



Dipl.-Geograph David Steen, Ditzum  
aus dem Buch Ditzum/Ems –  
Ein Sielhafen im Wandel  
Festschrift zur Übergabe der Hochwasserschutzanlagen  
und der Dorferneuerung – 9. September 1988  
Mit freundlicher Genehmigung des Autors

# Der Sielhafen Ditzum

Geschichte des Siels und des Hafens bis 1985

## Die Anfänge des Warftsielortes

Das verhältnismäßig große Dorf Ditzum hebt sich von den übrigen Warftorten des Niederrheiderlandes dadurch ab, daß die Siedlung seit Gründung am offenen Emsstrom liegt, einen Hafen aufweist und seit Anlage der geschlossenen Deichlinie ein Siel besitzt. Die Geschichte des Sielhafens in Umrissen aufzeigen soll diese Ausarbeitung anlässlich der Übergabe der den modernen Ansprüchen genügenden Küstenschutzbauwerke in Ditzum, wobei der Sielhafen nicht nur erhalten, sondern sogar ausgebaut werden konnte. Auf die mit dem allmählichen Hafenausbau in Wechselbeziehung stehenden Ausbaumaßnahmen des unmittelbaren Abschnittes der Unterems, auf die Entwicklung der Entwässerungsverhältnisse im Einzugsgebiet des Ditzumer Sieltiefs sowie auf die Umgestaltung des Ortsbildes kann nur kurz eingegangen werden. Die hafengebundenen Wirtschaftsbetriebe können nur gestreift werden.

Ditzum gehört in die Reihe der Warftorte hohen Alters, die sich auf dem Emsuferwall entlangziehen. Diese „hohe Kante“ besteht aus Tonablagerungen und war ursprünglich bewaldet. Die ersten Ansiedler fanden nur hier günstige Wohn- und Wirtschaftsmöglichkeiten, denn das Hinterland war vermoort. Zunächst konnten die Siedlungen zu ebener Erde errichtet werden, dann zwang der ansteigende Wasserstand zur Anlage von Warften, die bis zum Bau standhafter Deiche immer wieder aufgehöhht werden mußten.

Im nördlichen Niederrheiderland liegen westlich von Hatzum einige kleine Warften, darunter das vermutlich besonders alte Dorf Oldendorp. Emsabwärts von Ditzum und Pogum lagen die dem Dollarteinbruch zum Opfer gefallenen Warftorte Uterpogum, Torum und Wilgum. Nur die Emden gegenüberliegende Siedlung Nesse ist jahrhundertlang erhalten geblieben, da sie nach dem Emsdurchbruch (1509) auf einer bedeckten Insel besonderen Schutz hatte. Die Kirch-Warft befindet sich seit der Eindeichung der Insel Nesserland 1847 im Gebiet des heutigen Außenhafens von Emden.

Bis Nesse führte ein Weg an der Ems entlang, der die größeren Siedlungen berührte und zum Teil noch heute im Gelände zu verfolgen ist. Unterhalb von Nesse folgte am Westufer der Halbinsel das Dorf Fletum, wo wahrscheinlich ein kleiner Nebenfluß der Ems mündete. Möglicherweise ist das Heester Tief zwischen Weenermoor - St. Georgiwold und Bunderhee der Oberlauf dieses Gewässers. Die alten Siedlungen auf dem Emsuferwall enthält der Kartenausschnitt im Beitrag von H. Aeikens.

Ursprünglich floß die Ems in einem großen Strombogen um die zum Rheiderland gehörende Halbinsel Nesse herum. Am Außenbogen, an der Einmündung eines Nebenflusses, wurde Emden in besonders günstiger Lage angelegt. Nachdem mit dem steigenden Meeresspiegel die Flutwelle immer weiter in das Landesinnere eindrang und damit Tidehub und Tidewassermengen zunahmen, bildete sich im Raume Pogum-Ditzum ein Prallhang aus, so daß diese Orte direkt am Strom lagen.

Mit großer Wahrscheinlichkeit wurde Ditzum an der Einmündung eines Prieles gegründet, der das nähere Hinterland entwässerte, aber auch mit Kleibablagerungen versorgte. Bei niedrigen Wasserständen in der Ems floß das Binnenwasser ab, mit der Flut gelangte brackiges und schlickreiches Wasser in das Hinterland.

Die heutige Kirchstraße in Ditzum verläuft auf dem Scheitel einer vermutlichen Längswarft am Ufer dieses Priels. Am Südennde dieser ältesten Siedlung wurde die Kirche angelegt; die Nordseite grenzte an die Ems. Wahrscheinlich sind die Ausbauten westlich davon jüngeren Datums und der Ostteil des Ortes ist vermutlich erst nach Bau eines ersten Siels entstanden.

## Die Entstehung des Sielhafens

Mit dem Bau der ersten geschlossenen Deichlinie, etwa im 11. Jahrhundert, die zunächst die größeren Warften miteinander verband, mußte nicht nur die Entwässerung des Binnenlandes geregelt werden, sondern im Falle Ditzums war auch der vorhandene Priel abzdämmen. Hier wurde nun ein erstes Siel angelegt; wie an anderen Stellen auch dürfte es sich um ein kleines Klappsiel, eine Art „Pumpe“ gehandelt haben. Hierüber führte der parallel zur Ems verlaufende Deich. Wann das erste leistungsfähigere Torsiel an dieser Stelle erbaut worden ist, war nicht zu ermitteln, da einerseits Urkunden fehlen und andererseits alle früheren Gründungen durch die vielen Ausbaumaßnahmen im Sieltief bzw. im Hafen verloren gegangen sind. Bei dem Bau des Hubtores vor dem Sielbauwerk ist jedoch die Pfahlgründung eines früheren Holzsieles zum Vorschein gekommen. Siel und Deichbrüche haben zudem tiefe Kolke verursacht, wie noch erläutert werden wird. Auf jeden Fall dürfte die westlich der Kirche gelegene Burg der Häuptlinge von Ditzum eine Schutzfunktion für das Siel gehabt haben, wie von anderen Orten bekannt ist.

Durch die Anlage des ersten Siels in der Ortslage des frühen Ditzums entstand ein Außentief, das im Westen von der zum Emsufer führenden Dorfwarft begrenzt wurde und an dessen Ostufer ein Flügeldeich erforderlich war. Diese Deichnische stellt den Anfang des heutigen Sielhafens dar, der Booten Schutz vor Seegang, Sturmfluten und Eisgang bot und außerdem einen Umschlag erlaubte. Es kann sich nur um einen kleinen Hafen gehandelt haben, zumal das enge Siel mit dem auf das nähere Hinterland beschränkten Einzugsgebiet nur eine schmale Sielmuhde offenhalten konnte.

Zeugen für frühere Hafen- und Handelsfunktionen in Ditzum sind u. a. frühromanische Grabplatten in der Kirche, die aus Bentheimer Steinbrüchen und teilweise sogar aus dem Odenwald stammen. Bei den Dorferneuerungsmaßnahmen wurde auch ein Tuffsteinbruchstück gefunden, das

ebenfalls über niederländische Stapelplätze per Schiff nach Ditzum gekommen sein dürfte. Auch Bauholz wird eingeführt worden sein, da es in der Umgebung keine Waldvorkommen gab.

Nach dem Aussterben der einheimischen Häuptlingsfamilie gehörten Ditzum und Pogum zum Besitz der Herren von Petkum, die nicht nur das Patronat über die Kirchen der Orte innehatten, sondern auch das Mühlen- und Fährregal besaßen. Die Einwohner von Ditzum und Umgebung mußten ihr Korn bis 1768 in Petkum mahlen lassen. Hierfür bestand eine Fährre, wie im Beitrag von G. Kronsweide an anderer Stelle dieser Schrift ausgeführt ist. Auch nach Emden wurde eine Fährre von Ditzum aus unterhalten, gehörte doch das Niederrheiderland zum Amt Emden. Die Stadt war zudem das wirtschaftliche Zentrum des westlichen Ostfrieslands und die Ditzumer Fischer setzten dort einen Teil ihrer Fischfänge ab.

## Die „frische Ems“

Eine entscheidende Prägung der Unteremslandschaft und eine einschneidende Veränderung der hydrographischen und wirtschaftlichen Verhältnisse im Raume Ditzum bedeutete der Durchbruch der Halbinsel Nesserland in der Cosmas- und Damianflut am 25. September 1509. Die Bildung der „frischen Ems“ zwischen den Dörfern Wilgum und Torum hatte im Laufe einiger Jahrzehnte die Verlegung des Emslaufes zur Folge. Gleichzeitig erfolgte ein Einbruch in das Niederungsgebiet westlich von Pogum, der ebenfalls nicht wieder bedeiht werden konnte.

Diese beiden Sturmflutereignisse hatten im einzelnen für den Ort Ditzum nachstehende Folgen:

- Beginn einer Laufveränderung der Ems, womit eine andere Anströmung der Deiche einherging. Die Stadt Emden versuchte von 1583 bis 1631 vergeblich, mit dem 4,5 m langen Nesserlanderhöft von der Südseite der Insel Nesserland bis an das Emsufer westlich von Pogum, die Verlagerung des Stromes rückgängig zu machen. In der Folgezeit lagen die Deiche von Pogum bis Hatzum schar. Ob Deichrückverlegungen erforderlich waren, wie Homeier annimmt, ist nicht urkundlich nachzuweisen. Die Deiche mußten durch kostspielige Holzungen und Höfte gesichert werden.

- Eine Umstellung der Entwässerung war erforderlich, da die Deichlinie von Pogum bis Wynham eine Abwässerung in den Dollart nicht mehr er-

möglichte. In der Cosmas- und Damianflut 1509 entstand nach Homeier auch der „Große Wynhamster Kolk“. Das Wasser aus diesem Raum mußte nunmehr zusätzlich nach Ditzum abgeführt werden.

- Westlich von Pogum bildeten sich die Watten des Dollarts aus; ebenfalls entstanden Wattgebiete im Bereich des Emsaltarmes zwischen der Insel Nesserland und Borssum. Diese Wattgebiete stellten die Grundlage einer aufblühenden Fischerei in den anliegenden Emsorten dar.

## Das Siel von 1546

Mit den geänderten Entwässerungsbedingungen hängt möglicherweise der Sielbau von 1546 zusammen, den E. Beninga \*) überliefert hat: „In dem sulven sommer wurden dre nye syle gelecht, by Norden in den Westermarsck und einen nyen syll to Ditzum in Reyderlandt“.

In diesem Fall wird es sich zumindest um ein größeres Siel als vorher gehandelt haben, um vermehrt Wasser abführen zu können. Art, Größe und genaue Lage dieses hölzernen Siels sind nicht bekannt. Da die Lebensdauer nur 30 bis 50 Jahre betrug, dürften bis zum Bau des ersten massiven Siels (1752) vier bis sechs Sielneubauten oder Grundinstandsetzungen durchgeführt worden sein.

Der Sielhafen in Ditzum war um 1590 offensichtlich größer und bedeutender als die übrigen Sielmuhden des nördlichen Rheiderlandes, denn Ubbo Emmius führt in seiner geographischen Beschreibung Ostfrieslands den Ort Ditzum mit einem guten Hafen auf. Der Bingumer Hafen wird als klein erwähnt und die Jemgumer Sielmuhde kann nur örtliche Bedeutung gehabt haben.

Welche Güter in Ditzum umgeschlagen wurden, kann nur vermutet werden. Eingeführt worden sind u. a.: Torf aus dem Saterland und später aus ostfriesischen Fehnen, Holz aus dem Emsland, dem Ammerland, evtl. aus dem Ostseeraum und Kaufmannsgüter aller Art aus den benachbarten größeren Orten. Ausgeführt wurden vermutlich Ziegelsteine, Stallung, Vieh, Getreide und vielleicht Fische. Der Ort hatte weiterhin Bedeutung als Fährhafen und als Fischereistandort.

\*) Cronica der Fresen, Teil II, S. 720 (Emder Handschrift)

Auf einen lebhaften Umschlag weist die Anstellung eines Kajungmeisters hin, der für Ordnung und Sauberkeit am Anlegeplatz der Frachtschiffe zu sorgen und notwendige Ausbesserungen an der Uferbefestigung und den Verladeeinrichtungen zu veranlassen hatte. Die Gemeinde erzielte 1701 eine bescheidene Einnahme durch Vergabe der Reinigung der Kajung. Für die Sauberhaltung des Ufers wurde 1702 die Anstellung eines Hafenermeisters beschlossen, weil wegen der häufigen Verladung von Stalldünger die Anlegestelle stark verschmutzt war.

