

Gerhard Kronsweide
Jemgum



Emsfähre Ditzum

Ein Verkehrsmittel trotzte den Jahrhunderten

Emsfähre Ditzum

Ein Verkehrsmittel trotzte den Jahrhunderten

Ursprünge und Häuptlingszeit Als die Fähre herrschaftlich war

Segelschiffe als größere Wasserfahrzeuge soll es in unseren Gewässern schon seit 1500 v. Chr. gegeben haben. Die Römer fanden bei den Germanen schon eine fortgeschrittene Schifffahrt vor und seit dem 7. Jh. gewann die friesische Schifffahrt steigende Bedeutung. Im Zuge dieser Handelschifffahrt entstanden zwischen 700 und 800 sogenannte Handelswarfen, wozu vielleicht auch Ditzum zählt. Diese Orte mit einem Zugang zum Meer gelangten früh zu Wohlstand und bildeten im späten Mittelalter die Häuptlingsitze. Nachweislich unterhielten auch einige Häuptlinge Handelsschiffe, zumindest verstanden es die Häuptlinge, den Handel zu einer ihrer wichtigsten Einnahmequellen zu machen.

So wundert es auch nicht, daß die Fahren zu den Gerechtigkeiten der Häuptlinge gehörten. Im 14. Jh. erbt eine niederherrscherländische Familie, die Tiadekana aus Ditzum, die Herrschaft in Petkum. Durch Tio von Groothusen, einem Nachfahren dieser Familie, kam der Besitz an seine Tochter Iga und deren Sohn Gerd, der mit Ocka Kankena verheiratet war, über diese und die Familie Ripperda schließlich an die Barone von Tork zu Rosendahl in der Provinz Overijssel in den Niederlanden. Zu ihrem Besitz gehörten neben vielen Ländereien die Petkumer Mühle, eine Ziegelei und die Fähre. Die Fährgerechtigkeit ist vermutlich so alt wie die Herrschaft der Häuptlinge über Ditzum und Petkum selbst.

Allerdings war es mindestens bis 1509, als durch einen Deichbruch bei Pogum Nesse vom Rheiderland abgeschnitten wurde und Orte wie Torum, Wilgum und Berum im Dollart versanken, auch noch möglich, beim Kirchdorf Nesse, die dort nicht allzubreite Ems mit einer Fähre zu überqueren, um nach dem Amtssitz Emden zu gelangen.

Mit der Ablösung der Häuptlingsherrschaft gingen auch viele ihrer Gerechtigkeiten in die Hände des ostfriesischen Grafenhauses über. Während die Herrlichkeit Petkum 1461 dem Häuptling Gerd wieder zugesprochen wurde, kamen Ditzum und Pogum zum Amt Emden, wobei das Patronatsrecht über die Kirchen in Ditzum und Pogum der Herrlichkeit verblieben. Dies erklärt, weshalb die Kirchengemeinde Pogum noch heute lutherisch ist und es an dieser Stelle der Ems eine herrschaftliche Fähre von Ditzum auf Petkum und eine der Herrlichkeit Petkum gehörende von dort auf Ditzum gab, die sich bis 1897 getrennt blieben.

Erste Nachricht über die Ditzumer Fähre erhalten wir aus der Zeit um 1600. Die Pacht der Fähre in Ditzum betrug 33, in Jemgum 15, in Leerort 53 und in Esklum 40 Reichstaler. Die Höhe der Pacht verdeutlicht die Bedeutung des Betriebs. In den Pachtbedingungen waren die Pflichten der Fährpächter abzulesen, wozu auch die Instandsetzung der Zufahrten gehörte. Die Überfahrt über die Ems kostete 1612 einen Preis von 12 Witten.

Die uns überlieferten Verpachtungen und nähere Einzelheiten über die Fähre beginnen zu Anfang des 18. Jahrhunderts. Die Tatsache, daß die Verpachtungstermine nach alter Gewohnheit zu Leer „uff der Sckuele“ stattfänden, mag darauf hinweisen, daß das Niederherrscherland nicht nur der Administration des Emder Amtes unterstand, sondern seit der Zeit der Dollarteinbrüche auch durch das Amt Leer(ort) mitverwaltet wurde. In diesem ersten Schriftstück ohne Datum führten die alten Fährschiffer Rewert Klaesen und Abraham Hindryks an, daß ihre Eltern und Voreltern „mehr dann 80 Jahren das genannte Ditzumer Vehr in Heuer gehabt“ und die Jahresheuer in Höhe von 12, auch wohl 17 Reichstaler auch immer bezahlt

hätten. Wahrscheinlich steht dieses Schreiben mit der Bewerbung des Ditzumer Vogts Hans Homfeld in Emden um die Fähre im Jahre 1709 in Zusammenhang, der sein jährliches Salarium von 15 Reichstaler über die Fähre einzunehmen bzw. aufzubessern versuchte. Auf Beschwerde der Fährschiffer erhielten diese ihren Pachtvertrag bei öffentlicher Verheuerung in Leer, während die jährlichen *Salarien Gellder* von Hans Homfeld als Ausgleich während dieser Zeit um fünf Reichstaler (von der Fährheuer) erhöht wurden.

Im Jahre 1711 erwarb die Kirchengemeinde Ditzum das Recht, die Fährleute von Ditzum auf Emden zu stellen, wofür sie eine Recognition (Abfindung) von fünf Reichstalem jährlich erhielt. Wahrscheinlich brauchte die Kirche in dieser Zeit eine zusätzliche Einnahmequelle, um etwaigen Verpflichtungen nachkommen zu können. Als ersten Fährmann stellte die Kirche 1711 den Loogs-Schiffer (Dorfschiffer) Harmen Hibben ein, dessen Nachkommen bis 1897 am Fährdienst beteiligt waren.

Als es 1725 Hans Homfeld dem Jüngeren gelang, die Fähre zu pachten — er ließ nach einem Vergleich aber die alten Fährleute Hindrich Gerhards und Isaac Egberts weiter fahren — wurde er im Jahr darauf beschuldigt, zu den Renitenten zu gehören, was immerhin zur Folge hatte, daß seine Fährpreise überprüft wurden, die im Heuerbrief festgelegt waren. Zu zehn Goldgulden Strafe wurde er dann verurteilt, weil er die Fähre vertragswidrig unterverheuert hatte.

Bei den ersten genannten Verpachtungen ist mit Ausnahme der Regelung von 1711 durch die Kirche der Fährverkehr nach Petkum gemeint. Während für Jemgum der Fährverkehr auch emsauf- und abwärts (besonders nach Emden) schon für das Jahrhundert davor belegt ist, werden diese Fahrten für Ditzum erst 1746 geregelt.

