 ha.

Zu dem Entwässerungssystem gehören 2 Quertiefs, der Pallertschloot und viele kleinere Zugschloote. Ehemals

mussten tiefliegende Kolke, die durch Deichbrüche entstanden, Binnenseen - Krummes Meer und Oldendorper Meer - und Spittländereien am Dollart- und Emsdeich (abgegrabene deichnahe Flächen) - mit entwässert werden.

Der Große Wynhamster Kolk war etwa 5 ha groß und ist 1804 durch eine noch heute vorhandene Wasserschöpfmühle trockengelegt worden. Es handelte sich bei den

Binnenseen und Kolken um sehr fischreiche Gewässer, die größtenteils von der Landesherrschaft verpachtet waren. Die Binnenfischer von Ditzumer-Verlaat und Ditzumerhammrich wohnten direkt am Sieltief. Sie benutzen zum Fang Reusen und Zugnetze. Als Fahrzeug diente ein einfaches Ruderboot.

Auch die Emsfischer von Ditzum gingen im Herbst dem Aalfang im Sieltief nach.



Emsfischereipfad Ditzum - Pogum



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fischereifonds
Investitionen in eine nachhaltige
Fischerei



Hamenfischkutter auf der Ems



Hamenreihe mit zwei Fischkuttern

Emsfischerei

Die Ems entspringt im Naturschutzgebiet Moosheide bei Hövelhof in der Senne und mündet nach 370 Kilometern bei Borkum in die Nordsee. Damit ist die Ems der kürzeste Strom Deutschlands und dennoch umfasst das Gewässersystem der Ems und seiner Nebengewässer eine Fläche, die so groß ist wie das Bundesland Rheinland-Pfalz.

Die Ems unterliegt von der Mündung bis zur Schleuse Herbrum den Gezeiten und hat im Bereich des Fischerdorfs Ditzum einen mittleren Tidenhub zwischen Ebbe und Flut von mittlerweile 3,40 m.

Bedingt durch die Überführung der Kreuzfahrtschiffe der Meyer Werft in Papenburg wurde der Flusslauf der

Bundeswasserstraße Ems in den Jahren 1985 / 1986 begradigt und auf 5,70 m MHW vertieft. Seit 1992 beträgt die Wassertiefe bei MHW 6,30 m. Im Jahr 2002 wurde das Emssperrwerk bei Gandersum fertiggestellt. Die aktuell vorgehaltene Wassertiefe bei MHW beträgt derzeit 7,30 m.

Diese ökologischen Eingriffe haben dazu geführt, dass das ursprünglich fischreiche Gewässer, es wurden Lachs, Hering, Aal, Hecht, Zander, Brassen gefangen, keine Bedeutung mehr für den Fischfang hat.

Die Ems hatte vor den Baumaßnahmen für die Ditzumer Fischer eine sehr große Bedeutung. Dem Aal wurde im Frühjahr und im Herbst mit der Stellnetzfisherei nach-

gestellt und erfolgreich gefangen. Eine weitere Fangmethode bestand darin den Aal mit dem Hamenkutter zu fangen. Die Fischkutter lagen im Strom und ließen die Hamen in dem ablaufenden Ebbstrom herunter und fingen den Aal.

Dem Aal wurde weiterhin mit Körben und Reusen sowie durch das Buten (aufgezogene Würmer, die zu einem Kluten gebunden waren), nachgestellt.

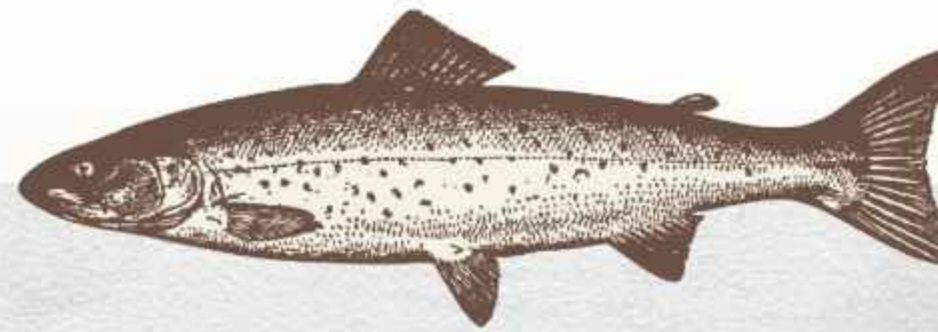
War die Ems in strengen Wintern zugefroren, wurde die Eisdecke aufgeschlagen und durch herabgelassene Netze der Stint gefangen.



Emsfischereipfad Ditzum - Pogum



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fischereifonds
Investitionen in eine nachhaltige
Fischerei



Binnenfischerei im Sieltief

Die Fischerei im ausgedehnten Sieltiefsgebiet war vor Jahrzehnten ein wichtiger Erwerbszweig von Fischern in Ditzumerverlaat und Aaltukerei, die unmittelbar am Sieltief oder am kleinen Wynhamster Kolk wohnten. Auch die Emsfischer von Ditzum beteiligten sich im

Blick vom Siel nach Süden über die Karktilke (Kirchbrücke) zur Sägemühle in die Vergangenheit

Herbst am Aalfang in der Nähe des Ditzumer Siels. Durch den häufigen Betrieb des Siels - zur Entwässerung und zur Passage von Frachtschiffen - gab es einen häufigen Einlass von Glasaalen in das Tief. Daneben lebten in den Kolken und Binnenseen viele Süßwasser-

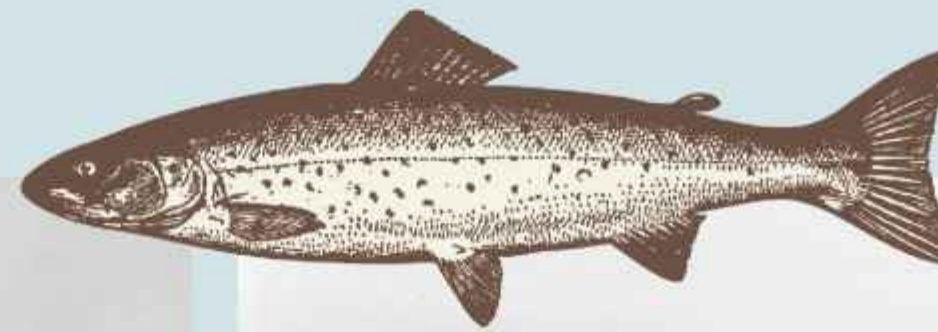
fische wie Karpfen, Weißfische, Brassen, Hechte und Zander. Neben Reusen wurden Zugnetze und Aaltuken (dreizackige Gabel mit Widerhaken) zum Fang eingesetzt; der Ortsname Aaltukerei weist noch heute auf diese Fangart hin.



Emsfischereipfad Ditzum - Pogum



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fischereifonds
Investitionen in eine nachhaltige
Fischerei



Der erste Motorkutter: die „Däne“

Fischereigeschichte

Der Sielhafenort Ditzum ist seit Jahrhunderten mit der Fischerei verbunden. Nachweislich lässt sich die Fischerei bis auf das Jahr 1700 zurück verfolgen. Die Fischerfamilie Hollander ist namentlich erwähnt und hat die Flussfischerei in der Ems mit dem Netz und Reusen (Fuken, das plattdeutsche Wort für Reusen), betrieben. Gefangen wurde hauptsächlich die Sardelle aber auch der Stör und der Hecht.

Die heutigen Fischerfamilien mit dem Namen „Bruhns“ stammen von der Fischerfamilie Hollander ab und setzten ab 1810 die Flussfischerei fort. Auch sie fischten zunächst mit den Netzen und Reusen in der Ems und dem Wattengebiet. Gefangen wurde wie in früheren Zeiten die Sardelle, Stör, Aal, Butt, Stint und der Hecht. Des weiteren fischten die Fischerfamilie Bruhns aber auch erfolgreich den Aal in den Binnentiefs, die durch das Sielbauwerk eine Verbindung zur Ems hatte.



Hamenreihe mit einem Fischkutter

Ab 1900 wurde die Fischerei auf der Ems mobiler. Die Fischerfamilien schafften sich Fischkutter an, mit denen sie unter Segel die Ems unterhalb und oberhalb von Ditzum befischen konnten.