## Der Sielhafen 1750

Aus dem Jahre 1750 liegt eine präzise Aufnahme des Sielhafens vor, da der Emsdeich mit allen Höften und anderen Anlagen von J. H. Magott aufgemessen worden ist. Die Darstellung am Ende des Beitrages zeigt den Sielhafen in der bekannten Form im Schutze der Häuser auf der Dorfwarft. Der kleine Hafen wird durch Holzhöfte zur Ems hin abgeschlossen, zwischen denen eine Rinne durch das schmale Watt zum tiefen Wasser führt. Ein Deichgatt ist nicht eingetragen und war wahrscheinlich bei den niedrigen Deichen auch nicht erforderlich. Der Deich an der Ostseite des Hafens ist wie auch noch heute deutlich ausgeprägt. An der Westseite des Hafens scheint kein Deich vorhanden gewesen zu sein, hier bildete die Warft den Hochwasserschutz. Direkt westlich des winzigen Siels befinden sich zwei Häuser beiderseits des angedeuteten Weges. Die übrige Siedlung ist nur teilweise und schematisch dargestellt.

In der Sturmflut vom 11. September 1751 wurde dieses Siel stark beschädigt, es wurde „gesprengt“. Dieses Ereignis zeigt beispielhaft, wie gefährdet Holzsielwehre wegen der Umläufigkeit und ungenügender Verankerung waren und daß sie eine Schwachstelle im Deich bildeten.

Zur Sicherung des Niederrheiderlandes gegen Überschwemmungen ist vor dem Siel ein Kistdamm angelegt worden, der wahrscheinlich auch dem Verkehr zwischen den beiden Ortsteilen diente. In der schweren Sturmflut von 1717 erlitt das Siel keinen Schaden, wenn auch in Ditzum einige Menschen und Tiere ertranken.

# Der Bau des massiven Siels 1752

Der kleine Hafen an der Ems hätte vermutlich das Schicksal anderer Sielmuhlen geteilt, wäre nicht in der Mitte des 18. Jahrhunderts ein erheblicher Bedeutungswandel eingetreten, der ursächlich mit einer neuen Wirtschaftspolitik zusammenhängt:

Nach dem Erlöschen des angestammten ostfriesischen Regierhauses mit dem plötzlichen Tod des erst 35 Jahre alten Fürsten Carl Edzard am 25. Mai 1744 übernahm König Friedrich II. von Preußen aufgrund von Anwartschaften und Verträgen das Fürstentum Ostfriesland und gliederte dieses Land den preußischen Staaten ein. Mit der nun einsetzenden preußischen Verwaltung, speziell der Kriegs- und Domänenkammer in Aurich, wurde zugleich ein Wirtschaftswachstum gefördert. Das nachstehende Beispiel war für Ditzum von weitreichender Bedeutung.

Vor dem 1707 eingedeichten Bunder-Interessenten-Polder hatte sich ein ausgedehntes Vorland gebildet, das aufgrund der inzwischen erreichten Höhe deichreif war. Die Einzelheiten der Eindeichung enthält der an anderer Stelle abgedruckte Beitrag von H. Aeikens, so daß hier nur die Folgen dieser großen Maßnahme für den Ditzumer Hafen dargestellt werden.

Bei den Planungen für die Eindeichung spielte die Frage der zukünftigen Entwässerung des Polders und dessen Hinterlandes eine wichtige Rolle. Der Raum Bunde und der Bunder-Interessenten-Polder entwässerten bislang durch ein Siel im Dollart, dessen Außentief im Bereich des anzulegenden Polders lag. Da dieses wegen der zunehmenden Verlandung des Dollarts stets weiter verschlickte, mußte nach einer neuen Lösung gesucht werden.

Ohne auf Einzelheiten einzugehen, kann festgestellt werden, daß die Bunder Sielacht bereits im September 1745 ein Verhandlungsergebnis mit der Ditzumer Sielacht erreicht hatte. Die Entwässerung des Bunder Gebietes sollte nach Ditzum verlegt werden, wozu ein neues Tief als Verbindung zwischen den beiden Entwässerungssystemen angelegt werden mußte. Außerdem war in Ditzum auf gemeinsame Kosten ein neues steinernes Siel zu bauen, dessen Unterhaltung beide Sielachten tragen sollten. Da auch die Kosten des neuen Tiefs einschließlich dessen Unterhaltung allein zu Lasten

der Bunder Sielacht gehen sollten, wurden diese Verhandlungen abgebrochen und die Bunder Sielacht suchte nach einer kostengünstigeren Lösung. Es kamen dann die Siele von Bentum, Jemgum und Coldeborg für die Entwässerung in Betracht, aber die jeweiligen Sielachten lehnten die Übernahme zusätzlichen Binnenwassers ab, wobei die niedrige Lage der Einzugsgebiete sicherlich eine ausschlaggebende Rolle spielte.

Daraufhin wurde jahrelang der Plan verfolgt, die gesamte Entwässerung des Bunder Raumes zur Aa hin zu verlegen und dorthin einen Kanal zu graben, denn das Bunder Siel lag zu hoch, hatte einen zu geringen Querschnitt und war ohnehin abgängig. Als die Pläne für die Eindeichung des preußischen Polders in ein aktuelles Stadium traten, forderte die Kriegs- und Domänenkammer Aurich jedoch die Wiederaufnahme der Verhandlungen zwischen der Bunder und der Ditzumer Sielacht. Im Herbst 1751 bildete die Zerstörung des Ditzumer Siels durch die Sturmflut ein weiteres beschleunigendes Element. In vielen Sielachtsversammlungen in Bunde und Ditzum wurden die zwischenzeitlich ausgehandelten Verträge gebilligt und am 15. Januar 1751 in Aurich genehmigt. Seit diesem Datum sind die beiden Sielachten „combiniert“.

Wichtige Verhandlungsergebnisse waren:

- Anlage eines neuen massiven Siels in Ditzum
- Grabung eines Verbindungstiefs zwischen dem Außentief im anzulegenden preußischen Polder zum Dollartdeich beim heutigen Ditzumer Verlaat, wo in der Tat ein Verlaat gebaut wurde. Das Tief führte am kleinen Wynhamster Kolk vorbei zum großen Wynhamster Kolk.
- Ausbau des Zugschlotes vom großen Wynhamster Kolk bis zum Ditzumer Siel einschl. Verbreiterung der Tille bei Aaltukerei.

An den Bau- und Unterhaltungskosten beteiligte sich der Staat (seit 1756 die Ostfriesische Landschaft) mit einem Drittel.



## Der Sielbau

Bereits im Frühjahr 1752 wurde der Sielneubau Ditzum geplant und ausgeschrieben. In den „Wöchentlichen Ostfriesischen Anzeigen und Nachrichten“ Nr. n, vom Montag, den 13. März 1752 erschien folgende NOTIFIKATION:

*Es wird hierdurch männiglich zu wissen gefügt, daß am 17ten dieses Monats Martii die Verfertigung eines neuen steinernen Siels zu Ditzum öffentlich an den Mindestaonehmenden verdungen werden soll, und können also die Entrepreneurs sich daselbst an ermeldetem Tage einfinden, die Conditiones vernehmen. Treckgeldziehen, und dem Befinden nach den Contract hierüber schliessen. Aurich, den 8ten Martii 1752*

„Besteck und Conditiones“ stammten vom erfahrenen Zimmermann und Sielbaas Gerhard Harberts aus Larrelt, der ausführlich die einzelnen Bauabschnitte, Bauteile und Verfahren beschrieb. Den Zuschlag erhielt der Ditzumer Zimmermann Helmer Poppen, der auch über Erfahrungen im Sielbau verfügte.

Die Kriegs- und Domänenkammer in Aurich verfolgte die Baumaßnahme mit regem Interesse und bemüht sich sogar um die Beschaffung des erforderlichen Bauholzes. Da in der hiesigen Provinz kein geeignetes Holz für einen Schlagbalken zu haben war, schrieb die Kammer nach Minden und ersuchte die dortige Kammer, „dem Hellmer Poppen die Gewinnung und die Ausfuhr des benötigten Holzes zu bewilligen und die erforderlichen Ordres an den Oberjäger zu Lingen zu geben, woselbst er sich melden wird“.

Das für die Gründung des Siels erforderliche Eichenholz stammt also, sofern es sich nicht um „greinen“ Holz aus dem Ostseeraum handelt, aus der Grafschaft Lingen und ist über die Ems nach Ditzum geflößt worden.

Im Schutze von zwei Kistdämmen wurde im Sommer 1752 die Baugrube trockengelegt, das alte Siel vollständig ausgegraben und das neue Siel etwa zwei Fuß tiefer gegründet. Die Sohle wurde mit Ziegelsteinen gepflastert, das 20 Fuß (6,28 m) weite und 44 Fuß (13,81 m) lange Siel erhielt drei Paar Tore und ein Gewölbe, über das eine mit Flinten gepflasterte Straße rührte.

# Der Sielstein

Während die Fertigstellung des Sielbauwerkes nicht überliefert ist, kann das Datum der Grundsteinlegung genau angegeben werden, denn wie an anderen massiven Sielbauwerken aus der preussischen Zeit wurde auch am Ditzumer Siel eine mächtige Inschriftentafel angebracht. Da das Oberteil des Steines nicht mehr vorhanden ist, und eine alte Abbildung nicht zur Verfügung steht, kann nur vermutet werden; daß ein preussischer Adler den auf dem unteren Stein sichtbaren Vorhang in den Fängen hielt.

Der gelbe Sandstein mit den Abmessungen 148 x 85 cm enthält das Datum der Grundsteinlegung des Siels am 28. Juli 1752 und die Namen der Sielrichter und Bevollmächtigten der zusammengeschlossenen Bunder und Ditzumer Sielachten.

Die darunter stehenden vier gereimten Verse lauten in freier Übersetzung:  
Das Siel ist hier zum ersten mal von Ditzum und Bunde gemeinsam gebaut worden.

Der Bau wurde mit Zustimmung der Obrigkeit in Frieden errichtet.  
Wenn auch nicht jedermann damit einverstanden war, ist unser Werk dennoch gut.

Mögen wir hiervon die Früchte zum Besten unserer Landgemeinden sehen.



Der Sielstein von 1752

Aufnahme: R. C. Hoek

Ein großer Grabstein, ebenfalls aus gelbem Sandstein, aus der gleichen Epoche mit ähnlich gestaltetem Vorhang am unteren Rand befindet sich in der Ditzumer Kirche.

## Die Auswirkungen auf den Sielhafen

Der Zusammenschluß der beiden Sielachten hatte für den Sielhafen Ditzum weitreichende Folgen.

### Das erweiterte Einzugsgebiet

Durch das größtenteils neu gegrabene, und nach 1753 auch zwischen Aaltukerei und Ditzumerhammrich begradigte Tief, entwässerten erheblich größere Flächen nach Ditzum. Es kamen nämlich etwa 500 ha der Tjücher Sielacht hinzu, die das Land um Bunde entwässerte, 1154 ha Polderfläche des Bunder-Interessenten-Polders, 133 ha des Norder- und Süder-Christian-Eberhard-Polders und 1225 ha neugewonnenes Polderland. Die

Zunahme betrug somit rund 3012 ha, das sind fast doppelt soviel als die Ditzumer Sielacht vor 1752 umfaßte.

Bedeutsam war auch die vergleichsweise hohe Lage der Polderflächen, so daß das Niederschlagswasser rasch in die Niederungsgebiete nördlich von Ditzumer Verlaat, in den Oldendorper und Ditzumer Hammrich fließen konnte und hier zu Überschwemmungen führte. Hier bestanden damals neben dem kleinen Wynhamster Kolk und dem etwa 160 ha großen Wynhamster Kolk noch verschiedene weitere, meist kleinere Kolke. Während diese von früheren Deichbrüchen herrühren, stammen Putten und Reitkämpe von Deichbaumaßnahmen bei scharliegenden Deichen. Im Oldendorperhammrich befanden sich flache Landseen und Senken wie das „Krumme Meer“, das „Oldendorpermeer“, die „Jierdobben“ und der „Pallert“. Nach dieser „Leegde“ ist der Zugschloot „Pallerschloot“ benannt worden.