1732 machte den Fährpächtern die Verschlammlung der Petkumer Muhde durch die Zudammung des dortigen Siels so zu schaffen, daß sie um Ablaß bei der Fährheuer baten. Zu den besonderen Einnahmen der Fährpächter gehörte bis zum Bau der Ditzumer Mühle 1768 der Transport von Korn

zur Petkumer Mühle und so ist es nicht verwunderlich, daß 1732 bei dem Bemühen eines Bürgers zu Leer, eine Mühle in Ditzum errichten zu dürfen, die Fährpächter Isack Egberts, Hybe Harms und Rustie Dirks davon nicht erbaut waren. Verhindert wurde der Mühlenbau verschiedene Male, entweder durch die Jemgumer Müller, die sich in ihrer Existenz bedroht fühlten, vor allem aber durch die Erben der Herrlichkeit Petkum, die Barone von Torck zu Rosendaal, die sowohl aus ihrer Fähre als auch aus der Mühle Pachtgelder bezogen.

Die Königlich-preußische Fähre

Nachdem Friedrich II. von Preußen das Ostfriesische Fürstenhaus abgelöst hatte, rückte auch die holländische Garnison aus Emden ab, die die Fähre bei jeder Ablösung benutzte. Als nun dieser Verdienst wegfiel, war der Fährpächter Hiebe Harms 1746 nicht bereit, eine höhere Pacht zu bieten (bisher 46 Reichstaler). Nachdem man ihm aber das Privileg angeboten hatte, die Ems aufwärts befahren zu dürfen, war er bereit, jährlich zehn Reichstaler mehr als sein Angebot (25 Reichstaler) zu zahlen. Da die Leeraner Rentei dann aber doch Bedenken hatte, „wegen alleiniger Verschiffung der Waaren auf der Ems etwas zu versprechen“, unterstellte man den Ditzumern wegen des geringen Pachtangebots eine Caprice (Laune) und drohte, die Fähre eingehen zu lassen. Hierauf bot Hiebe Harms 40 Reichstaler an, wenn er das alleinige Recht eingeräumt bekäme, Personen und Waren von Ditzum die Ems hinauf nach Jemgum und Leer zu transportieren. Für 46 Reichstaler (also der alten Pacht) erhielt er den Pachtvertrag mit dem „alleinigen Gebrauch des Fehrs von dem Ditzumer Wale die Ems hinauff“. In der nun aufgestellten Taxierung des Fährgeldes wurde dieses auf Emden, Leer, Jemgum und Weener als gleich hoch angegeben. Hiebe Harms pachtete also auch die von der Kirche zu vergebende Fahrt auf Emden, worüber es 1755 wegen der seit 1737 nicht mehr bezahlten jährlichen Recognition von fünf Reichstalern zum Prozeß kam, da die kombinierte Fähr-

re von der Landesherrschaft verpachtet wurde, ohne daß das Recht der Kirche Berücksichtigung fand.

In der Fährrolle, der Aufstellung der Fährgelder aus dem Jahre 1753 wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, daß Fähr-Schatz „bey diesem Fähr nicht gehoben“ wird. Seit früheren Zeiten gab es die Möglichkeit, die Einwohner mit einer Fährschätzung (Steuer) zu belegen, um eine feste Grundeinnahme zu haben, da auch ein fester Fährtarif nicht immer üblich war. So gab es z. B. in Ditzum hin und wieder Klagen, wenn die Fährgäste mit dem Preis nicht einverstanden waren. Bei schlechten Wetterverhältnissen und bei Eisgang war es üblich, den Preis mit den Passagieren zu vereinbaren, wobei es dann häufig zu Meinungsverschiedenheiten über das Wetter kam, weil dieser „accordirte“ Tarif das mehrfache der einfachen Fahrt betrug. Im „Heuer Contract“ von 1769 wurde die Accordirung dann ausdrücklich untersagt. Ab jetzt galt bei jedem Wetter im Sommer und Winter der gleiche Preis. Wegen angeblicher Willkür bei der Bestimmung des Fährgeldes mußten die Fährpächter von 1782 an die Fährrollen öffentlich aushängen.

1774 beschwerte sich Johan Isaacs mit Erfolg über Ditzumer und Jemgumer Schiffer, die Korn vom Ditzumer Siel weggefahren hatten. 1782 schritt der Fährpächter ein, als ein Mietschiffer Korn von den Poldern über Ditzum verschifftete. Es war den Polderbauern nur erlaubt, auf eigenen Schiffen eigene Produkte zu transportieren. Daß es immer wieder Verstöße gegen die Fährgerechtigkeit gab, zeigt auch ein gleichartiger Fall im Jahre 1819, bei dem sich die Landwirte auf ein vermeintliches Recht, ihre Produkte durch einen auf den Poldern wohnenden Schiffer zu transportieren, beriefen. Die Kornlieferungen aus den Poldern stiegen so sehr, daß die Bauern gezwungen waren, Schiffe zu mieten, da die Fährschiffe nicht in der Lage waren, alle Transporte zu bewältigen. Darüber hinaus schien den Bauern der Transport mit der offenen Bulle (ohne verdeckte Luken) zu risikoreich. Aber schon im Pachtvertrag von 1815 wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, daß kein

Privatschiffer für Bezahlung fahren durfte, es sei denn die Fährpächter waren innerhalb 24 Stunden dazu nicht in der Lage. Die Polderbauern beriefen sich ihrerseits darauf, daß die Fährschiffer nur auf den Transport jener Kornarten ein Recht hätten, die zu Wagen nach Ditzum gebracht würden, außerdem sei die Fährrolle zu einer Zeit aufgestellt, als es die betroffenen Polder noch gar nicht gegeben habe. Als nun zur Klärung nach der Fährrolle gefragt wurde, behauptete Fährpächter de Boer, er habe nie eine erhalten. Später überreichte er dann eine Abschrift der Rolle von 1754, die er von dem Krämer Jann Sickes von Heinitzpolder erhalten hatte. Im Beschluß der Domänen-Deputation in Aurich (1820) wurde die Gerechtigkeit der Fährpächter bekräftigt, dagegen blieb „es jedem unbenommen, eigene Produkte auf eigenem Fahrzeuge zu verfahren“. Weiter wurde bestimmt, daß der Fährrolle hinzugefügt werden sollte, daß die Fährpächter zukünftig verpflichtet seien, das Korn „von der Aaltukerey, dem Verlaate oder von Barths Hause abzuholen“. Den Polder-Interessenten blieb es aber freigestellt, das Korn auch auf andere Art zu Wasser und zu Lande nach Ditzum zu bringen. Es wurde noch angemerkt, daß eine zu strenge Anwendung der Fährgerechtigkeit dazu führen könnte, daß das Korn dann von den Poldern außer Landes gebracht werden könnte und Leer, Emden und Weener keinen Vorteil davon hätten.

Wie in diesem Falle kam es häufiger vor, daß spezielle Vorfälle die Fährgerechtigkeit erweiterten oder einschränkten. In den neuen Pachtbedingungen wurden diese Punkte dann festgeschrieben. So hatte der Pachtvertrag von 1821 schon 24 Paragraphen, während der von 1769 noch mit zehn ausgekommen war.