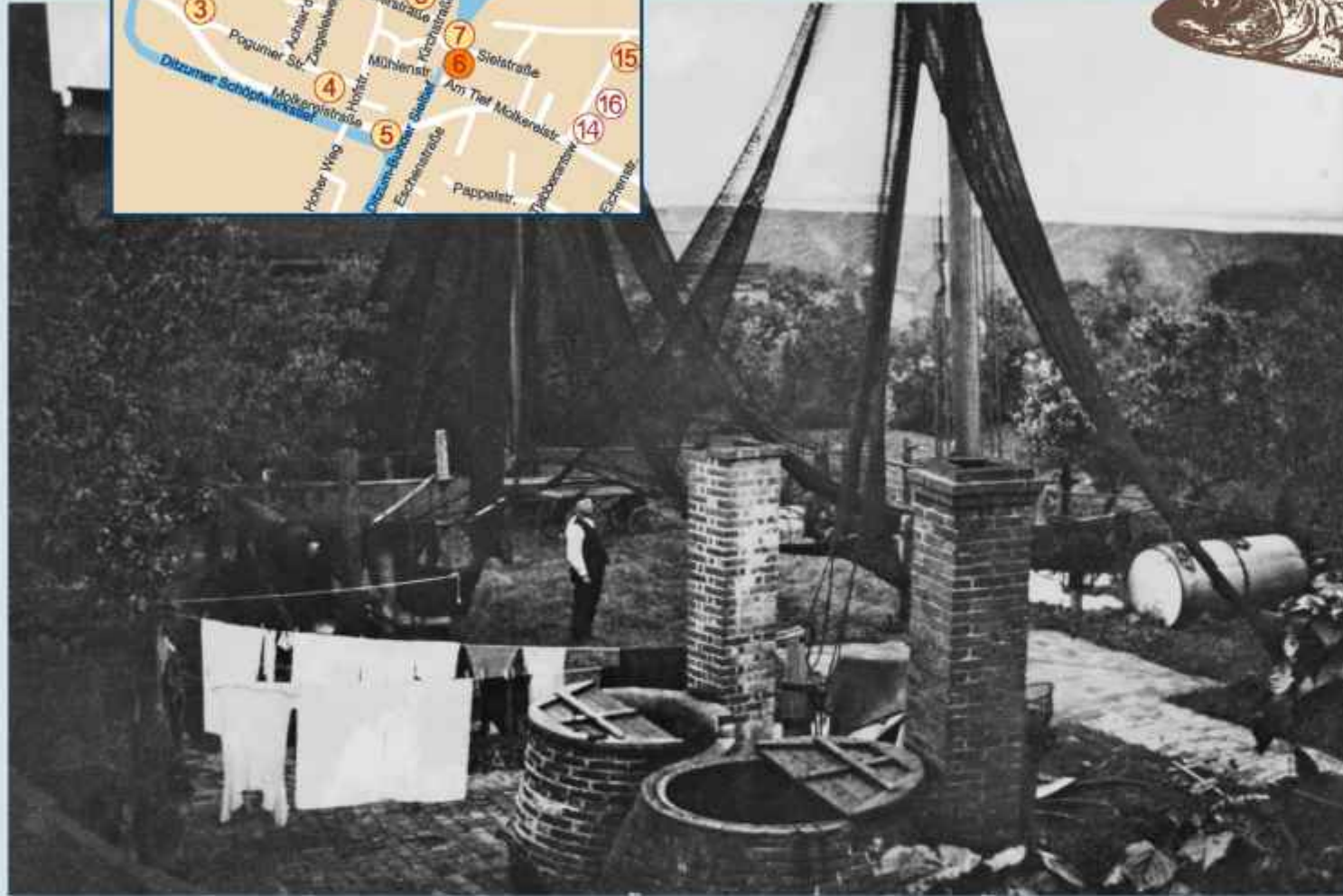
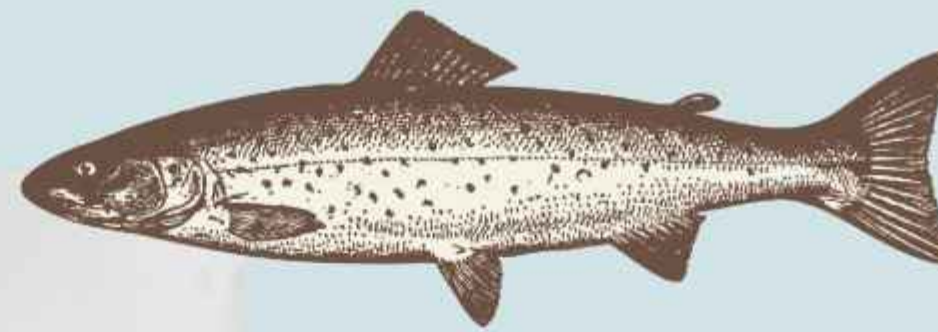
1909 ließen sich die Gebrüder Bruhns in Horsens (Dänemark) den ersten Motorkutter bauen. Er erhielt den Namen „Hilka Janette“, wurde im Volksmund aber nur „Däne“ genannt. Die anderen Fischerfamilien Bruhns rüsteten ebenfalls auf und stellten ihre Kutter auf Motorbetrieb um. Nunmehr konnte das Fanggebiet über die Knock westlich von Emden ausgedehnt werden.

Gefangen wurde die Sardelle (Ansjovis), Hering, Lachs, Butt, Aal und der Stint. Nachdem der Fang angelandet wurde, gingen die Fischer mit Fischkarren über Land und verkauften die Ware in den umliegenden Ortschaften und in der Hafenstadt Emden. Die Erträge waren in der damaligen Zeit sehr gut.

Zusätzlich zu den aufgeführten Fischarten wurde auch der Stör gefangen. Dies geschah jedoch lediglich in der Ems. Dazu wurden hauptsächlich Treibnetze eingesetzt. Besonders begehrt war der gesalzene Roggen des Störs (Kaviar).



Emsfischereipfad Ditzum - Pogum



Zwei „Looiketel“ und zwei Netzbäume am nördlichen Dorfrand

Fang- und Netzarten und deren Pflege

Die örtlichen Fischer setzen die verschiedensten Fangnetze und Fangmittel ein, um erfolgreich zu fischen. Hier sind u. a. in der Kutterfischerei die „Hamen“ und Schleppnetze, in der Stellnetzfisherei die „Küls“ (das plattdeutsche Wort für Pfahlhamen), die Treibnetze und auch die Reusen zu nennen.

Die von den Fischern jeweils in den Wintermonaten selbst gefertigten Netze bestehen in der heutigen Zeit aus Kunstfasern (Nylon und Perlon), die gegen Fäulnis weitestgehend unempfindlich sind. Dieser Art von Netze wurden allerdings erst ab Mitte der fünfziger Jahre eingesetzt.

Vor dieser Zeit bestanden die genannten Netze noch aus Baumwollfasern, die sehr unter Fäulnis litten. Aus diesem Grund mussten die Netze in jeweils ein- bzw.

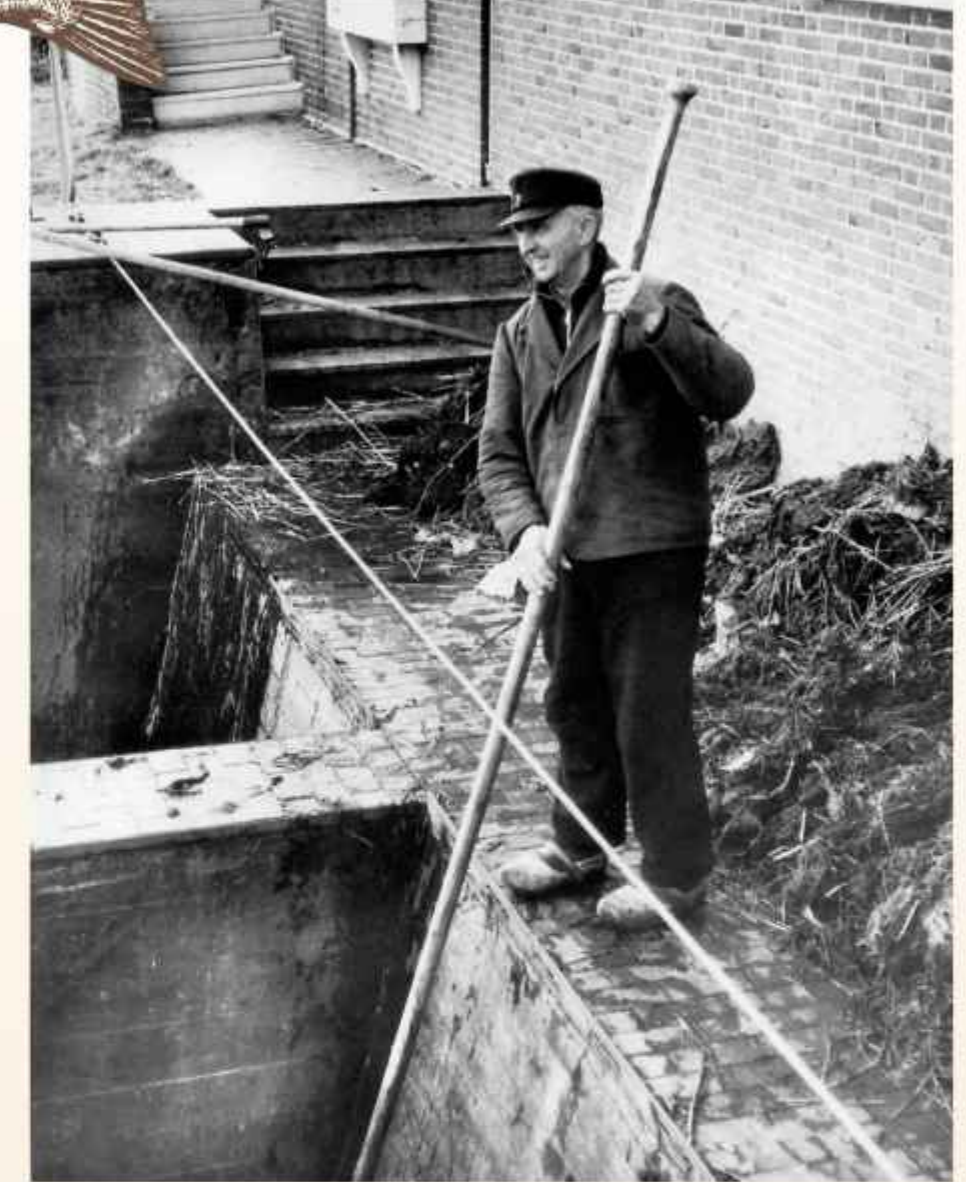
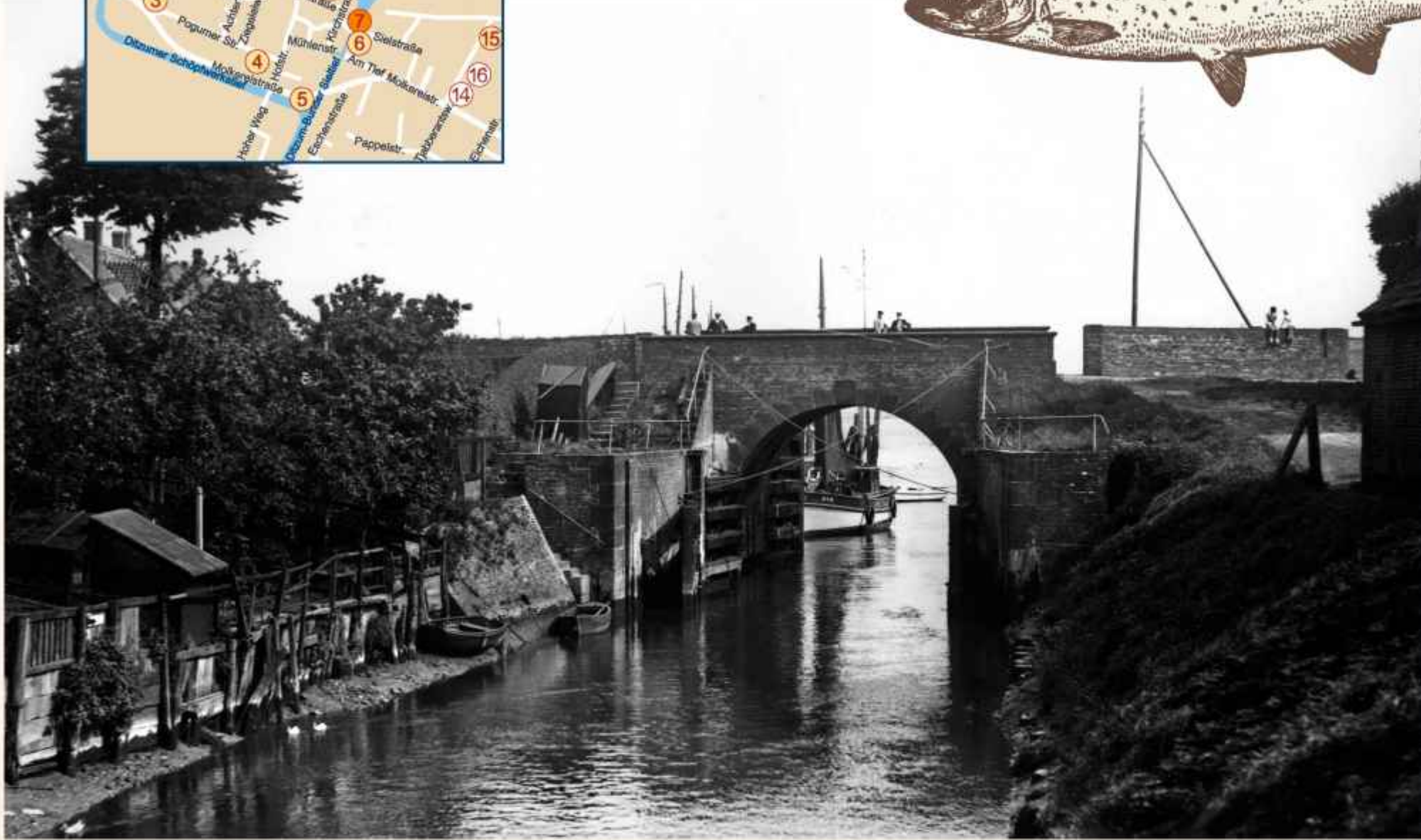
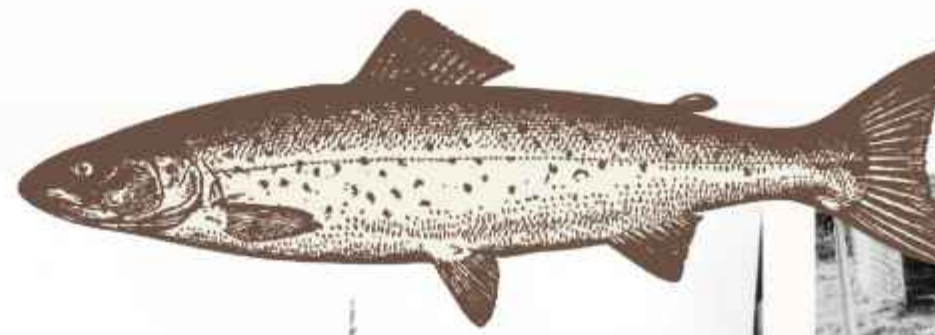