Um die Überschwemmungen in den Sommermonaten in Grenzen zu halten, wurden zugleich mit der Anlage des neuen Tiefs südlich des Großen Wynhamster Kolks im ehemaligen Dollartdeich, nunmehr ein Schlafdeich, ein Verlaat gebaut. Dieses hölzerne Bauwerk sollte verhindern, daß Wasser aus den Poldern unkontrolliert in die genannten Niederungen eindrang. Daher kehrten die Tore das Wasser im Tief des höher gelegenen Landschaftspolders. Über das Verlaat führte der Weg von Ditzumerhammrich nach Bunderhammrich — Bunderhee mittels einer Brücke. Deshalb endete hier die Schifffahrt auf dem Sieltief und „Oldebooms Warft“ bildete den Lade- und Löschplatz der Siedlung am alten Deich sowie des nördlichen Teils vom Landschaftspolder. Der Südteil war zum „Ostfriesischen Gatje“, einer Ladestelle am Aastrom, ausgerichtet. Im kleinen Wynhamster Kolk, der am neugegrabenen Tief lag, direkt hinter den Häusern von Ditzumer Verlaat, konnten die Frachtschiffe wenden und gegebenenfalls einen Liegeplatz finden. Am nunmehrigen Schlafdeich siedelten sich u. a. Kaufleute an, daneben Fischer und Landarbeiter, die kleine „Colonistenhäuser“ anlegten.

Das Ditzumer Siel war mit über sechs Meter Breite erheblich größer als das bisherige kleine Holzsiel. Da der Schlagbalken um ca. 60 cm tiefer lag, war das Siel wesentlich leistungsfähiger als vorher. In der Tat konnte das Siel trotz des bedeutend vergrößerten Einzugsgebietes das Hinterland einigermaßen gut entwässern. Die Landseen und die Putten entlang des Deiches sind zumindest im Sommer trocken gewesen und konnten damit bedingt bewirtschaftet wer-

den. Hierzu trugen aber verschiedene zwischenzeitlich erbaute Wasserschöpfungsmühlen bei, die durch Kajedeiche eingefasste Niederungen trocken hielten. Damit hatte das Tief aber auch immer einen hohen Wasserstand.

Dieses war wiederum die Voraussetzung für die Binnenschifffahrt auf dem Tief, das stellenweise recht flach war.

In den Niederungsgebieten konnten einige Höfe angelegt werden wie „Leegeplatz“ und „Entennüst“.

Der hohe Binnenwasserstand im Sieltief hatte auch eine vermehrte Räumkraft im Sielhafen zur Folge. Damit war eine verhältnismäßig tiefe Muhde vorhanden, die sogar größeren Seglern als Heimathafen diente. Es ist zu bedenken, daß jede Möglichkeit für das Sielen genutzt wurde, wahrscheinlich auch nachts. Diese häufige Sieltätigkeit kam dem Verkehr auf dem Tief sehr entgegen, so daß die Schiffe nur bei höheren Außenwasserständen warten mußten.

## Der Hafenumschlag

Der Umschlag im Hafen nahm zu, wozu auch die am Ditzumer Tief angelegten Ziegeleien beitrugen. Neben Brenntorf wurde auch Emssand zum Magern des Kleies herangebracht. Die Fertigprodukte, Ziegelsteine und wohl auch Dachpfannen, wurden als Rückfracht mitgenommen. Daneben rief die lebhaftere Bautätigkeit auf dem Landschaftspolder und im übrigen Hinterland eine vermehrte Einfuhr von Bauholz und anderen Baumaterialien, z. B. Sandsteine, hervor. Die Ausfuhr der Erzeugnisse des neuen großen Polders ging aber nur zu einem kleinen Teil über den Ditzumer Hafen. Der Grund hierfür wird 1786 wie folgt angegeben:

„Von Ditzum gehet das beste Tief im Lande bis in den Bunder Polder, von dort aus könnte ebensogut wie von Ditzum eine tägliche Schifffahrt, oder mit dieser vereinigt, veranstaltet und aller Handel dorthier nach Emden gezogen werden. Weiln aber die zu niedrig liegenden Brücken, die zusammen 50 bis 60 Reichstaler zu erhöhen kosten würden, alle Schifffahrt schlechterdings unmöglich machen, werden jährlich hunderte, ja tausende Lasten Korn, statt nach Emden, zur Neuenschans gebracht, und von dort her alle Bedürfnisse zurückgenommen und wegen dieser Kleinigkeit ist dieser wichtige Handlungszeit für Ostfriesland verloren und der Bunder Polder ist dadurch ein Teil von Gröninger Land geworden". \*)

Bei den niedrigen Brücken handelt es sich um Tillen in Ditzumerhammrich und Aaltukerei.

## Landeskulturelle Maßnahmen

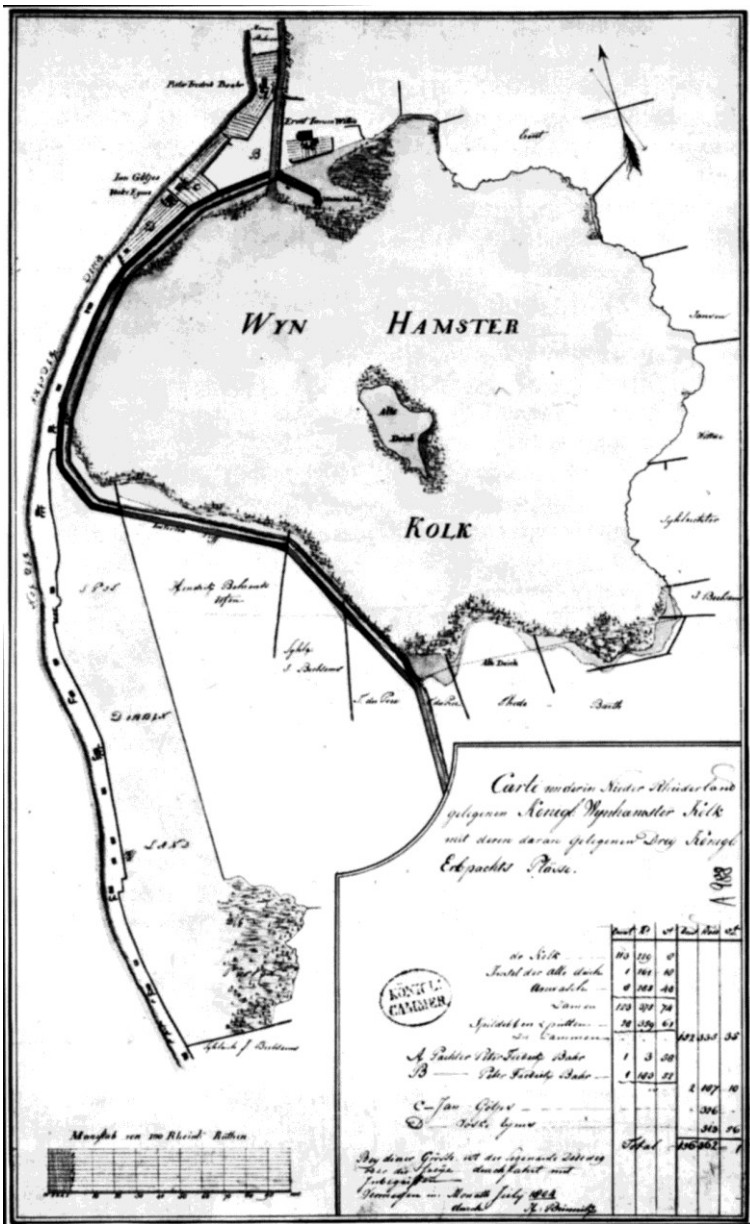
Im Hinterland von Ditzum ergaben sich einige Jahrzehnte nach der Zusammenlegung der beiden Sielachten noch folgende bemerkenswerte landeskulturelle Maßnahmen, die auch für das Entwässerungsgebiet Bedeutung erlangten, wenn auch zum Teil erst viel später. Nach vielen und zum Teil vergeblichen Bemühungen gelang es 1795 einer Gesellschaft von kapitalkräftigen Landwirten und Beamten, das Vorland vor dem Landschaftspolder endgültig einzudeichen. Dieser neue 687 ha große Polder wurde zu Ehren des zuständigen preußischen Ministers Heinitz-Polder genannt und kurz darauf besiedelt.

Der große Wynhamster Kolk, durch den das Ditzumer Sieltief hindurchführte, war Landeseigentum und als ertragreiches Fischereigewässer verpachtet. Da dieser Kolk jedoch nicht besonders tief war, kamen einige Landwirte auf die Idee, diesen See trockenzulegen, wie z. B. verschiedene Landseen nördlich von Petkum oder das Freepsumer Meer in der Krummhörn. Es gelang ihnen, die Genehmigung hierfür zu erhalten und mit Hilfe einer Wasserschöpfungsmühle den vorher mit einem Kajedeich umgebenen Kolk trocken zu legen. Bereits im Mai 1805 ist eine erste Bewirtschaftung möglich. Das Ditzumer-Bunder Sieltief mußte als Hochkanal westlich um diesen Kolk herumgeleitet werden. Durch die ständige Entwässerung des etwa 160 ha großen Binnenpolders erhielt das Sieltief wiederum eine neue Zuwässerung. Jedoch wurden durch die Verlegung des Tiefs zwei Brücken erforderlich, was jedoch eine weitere Beeinträchtigung der Schifffahrt zur Folge hatte.

Eine erste große Reparatur am Siel ist aus dem Jahre 1814 überliefert. Die eichenen Fluttore mußten erneuert werden und bei dieser Gelegenheit wurde das Sielbauwerk überholt.

In den beiden folgenden Jahren erfolgte auch eine gründliche Ausräumung des Sieltiefs, um die Entwässerung und die Schifffahrtsverhältnisse zu verbessern.

\*) von S. 13: aus H. Wiemann und J. Engelmann, 1974



„Charte der in Nieder Rhyderland gelegenen Königl. Wynhamster Kolk mit derer daran gelegenen Drey Königl. Erbpachtis Plätze“ — H. Bunnik, 1804. Westlich des Kolkes führt das neu angelegte Ditzmer Stieltief entlang; die Wassermühle für die Trockenlegung ist bereits errichtet worden. Die Angaben „Alte Deich“ weisen auf den durchbrochenen Deich Am. (ST. A. Aurich, Rep. 244, Nr. 17988)

Im gleichen Jahr nahm eine bis 1966 bei Ditzum stationierte Verwaltung ihren Anfang. Damals wurde eine neue Zollordnung eingeführt, wonach bei Emden Ein- und Ausfuhrzölle erhoben werden sollten. Da der Hafen Emden damals nicht am offenen Strom lag, sondern nur schwierig zu erreichen war, „wurde am 2. August 1814 zur Erhebung des neuen Zolls ein Comtoir in Ditzum eingerichtet, an dessen Stelle auf die Bitte der Kaufleute ein Wachtschiff trat“.\*) Dieses lag bei schlechtem Wetter bei Hatzum, wo am Deich ein Zollhaus errichtet wurde. Jahrelang überwinterte das Zollschiff im Ditzumer Hafen, im Ort wohnten die Zollschiffer und noch heute gibt es als Zollhäuser erbaute Wohngebäude im Dorf.