Um 1785 lagen die Ditzumer Fährschiffe am Siel, wo wie auch in Petkum zum Ein- und Aussteigen eine bequeme Treppe vorhanden war. An Schiffen waren zwei Bullen (offene Lastschiffe) und drei Boote vorhanden.

Bis zum Jahre 1794 hatte sich vor Ditzum in mehreren Jahren eine Sandbank aufgeworfen, die den Fährverkehr stark behinderte. Harm Hyben

schlug vor, am anderen Emsufer vom Strom bis an den Deich einen Damm zu bauen, damit man dort bei Ebbe und widrigem Wind die Passagiere aussetzen könne, ohne durch die Sandbank gehindert, in die Petkumer Muhde fahren zu müssen. Dem Wunsch wurde entsprochen und ein Dukeldamm mit einem Fährsteg zum Anlegen bei Niedrigwasser gebaut, wobei die künftige Instandhaltung den Fährpächtern anvertraut wurde, was auch in den Pachtvertrag aufgenommen wurde.

Als der Schiffsverkehr im Emdener Hafen immer mehr zunahm, beschwerten sich 1805 die Jemgumer und Ditzumer Fährpächter, daß es ihnen manchmal unmöglich sei, durch das von anderen Schiffen belegte Fahrwasser zu kommen und einen Löschplatz zu finden; ihnen bliebe nichts anderes übrig, als ihre Fracht und Passagiere über andere Schiffe hinüberzuführen; die dabei entstehende Gefahr für die Passagiere und die Fracht brächten ihnen immer weniger Aufträge ein. Der Emdener Hafenmeister wurde daraufhin angewiesen, den Fährschiffen von Jemgum und Ditzum eine ungehinderte Ein- und Ausfahrt zu verschaffen und einen bequemen und sicheren Löschplatz zu bestimmen.

Die Fähre in hannoverscher Zeit

Im Jahre 1820 besaß Hybe Harms de Boer mit acht Fahrzeugen eine ganze Flotte von Fährbooten: zwei Bullen, zwei große und zwei kleinere „Seilböote“ und zwei Ruderboote mit den nötigen Utensilien. Ein solches sechs Lasten schweres Bullschiß verkaufte er im Jahre 1831.

Im Oktober 1829 beschwerten sich die Fährpächter darüber, daß sie, wenn sie an der Königlichen Steuer-Receptur Hatzum (diese war gerade Grenz-Receptur geworden) vorbeifuhren, jetzt jedesmal anlegen mußten, um über die an Bord befindlichen Waren „sprechende Passierscheine visieren“ zu lassen. Da die Schiffer mit der Flut stromauf fuhren und mit der Ebbe wieder zurückkamen, bedeutete dies einen erheblichen Zeitverlust, den sich auch die Passagiere nicht gefallen lassen würden, wodurch ihnen letztendlich gro-

ßer Schaden zugefügt würde. Fast zwei Jahre später wurde den Fährschiffen beschieden, daß sie die Receptur passieren könnten, wenn sie sich „auf den Passierscheinen von der Receptur des Abgangs jedes Mal attestieren ließen, daß die darauf verzeichneten Waaren wirklich im Schiffe vorhanden gewesen und abgegangen seyen“.

Der spätere Sardellenfischer und Schiffer Berend J. Bruhns und seine Brüder bemühten sich 1841/42 um die Pacht der Fähre. Sie boten 155 Reichstaler. Die „Domainen Cammer“ in Hannover hielt diese aber für nicht qualifiziert und bot den alten Pächtern die Fähre wieder an, wenn sie statt 100 Reichstaler 130 bezahlten.

In der Zwischenzeit (1838) war es zu Überlegungen gekommen, auf der Ems Dampfschiffe zu betreiben. Die Emsdampfschiffahrtsgesellschaft „Concordia“ nahm 1843 ihren Betrieb auf. Der viele Vorteile bietende Transport mit den Dampfschiffen nahm natürlich sofort den etablierten Beurt- und Fährschiffen ihre Frachten und Passagiere weg. Selbst die Emdener Schiffergilde, die auf ihr Beurfahrtsprivileg pochte, hatte das Pech, daß sich die Emdener Kaufmännische Deputation im Juli 1844 für die „Concordia“ einsetzte. Damit verloren auch die Ditzumer Fährpächter ihre Privilegien, nach Emden und Leer weiter nach Halte zu fahren. Ihnen blieb plötzlich nur noch die Hinfahrt nach Petkum, die sie sich mit drei Pächtern teilen mußten. Dafür erhielten sie im gleichen Jahre die Berechtigung, zum „Ansetzen und Abholen von Passagieren zu und von den Dampfschiffen“. Von der „Leer-Delfzijler-Ems-Dampfschiffahrtsgesellschaft“ erhielt Hybe Harms de Boer 1847 die Erlaubnis, Passagiere von ihrem Dampfschiff „Erprinzen Ernst August“ unter Ditzum ab und an Bord zu setzen. Bei der nächsten Fährverpachtung (1848-1851) fiel die Pachtsumme aufgrund der neuen Situation auf 40 Reichstaler. Unterdessen waren die Fährpächter älter geworden, so daß ihre Söhne und Neffen in ihre Fußstapfen traten. Durch den plötzlichen Tod von Evert de Boer 1852, kam sein Neffe Harm Klaassen Schmidt an dessen Stelle, da die Weiterführung der Aufgaben (bis zum Ende der Pachtperiode) durch die Erben seit je-

her im Pachtvertrag festgehalten war. Natürlich wäre es den Mitpächtern lieber gewesen, einen weniger beteiligen zu müssen. Da in diesen Jahren die Eisenbahnstrecken ausgebaut wurden und der früher über Ditzum laufende Verkehr von Holland und Bunde nach Weener und über Leerort oder über Hatzum (Eisenbahnstation Oldersum) gezo-gen wurde, waren die Fährpächter 1857 nicht mehr bereit, überhaupt noch ein Pachtgeld zu bezahlen. Auch Sandbänke erschwerten die Überfahrt, was hin und zurück einen Zeitverlust von drei Stunden mit sich bringen konnte. Am 30.6.1857 ließ sich Harm K. Schmidt trotzdem dazu bewegen, die Fähre für eine Pacht von zehn Reichstalern für ein Jahr weiterzubetreiben.

40 Jahre Privatfähre

Schon zwei Jahre später jedoch stand die Ditzumer Fähre zum Verkauf. Die Königliche Landdrostei in Aurich sah wohl den Zeitpunkt gekommen, sich von der Herrschaftlichen Fähre in Ditzum zu trennen, da die Einnahmen zu unbedeutend geworden waren und weitere Probleme möglicherweise zu Lasten der Drostei gegangen wären. In einem öffentlichen Verkaufstermin erhielt die Gemeinde Ditzum den Zuschlag, der jedoch vom Finanzministerium in Hannover abgelehnt wurde, weswegen ein neuer Termin auf den 21.9.1859 in Jemgum auf dem Amtshause angesetzt wurde. Brune de Boer, der Sohn von Hybe Harms de Boer, erhielt den Zuschlag für 710 Reichstaler. Knapp 150 Jahre hatte die Familie die Fährgeschichte in Ditzum unter herrschaftlicher Fährgerechtigkeit mitgeschrieben, jetzt ging die Fähre durch den Kauf sogar in ihren Besitz über.