zweiwöchigen Rhythmus aus der Fischerei genommen und gepflegt werden. Das geschah derart, dass die Netze mit einem Netzwagen bzw. -karren von Bord geholt wurden. Jede Fischerfamilie verfügte in der damaligen Zeit über einen Netzpfehl sowie einen Looiketel (Gerbkessel). Die Netze wurden zunächst gereinigt und an den Netzpfehl hochgezogen und getrocknet. Anschließend wurde das Netz gegebenenfalls repariert und im Looiketel gegerbt. Diese Prozedur wurde mit Baumrinde (Bark) und „Katechu“, einem Auszug aus ostindischem Akazienholz durchgeführt.

Es handelte sich um eine zeitraubende und kostenintensive Arbeit.



Emsfischereipfad Ditzum - Pogum



Binnensiel um 1930 Reinigungsarbeiten am Siel

Siele und Fischerei

Vor dem Bau des Schöpfwerkes westlich von Ditzum erfolgte die Entwässerung des Binnenlandes (Sielachtsgebiet von Ditzum und Bunde) ausschließlich durch das hiesige Siel. Ein erster Sielneubau aus Holz ist von 1546 überliefert. Das erste steinerne Sielbauwerk stammt von 1752. Darauf weist der Sielstein an der Nordseite des Siels hin.

Ein größeres Siel wurde 1891 an gleicher Stelle errichtet und ist noch teilweise erhalten. Im Zuge von Deichbaumaßnahmen nach der Sturmflut von 1962 ist das Siel erneuert und verändert worden. Vor dem Siel hat sich in einer Deichnische der Sielhafen entwickelt und bildet noch heute den Heimathafen der Ditzumer Fischereifahrzeuge.

Das Siel war häufig in Betrieb – nicht nur zur Entwässerung des Binnenlandes, sondern auch zur Passage von Schiffen mit Torf, Sand, Ziegel, Steinen, Getreide, Dünger und Stückgütern sowie von Flößen. Damit konnten durch das Siel Aale und Wanderfische ein- und auschwimmen. Das Sieltiefsgebiet war also ein fischreiches Gewässer. Hier kamen vor:

Aale, Hechte, Karpfen, Weißfische, Brassen, Stichlinge und Zander.

Die Binnenfischerei im Tief war frei und bildete eine wichtige Erwerbsquelle der Dollartfischer von Ditzumerverlaat bis Dyksterhusen.



Emsfischereipfad Ditzum - Pogum

Räuchereien

Ohne Fischfang in der Ems und den Binnentiefs, wären Räuchereien im Fischerdorf undenkbar. Diese wurden von je her aber immer von Privatpersonen betrieben, die das Hobby zum Geschäft machten. So war es auch in Ditzum.

Die Blütezeit der Räuchereien war in den 1960er bis Ende der 1990er Jahren, als der Aal noch gewerbsmäßig von den Berufsfischern im Frühjahr und im Herbst in der Ems gefangen wurde.

Nach der ersten großen Emsvertiefung in den Jahren 1988 bis 1990 gingen die Fangerträge rapide zurück. Seit der Zeit werden größtenteils Zuchtaale geräuchert.