## Die Baumaßnahmen im 19. Jahrhundert

Um 1820 beginnt der Ausbau des ursprünglich kleinen Hafens zur Ems hin, nachdem bereits um 1790 westlich des Hafens auf Kosten der Deichacht ein Pfahlhöft geschlagen wurde, damit bei Sturm die im Sielhafen liegenden Schiffe etwas mehr Schutz hätten. Die Anlage und die ständige Unterhaltung, ja sogar Verlängerung der Höfte am Fuße des scharliegenden Deiches zwischen Pogum und Ditzum durch die Niederrheider Deichacht hatte zur Folge, daß sich im Stromschatten des Popp-Höfts westlich von Ditzum, kurz unterhalb des heutigen Fähranlegers, ein schmales Vorland auf dem bereits 1750 nachgewiesenen Watt bilden konnte. Damit war die Möglichkeit vorhanden, mit wenig Aufwand an Stelle des abgängigen Pfahlhöfts 1820 westlich des Hafens vor dem Emsdeich ein sogenanntes „Erdhöft“ anzulegen, eine Art Flügeldeich von etwa 30 m Länge. Es bildet den Ursprung des nachmaligen Schirm- und Hafendeiches. Im folgenden Jahr wurden zudem fünf Dukdalben zum Festmachen der Schiffe im Hafen gerammt und ein „Dukeldamm“ wahrscheinlich ein Buschdamm, der bei Hochwasser überströmt wurde, an der Westseite des Hafens angelegt. An der Ostseite des Hafens bestand damals eine kleine Werft für Schiffsreparaturen. Östlich des Hafens war damals noch kein Vorland vorhanden; am Deich zog sich ein Wattpriel entlang.

\*) O. Klopp, Ostfr. Geschichte, 1856/58



Die Baumaßnahmen sind vom Wasserbau-Inspektor von Leer abgenommen worden, der erklärt, „daß die Schiffe nunmehr Sicherheit und Bequemlichkeit haben“.

## Februarsturmflut 1825

Ein für die Geschichte des Hafens und des Ortes wichtiges Ereignis war die schwere Sturmflut vom 3./4. Februar 1825. Die Deiche des Rheiderlandes erlitten an vielen Stellen erhebliche Schäden. Auch das Dorf Ditzum wurde trotz seiner hohen Lage fast ganz überströmt, denn die Deichkappe westlich des Siels riß weg, wobei ein auf dem Deich stehendes Haus mit fortgerissen wurde. Es stürzte zum Teil in das Tief direkt hinter dem Siel, wo sich ein 22 Fuß (fast 7 m) tiefer Kolk bildete. Das Siel selbst wurde nur gering beschädigt. Das fortgerissene Haus kann nur östlich des heutigen Geschäftshauses G. Freerksen gestanden haben.

Dieser gefährliche Deichbruch konnte glücklicherweise frühzeitig gestopft werden. Wenn dies nicht gelungen wäre, oder falls der Deichbruch eher erfolgt wäre, hätten die Fluten sicherlich noch mehr Häuser weggespült. Dennoch wurden zwei Häuser vernichtet, 21 stark und sieben geringer beschädigt.

Bereits am 5. Februar begannen die Sicherungsarbeiten, wobei die staatlichen Behörden großzügige Hilfe gewährten. Schon am 18. Februar war der Kolk am Siel verfällt. Im Sommer wurde westlich vom Siel eine 135 Fuß (ca. 42 m) lange hölzerne Kajung angelegt mit einem Durchgang zum Hafen. Hierbei wird es sich um das erste Deichgatt in Ditzum handeln.

Die weitere Ausdehnung des Hafens konnte nur zur Ems hin erfolgen, da die Deichnische bis auf die Ostseite von Häusern auf der Dorrwarft umgeben war. Daher ist die Vorlandentwicklung für die Hafengeschichte von ausschlaggebender Bedeutung.

Seit 1819 begannen aufgrund eines Staatsvertrages zwischen Hannover und Preußen (Ostfriesland gehörte seit 1815 zum Königreich Hannover) Maßnahmen zur Schiffbarmachung der Ems, die bis 1835 dauerten. Dann konnten bis Halte bei Flut Seeschiffe bis 100 Last \*) Tragfähigkeit kom-

\*) 1 Schiffslast = 2 to.

men. Im Zuge dieser Maßnahmen bildete sich auch östlich von Ditzum ein schmales Vorland und in Höhe der Dörfer Oldendorp und Nendorp konnte ein bis zu 200 m breiter und etwa zwei Kilometer langer Sommerpolder gewonnen werden.

Für den Hafenverkehr war der Bau einer Holzsägemühle 1835 am Tief südlich des Ortes in unmittelbarer Nähe der Humbert'schen Ziegelei von großem Einfluß. Diese Mühle mit drei Gattern und Liegeplätzen für Holz in Einschnitten am Tief verfügte nicht nur über Lagerschuppen für Schnittholz, sondern besaß auch ein großes Eignerhaus mit Scheune und daneben noch ein kleines Wohnhaus für den sogenannten Sägebaas. Der Erbauer war der Ditzumer Kaufmann J. M. Tammen.

Es wurde Holz aus dem Ostseeraum, aus dem Emsland bzw. dem Ammerland eingeführt, z. T. mit Seeschiffen zum Ditzumer Hafen, ün übrigen wurde das Holz zur Sägemühle über das Tief geflößt. Das Bau- und Schnittholz setzte man in der Umgebung ab; in Ditzumer Verlaat wurde sogar eine Filiale unterhalten. Mit der Sägemühle war eine Kohlenhandlung verbunden, zeitweise wurde eine Kalkbrennerei betrieben.

Leider ist die Sägemühle, obgleich kaum Kriegsbeschädigungen zu verzeichnen waren, 1953 vom damaligen Besitzer H.J. Bruhns abgebrochen worden, weil ein wirtschaftlicher Betrieb nicht mehr aufrecht erhalten werden konnte und denkmalpflegerische Gesichtspunkte noch nicht beachtet wurden.

Die in den Jahren 1841 und 1842 vorgenommene vollständige Ausgrabung des Sieltiefs von Ditzumer Verlaat nach Ditzum war eine bedeutende Leistung der Ditzum-Bunder Sielacht zur Verbesserung der Entwässerungsverhältnisse und zur Förderung der Binnenschifffahrt. Diese Arbeiten wurden öffentlich ausverdingt und an Unternehmer in der Umgebung vergeben. Das Tief erhielt dadurch eine durchgehend tiefere Sohle und Flachstellen wurden beseitigt, so daß die tieferen Ländereien eine bessere Abwässerung bekamen.

Die Vertiefung des Sieltiefes hatte im Ortskern Ditzums zur Folge, daß der unmittelbar am Ostufer des Tiefe hinter dem als Brauerei 1750 errichtete

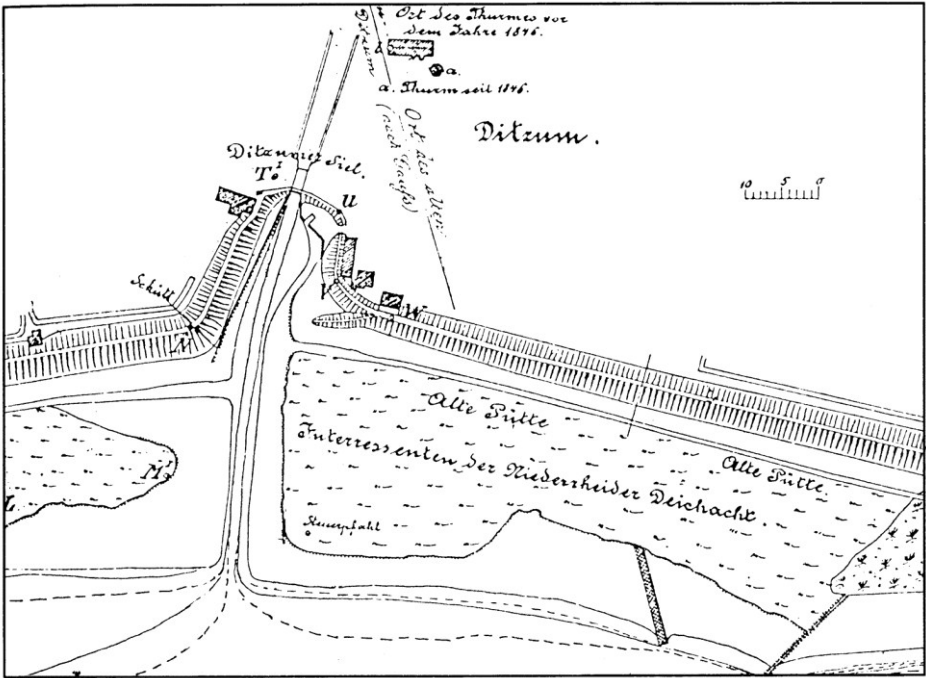
Gasthof einzustürzen drohte. Daher mußte in aller Eile am Fuße der Böschung zwischen dem Siel und der Fußgängerbrücke eine Kajung gerammt werden, deren Pfähle heute noch vorhanden sind. Aus dieser Zeit stammt auch das nunmehr vollständig erneuerte „Pommer'sche Haus“ direkt am Deich östlich des Siels.

Die Situation des Hafens mit den darum gruppierten Häusern ergibt sich aus dem Kartenausschnitt auf der folgenden Seite.

Über die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Ditzum vorhandenen Ziegeleien unterrichtet F.W. Beekmann; die Lage ergibt sich aus zeitgenössischen Karten.

Am Ostufer des Sieltiefe waren 1794 und 1813 drei Ziegeleien vorhanden; die südlichste lag an der Einmündung des Oldendorper Quertiefs. Bei diesem abgelegenen Standort ist zu bedenken, daß der Ton unmittelbar benachbart abgegraben wurde, Sand zum Magern und Torf zum Brennen wurden per Schiff herangebracht. Die Fertigprodukte wurden ebenfalls auf dem Wasserwege verschickt. Als Arbeitskräfte sind fast ausschließlich lippische Wanderarbeiter anzunehmen. Die Jahresproduktion belief sich auf insgesamt etwa 680 000 Steine.

Aus dem Jahr 1843 ist jedoch nur die Humbert'sche Ziegelei südlich des Dorfes bekannt, die Ziegelsteine und Dachpfannen herstellte.



Der Sielhafen Ditzum 1854 (Kartensammlung WSA Emden)

## Situationsbeschreibung 1846

Eine aufschlußreiche Beschreibung des Hafens enthalten die „historisch-hydrographischen Nachrichten von den Häfen“ aus dem Jahre 1846, die der Wasserbau-Inspektor Dr. Reinhold aus Leer verfaßte:

„Zunächst oberhalb Emden, am linken Ufer der Ems, beim Flecken Ditzum, mündet ein Entwässerungskanal, das sogenannte Ditzumer Syhl, tief durch den Ditzumer Syhl in die Ems ein. Dieser Syhl ist aus Steinen gebaut, überwölbt und 20 Fuß im Lichten weit, so daß nur kleine Stromschiffe ihn passieren können, welche die Masten niederlegen; aber keine größeren Seeschiffe. Der Ort selbst hat keinen bedeutenden Handel, außer mit Holz aus Norwegen und Danzig, und hauptsächlich mit eigenen Landesprodukten, Korn usw. Die Einwohner leben größtenteils vom Ackerbau und von der Viehzucht. Es sind jedoch daselbst einige Schiffer, deren Fahrzeuge, aus Mangel eines im Winter sichern Hafens, in Emden oder in andern Häfen überwintern. Diesem Übel könnte sehr wohl abgeholfen und

ein umdeichter, sicherer Winterhafen am linken Ufer der sogenannten Ditzumer Muhde außerhalb des Syhls eingerichtet werden; wozu auch in den Jahren 1842 und 1843 auf hohem Befehl ein Plan gemacht wurde, dessen Ausführung etwa 4000 Thlr. kosten würde. Mit dem Hafen könnte auch eine Schiffswerft verbunden, Schiffsbau hier betrieben und nicht allein für den Ort mehr Nahrung, sondern auch für die Schifffahrt auf der Ems im Allgemeinen ein eben so guter Nothafen für Stürme und Eisgänge erlangt werden, als er bei der Holländischen Festung Deifzyhl, etwa 1 1/2 Meilen unterhalb Ditzum an der Ems, vorhanden ist. Allein das Projekt ist bis jetzt noch nicht ausgeführt und bleibt der Zukunft überlassen. Im Jahre 1843 liefen zu Ditzum 33 Schiffe von 812 Lasten ein, und 61 Schiffe mit 1444 Lasten aus“.

Aus dem Jahre 1840 ist überliefert, daß in Ditzum sechs Frachtschiffe beheimatet waren. Ausführliche Angaben über die in Ditzum bereederten Schiffe sind enthalten in: K.H. Wiechers, „Und sie führen weit übers Meer“, Band n, Norden (Soltau) 1988.