Mit dem in der Folge durchgeführten Ausbau der Landstraßen beidseitig der Ems stieg die Hoffnung besonders auch der Emdener Kaufmannschaft, den Niederheiderländer Verkehr von Weener und Leer wieder mehr auf sich ziehen zu können. Daher lag es im Bestreben auch der Emdener Kaufmännischen Deputation, eine bessere Verbindung zwischen Ditzum und Petkum zu errichten, als sie die bisherige darstellte, die sich in der Ausstattung seit

Jahrhunderten kaum verändert hatte und mit einem Bullschiiff und zwei Segelbooten „Personen, Güter aller Art, mitunter auch Vieh, aber kein Fuhrwerk“ transportierte.

Im Jahre 1871 wurde festgestellt, daß sich in der Ems zwischen Ditzum und Petkum zwei Sandplaten von außerordentlicher Höhe und Länge gebildet hatten, die bei niedrigster Ebbe nicht überfahren werden konnten. Der Fährschiffer mußte in weitem Bogen herumfahren, was an sich schon die Fahrt sehr verzögerte. Bei ungünstigen Wetterverhältnissen konnte eine Überfahrt sogar eineinhalb bis zwei Stunden dauern. Glücklicherweise verstanden sich die beiden Fährpächter (der von Ditzum und der von Petkum) außerordentlich gut, so daß es sogar ein Übereinkommen gab, auch Rückfrachten zu übernehmen, die sie miteinander verrechneten. Hochbetrieb im Personenverkehr herrschte seit jeher am Gallimarktstag im Oktober. Am 20. Oktober 1880 wurden zum Beispiel 81 Personen an das Dampfschiiff gebracht.

Am 15.2.1879 verkaufte Brune de Boer die Fähre an seinen Bruder Senator Harm Hyben de Boer in Emden.

Im Jahre 1881 beschwerte sich Bruno de Boer, der den Fährbetrieb jetzt als Angestellter seines Bruders unterhielt, über die Anlegung von Buschhöften jenseits der Ems zwischen Petkum und Petkumermünste. Man versuchte der Vergrößerung der Sandbank Herr zu werden, indem man zwischen der Sandbank und der Petkumer Seite Dämme anlegte, um diesen Emsarm abzdämmen, womit der Hauptstrom zwischen die Sandbank und Ditzum gezwungen wurde und wobei ein langsames Abschwemmen des Sandes erhofft wurde. Dies hatte man aber ohne Absprache mit dem Ditzumer Fährschiffer getan, der nun glaubte, seinen Fährbetrieb einstellen zu können, da seine Zufahrten durchdämmt wurden. Man versprach ihm nach Verlandung des „coupirten“ Arms, einen Durchstich durch die Sandplate zu machen, allein schon, um die Entwässerung des Petkumer Siels zu gewährleisten. Solange sollte er auch eine Entschädigung erhalten.

In der Zwischenzeit war Petkum Bahnstation geworden und die Emsfähre an dieser Stelle hatte wieder etwas an Bedeutung gewonnen. Die Chaussee von Leerort nach Ditzum war schon 1873 abgeschlossen worden und die Emders Chaussee hatte 1881 schon Gandersum erreicht, so daß die Fähre als Verbindung zwischen zwei Straßen genutzt werden konnte. Da der Fährverkehr aber durch die Streckenverlängerung (durch die Durchdämmung) sehr erschwert wurde, fanden sich 1885/86 Interessenten, wie die Stadt und der Kreis Emden, die Ostfriesische Landschaft, die Stadt Aurich und die Ditzumer selbst, zusammen, um die Anlegung einer Dampf Fähre über die untere Ems bei Ditzum oder Hatzum zu planen. Da die veranschlagten Kosten in Höhe von 300 000 Mark nicht aufgebracht werden konnten, kam es vorerst nicht zur Durchführung dieses Projekts.

Die erste Dampf fähre

Aber schon 1890 konstituierte sich in Ditzum ein „Comite zur Verbesserung der Fähre“, das die Einrichtung einer Dampf fähre anstrebte, denn die Fährverhältnisse hatten sich nach der Emskorrektur nicht verbessert. 1891 gingen die Konstruktionszeichnungen für eine Dampf fähre in Auftrag (Meyer, Papenburg). Da sich das Projekt für die Kaufmännische Deputation nicht so schnell verwirklichen ließ, richtete sie im Frühjahr 1891 mit einem Dampfer der Firma P.W. Wessels Wwe. in Emden eine Verbindung ein, die aber nicht lange gehalten haben kann, weil — wie auf einer Landschaftsversammlung in Aurich 1893 bemerkt wurde — das Schiff wenig benutzt wurde. 1892 bemühte sich die Gemeinde Ditzum, die Fährgerechtigkeit von Senator Harm de Boer in Emden zu kaufen. Während die Petkumer Fährgerechtigkeit gegen eine Pacht von 150 Mark erworben werden konnte, forderte de Boer 20 000 Mark. Im September 1894 wurde der Vertrag, den Fährdampfer zu bauen, zwischen Ortsvorsteher Mansholt und dem Werftbesitzer Meyer in Papenburg geschlossen. Da de Boer auch 1895 nicht von seiner Forderung herunterging, wurde Ende des Jah-

res ein Gutachten eingeholt, das für die Ditzumer nicht günstig aussah. Man verließ sich aber auf den Paragraphen des Kaufvertrages von 1859, in dem sich die Hannoversche Regierung die Anlage einer zusätzlichen Fähre vorbehalten hatte. Um die Fährgerechtigkeit von Ditzum nach Petkum zu umgehen, wurde einige hundert Meter in Richtung Pogum ein Anleger beim grünen Höft in Form einer Rampe gebaut. Im Laufe des Jahres 1896 wurden die zugesagten Zuschüsse bestätigt (Ostfr. Landschaft 8000 M, Provinz Hannover 8000 M, Kaufm. Deputation Emden 3000 M, Stadt Emden 7000 M, Kreis Weener 5000 M, Gemeinde Ditzum 5000 M, Gemeinde Pogum 300 M, Privatleute aus dem Kreis Weener 1675 M und nach der Einzeichnungsliste 2510 M) und auch der Kreis Emden, der seine frühere Zusage zurückgenommen hatte, wurde auf Grund der Bestimmung der Novelle zum Wegegesetz genötigt, zumindest die rechtsseitige Zuwegung zu der Fähre bis nach Petkum im Anschluß an das Landstraßennetz auszubauen.