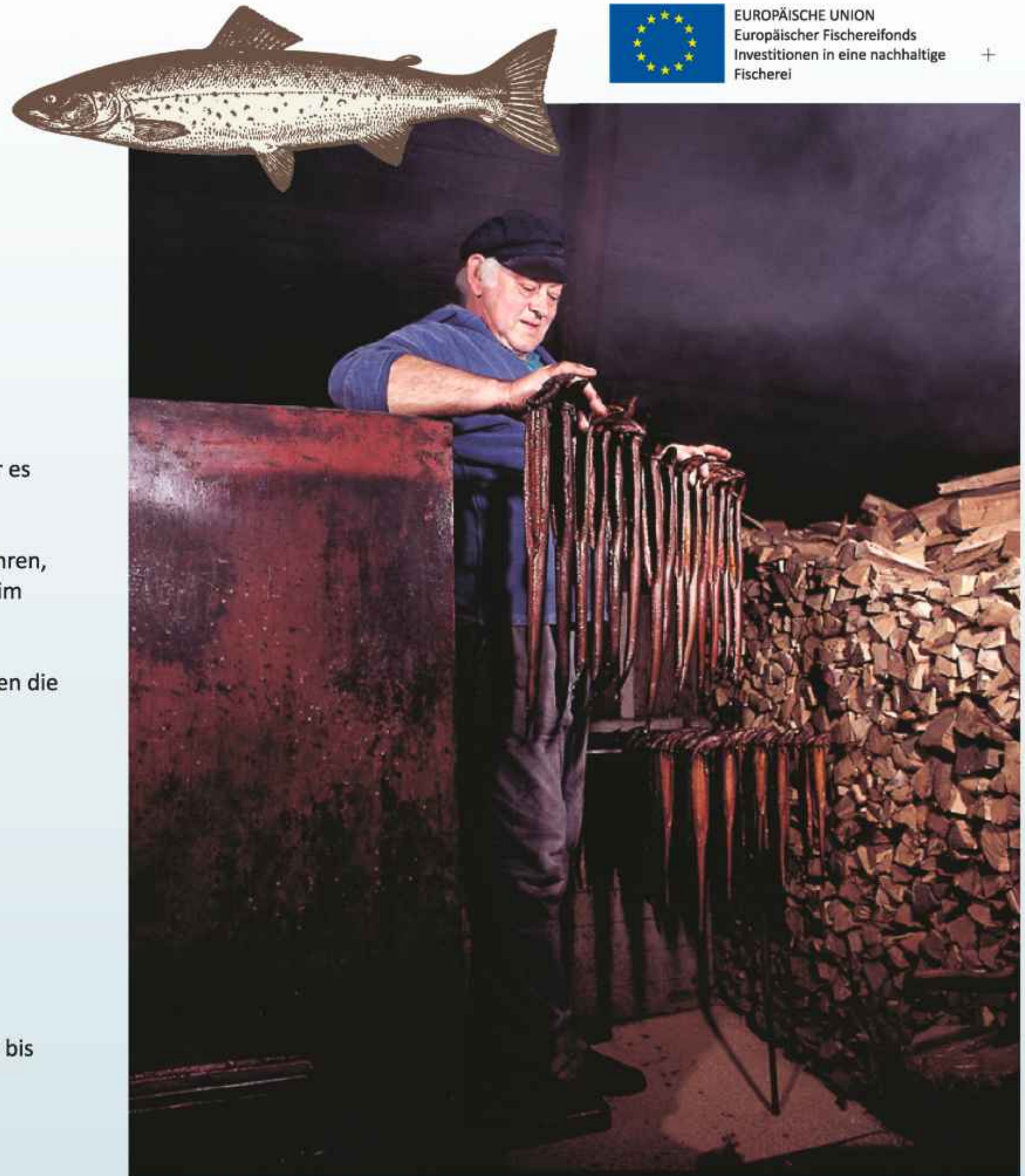
Räuchereien wurden betrieben von

- Fritz Meyer, Pfefferstraße 10
- Hermann Schröder, Kirchstraße 15 (Karktilke)
- Jakobus Dinkela, Hoher Weg 2 (Gasthus)
- Peter Veldkamp, Sielstraße 14
- Jakob Rüst, Pogumer Straße 6 (Am Quertief) und
- Georg Hülsebus, Pfefferstraße 12

Georg Hülsebus und seine Frau Gerda betrieben die Räucherei von 1968 bis Ende 2013.

Aktuell befinden sich im Fischerdorf Ditzum noch zwei Räuchereien:

- Carsten Hülsbus, Lindenstraße 14 und die
- Firma Jan Bruhns & Co. (Das Fischhaus) am Hafen



Georg Hülsebus inspiziert geräucherte Aale in seinem Betrieb.



Emsfischereipfad Ditzum - Pogum



Granatbrücke



Anlandung



Korbbelegung

Kutterfischerei

Die traditionelle Fischerei vom Fischereistandort Ditzum wird nachweislich bereits seit ca. 1700 betrieben. Waren zunächst unmotorisierte Fischereifahrzeuge mit Windunterstützung im Einsatz, so wurden diese um 1908 bis 1912 mit Antriebsmaschinen ausgestattet und fuhren auf ihren Fangreisen bis zu den Inseln Borkum, Rottum und Rotterumeroog (NL).

Die Holzkuttergeneration, welche im wesentlichen bei der Bültjer-Werft in Ditzum gebaut wurde, nannte man Eintageskutter. Grund hierfür war der Tatbestand, dass die Kutter nach der Flut mit dem ablaufenden Ebbstrom von Ditzum zu den Fanggründen fuhren und mit der nächsten auflaufenden Flut wieder zum Heimathafen zurückkehrten. Sie fuhren somit täglich den Heimathafen an.

Während der Fangreise legte die Kutterbesatzung die Hamstangen mit den Netzen aus und zog diese mehrere Stunden über den Meeresgrund. Danach wurden die

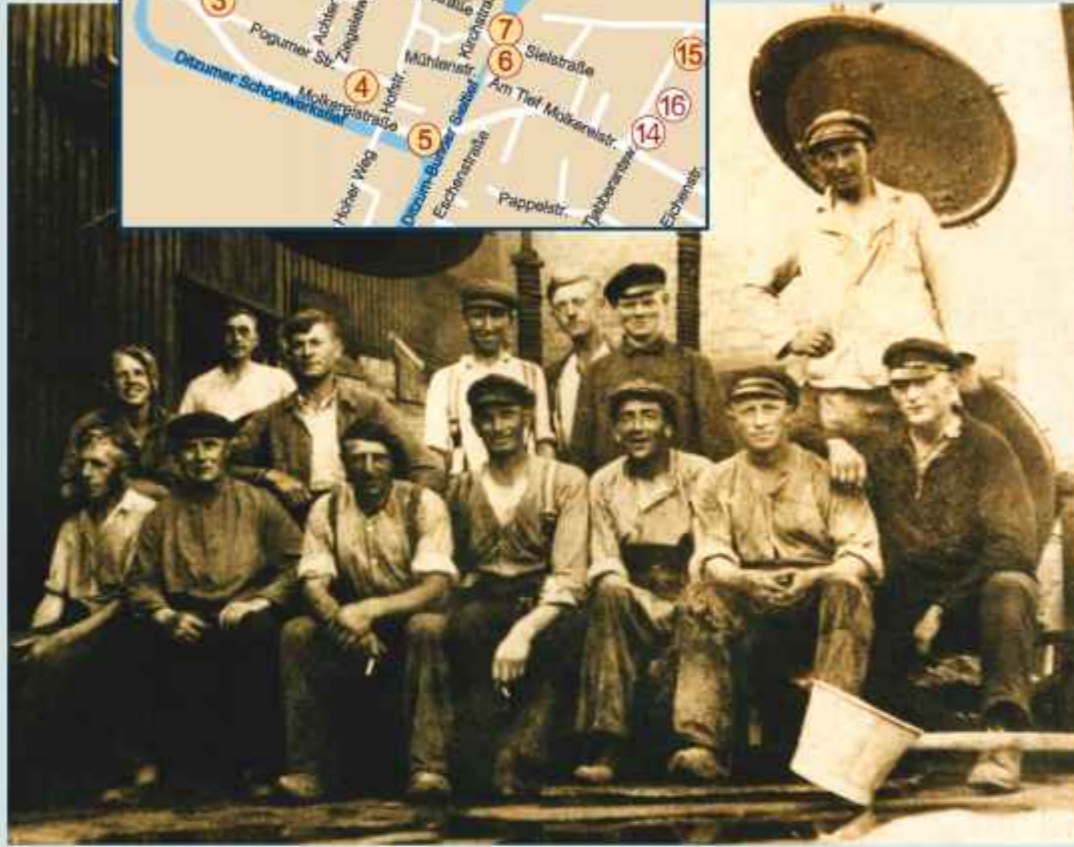
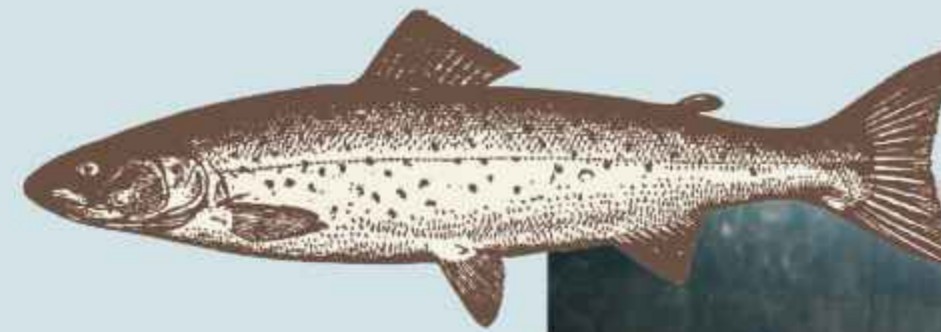
Netze an Bord gehievt und der Fangtrag dem Netz entnommen. Der Fang wurde nunmehr sortiert. Der zum Verzehr geeignete Fang wurde anschließend gekocht, nochmals über ein Sieb laufend auf ihre Größe und Qualität geprüft, in Kisten abgefüllt, gewogen und anschließend in die Kühlung verbracht.

Der nicht zum Verzehr bzw. zum Verkauf geeignete Krabbenanteil (Gammel) verblieb auf dem Hauptdeck des Kutters. Nach dem Einlaufen des Kutters in den Heimathafen Ditzum wurde die gekühlte Ware abgeladen und dem Verkauf zugeführt.

Der Gammel (Beifang), welcher auf dem Hauptdeck lagerte, wurde in große Weidenkörbe geschaufelt und mit einer Lore (Transportfahrzeug auf Feldbahnschienen) von der Granatdarrenbrücke zu den im Hafengebiet aufgestellten Kochkesseln gefahren. Der Inhalt der Körbe wurde schließlich in die Kochkessel geschüttet, gekocht und anschließend im Darrenbetrieb weiterbearbeitet.



Emsfischereipfad Ditzum - Pogum



Darrenbeschäftigte

Darrenbetrieb

Mit dem nächsten Hochwasser liefen die Fischkutter wieder den Hafen an, um den Fang anzulanden. Nach dem Einlaufen des Kutters in den Heimathafen Ditzum wurde die gekochte und gekühlte Ware abgeladen und dem örtlichen Verkauf zugeführt.

Die an Deck liegenden kleinen Krabben (Gammel) wurden anschließend in große Weidenkörbe geschaufelt und mit der Transportlore von der Granatdarrenbrücke zu den Kochkesseln gefahren. Der Inhalt der Körbe wurde sodann in die Kochkessel geschüttet und gekocht.

Ein eigentümlicher Geruch breitete sich dabei über das ganze Dorf aus. Nachdem die gekochten Krabbenreste den Kochkesseln entnommen worden waren, wurden diese auf große Flächen in der Granatdarre verbracht, mit Harken auseinander gezogen und getrocknet. Der getrocknete Gammel wurde anschließend in große Säcke abgefüllt und als Hühnerfutter dem Markt zugeführt.



Harken vor dem Trocknen

Auf Grund von EU-Vorschriften durften ab Mitte der 1990er Jahre getrocknete Krabben (Garnellen) nicht mehr als Tierfutter hergestellt werden. Die Darre wurde 2005 abgerissen.

An dessen Stelle wurde 2008 das Fischhaus errichtet, in welchem der Fang (frische Fische) seitdem für die Besucher des Fischerdorfs Ditzum zum Verzehr angeboten wird.