## Der Nothafen Ditzum

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wird ein weiterer Ausbau des Hafens erforderlich, da die kleine Sielmuhde, die nur an der Westseite verbreitert ist und dort einen winzigen Lade- und Löschplatz aufweist, den gestiegenen Anforderungen nicht mehr genügt. Die Zahl der in Ditzum beheimateten Frachtschiffe und Fischereifahrzeuge hatte nämlich erheblich zugenommen.

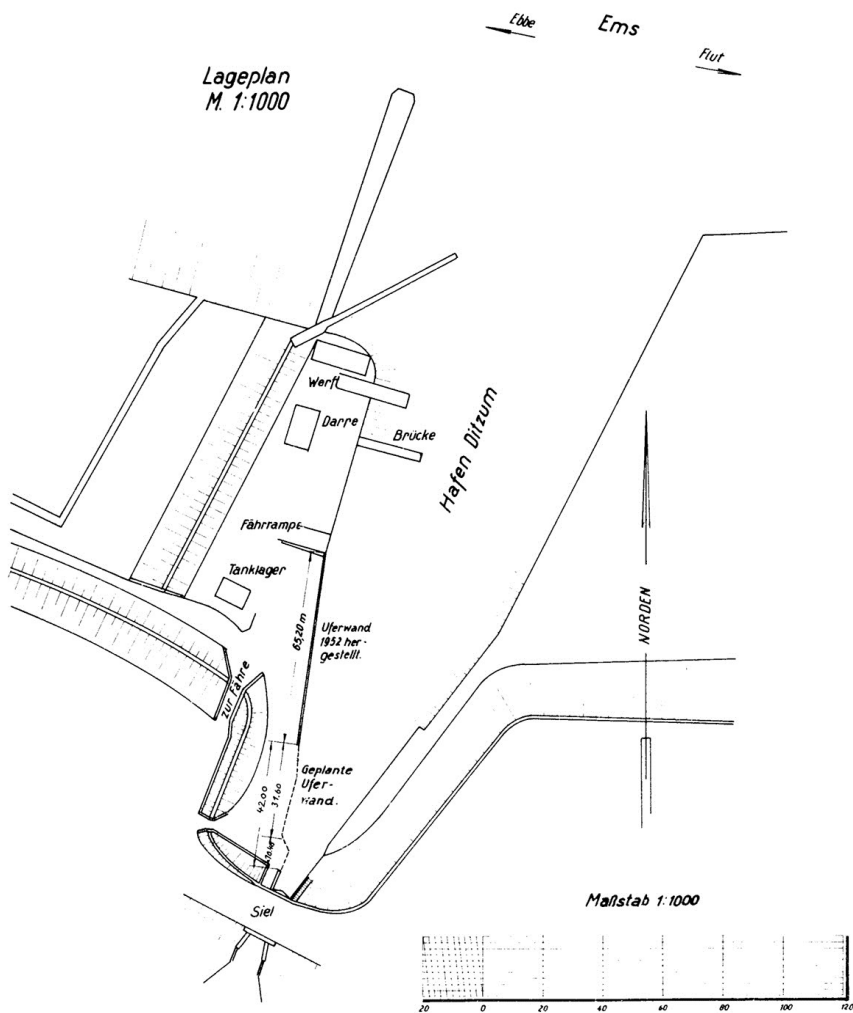
In den Jahren 1857/58 beginnt die systematische Korrektur der unteren Ems, wobei auch im Raume Ditzum Buhnen angelegt werden, um ein einheitliches Fahrwasser zu erhalten. Um die Stromspaltung unterhalb von Gandersum zu beseitigen, wurden später vom Petkumer Ufer aus Buhnen in die Ems vorgebaut. Das Petkumer Fahrwasser verlandete und der Ditzumer Sand bildete nunmehr einen Bestandteil des Petkumer Watts. Durch dieses Watt hindurch mußte 1881 im Schutz von zwei jeweils etwa 900 m langen Buschdämmen das Außentief des Petkumer Siels gegraben werden. Im nun verbleibenden Emsbett von etwa 600 m Breite wurde in der Folgezeit das Fahrwasser häufiger verlegt, je nach dem, wo die besten Tiefenverhältnisse anzutreffen waren.

Die erste Ausbaumaßnahme im Ditzumer Sielhafen ist 1863/64 die Anlage des „Schirmdeiches“ westlich des Hafens auf dem Vorland. Dabei wurde das „Erdhöft“ von 1820 teilweise abgegraben.

Diese Arbeiten hat die Gemeinde Ditzum ausgeführt. Der Schirmdeich ist der Ursprung des späteren Hafendeiches, in dessen Schutz ein „Buschbett“ am neuen Hafenufer angelegt werden kann. In diesem neuen Hafenteil wurden auch fünf Dukdalben gerammt, um sichere Liegeplätze zu gewährleisten. Zehn Jahre später mußte das Buschbett bereits erneuert werden und im inneren Teil des Hafens erfolgte der Bau eines kompletten Bohlwerkes, da die alte Kajung abgängig war. Hierbei wurde auch das sogenannte „Böhntje“ wieder erneuert. Es handelt sich um eine Rampe mit einem Podest im Niedrigwasser-Niveau, um den Fischern und der Fähre auch bei niedrigen Wasserständen bequeme Lade- und Löschmöglichkeiten zu bieten.

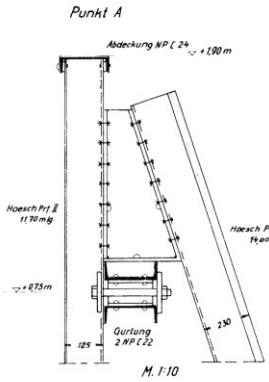
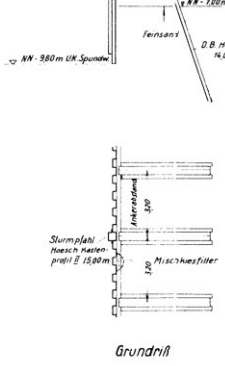
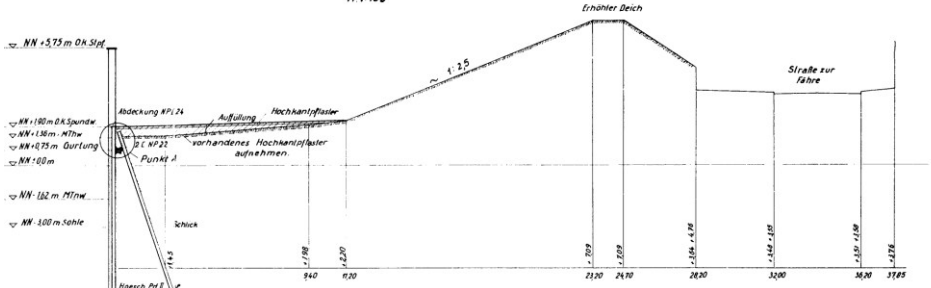
Alle diese Maßnahmen bildeten das Projekt „Nothafen Ditzum“, d. h. der Hafen diente bei schlechtem Wetter und bei Eisgang den auf der Ems verkehrenden Schiffen als Schutzhafen.

Nach Fertigstellung dieser Arbeiten wurde im Juli 1880 bezüglich der Instandsetzung und Unterhaltung des Nothafens zwischen dem Amt Weener und der Gemeinde Ditzum ein Vertrag geschlossen. Es wird darin vereinbart, von der ursprünglichen beabsichtigten Unterhaltungstiefe von 2,9 m unter ordinärer Flut (MThw) Abstand zu nehmen. Der Hafen wird im Zustand vom Herbst 1879 der Gemeinde Ditzum unter der Bedingung zur Unterhaltung übergeben, daß vor dem Bohlwerk und in der Zufahrt eine Tiefe von mindestens zwei Metern unter ordinärer Flut erhalten wird. Die Gemeinde Ditzum erhält als einmalige Entschädigung für die Herstellung des neuen Bohlwerks einen Barbetrag von 2000 Mark.



*Lageplan: Für die Erneuerung einer 2. Teilstrecke der westlichen Uferwand im Hafen Ditzum hat das damalige WSA Leer 1954 einen Entwurf aufgestellt. Die geringe Ausdehnung der Darre und der Werft sowie die neue Form des Deiches fallen auf.*

Querschnitt  
M 1:100



Wasser- und Schiffsahrtsdirektion Aurich Wasser- und Schiffsahrtsamt Leer			
Geprüft hat vorgelegen von der Wasser- u. Schiffsahrtsdirektion Aurich	Aurich 1954		
Entwurf aufgestellt	Leer 21. Jan. 1954	<i>Krause</i> <i>Hoyer</i>	Der Bauamtsvorstand Reg. Baumeist. Sachbearbeiter Bau-30g.
Blaßbearbeiter	<i>gärdner</i>		techn. Zeichner
Maßstäbe 1:10 1:100 1:1000	<b>Kostenanschlag</b> für die Erneuerung einer 2. Teilstrecke der westlichen Uferwand im Hafen Ditzum. Lageplan u. Querschnitte		
Plankammer Nr.			Blaß Nr.

Querschnitte zum Lageplan.



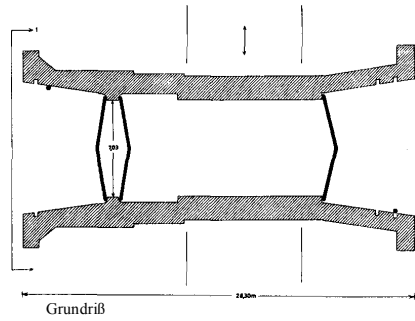
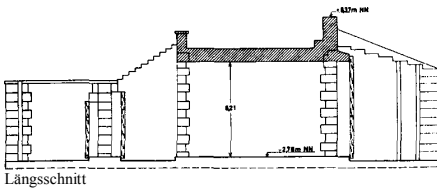
# Neubau des Siels 1891 und dessen Folgen

Das Siel vom Jahre 1752 war abgängig und genügte nicht mehr den gestiegenen Anforderungen der Entwässerung des Binnenlandes und der Binnenschifffahrt. Die Ditzum-Bunder Sielacht entschloß sich daher zu einem Sielneubau. Den Zuschlag erhielt der Bauunternehmer Müller aus Stiekelkamperfehn, der bereits viele Wasserbauarbeiten durchgeführt hatte.

Das Siel wurde im Schutze von zwei Kistdämmen erbaut, wobei der Damm im Binnentief in Höhe der heutigen Fußgängerbrücke errichtet wurde. Er hatte eine derartig breite Krone, daß Wagen darüber fahren konnten. Vom angrenzenden Wohnhaus in der Kirchstraße (heute W. Hayenga) mußte die Hälfte abgetragen werden, um Raum für die Durchfahrt zu schaffen. Nach Fertigstellung des Siels wurde das Haus wieder vervollständigt und nur der heute noch vorhandene Fußweg blieb erhalten, der zur Fußgängerbrücke und zum Anlegesteg am Tief führt, der u. a. der Torfversorgung der Anlieger an der Kirch- und Mühlenstraße diente.

Das neue Siel erhielt eine Drempttiefe von NN - 2,75 m und eine lichte Weite von 7,03 m. Es war daher besonders leistungsfähig und für die Binnenschifffahrt fanden erhebliche Verbesserungen Berücksichtigung. So erfolgte binnenseits eine Verlängerung in Form eines Vorsiels, um auch längeren Frachtschiffen die Passage zu ermöglichen. Das Vorsiel nahm nämlich die Ebbtore auf. Sowohl die Flut- als auch die Ebbtore wurden mit Schützen ausgestattet, so daß Außenwasser in die Sielkammer eingelassen werden konnte. Damit war das Siel zum Schleusen eingerichtet und in Hinblick auf das nachfolgend erläuterte Stauwerk konnte Wasser in das Binnentief eingelassen werden. Zur zusätzlichen Sicherung erhielt das Siel auch noch ein Paar Sturmtore.

Die Einzelheiten des Bauwerkes ergeben sich aus der nachstehenden Zeichnung. Im Prinzip ist das Bauwerk noch heute an der Binnenseite erhalten, da nur das Außenhaupt neu errichtet werden mußte.