Am 2. Mai 1897 kam der Dampfer von Papenburg in Ditzum an. Der Ortsausschuß bestieg das Schiff und unternahm eine Probefahrt zur Emders Schleuse. Die Dampf fähre erfreute sich schnell allergrößter Beliebtheit, wie die Fahrgastzahlen beweisen: 2260 verkaufte Billets im ersten Monat; Mitte Juli waren 6000 Billets verkauft. Während die Gemeinde 1898 die Fährgerechtigkeit nach Petkum von Baron Pallant in Rozendaal im Ablösungsverfahren zu 5000 M erwerben konnte, war es zwischen den Erben des 1896 verstorbenen Harm de Boer und der Gemeinde zum Prozeß gekommen, den die Gemeinde laut Urteilsverkündung vom 23.2.1898 verlor. Somit durfte die Dampf fähre, die immerhin in 9 1/2 Monaten 20 000 Personen transportiert hatte, nur noch von Petkum nach Ditzum Fahrgäste und Waren transportieren, aber nicht von Ditzum nach Petkum. Es fand dann aber doch eine Einigung statt. Die de Boer-Erben erhielten 10 000 M, die die Gemeinde 1899 von der Ostfr. Sparcasse Aurich anleihen mußte. Wahrscheinlich hat der alte Fährschiffer Bruno de Boer noch bis in die Zeit nach

der Inbetriebsetzung des Dampfbootes, besonders nachdem der Prozeß gewonnen war bis zur Bezahlung der 10000 M versucht, den Fährbetrieb in irgendeiner Form aufrecht zu erhalten, aber seine Boote waren den Vorteilen, die der Dampfer durch Größe und Schnelligkeit bot, nicht gewachsen. Allerdings kam es in der Folgezeit immer dann zu Überfahrten herkömmlicher Art, wenn der Fährdampfer, besonders in den Wintermonaten zur jährlichen Generalinspektion oder zu einer Reparatur in Odersum oder Emden war. Im Winter 1902/3 kam es durch Nachlässigkeit des Heizers zu einem so schweren Schaden (zu wenig Wasser im Kessel), daß der Dampfer über einen Monat zur Reparatur mußte. Im Jahre 1909 mußte dann im Sommer ein neuer Kessel eingebaut werden. In all den Jahren bis zum Weltkrieg fuhr die Dampf fähre jährlich einen Überschuß ein, so daß damit 1913 sogar der Schulneubau finanziert werden konnte.

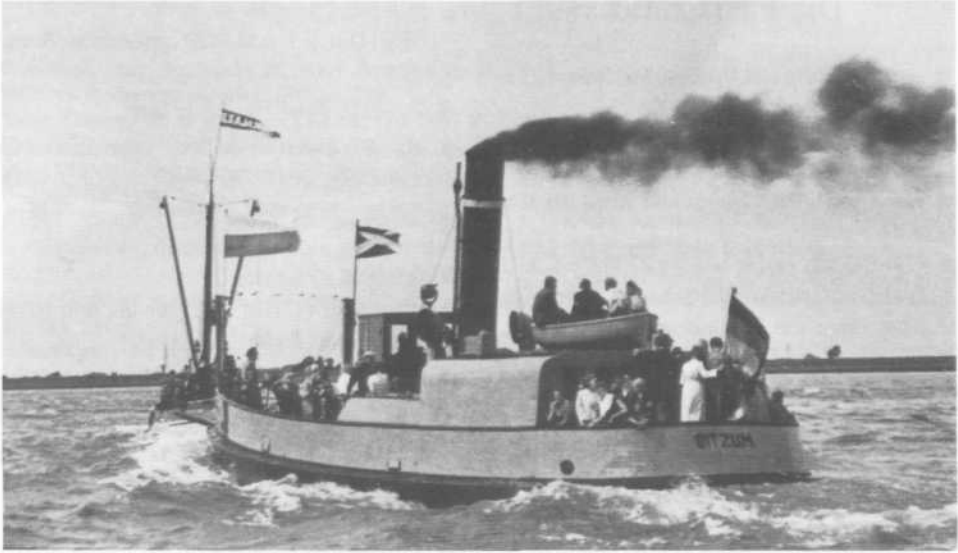
Nach dem Krieg sollte der Dampfer im Juni 1922 überholt werden, was wegen der Inflation 225 000 M kostete und die Gemeinde schon im Oktober nötigte, den Betrieb einzustellen. Die erforderlichen laufenden Zuschüsse zur Aufrechterhaltung des Betriebes vermochte die Gemeinde nicht mehr zu leisten. Die in Emden arbeitenden Ditzumer, etwa 12 bis 15 Mann, kauften sich daraufhin ein Ruderboot, mit dem sie morgens nach Petkum und abends zurück nach Ditzum fuhren. In einer Sitzung am 22.1.1923 in Ditzum stellte der neue Regierungspräsident Jann Berghaus die Fähre als unentbehrlich dar. Er führte aus, daß mit ihr in normalen Zeiten bis zu 200 Personen täglich befördert worden seien. Er empfahl wiederum Beihilfen zu gewinnen und eine G.m.b.H. zu gründen. Obwohl sich Ditzum, der Kreis Weener und die Stadt Emden zur Gründung entschlossen, kam es nicht dazu, da hauptsächlich die Stadt Emden im Frühjahr 1924 „kein Interesse mehr an der Sache zeigte“. Mit der Beteiligung der Stadt Emden (1400 Goldmark), der Kaufm. Deputation (600), freiwilligen Spenden in Ditzum und Umgegend (1020), dem Kreis Weener (2000), der Provinz Hannover (1600) und dem Landkreis Emden (200) kam die Fährverbindung Anfang Juli 1924 wieder in Gang.

Die zweite Dampf fähre

Aber schon bald stellte es sich heraus, „daß der Dampfer infolge des langen Stilliegens und seines Alters den Anforderungen nicht mehr entsprach“. Die Gemeinde Ditzum entschied sich zum Neubau, der wiederum auf der Meyer Werft in Papenburg in Auftrag gegeben wurde. Der Dampfer kostete 58 500 RM. Die Gemeinde mußte dazu einen Betrag von 39 825 RM von der Ostfriesischen Sparkasse Aurich anleihen. Der alte Fährdampfer brachte einen Erlös in Höhe von 1548,82 RM. Der neue Fährdampfer kam im Oktober 1926 in Betrieb.

Im Herbst 1932 kam es zu einer Autobusverbindung von Emden zur Fähre an zwei Wochentagen, die erst 1934 nicht mehr bezuschußt werden brauchte, und damit auch für den Fährverkehr eine Rolle spielte. Auch die Postämter Bunde und Emden benutzten nun die Fähre.