Granatdarre 1930



Emsfischereipfad Ditzum - Pogum



Bootsbau draußen



Bootsbau und Reparaturen in der Halle

Bau von Fischereifahrzeugen (Kreier, Boote und Kutter)

Der ursprüngliche Wohnsitz der Familie Bültjer befand sich Anfang des 19. Jahrhunderts in Ditzumerverlaat, wo sie eine Stellmacherei betrieb. Für die ansässigen Fischer wurden u. a. offene Fischerboote und Watt-schlitten (Kreier) gebaut.

Im Jahre 1899 lebten zwei erwachsene Söhne im Stellmacherhaushalt Bültjer. Hinderk Gerjets Bültjer, inzwischen ebenfalls Stellmachermeister, entschied sich nach Ditzum umzusiedeln und eine Stellmacherei zu betreiben. Der zweite Sohn des Ehepaares Bültjer, Jan Bültjer erhielt am 13. Juli 1928 seinen Meisterbrief als Bootsbauer. Der mit der Baunummer 1 im Jahre 1928 gebaute Fischkutter „Theda“, (OLD 4) hatte Oldersum als Heimathafen.

Der letzte im Jahre 1990 gebaute Fischkutter hatte die Baunummer 234 und erhielt den Namen „Alwine“ (NOR 212). Heimathafen war Norddeich. Jeder gebaute Fischkutter war für sich ein Unikat. Den Wünschen der Bootseigner wurde Rechnung getragen und von der Werft umgesetzt.

Die Schiffsneubauten werden alle nach dem gleichen Schema ausgeführt. Der Rumpf wird aus Eichenholz und das Deck aus Pitch-Pine bzw. aus Iroko hergestellt.

Die Arbeitsschritte beim Neubau eines Fischkutters wiederholen sich. Zunächst wird vom Schiffsbaumeister eine Zeichnung angefertigt. Hiernach werden dann die einzelnen Teile des Fischkutters aus- und zuge-

schnitten. Danach erfolgt in folgender Reihenfolge der Zusammenbau des Kutters:

1. Kiellegung
2. Aufstellen von Vor- und Achtersteven
3. Aufstellen der Spanten
4. Anbringen der Beplankung
5. Deckslegung
6. Verbreeuwen und Verpechen oder Verkitten der Nahtkanten (auch: kalfatern)
7. Einbau der Ruderanlage
8. Hiernach erfolgte der Stapellauf und die Übergabe an den Eigner.



1. Kiellegung

2. Vordersteven



3. Vorbereiten der Spanten



3. Aufstellen der Spanten



4. Anbringen der Beplankung



5. Legen der Decksbalken



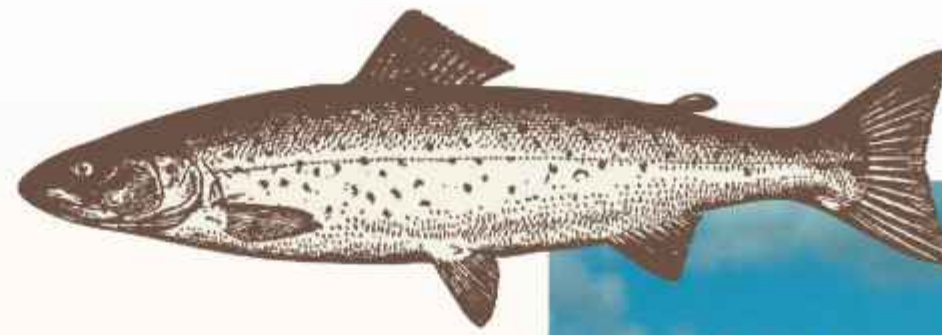
6. Vergießen der Nähte an Deck



8. Stapellauf



Emsfischereipfad Ditzum - Pogum



Bültjer Werft Ditzum

In dem Fischerdorf Ditzum an der Ems, schräg gegenüber von Emden, liegt nunmehr seit 1899 die Bültjer Werft. Diese Familienwerft zählt zu den leistungsstärksten Kutterwerften an der deutschen Nordseeküste.

Ungewöhnlich ist die Geschichte dieses Familienbetriebes; sie begann mit dem Stellmacher Hinderk Gerjets Bültjer (1869 – 1946). Von Ditzumerverlaat aus zog er auf den Deich von Ditzum. Mit dieser schicksalhaften Entscheidung begann der „neue Weg“ der Bültjer-Familie. In einer Anzeige der Heimatzeitung verkündete der Handwerker am 4. April 1899: „Dem geehrten Publikum von Ditzum und Umgebung die ergebene Mitteilung, dass ich mich hierselbst als Stellmacher niedergelassen habe...“. Es wurden aber nicht nur Wagenräder, Fässer und Deichseln hergestellt, sondern auch Kreier (kleine schiffenartige Fahrzeuge, mit denen die Wattfischer zu Ebbezeit zu ihren aufgestellten

Reusen fuhren) und kleine Boote. 1907 und 1911 rollten die ersten größeren Boote vom Deich in die Ems – gebaut von einem Stellmacher.

Der erste Bültjer, der sich ganz auf den Bau von Schiffen verlegte, war Jan Bültjer (1903 – 1974). Er lernte Bootsbauer, war also der erste, der später dann mit seinem Bruder und seinen Nachkommen einen Werftbetrieb aufbaute, der sich von Anfang an durch die Qualität seiner Schiffe einen guten Namen machte.

Ihre Blütezeit erlebte der Kutterbau, hauptsächlich für den Granatfang, dort in den ersten Nachkriegsjahren. Bis 1958 wurden ausschließlich Fischereifahrzeuge gebaut, danach mehr und mehr auch Kutterjachten. Yachtbauten, Reparaturen, jährliche Pflegemaßnahmen, Renovierungen an Traditionsschiffen aus dem In- und Ausland beschäftigen eine Belegschaft von 15 bis 20 Personen. Viele gute Bootsbauer an

Nord- und Ostsee haben ihre Lehre bei Bültjer in Ditzum absolviert.

Ab und zu findet sich auch mal ein „Nichtholzschiff“ ein, und im Winterlager oder auf der Helling sind auch diese willkommen. Aber bei allen Terminplanungen gilt die Regel, dass Fischkutter Vorrang haben. Letztlich muss mit Fischereifahrzeugen Geld verdient werden.

Wenn ein Fischer der Werft an der Ems den Bauauftrag erteilte, konnte er zur Baugestaltung immer ein gewichtiges Wort mitreden. Erst nachdem alle Wünsche genau besprochen waren, fertigten die Bootsbauer die Zeichnung an. Die Kiellegung eines Kutters geschieht in der Halle. Rund 30 Kubikmeter Holz benötigt man zum Bau eines 16 m langen und 4,60 m breiten Schiffes. Kutter werden aus Eichenholz gebaut; denn das ist nach wie vor das beste Holz. Für das Deck verwendet die Werft



Die Bültjerwerft

Pitchpine; dies sind Grundelemente, die dafür bürgen, dass Bültjer-Kutter unverwüstlich sind.

In den 115 Jahren des Bestehens wurden auf der Werft ca. 262 Kutter und Jachten gebaut. Hinzu kommen noch etliche offene Fischer- und Arbeitsboote. Insgesamt wurden bis 1990 etwa 234 Kutter gebaut.

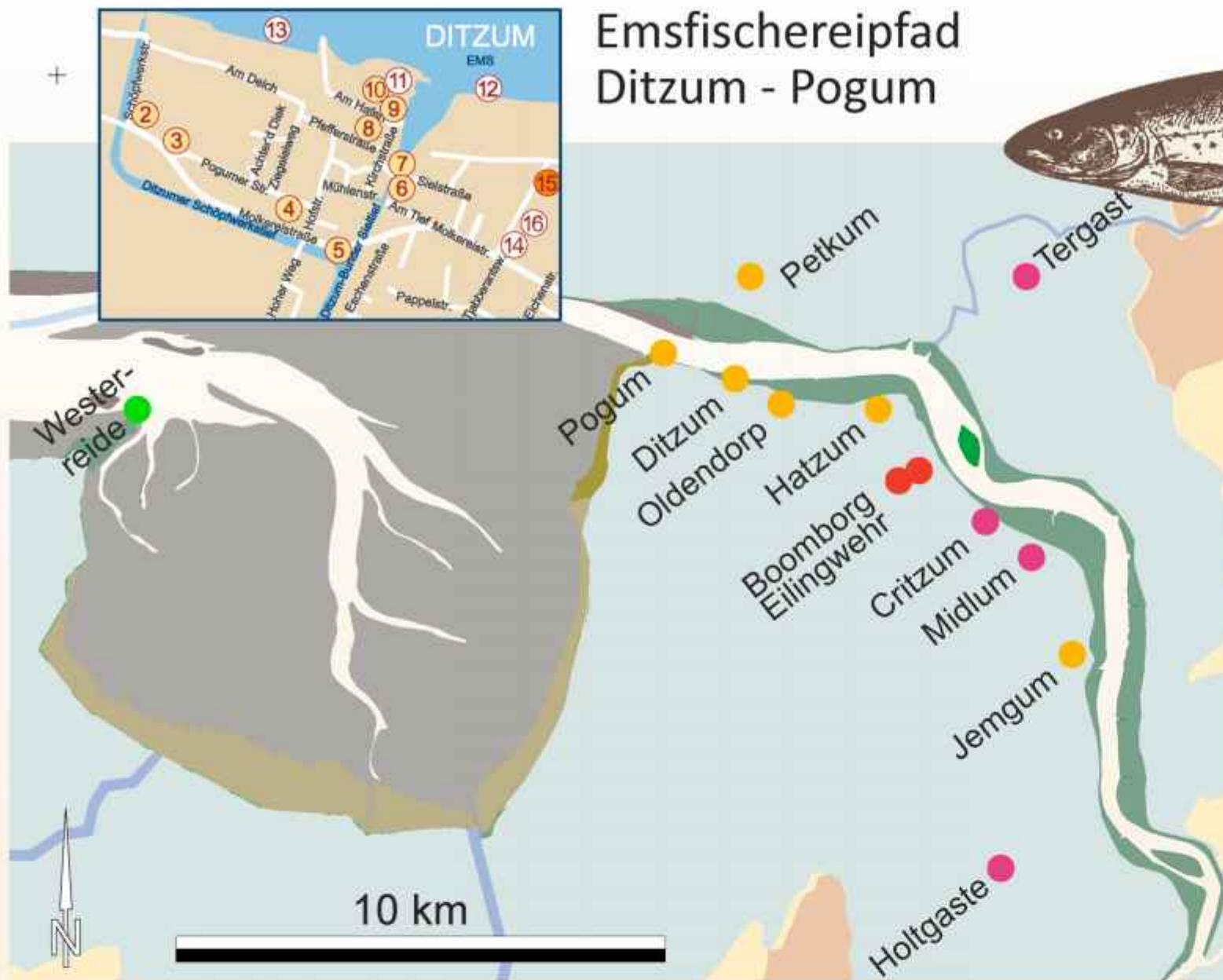
Unterschiedlich war die Art und Weise, wie sie zu Wasser gelassen wurden. In den 1930er Jahren fand so ein Neubau den Weg in die Ems über hölzerne Rollen, und wenn das nicht so recht klappen wollte, kam die Fähre