*Das Ditzumer Siel von 1891 mit der 1938 durchgeführten Erhöhung der Deichmuer. Längsschnitt und Grundriß aus dem Sielkennblatt Nr. 12. (Jber. Forschungsstelle Nordney, 1969, Bd. 21)*

## Auswirkungen auf das Hinterland

Für das Hinterland hatte dieses leistungsfähige Siel wie erwartet viele Vorteile. Die Landwirte in den Hammrichgebieten konnten vielfach ihre Wasserschöpfungsmühlen stilllegen, die sogenannten „Leegden“ konnten endgültig im Sommer bewirtschaftet werden und das Land wurde durch Wege besser erschlossen. Auf dem Sieltief konnten tiefergehende Schiffe verkehren und das Durchschleusen wurde vereinfacht, ja es konnten sogar in einer Tide mehrere Schiffe durch das Siel fahren.

Das Verlaatbauwerk in Ditzumerverlaat wurde überflüssig und es konnte abgebaut werden. Hier befindet sich heute eine feste Straßenbrücke über das Tief.

## Das Stauwerk

Einige Jahre später wurde nach vielen Diskussionen ein Stauwerk im Ditzumer Sieltief angelegt. Das Abstimmungsergebnis in der entscheidenden Sielachtsversammlung war mit 141 gegen 127 Stimmen recht knapp. Während die Besitzer hochgelegener Ländereien oder von Gewerbebetrieben für den Bau waren, stimmten vor allem die Bewohner der Hammrichsgebiete dagegen, weil sie eine Verschlechterung der Entwässerungsverhältnisse befürchteten. Leider sollten sie Recht behalten. Dieses Stauwerk oder Verlaat hatte folgende Aufgaben: Durch Aufstau von Außenwasser um die Hochwasserzeit konnte die Sielmuhde bei dem folgenden Niedrigwasser gespült werden. Hierbei wurde das zum Siel gehörende

Sielboot mit Mudderpflug eingesetzt. Mit Hilfe des Stauwerks konnte im Tief bei Ditzum ein höherer Wasserstand gehalten werden, so daß tief abgeladene Frachtschiffe mit Torf, Kohlen, Sand und Ziegelsteinen bessere Verkehrsmöglichkeiten zur Ziegelei am Tief hatten.

Das umstrittene Stauwerk wurde 1897 errichtet, wobei noch brauchbares Holz von den Türen des alten Siels und der 1752 beschaffte Schlagbalken wieder Verwendung fanden. Das Bauwerk ist jedoch nicht besonders gut gegründet worden, denn 1900 und 1901 waren langwierige Reparaturen erforderlich, die zu Überschwemmungen im Oldendorperhammrich führten, da die Umleitung der Entwässerung zu den benachbarten Sielen nicht ausreichte. Der Standort unmittelbar vor dem Sägemühlengrundstück war gut gewählt, da das Sieltief in diesem Bereich hohe Ufer aufwies. Der Molke-reischloot, die Entwässerung des Ostteils des Dorfes und der Molkerei, mündete direkt oberhalb des Stauwerkes in das Tief; andere Gräben waren durch Dämme abgeschottet. Die Aufstau-strecke im Tief betrug etwa 420 m.

## Hafengebundene Betriebe

Um die Jahrhundertwende wurden in Ditzum drei moderne Betriebe gebaut, die den Hafenumschlag belebten und den Ort jahrzehntelang prägten.

Am östlichen Ortsrand errichteten 1894 die zur Molkereigenossenschaft Niederrheiderland zusammengeschlossenen Landwirte von Ditzum und Umgebung eine Dampfmolkerei, die für das nördliche Niederrheiderland eine große Bedeutung hatte.

Am westlichen Ortsrand, unmittelbar am Deich angrenzend, erbauten 1897 J. Mansholt und Genossen eine moderne Dampfziegelei mit Ringofen und einem getrennt stehenden Maschinenhaus. Eine Lorenbahn zum Transport der Ziegelsteine wurde durch die Pfefferstraße zum Hafen angelegt und auch in diesem Zusammenhang erfolgte der Bau eines neuen Deichgatts in Verlängerung der Kirchstraße. Hierfür mußte ein direkt am Deich stehendes altes Haus abgebrochen werden.

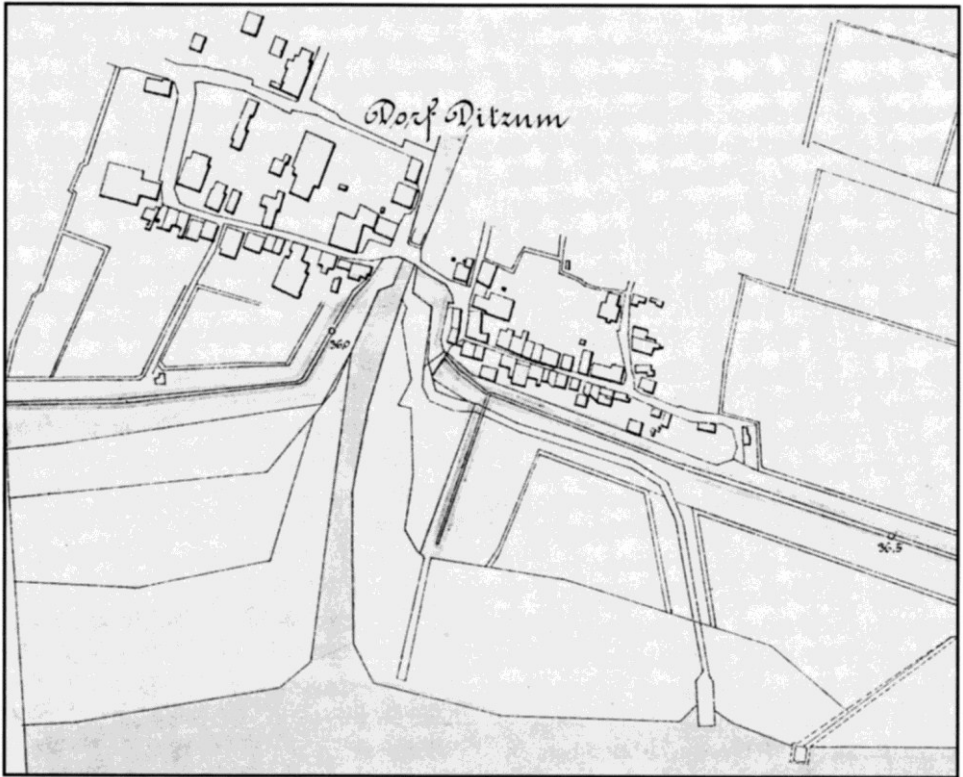
Schließlich erfolgte 1902 südlich des Ortes am Sieltief der Bau einer modernen Dampfziegelei mit Ringofen und hohem Maschinenhaus durch H. van der Wall. Das südlich angrenzende alte Werk wurde abgebrochen. Zwischen dem Ort und der neuen Ziegelei lag das unbebaute

Grundstück „Kalkwarf“. Der Flurname weist auf den Standpunkt einer Kalkbrennerei hin.

Die Gemeinde Ditzum ließ 1897 bei der Meyer-Werft in Papenburg eine Dampffähre bauen, die den regelmäßigen Fährverkehr nach Petkum aufnahm. Hierfür mußte direkt an der Ems, unmittelbar unterhalb des Popphöftes, ein Anleger in den Strom gebaut werden, da die Wassertiefen im Hafen im allgemeinen nicht ausreichend waren und auch nicht genügend Platz zur Verfügung stand. Als Zuwegung war eine mit Kopfsteinen gepflasterte Straße, die sogenannte „Dampferstraße“ erforderlich, die zum im gleichen Jahr erbauten neuen Deichgatt führte.

Für alle genannten Betriebe mit Dampfmaschinen mußte über den Hafen Ditzum Kohlen herangebracht werden, wodurch die in Ditzum ansässigen Fuhrleute reichlich Aufträge hatten. Nur die van der Wall'sche Ziegelei konnte direkt von Schiffen angelaufen werden. Die Gebrüder Bruhns gründeten im Ort eine Kohlenhandlung und belieferten auch die Dampffähre mit diesem Brennmaterial. In einer zeitgenössischen Darstellung wird der Hafen wie folgt beschrieben: „Der Hafen zu Ditzum, welcher 50 ar groß ist und im Winter gewöhnlich 20 — 25 Schiffe aufnimmt, bildet ein offenes Bassin ohne Schleuse, das zum Teil mit Bollwerk, zum Teil mit Buschwerk eingefaßt ist und an der Wetterseite durch einen Schirmdeich geschützt wird. Der Anlege- und Ladeplatz daselbst ist von geringer Bedeutung“. \*)

\*) Statistik des Deutschen Reichs, 1902



*Der Sielhafen Ditzum 1897 mit dem Fähranleger an der Ems und der sogenannten „Dampferstraße“. Möllenhoff 1897 (Kartensammlung WSA Emden)*

## Ausbau des Sielhafens zum Fischereihafen (1902 - 1908)

Auslösende Momente für den richtungsweisenden Hafenausbau waren:

- Zunahme der Fischereifahrzeuge
- Gestiegener Hafenumschlag infolge des Baus von zwei modernen Dampfziegeleien (Jahresproduktion ca. 8 Mio. Steine), einer Molkerei und Gründung einer Kohlenhandlung
- Beschaffung einer Dampfähre
- Folgen der Sturmflut vom 28. Januar 1901

Diese Sturmflut erreichte in Ditzum einen Wasserstand von 4,25 m über NN. Durch die beiden Deichgatts drang Wasser in den Ort ein und strömte durch die Kirchstraße zum Tief hin, wobei stellenweise das Straßenpflaster herausgerissen wurde. Im Hafen hatten sich vier Fischereifahrzeuge losgerissen und waren an den östlichen Deich getrieben, von wo sie mit viel Mühe, Kosten und Beschädigungen abgeborgen werden mußten.

Der Hafen erwies sich immer mehr als zu klein für die in Ditzum beheimateten Frachtschiffe, Fischereifahrzeuge aller Art, die Fähre und das Zollwachtschiff. Hinzu kamen die Schiffe, die in Ditzum Holz, Torf, Kohlen und andere Güter löschten, Ziegelsteine oder Stallung luden oder durch das Siel nach Ditzumerverlaat führen und im Hafen auf das Durchsielen warteten.

Den Anstoß für einen Hafenausbau gaben die Fischer von Ditzum, die in einer Eingabe vom 4. April 1902 die Regierung in Aurich um Unterstützung zur Anlage eines Fischereihafens baten. Sie führten aus, daß etwa 50 Fischer den Fischfang mit etwa 40 Fahrzeugen verschiedener Größe betrieben, wofür der Hafen zu klein sei, vor allem seit Inbetriebnahme der beiden modernen Dampfziegeleien. Es wurden daher neue, sichere Liege- und Löschplätze gefordert.

Auf dieses Gesuch folgten viele Besichtigungen, Besprechungen, Berichte, Entwürfe usw. Es wurde übereinstimmend festgestellt, daß eine Hafenerweiterung mit gleichzeitiger Erneuerung vorhandener Einrichtungen erforderlich sei. In einem Bericht vom Oktober 1905 wird u.a. ausgeführt:

„Die vorhandenen Einrichtungen des Hafens (Schutzbauten, Liege- und Ladeplätze) genügen nicht mehr den Bedürfnissen. Dringend erforderlich sind eine gründliche Aufräumung und Ausbaggerung, Verstärkung und Verlängerung des nördlichen Schutzdammes sowie eine Fortsetzung des Bohlwerkes zur Vermehrung der Liegeplätze. Der jetzt vorhandene Hafen wird fast ausschließlich von den dem Handelsverkehr dienenden Schiffen in Anspruch genommen.“

Die zuständige Wasserbau-Inspection Leer stellte mehrere Entwürfe auf, u. a. für einen umfassenden Ausbau des Hafens, der auf etwa 65 000 Mark veranschlagt war. Diese Kosten waren entschieden zu hoch, zumal das Ministerium für Öffentliche Arbeiten in Berlin nur einen Zuschuß in Höhe

von 30 000 Mark bereitstellen wollte. Daraufhin wurden bescheidenere Lösungen ausgearbeitet, die aber auch noch etwa 45 000 Mark kosten sollten. Nun wurden die vorgesehenen Baggerungen vorerst gestrichen und weitere kleine Maßnahmen für die Gemeinde selbst reserviert, so daß sich der neue Kostenanschlag auf etwa 30 000 Mark belief.