Das Verkehrswesen hatte sich in der Zwischenzeit aber ein weiteres Mal grundlegend verändert. Der frühere Fuhrwerksverkehr fehlte weitgehend. Die damaligen Lastwagen mieden die Fähre und auch die Fährrampen entsprachen nicht mehr den Erfordernissen, weswegen ein Umweg über Leerort vorgezogen wurde. Darüber hinaus stand die Fertigstellung der neuen Emsbrücke bei Leerort vor der Tür, so daß der Landrat den Ditzumern keine Aussichten auf große Unterstützung machen konnte. Der Fährbetrieb arbeitete zwar kostendeckend, aber die zur Finanzierung des Fährkaufs angeliehenen Gelder belasteten immer noch in einer Höhe von 30 000 RM die Gemeindekasse. Als jedoch die Emsbrücke im Juni 1940 dem Verkehr übergeben wurde, war der 2. Weltkrieg ausgebrochen. In Pogum hatte man eine „Sperr- und Hochbatterie“ zum Schutz Emdens vor Luftangriffen angelegt, die in regem Verkehr mit der Stadt stand. So wurde die Fähre nun mehr oder weniger auch militärisch genutzt, weshalb sie nicht eingemottet zu werden brauchte. Als kurz vor Kriegsschluß am 24.4.1945 die Emsbrücke gesprengt wurde und jeglicher Durchgangsverkehr plötzlich gesperrt war, wurde deutlich, welche Bedeutung eine Fähre plötzlich erhalten konnte.



Die Fähre im Jahre 1952 während der Traditionsregatta vor Ditzum. Aufn.: Leihgabe Abel Vietor

Zu regelmäßigem Fährverkehr kam es erst wieder 1949 unter Bürgermeister Bracht. Im Jahre 1950 schilderte Bracht das Rheiderland als eine Region mit einem Überangebot an Arbeitskräften. Die Arbeitslosigkeit hatte mit den Flüchtlingen weiter zugenommen. Etwa 60 Arbeitnehmer waren hauptsächlich in Werftbetrieben in Emden, vor allem auf den Nordseewerken, tätig. Insgesamt beförderte die Fähre jährlich ca. 25000 Menschen in Richtung Emden. Das unterstreicht die Bedeutung der Fährverbindung. Allerdings war sie nur noch ein Zuschußbetrieb und die Gemeinde konnte die Summe von jährlich 10 000 DM nicht aufbringen.

Die Motorfähre

Regierungsbaurat Werner Brandt vom Wasser- und Wirtschaftsamt Emden befürwortete die Umstellung von Dampf- auf Motorbetrieb, wodurch Personal- und Betriebskosten eingespart würden. Der Dampfkessel mußte Tag und Nacht unter Feuer gehalten werden, was, wenn auch nachts abgedeckt, stets Kohlen kostete. Im Jahre 1954

wurde der Dampfer auf der Schiffswerft Julius Diedrich in Oldersum zum Motorschiff mit Dieselantrieb (100 PS Deutz-Diesel) umgerüstet. Auch nach dem Umbau erfüllte sich die Hoffnung der Ditzumer nicht. Trotz Kostenersparnis blieb die Fähre ein Zuschußbetrieb. Es wurden zwar 90 bis 100 Wochenkarten und drei bis fünf Schülerkarten verkauft (1967), aber da die Gemeinde auch andere Ausgabeverpflichtungen hatte (Schulneubau in Jemgum), war sie nicht in der Lage, trotz Erhöhung der Hebesätze den Fehlbetrag auszugleichen, der 1967 z.B. 15 000 DM betrug. Da sich der Kreistag jedes Jahr zu erheblichen Zuschüssen aufgefordert sah, beschloß der Landkreis Leer die Übernahme der Fähre. Am 15.1971 wechselte die Trägerschaft der Fähre von der Gemeinde Ditzum auf den Landkreis Leer.

Nach den Bemühungen durch Dorferneuerung, Hafensanierung und Hochwasserschutz die Lebens-, Wirtschafts- und Fremdenverkehrsqualität zu erhöhen, ist zu hoffen, daß die Ditzumer Fähre künftig eine solche Rolle spielt, daß der Ende der 70er Jahre diskutierte Fährneubau erneut in Angriff genommen werden kann.