(Ditzum-Petkum) mit einer Schleppverbindung zu Hilfe. Im Jahre 1934 besaß die Werft noch eine handbetriebene Slipanlage und seit Anfang der 1950er Jahre hilft die Elektrizität mit, die Neubauten ins nasse Element rutschen zu lassen. Bis zu 150 Tonnen können „geslipt“ werden. Kleinere Schiffe bis 35 Tonnen können heute sogar mit einem Kran ins Wasser gesetzt werden.

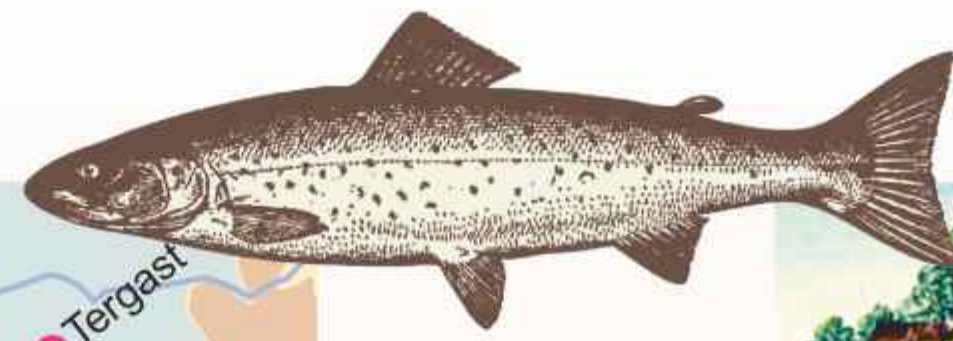
Eine Besichtigung der Werft ist nach Voranmeldungen unter den nachstehenden Telefonnummern für Gruppen möglich:

04902/92900
04902/912000

Emsfischereipfad Ditzum - Pogum



- Eisenzeit (1000 v. Chr. - 0)
- Röm. Kaiserzeit (0 - 400 n. Chr.)
- Frühes Mittelalter (400 - 1050 n. Chr.)
- Spätes (+ Hohes) Mittelalter (1050 - 1500 n. Chr.)



Querschnitt durch eine Warft (Zeichnung: Both, NIHK)

Warften an der Unterems

An der tidebeeinflussten Unterems wurden zum Schutz vor Überflutungen schon sehr früh Deiche angelegt. Der erste niedrige Deich verläuft auf der Linie der heutigen Landstraße Ditzum - Hatzum und verbindet die älteren Warftsiedlungen.

Der Emsdeich ist im hohen Mittelalter entstanden. Teilweise befand sich davor kein Deichvorland, so dass „Holzungen“ zum Schutz der Deiche angelegt werden mussten. Im Zuge von wasserbaulichen Maßnahmen ist ein etwa 400 m breites Vorland entstanden, heute ein Naturschutzgebiet.

Nach der schweren Sturmflut 1962 wurde der Emsdeich auch hier erhöht und verstärkt. Die neuste Entwicklung stellt das Emssperwerk bei Gandersum dar, dass sowohl dem Sturmflutschutz als auch der Überführung von Kreuzfahrtschiffen von der Meyerwerft in Papenburg nach See dient. Inzwischen musste der Emsdeich unterhalb des Sperrwerks schon wieder aufgehöhht werden. Dazu zählt auch die Glaswand an der Ostseite des Sielhafens in Ditzum.

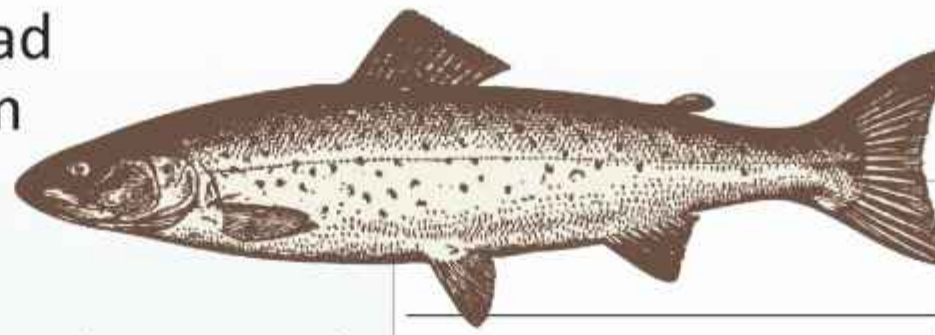
Hochwasserschutz (Warften und Deiche)

Eine Warft (auch Warf, Werfte, Worth, Wurt, Terpe oder Wierde genannt) ist ein künstlich aus Erde aufgeschütteter Siedlungshügel, der dem Schutz von Menschen und Tieren bei **Sturmfluten** dient. Auf einer Warft können sich je nach Ausmaß **Einzelgehöfte** oder auch **Dorfsiedlungen** (Warften- oder Wurtendörfer) befinden. Die Form der Warften ist meist rund, manchmal aber auch langgestreckt. Sie kommen in den **nordwestdeutschen Marschgebieten** in der **Nordsee** auf den **Halligen** sowie in den **Niederlanden** und im süd-

westlichen **Dänemark** vor. Bei uns im Niederrheiderland sind dies z.B. Critzum und Midlum (rund) sowie Ditzum, Hatzum und Jemgum (lang). Die bereits seit dem 3. Jahrhundert v. Chr. entstandenen Hügel waren lange vor dem **Deichbau** der einzig wirksame **Hochwasserschutz**. Warften wurden besonders bis zur im 11. Jahrhundert beginnenden **Eindeichung** der Marschen gebaut und boten bis dahin den einzigen Schutz vor Sturmfluten. Auf den Halligen Schleswig-Holsteins ist das bis heute immer noch der Fall.



Emsfischereipfad Ditzum - Pogum



Hochwasserschutz (Deiche)

Die Ansichtszeichnungen zeigen die Veränderung der Deichgröße und -form im letzten Jahrhundert. Die Bestickhöhe des Deiches betrug um 1900 = 5,30 m über NN. Der Deichfuß hatte eine Breite von 14,00 m. Das höchste gemessene Hochwasser (HThw) datierte vom 28. Januar 1901 mit 5,00 m über NN, mithin 0,30 m unter der Bestickhöhe. Der Neigungswinkel zur Wasserseite betrug 1:2.

Um 1910 betrug die Bestickhöhe 5,70 m über NN. Der Deichfuß einschl. der Ringgräben war insgesamt 32,00 m breit. Das HThw datierte vom 13. März 1906 mit einer Höhe von 5,24 m über NN. Es lag somit 0,46 m unter der Bestickhöhe. Der Neigungswinkel zur Wasserseite betrug 1:2,5.