Die Gemeinde Ditzum beabsichtigte von vornherein, die Arbeiten dem einheimischen Zimmermeister J. Braa zu übertragen. Dieser reduzierte sein Angebot prompt auf 30 000 Mark und erhielt daher auch den Zuschlag.

Im Frühjahr 1908 führte der Unternehmer folgende Arbeiten aus:

- Herstellung eines etwa 60 m langen hölzernen Bohlwerks mit einigen Reibepfählen
- Errichtung von vier Dukdalben anstelle von abgängigen Pfählen
- Bau eines etwa 50 m langen Wellenbrechers (Pfahlkonstruktion)
- Herstellung eines Hafendeiches, d. h. Erhöhung des vorhandenen Schirmdeiches um rund 80 cm mit Anschluß an den Wellenbrecher.

Die Gemeinde Ditzum mußte in Eigenregie noch folgende Arbeiten durchführen:

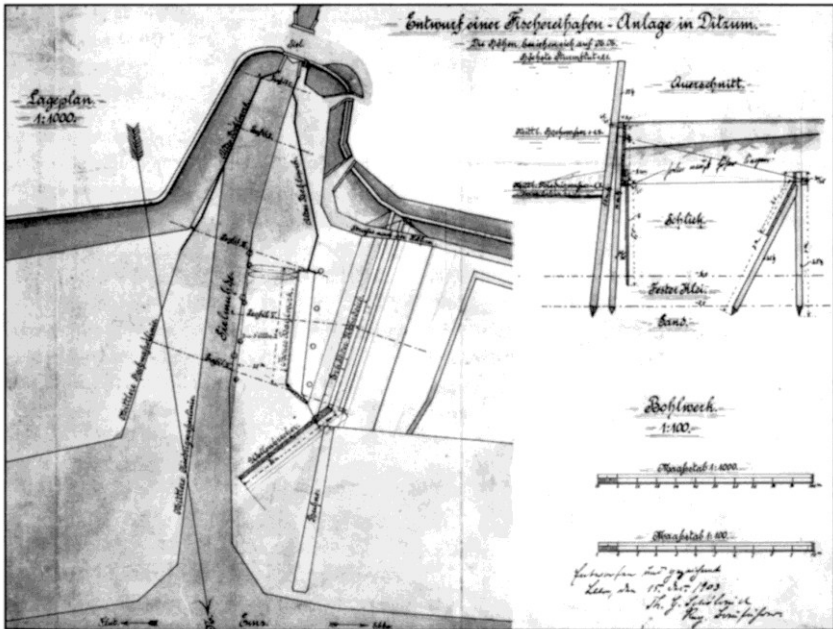
- Baggerung des gesamten Hafens
- Hinterfüllung des Bohlwerkes
- Anlage einer gepflasterten Kajung mit Zufahrtstraße
- Bau eines Deichgats im Hafendeich für die Fährstraße.

Die wesentlichen Arbeiten waren im Sommer 1908 abgeschlossen. Damit hatte Ditzum einen für die damaligen Verhältnisse modernen und sicheren Hafen erhalten und die Dampffähre konnte nun auch im Hafen anlegen.

Zur Deckung der Unterhaltskosten mußte ein neuer Hafentarif eingeführt werden, der u. a. Gebühren vorsah für die Hafen- und Kajungsnutzung. Ferner wurden erstmalig auch von den Fischereifahrzeugen Schiffsliegegelder erhoben, daneben Baak- und Lagergeld.

Erwähnenswert ist noch, daß im Frühjahr 1908 auch das Siel durch den Bauunternehmer Lott aus Oldersum trockengelegt wurde und einige Reparaturen durchgeführt worden sind.

Im ersten Weltkrieg waren auch aus Geldmangel keinerlei Hafenunterhaltungsmaßnahmen möglich und nach dem Krieg war der Verkehr im Hafen derart zurückgegangen, daß der neue Hafenteil gar nicht benutzt wurde und auch nicht belegt war. Die Situation änderte sich erst allmählich, nachdem im Sommer 1920 beide Ziegeleien ihren Betrieb wieder aufnahmen.



Entwurf einer Fischereihafenanlage in Ditzum: Der Lageplan von 1903 zeigt die 1908 fertiggestellten Baumaßnahmen: Erhöhter Hafendeich, Wellenbrecher, Bothwerk und Dukdalben.  
Th. G. Schölvinck (St.A.Aurich, Rep 244, Nr. B 3887)

## Zwischen den beiden Weltkriegen

In dieser Zeit wurden im Hafenbereich drei Betriebe gegründet, die noch heute das Hafengebilde prägen. Außerdem erfolgten Baumaßnahmen, die etwa 40 Jahre lang Bestand hatten.

### Die Garnelendarre

Eine Fischereigenossenschaft aus Norddeich gründete 1919 in Oldersum und Ditzum eine Garnelendarre. Das erste Betriebsgebäude in Ditzum war



eine ehemalige Militärbaracke, die wegen der Überflutungsgefahr im niedrigen Hafengelände auf Pfählen errichtet wurde.

Zur Darre gehörte auch bereits eine eigene Landungsbrücke, die vom Ditzumer Zimmermann J. Braa erbaut wurde. Diese Genossenschaftsdarre kauften die Gebrüder Bruhns 1925 und erweiterten den Betrieb.

Das Kochen der Garnelen erfolgte zunächst weiterhin in einem aufgemauerten Kessel, für die Erzeugung der Heißluft wurde aber eine Koksheizung beschafft und ein motorbetriebener Exhauster führte diese Luft in die Darrfelder. Die Darre war in der Saison fast Tag und Nacht in Betrieb und es wurden bis zu 14 Mann beschäftigt. Pro Tag verarbeitete man 50 bis 80 Körbe, denn ab 1926 begannen die Ditzumer Fischer mit dem Granatkurren in der Außenems.

In Ditzum löschten nicht nur die Kutter aus Ditzum ihre Fänge, sondern auch Fischereifahrzeuge aus Hatzum, Oldersum, Terborg und Jemgum.

Anfang der 30er Jahre erfolgte das Kochen der Futtergarnelen bereits mit Dampf, wofür eine englische Kesselanlage beschafft wurde. Eine weitere Modernisierung bedeutete der Bau eines Kesselhauses 1936 mit Wasserkeller und die Elektrifizierung der Darre.

Im 2. Weltkrieg konnte die Darre fast durchweg in Betrieb gehalten werden und vorübergehend wurde sogar Fischmehl erzeugt.

## Die Bootswerft Bültjer

Der Stellmachermeister Hinderk Bültjer fertigte in seiner Werkstatt in der Hofstraße nicht nur Geräte für die Landwirtschaft an, sondern baute dort auch bereits kleine Boote für die Ditzumer und Dyksterhuser Fischer. Diese wurden mit einem Handwagen zum Hafen gefahren. Seine Söhne Jan und Gerjet errichteten 1929 nördlich der Darre einen Werftbetrieb, um direkt am Hafen Fischkutter bauen und auch reparieren zu können. Ein kleiner Schuppen mit einer handbetriebenen Aufzugsanlage ist der Ursprung des heutigen großen Bootsbaubetriebes. Bis zum Ausbruch des 2. Weltkrieges entstanden mehrere Fischkutter für Ditzumer und auswärtige Rechnung; im Krieg wurden auch andere Fahrzeuge auf Kiel gelegt.

# Der Schiffahrtsbetrieb Schröder

Der Schiffer Hermann Schröder baute mit seinen Söhnen in Ditzum einen Schiffahrtsbetrieb auf, der verschiedene Betriebszweige wie Frachtschiffahrt, Baggerei, Muschelsaugerei u. a. umfaßte.

Aus dem niederländischen Fahrzeug „Risiko“ entstand 1928 der Sauger „Fünf Gebrüder“, der zur Kies-, Sand- und Schillgewinnung eingesetzt wurde, aber auch verschiedene Wasserbauarbeiten, Schiffsbergungen und Aufspülungen ausführte.

Jahrzehntelang waren daneben die Frachtschiffe „Anna Maria“ und „Marie Hermine Elise“ in Ditzum beheimatet.

Besondere Bedeutung erhielt der Betrieb durch die Schillgewinnung für die Muschelkalkmühlen Connemann in Leer und Meyer in Varel.

Die in Ditzum beheimateten Fischkutter und Frachtschiffe erhielten den erforderlichen Treibstoff zunächst in Fässern aus Emden. Den Transport übernahmen der Kutter „Spekulant“ oder das Frachtschiff „Welle“ beide aus Ditzum.



*Der Hafen Ditzum um 1930: Im äußeren Hafenteil sind eine Garnelendarre und eine Schiffswerft gegründet worden. Den Abschluß des Hafens zur Ems hin bildet der Wellenbrecher. Im Vordergrund liegen ein Regierungsdampfer, das Fischereiaufsichtsboot und die Dampffähre Ditzum. Ansichtskarte im Besitz von L. Schröder, Ditzum*

Der steigende Bedarf veranlaßte P. H. Visser 1937 zur Gründung einer Bunkerstation im Hafbereich. Zunächst wurde in der Nähe des Deichgatts ein Lager für Treibstoffe und Ölfässer angelegt. Hieraus hat sich ein Versorgungsbetrieb für alle Motorfahrzeuge in Ditzum und Umgebung entwickelt.

## Deichbaumaßnahmen

Wie an vielen Stellen an der Unterems erfolgten auch im Raume Ditzum nach 1935 im Zuge von Notstandsmaßnahmen eine Erhöhung und teilweise Verstärkung der Emsdeiche. Außerhalb Ditzums waren nur Aufhöhungen möglich, daher ergab sich stellenweise ein recht steiles Deichprofil durch das sogenannte „Auftoppen“. Der erforderliche Klei wurde aus Putten im Deichvorland entnommen und so entstand zwischen dem Hafbereich und der Fährstraße ein Baggerloch, das bis 1954 wieder weitgehend verschlickt war. Wegen des fehlenden Deichvorlandes zwischen Ditzum und Pogum wurde bei Pogum eine Kleientnahmestelle im Binnenland angelegt.

Im Bereich des Hafens Ditzum erfolgten damals nachstehende Maßnahmen:

Die Deiche westlich und östlich des Hafens wurden aufgehöhht, wobei die Deichgatts entsprechend angepaßt oder neu aufgebaut werden mußten. Die über das Außenhaupt des Siels führende Mauer wurde ebenfalls erhöht und verstärkt. In diesem Zusammenhang entstanden die beiden schmalen Deichdurchlässe beiderseits des Siels. Vor dem Giebel des Hauses Pommer mußte eine Mauer errichtet werden und dort wurde auch eine neue Treppe angelegt.

Die vor diesem Hause noch sichtbare Mauer aus Klinkersteinen ist der letzte Rest dieser Baumaßnahme von 1938. Alle anderen damals angelegten Mauern sind bei der jüngsten Sanierung des Sielhafens bzw. bei der Herstellung der modernen Küstenschutzbauwerke ersetzt oder grundlegend erneuert worden. Das gilt auch für eine etwa 150 m lange Stützmauer entlang der Fährstraße. Am 2. Februar 1944 trat eine schwere Sturmflut auf, die bei Pogum eine Höhe von 5,24 m NN erreichte. Bei dieser Sturmflut schlugen Wellen über den Hafendeich und ein in der Werft Bültjer befindlicher Rohbau eines Fischkutters schwamm auf, hob das Dach mit dem Werftgebäude ab und driftete damit an den gegenüberliegenden Deich.

# Die jüngste Entwicklung des Sielhafens

Ende April — Anfang Mai 1945 versuchten Teilstreitkräfte der deutschen Wehrmacht das Rheiderland von den anrückenden alliierten Panzern frei zu halten bzw. deren Vormarsch aufzuhalten. In diesem Zusammenhang wurden Panzersperren errichtet und die meisten Brücken gesprengt, u. a. die erst 1940 fertiggestellte Emsbrücke bei Leerort und die Straßenbrücken über das Ditzumer Tief in Aaltukerei und in Ditzumerverlaat. Diese Brückenzerstörungen hatten in den ersten Nachkriegsjahren erhebliche Verkehrsbehinderungen zur Folge.