Die Fährschiffer

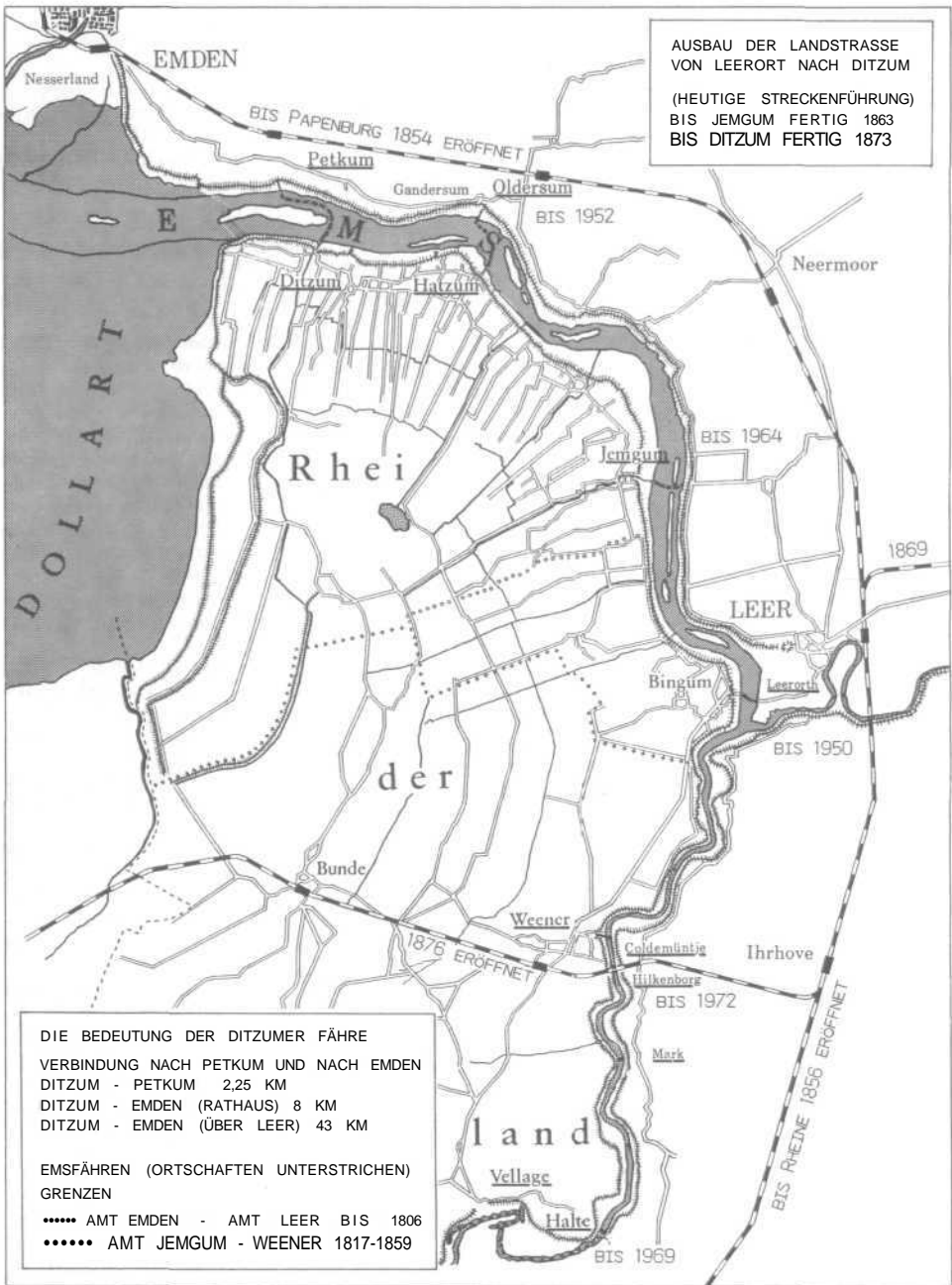
- um 1625 Eltern und Voreltern von Rewert Klaesen und Abraham Hindrycks
- 1707-1710 Rewert Claessen (Stiefvater von Jan Leeners)
- 1710-1716 Revert Claeßen und Abraham Hinrichs (+ um 1710)
- 1710-1716 Johann Leeners (ab 22.8) * um 1672; + 17.7.1732 als Zylrigter (Stiefsohn von Rewert Claesen) hat Fähre von Kindesbeinen auf verwahrt.
- 1711- Hannen Hyben auf Emden
- 1714- Isaac Egbers auf Emden
- 1715-17 Jan Leeners (und Rewert Klaesen) ?
- 1717 Weihnachtsflut
- 17. -1725 Hindrich Gerhards und Isaac Egberts (+ 27.6.1737)
- 1725-1728 Hans Homfeld (Hindr. Gerhards, Is. Egberts u. sein Stiefsohn Hibe Hermens)
- 1728-1731 Isaac Egberts
- 1731-1734 Isack Egberts, Hybe Harms und Rustie Dirks (+ 26.1.1751)
- -1737 vermutlich dieselben (Isaac Egberts starb 1737)
- 1740
- 1743 Hybe Harms oo 8.5.1738 mit Etje Eevers
- 17. -1752 Hiebe Harms (1746-1749, 1749-1752)
- 1752-1755 (Hiebe Harms)
- 1755 Hybe Harms et Consorten, Hybe Harms und Johann Isaacs (* 1718; + 12.6.1789)
- 1761 Hybe Harms Sohn
- 1763-1769 Hiebe Hinrichs
- 1769-1775 Johann Isaacs und Ehefrau
- 1781-1787 Jan Iysaks und Harm Hyben (* 1739; + 6.6.1819; oo Gepke Eints Theils)
- 1787-1793 (Jan Isaacs und Harm Hyben)
- 1793-1799 Harm Hyben und Jan Isaacs Witwe, Gertrud Berents
- 1805-1811 Harm Hyben, Isaac Janshen u. deren Frauen Gepke Atyens und Anna Peters Izaak Janssen ter Veer starb am 17.1.1814 (40 Jahre)
- 1815-1821 Hiebe H. de Boer (*1773 Ditz.; + 8.12.1857; oo Adelh. Bruno Schmidt)
- 1821-1827 Hybe Harms de Boer
- 1827-1851 Hybe H. de Boer, Evert Hieben de Boer und Helmer Lübbers Boelsums (1830-1833, 1833-1836, 1836-1839, 1839-1842, 1842-1848, 1848-1851)
- 1851-1854 dieselben, Evert de Boer (+ 21.11.1852) für ihn sein Neffe Harm Klaassen Smidt
- 1854-1857 Harm Klaassen Schmidt, Bruno Harms de Boer und Lübbert H. Lübbers
- 1857-1859 Harm Klaassen Schmidt (1857-1858, 1858-1859)
- 1859 Verkauf der Fähre an Brune H. de Boer für 710 rthlr.; oo Rewentje de Boer aus Jemgum (+ 9.6.1902 in Ditzum)
- 1879 verkauft de Boer die Fähre seinem Bruder Senator Harm de Boer, Emden. Am 3.7.1896 starb Harm Hyben de Boer. Seine Erben sind seine drei Kinder: Kaufmann Hybo Hermann, Henriette Cornelia und Hyberta Allida de Boer
- -1902 Fährdampfer-Capitain Heibült
- 1902-1903 Fährdampfer-Capitain Udo Peters aus Völlen
- 1903- Fährdampfer-Capitain Brune Heibült (+ 27.5.1910 Ditzum, 46 Jahre)
- 19. -1913 Fährdampfer-Kapitän Menninga (1912 genannt)
- 1913- Fährdampfer-Kapitän B. Pommer (1913 gewählt)
- 1924-1938 Fährdampfer-Kapitän Dirk Cobus *24.8.1877 Warsingsfehn, + 29.4.1938 Ditzum
- 1938-1951 August Börchers
- 1951-1971 Fährmeister Abel Vietor, (*27.10.1920)
- seit 1971 Fährmeister Johann Hommers (*6.11.1928) 1948-1956 als Maschinist auf dem Fährschiff

Synoptische Zeittafel

Zusammengestellt von Gerhard Kronsweide

Landesgeschichte	Deich- und Sielbau Sturmfluten	Wirtschaft, Fischerei, Schifffahrt, Hafen und Verkehr Ditzum — Ortsgeschichte
ab 7. Jh. Wiederbesiedlung der alten Warfen am hohen Ufer der Ems und Neugründungen.	um 1000/1100 Beginn des Deichbaus	8 Jh. Gründung von „Tetteshem“ (Ditzum)
ab 1200 Anlage von Kirchen aus Backsteinen als Befestigung (Zufluchtsort in Fehdezeiten und bei Sturmfluten)	12./13. Jh., Anlage von Böhmenvold u. Marienchor als planmäßige Reihensiedlung im Schutz der Deiche (Sietland-Besiedlung)	um 800 Fischwunder zu Leer (Luidger) (Legende vom Störfang)
ca. 1350-1450 Haptinge	1277 Sturmflut, Deichbruch bei Jansum	um 1200 heutige Ditzumer Kirche erbaut
1433 Hamburger beendeten Streitereien unter den ostfr. Häuptlingen um die Vormachtstellung in Ostfriesland und richten Emder Amt ein.	1287 Weihnachtsflut	1264 Fischereigerechtigkeit für die Ems den Klöstern übertragen.
1435 Hamburger gründen Blockhaus auf Leerort	1362 Marcellusflut	1396 Die Vitalienbrüder unter Störtebeker auch auf der Ems
1464 Ostfriesland wird Reichsgrafschaft	1362 Vermutlicher Beginn des Dollarteinbruchs	um 1400 Thio, Häuptling von Ditzum
1466 stirbt Graf Ulrich	1413/1415 Beschädigung der Reider Siele (Schiringer und Vetkoper)	1479 Marienglocke von Barthold Klinghe gegossen
1491-1528 Graf Edzard I.	1421 St. Elizabeth-Flut	seit etwa 1500 gibt es Ziegeleien in Ditzum
ab 1520 Eindringen der Reformation nach Ostfriesland	1494 Geise bei Jemgum eingedeicht	1526 Reformation erreicht das Rheiderland. Religionsstreit in Jemgum
1566-1648 Freiheitskampf der Niederlande gegen Spanien	1496 Muusdiek bei Jemgum	1533/1568 Schlachten bei Jemgum
1611 Osterhusischer Akkord	1509 Cosmas- u. Damianflut größte Ausdehnung des Dollart, Durchbruch der Ems bei Nesse	1585-1631 Nesserlander Höft, um die Ems in das alte Flußbett zurückzuzwingen
1622-1650 Ostfriesland als Besatzungsgebiet im 30jährigen Krieg	1529/56 „Weniger Gat“ geschlossen	um 1600 1. Erwähnung der Ditzumer Fähre
1654 Graf Enno Ludwig wird Reichsfürst	1546 Sielbau in Ditzum	1611 Die 2. Pfarrstelle in Ditzum wurde aufgegeben
1725-1727 Apelle-Krieg (Bürgerkriegähnlicher Zustand)	1582 erneuter Durchbruch des „Weniger gatt“	1616 Emmius beschreibt Ditzum mit einem guten Hafen
1744 Tod des letzten Fürsten Carl Edzard; Ostfriesland fällt an das Königreich Preußen.	1605 Altbunder-Neuland (1. ostfr. Polder)	1624 Granatfang erwähnt
	1610-18 großer Einbruch, Vorland von Pogum bis Hatzum weggerissen	ab ca. 1630 zunehmender Störfang auf der Ems
	1651 Sturmfluten im Februar und im Juni	1637-1650 hessische Truppen in Jemgum
	1682 Charlottenpolder eingedeicht	1684 Ditzumer Kanzel gebaut
	1707 Bunder-Interessen-Polder eingedeicht	1702 Pfahl mit Halseisen von der Deichacht wegen Holzdiebstählen als Abschreckung auf den Deich aufgestellt.
	1717 Weihnachtsflut	1728-1744 Dänisches Regiment in Jemgum
	1743 erstes massives Siel in Jemgum erbaut	1745 Entwurf eines Fischereireglements
	1751 Sturmflut beschädigte Ditzumer Siel	1750 Magott zeichnet Karte vom Ditzumer Hafen und den anschließenden Deichen