1960 wurden die Deiche auf eine Bestickhöhe von 6 m

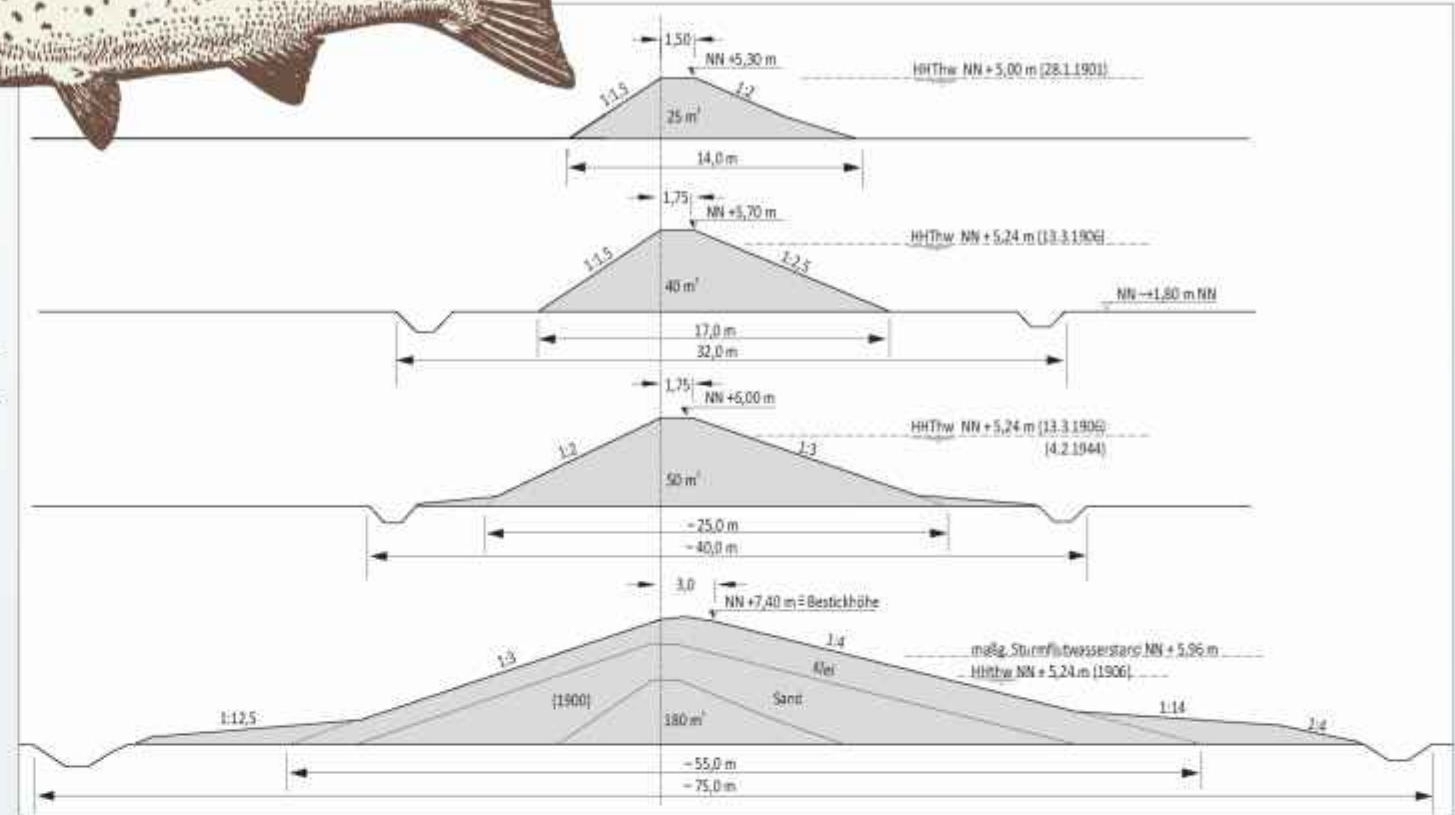
über NN gebracht. Der Deich einschl. der Ringgräben hatte eine Breite von 40 m. Das HThw vom 13. März 1906 wiederholte sich am 4. Febr. 1944 und hat mit 5,24 m über NN weiterhin Bestand. Das Gefälle zum Wasser erhöhte sich auf 1:3. Die Bestickhöhe des Deiches erhöhte sich um 1980 auf 7,40 m über NN. Die Deichbreite einschl. der Gräben beträgt insgesamt 75,00 m. Das HTw liegt mittlerweile bei 5,96 m über NN. Die Differenz zur Bestickhöhe liegt zu dieser Zeit bei 1,44 m. Der Neigungswinkel erhöhte sich zur Wasserseite auf 1:4.

Aktuell im Jahre 2014 misst die Bestickhöhe des Emsdeiches 8,30 m über NN. Der Neigungswinkel beträgt derzeit 1:6.

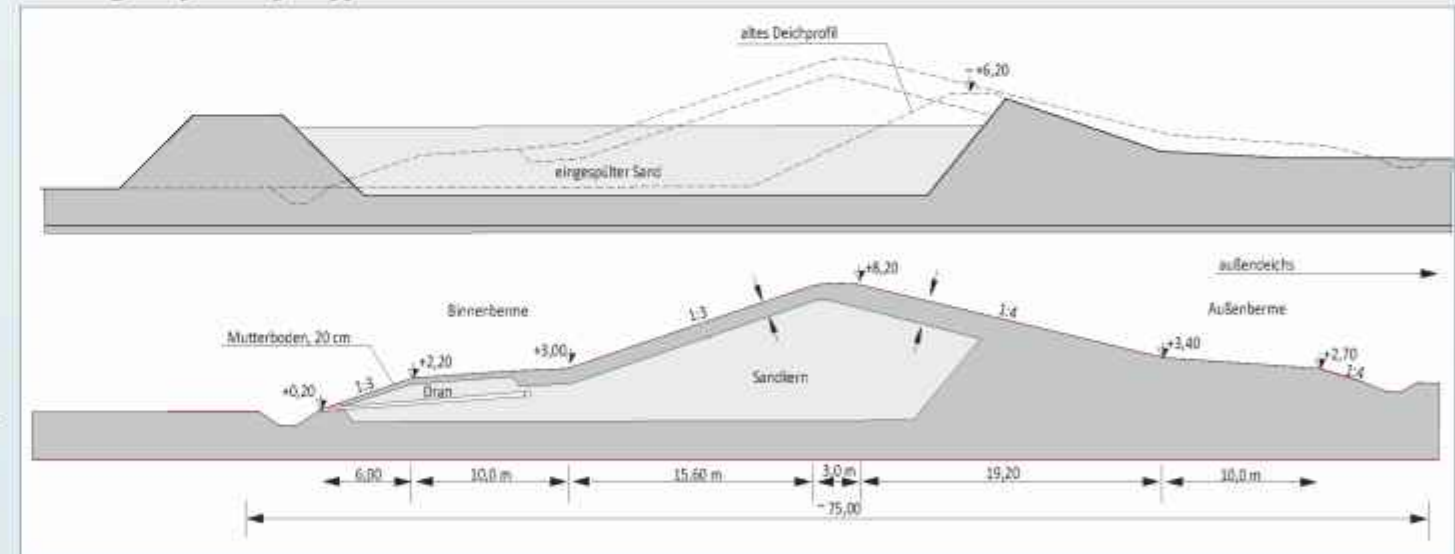
Auch die Bauweise des Emsdeiches hat sich in den

letzten Jahrzehnten stark verändert. Wurde der Deichkörper früher in der Gesamtheit aus Klei hergestellt, so besteht der heutige Deich im Innern aus einem Sandkern. Während dieser zur Wasserseite mit einer Kleischicht von 1,80 m überdeckt ist, beträgt der Überzug auf der Binnenseite mit 1,30 m etwas weniger.

Der Sielhafen Ditzum ist seit Jahrhunderten ein Standort der Emsfischerei; denn die Unterems war aufgrund des Übergangs von Binnenwasser zum Nordseewasser immer sehr fischreich. Die Lage der Durchmischungszone hängt von der Oberwasserführung der Ems und den jeweiligen Tideverhältnissen (Ebbe und Flut) der Außenems ab. Somit kommen hier sowohl Binnenfische (Aale, Lachse) als auch Seefische (Butt, Seezunge, Stint, Heringe) vor.



Die Entwicklung der Deichquerschnitte seit 1900. Erhöhung um rund 2 m, Verbreiterung auf das fünffache



Deichprofil nach 1962. Oben: Kleibodengewinnung aus dem alten Deich und unter dem neuen Deich, Herstellung des Spülfeldes und Sandeinspülung. Unten: Fertiger Sandkerndeich, mit Kleiabdeckung und erhöhter Außen- und Binnenberme

Hthw	Höchster Wert des Tidehochwassers eines bestimmten Zeitraums
Bestickhöhe	Höhe des Deichs
Berme	Absatz zwischen Deich und Graben (vermindert den Erddruck)



Emsfischerei- pfad Jemgum



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fischereifonds
Investitionen in eine nachhaltige
Fischerei



Jemgum
Ortsverband an Ems und Ostfries.



Schiffe im Hafen versorgten den Ort mit Torf und exportierten Steine, Ziegel und andere Waren.



Kinder am Hafen Ende der 1940er Jahre



Ein Fischkutter kam erst nach 1945.



Die Hafenmuhde bis zum Sielhus

Der alte Hafen

Der Bereich des alten Hafens war über ein Jahrtausend die Verkehrsanbindung für den Ort. Hier wurden Waren umgeschlagen und durch das Siel die Be- und Entwässerung des Hinterlandes geregelt. Bis ins 19. Jahrhundert spielte der professionelle Fischfang eine untergeordnete Rolle. Für den Fischfang auf der Ems genügten bis um 1950 Ruderboote. Erst danach kamen durch die Fischer Goldsweer, Meyer und später Remmers auch Fischkutter in den Hafen. Der alte Hafen beim Sielhus wurde im Zuge der Deicherneuerung zwischen 1950 und 1953 zugeschüttet und an die Ems verlegt.



Ein Mudderboot beseitigte Schlick.