Landesgeschichte	Deich- und Sielbau Sturmfluten	Wirtschaft, Fischerei, Schifffahrt, Hafen und Verkehr Ditzum — Ortsgeschichte
1756-1763 Siebenjähriger Krieg	1752 Steinernes Siel in Ditzum erbaut; Landschaftspolder angelegt	1758 engl. Truppen in Hatzum gelandet (8000 Mann)
1789-1796 Franz. Revolution	1773 Heinitzpolder eingedeicht	1768 Kornmühle in Ditzum erbaut
	1792 Sturmflut	1805 Entwurf eines Fischereireglements
	1796 endgültige Eindeichung des Heinitzpolders	1835 Sägemühle erbaut
1806-1810 holländische und		1843 Emsdampfschiffahrtsgesellschaft "Concordia" gegründet
	1804 Wynhamster Kolk trocken „gemahlen“; Sieltief muß verlegt werden.	1846 Heutiger Kirchturm in Ditzum erbaut
1810-1813 französische Zeit		1849 Haus „Pommer“ in Ditzum erbaut
	1825 Februarsturmflut: schwere Schäden in Ditzum; Bildung eines Kolks im Tief; Normalprofil für Deiche festgesetzt	1853 Beginn der Ditzumer Störfischerei
1815 Abtretung Ostfrieslands an das Königreich Hannover	1841/42 Ausgrabung des Sieltiefs von Ditzumerverlaat bis Ditzum	1859 Verkauf der Ditzumer Fähr Landstraßenausbau erreicht
	1853 Deich- und Sielordnung für Ostfriesland	1873 Ditzum (Jemgum 1863)
	1863/4 „Schirmdeich“ angelegt	1885 erste Berichte von Segelregatten unter Ditzum auf der Ems
1866 Rückkehr mit Hannover an Preußen	1877 Kanalpolder eingedeicht; Januarsturmflut	1889 Hermann Tempel in Ditzum geboren
	1891 Sielneubau in Ditzum	1897 Dampffährschiff
	1894 Erstes Dampfschöpfwerk in Großsoltborg	um 1900 Ende der Störfischerei auf der Ems
1871 Gründung des Deutschen Reiches	1897 Bau eines neuen Deichgatts in Ditzum	1905 neue Turmuhr für Ditzum
	1901 Januarsturmflut	1906 Gründung des Segel- u. Rudervereins „Boreas“ in Ditzum
	1906 Märzsturmflut	1908 Fertigstellung des Fischereihafens in Ditzum
1885 Kreis Weener gegründet	1906-13 Deichverstärkung 40 km oberhalb Leerort	1909 Erste Motorschiffe von Fischern in Ditzum in Betrieb gestellt
	1911 Emsbegradigung Mark-Hilkenborg	1919 Granatdarre in Ditzum erbaut
	1926-28 Emsbegradigung Pottdeich-Coldam	1926 Neuer Fährdampfer
1914-1918 1. Weltkrieg	1934 elektr. Schöpfwerk in Großsoltborg erbaut	1930 Schiffswerft Büljter angelegt
	1935 Beginn der Deicherhöhung unterhalb Leerort	1948 Hafen ausgebaut
1932 Aufhebung des Landkreises Weener, Rheiderland zum Landkreis Leer	1938 Deicherhöhungen im Bereich des Hafens Ditzum	1953/54 Hafen bekommt 80 m lange neue Spundwand
	1945 Sieltore in Ditzum gesprengt	1954 Dampffähre erhält Dieselmotor
	1953 Abschluß der Deicherhöhungsarbeiten	1961 Kühlhaus gebaut
1939-1945 2. Weltkrieg	1954/5 Schöpfwerk in Ditzum erbaut	1971 Kreis Leer übernimmt Fähr; Ausbau der Hochwasserschutzanlage (Planungsbeginn)
	1957 Neue Fluttore in Ditzum	1973 Durchdeichung des Hafens für weitere Planung bestimmt
1946 Begründung des Landes Niedersachsen	1962 Februarsturmflut	1975/80 Ziegeleien geschlossen
	1963 Niedersächsisches Deichgesetz; Beginn der Deichverstärkungsmaßnahmen an der Unter-Ems	1978 Planfeststellungsverfahren zurückgezogen
	1964 Gründung der Rheider Deichacht	1982 Beginn der Dorferneuerung
1973 Gründung der heutigen Gemeinde Jemgum	1970 Gründung der Sielacht Rheiderland	1983 Umdeichungslösung
	ab 1987 Erhöhung und Vertärkung des Dollartdeiches von der ndl.-dt. Grenze bis Dyksterhusen	1984 Beginn der Bauarbeiten zur Hochwasserschutzanlage; Teilnahme an der „Grünen Woche“ in Berlin
1978 Auflösung des Regierungsbezirks Aurich		1988 1. Platz im Kreiswettbewerb „Unser Dorf soll schöner werden“



Verkehrsentwicklung seit Mitte des 19. Jahrhunderts

Karte: Kronswiede