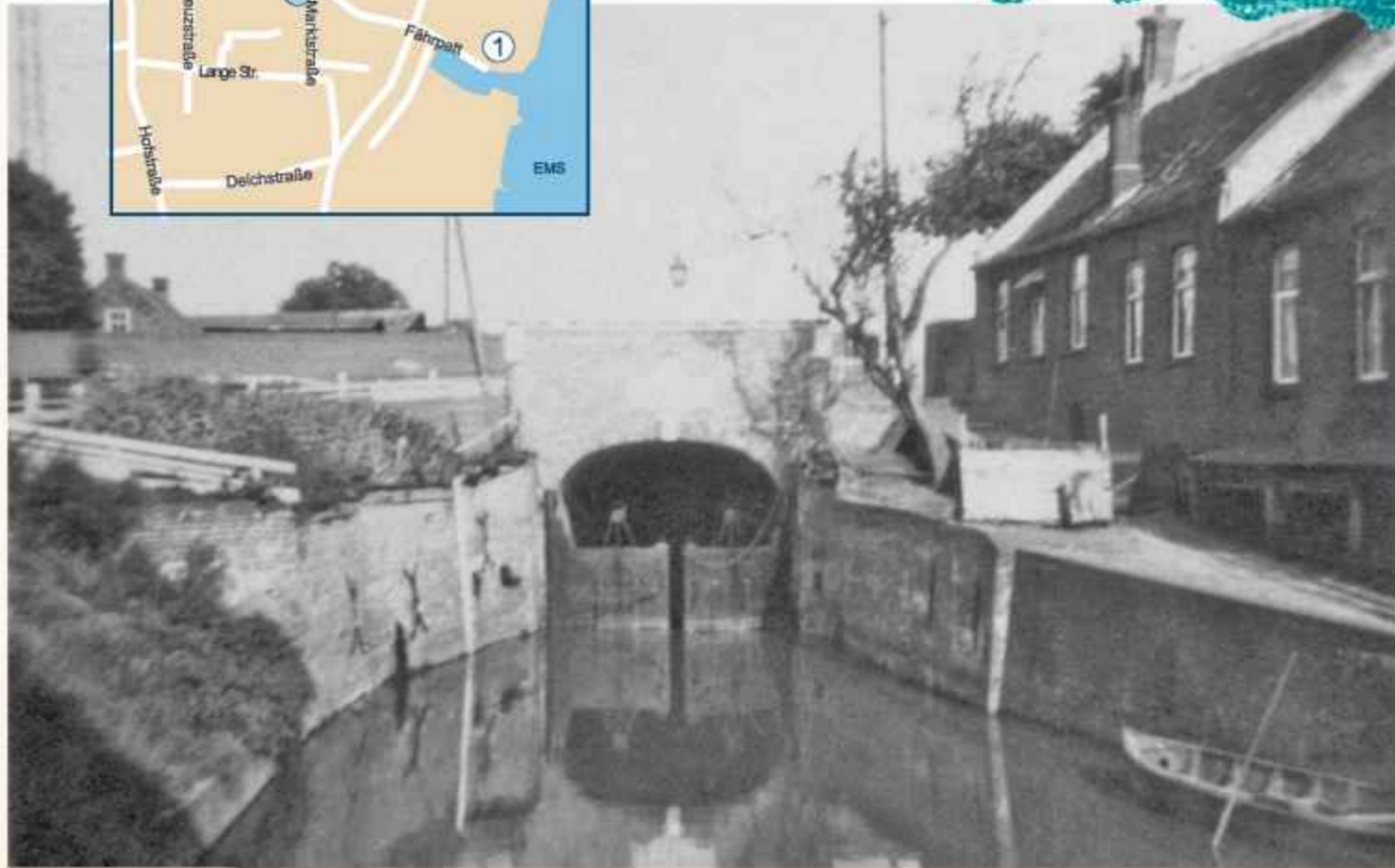
Emsfischerei- pfad Jemgum



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fischereifonds
Investitionen in eine nachhaltige
Fischerei



Jemgum
Ortsteil von Ems und Odoorn



Das alte Siel befand sich bis 1953 am Sielhus.



Ruderboote im Binnentief



Blick ins Binnentief Richtung Mühle

Binnentief am Sielhus

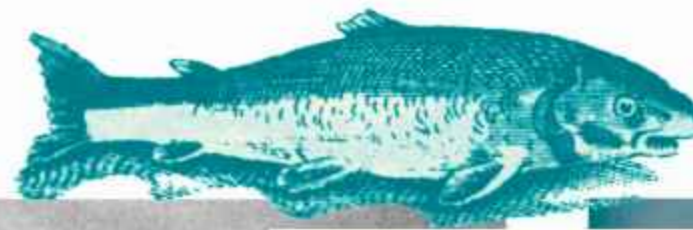
Das Sieltief verband die Ems mit dem Hinterland bis Marienchor, Böhmerwold und Bunderhammrich. Es war auch Transportweg für Torf für die Bauern. Auf dem Rückweg zu den Fehnen wurde Mist geladen. Seit alters her war es möglich, im Sieltief zu fischen. Meist waren es Kinder und Jugendliche, die den Speiseplan der Familien mit einer Fischmahlzeit bereicherten. Im Winter konnte man Löcher ins Eis schlagen. Die Fische strebten zu diesen Stellen und waren leicht zu erbeuten. Kleine Fischerboote lagen auch Binnentiefs. So störten sie nicht den Betrieb der Lastschiffe im Hafen, die besonders die Ziegelei mit Torf belieferten, Steine abtransportierten und die Produkte der Mühlen und Zwirnfabriken abtransportierten.



Das Binnentief am Sielhus



Emsfischerei- pfad Jemgum



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fischereifonds
Investitionen in eine nachhaltige
Fischerei



Jemgum
Ortsteil an Ems und Dollart



*Der neue Hafen war um 1955 noch recht leer.
Im gleichen Jahr wurde der Wassersportverein wieder gegründet.*



Hafen nach 1980



Stellnetze im Ebbstrom

Der neue Jemgumer Hafen

Zu Beginn der 1950er Jahre wurde der alte Hafen zugeschüttet, die Muhde weiter zur Ems hin durchdeicht und davor ein neuer Hafen angelegt. In der Folgezeit lag der Fischkutter von Fischer Goldsweer im Hafen. Als 1980 der Deich erhöht und verbreitert wurde, mußte auch das Hafenbecken etwas verkürzt werden. Fischer Jan Remmers nutzte in den 1980/90er Jahren auch einen Fischkutter. Hauptsächlich fuhr er im Winter (Dezember bis Anfang März) hinaus auf die Ems und lehrte seine an einer Pfahlreihe befestigten Stellnetze (Kuils). Heute ist neben den Booten des Wassersportvereins "Luv-up" der Traditionskutter „Heike“ von Wilfried Voss hier beheimatet.



Jan und Tjard Remmers auf der Ems



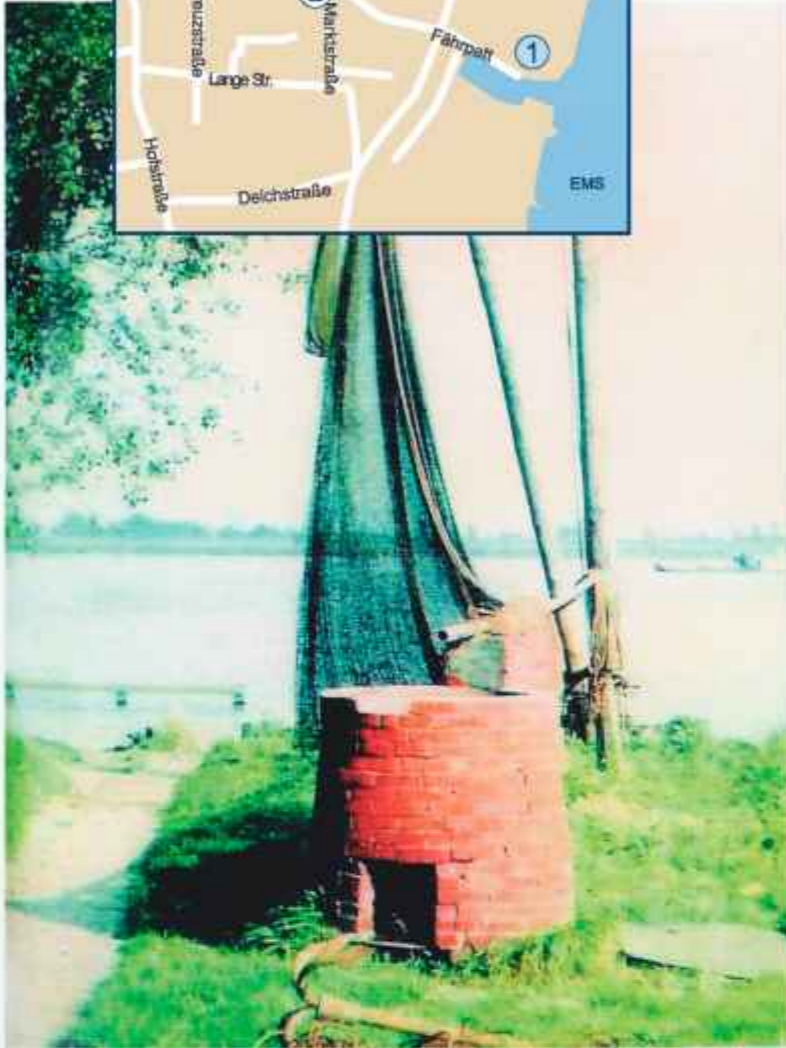
Emsfischereipfad Jemgum



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fischereifonds
Investitionen in eine nachhaltige
Fischerei



Jemgum
Ortsteil an Ems und Dollart



1000 Liter faßte der „Looiketel“.



Fähr- und Fischerboote in der Muhde



Die letzten Jemgumer Fischer: Ludwig Kroon, Hinderk Goldsweer, Berend Meyer und Jan Remmers

An der Fähre

Am Emsufer befanden sich der Fährsteg und das Wartehäuschen des Fährschiffers. Nach 1945 installierte Fischer Goldsweer zur Pflege seiner Netze einen „Looiketel“ (Lohe-, Gerbkessel) zum Imprägnieren und einen Mast zum Trocknen der Netze. Alle zehn Tage mußten die Netze gegen Verrotten in der im Kessel erhitzten Gerbflüssigkeit (Catteschu) getaucht werden. Ein unverwechselbarer Geruch nach Fisch, Rauch und Teer lag fast immer in der Luft. Auch Fischer Meyer und Fährmeister Kroon (1934-1965) zog es zum Fischfang auf die Ems. Kroon saß häufig vor seinem Wartehäuschen und bereitete den Fang zum Verzehr zu. Der jetzige „Looiketel“ wurde nach einem Ditzumer Vorbild neu aufgemauert.



Trocknen der Netze. Vorne Aalkiste. Sie hatte kleine Löcher und oben eine Luke. Darin konnten die Aale längere Zeit im Wasser gesammelt werden.



Hamenfischerei (mit Kuils) vor Jemgum