Darüberhinaus wurde Anfang Mai mit einer Ladung Handgranaten versucht, das Ditzumer Siel zu sprengen, um das Niederrheiderland unter Wasser zu setzen. Die Sprengung gelang nicht vollständig, aber das östliche Fluttor wurde aus der Verankerung gerissen. Trotz notdürftiger Abdichtung und geschlossenen Sturmtüren konnte eine Überflutung der tiefgelegenen Ländereien im Oldendorper- und Ditzumerhammrich nicht verhindert werden. Da es sich um Salzwasser handelte, waren Langzeitschäden an der Vegetation zu beklagen. Unter großen Mühen gelang es dem Sielrichter U. Bronsema vom Leegeplatz, der besonders schwerwiegend von der Überschwemmung betroffen war, Holz aufzutreiben und das Siel notdürftig zu reparieren. Im Sieltief direkt hinter dem Siel entstand durch den Wasserüberfall ein tiefer Kolk.

Eine der ersten Instandsetzungsmaßnahmen im Ditzumer Hafen war die Herstellung der Anlegebrücke für die Garnelendarre und das Rammen von eisernen Festmachedalben. Nach der kriegsbedingten Einstellung der Unterhaltung erfolgte 1948 eine Grundräumung, nachdem Schiffwracks bereits 1945 gehoben waren. Diese Baggerung rührte der Eimerkettenbagger ED I des Wasser- und Schifffahrtsamtes Emden durch. Der abgängige Fähranleger an der Ems mußte 1949 um 7,5 m verkürzt werden und erhielt eine neue Spundwand.

In den ersten Jahren nach dem Krieg wurde vermehrt Torf in Ditzum umgeschlagen, gab es doch besonders viele Flüchtlinge im Ort und in der Umgebung. Nach der Wiederinbetriebnahme der teilweise kriegsbeschädigten Ziegeleien stieg der Umschlag von Kohlen, Sand und Steinen wieder an. Darüberhinaus hatte die Fähre eine kaum geahnte Bedeutung, da

nicht nur Pendler nach Emden die Fähre benutzten, sondern auch viele „Hamsterer“.

## Die Deichverstärkung 1952

Eine Veränderung des Hafensbildes zog die Deichverstärkung im Jahre 1952 nach sich. An der Westseite des Hafens mußten zwei auffällige deichachtseigene Häuser an der Kirchstraße abgebrochen werden, die rückwärtig im Deich erbaut waren. Ein neuer Kleideich wurde zwischen den beiden Deichgatts errichtet mit einer Stützmauer an der Kirchstraße, so daß diese erheblich breiter wurde. In diesem Zusammenhang war das kleine Deichgatt ganz neu aufzubauen.

Nach der kriegs- und nachkriegsbedingten Unterbrechung der Hafenunterhaltung war eine gründliche Sanierung der verfallenen Kajungen an beiden Seiten des Hafens unumgänglich. Die Ostseite des Hafens wurde 1948 im Interesse der Deichsicherheit von der Niederrheider Deichacht instandgesetzt und zwar zunächst auf einer Strecke von 12 Metern nördlich vom Siel. Die Verankerung dieser Spundwand war besonders schwierig, denn die Anker mußten unter oder sogar im Hause Pommer angebracht werden. Diese Arbeiten erledigte die Firma Gebrüder Neumann, Norden. Im folgenden Jahr konnte auch die übrige Strecke bis zum ehemaligen Höft durch eine Spundwand gesichert werden, die von der Firma Schumacher, Leer, gerammt wurde. Die Bauabteilung der Vereinigten Emsdeichachten hatte die Leitung dieser Arbeiten.

An der Westseite des Hafens erfolgte der Bau einer neuen Spundwandkajung in drei Abschnitten, jedoch hatte hier das Wasser- und Schiffsamt Leer die Aufsicht. Für diese Arbeiten gründeten die in Ditzum ansässigen Baufirmen eine Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus den Unternehmern Jan und Muko Schröder sowie Wietje Wilts. Die Rammarbeiten führte hierbei der Bagger- und Schiffsbetriebsbetrieb Johann Schröder durch.

In einem ersten Bauabschnitt wurden 1952 42 Meter Spundwand gerammt, wobei der seit Jahrhunderten vorhandene Knick in der Hafenwand beseitigt wurde. Erst zwei Jahre später konnte die restliche Strecke erneuert werden, wobei auch der Fähranleger saniert wurde und in dieser Form bis zum Jahre 1985 Bestand hatte. Die Verankerung der Spundwände erfolgte im Deichfuß und den Abschluß der Baumaßnahme bildete die Pflasterung der höher gelegten Kaifläche.

Die letzten 34 Meter der westlichen Uferwand wurden in einem 3. Abschnitt 1958 erneuert. Dabei fielen folgende Arbeiten an: Rammen einer Spundwand, Herstellen einer Steinschüttung im Bereich der Darre und Pflasterungen.

Da der beabsichtigte Bau einer Mole in Spundwandkonstruktion nicht mehr zur Ausführung kam, verfiel der Wellenbrecher immer mehr. Der Hafendeich wurde durch Schutt immer weiter zur Ems hin verlängert und somit auch aufgehöhht. An der Ostseite des Hafens unterlag das Vorland einem ständigen Abbruch. Erst im Rahmen der Ufersicherungen an der Unterems erhielt auch dieses Ufer ein Deckwerk und liegt seitdem fest.

Leider wurde das bereits 1750 errichtete Haus direkt östlich vom Siel, jahrzehntlang als „Gasthof Bruhns“ bekannt, 1965 abgerissen. Seitdem fehlt dieses, das Ortsbild prägende Gebäude, und nur die beiden Lindenbäume erinnern an den Gasthof.

## Verbesserung der Entwässerung

Für die Unterhaltung des Hafens hat die Entwicklung der Entwässerungsverhältnisse im Einzugsgebiet des Ditzum-Bunder Sieltiefs eine ausschlaggebende Bedeutung.

Nach 1945 wurden erhebliche Verbesserungen in der Beherrschung des Binnenwassers durchgeführt. Eine der ersten Maßnahmen gleich nach dem Krieg war die Beseitigung des Stauwerkes an der Sägemühle. Ab 1952 ist das gesamte Sieltief von der Fußgängerbrücke in Ditzum bis Aaltukerei mit Hilfe eines schwimmenden Baggergerätes vertieft worden. Da diese erstmalige Ausbaggerung recht gründlich erfolgte, befand sich im Aushubmaterial viel Darg und Torf.

Um die Entwässerung jedoch nachhaltig zu verbessern, wurden die bereits 1939 aufgekomenen Pläne für ein Schöpfwerk in Ditzum wieder aufgenommen. Die Planungen gingen von einem Schöpfwerk in der Nähe des Siels aus, alternativ wurde ein Standort westlich des Ortes am Emsdeich untersucht.

Die Entscheidung fiel zu Gunsten des Standortes westlich von Ditzum. Hierzu war die Anlage eines etwa 750 Meter langen Schöpfwerkstiefs er-

förderlich (s. Ortsplan im Beitrag der Gemeinde Jemgum). Für den „Hohen Weg“ und die Pogumer Landstraße mußten Brücken angelegt werden. Das 1956 in Betrieb genommene Schöpfwerk hat sich segensreich für das Hinterland ausgewirkt, vor allem für die Niederungsgebiete im Oldendorperhammrich und im Hatzumer Fehn. Es konnten erstmals Wirtschaftswege gebaut werden und in der Folgezeit Drainagen und andere Meliorationsmaßnahmen.

Allerdings entzieht der Schöpfwerksbetrieb dem Ditzumer Hafen Wasser zur Spülung und seitdem neigt der Hafen trotz vermehrtem Schiffsverkehr stärker zur Verschlickung.

Da das zum Muddern eingerichtete Sielboot abgängig war und nicht wieder ersetzt wurde, mußten mehrfach Baggerungen im Sielhafen erfolgen. Inzwischen hat das Land Niedersachsen die Räumung der Außenmuhden übernommen und es wird nunmehr ein Räumboot des Bauamtes für Küstenschutz Norden für diese Aufgabe eingesetzt.

Der Aushub aus dem Schöpfwerkstief und aus der Baugrube des Schöpfwerkes diente auch zur Aufhöhung des Emsdeiches westlich von Ditzum. Der Boden wurde mit Feldloren an die jeweilige Einbaustelle gefahren und auch die ehemalige Kleientnahmestelle im Deichvorland von Ditzum konnte auf diese Weise verfallt werden.

## Modernisierung der hafengebundenen Betriebe

Auch die hafengebundenen Betriebe in Ditzum haben in den letzten 40 Jahren erhebliche Änderungen erfahren. Da die Entwicklung der Fischereibetriebe gesondert behandelt wird, soll hier nur auf die Darre am Hafen eingegangen werden.

Die Gamelendarre konnte bereits im Sommer 1945 in Betrieb genommen werden, da kaum Kriegsschäden zu verzeichnen waren. Eine erhebliche Erweiterung der Darre fand 1947 statt, bei der die Darrfläche vergrößert und neue Exhauster für die Heißluft eingebaut wurden. Zehn Jahre später begann vorübergehend die Herstellung von Fischmehl in einer Trommeldarre. Zugleich wurde anstelle der abgängigen Baracke ein neues Darrengebäude errichtet, das vor einigen Jahren grundinstandgesetzt worden ist. Die Darre und die benachbarte Werft erhielten 1960 Anschluß an die

Wasserversorgung. Eine weitere Baumaßnahme der Firma Jan Brunns & Co war die Errichtung eines hochwassersicheren Lagerhauses 1974.

Die Bootswerft H. Bültjer & Co. hat sich in den letzten 40 Jahren besonders gut entwickelt. Während in den ersten Jahren hauptsächlich Fischkutter gebaut wurden, kamen später vor allem Neubauten von Segel- und Motorjachten vor. Daneben hat das Reparaturgeschäft von jeher einen hohen Stellenwert, wofür mehrere Hellinge vorhanden sind.

Die Werftanlage ist mehrfach umgebaut und erweitert worden, wobei auch die Hellingeinrichtung für größere Schiffe ausgelegt wurde. Das Holzlager befand sich auf der Krone des Hafendeiches. Eine richtungweisende Investition war die Anlage eines großen Derrick-Kranes am Ausrüstungskai, mit dem Boote und sogar Kutter an Land gesetzt oder zu Wasser gelassen werden können.

Zu Beginn der 50er Jahre wurde die Bunkerstation neu errichtet und erhielt einen hochwassersicheren 20 000-l-Tank mit einer Zuleitung zum Hafenkai. Diese Anlage ist danach unverändert bis 1985 betrieben worden. Die Verlagerung fällt bereits in die Sanierung des Sielhafens.

Nach dem zweiten Weltkrieg erlebte die Frachtschiffahrt nochmals eine kurze Blütezeit. Im Hafen von Ditzum wurden damals Torf, Kohlen, Sand, Kunstdünger und Baumaterial gelöscht und hauptsächlich Ziegelsteine verladen.

Bis 1977 und 1980 die Ziegeleien stillgelegt wurden, erfolgte noch ein gelegentlicher Umschlag von Steinen und Kohlen. Seitdem ist jeglicher Umschlag zum Erliegen gekommen und seitdem werden nur noch Fische und Garnelen angelandet.

In den letzten Jahren gewinnt Ditzum in zunehmendem Maße Bedeutung für die Freizeitschiffahrt. Zwar sind in Ditzum selbst nicht viele Sportboote beheimatet, aber in den Sommermonaten kommen stets mehr Segel- und Motorboote in den Hafen. Hierzu trägt auch die Bültjer-Werft und überhaupt die Bekanntheit von Ditzum bei, gefördert durch die jährliche Traditionsregatta. Schließlich hat der 1977 wiedergegründete Segelverein „Boreas“ an der Ostseite des Hafens eine Schwimmsteganlage für etwa 20 Boote errichtet.



Da die hafengebundenen Betriebe bei jeder höher auflaufenden Sturmflut gefährdet waren und Schäden erlitten, mußten Sicherungsmaßnahmen erfolgen. Hierzu bot das Förderungsprogramm „Schutz gewerblicher Anlagen in sturmflutgefährdeten Bereichen“ eine ausgezeichnete Möglichkeit.

Die Darre erhielt in diesem Zusammenhang ein neues Kesselhaus, einen hochwassersicheren Heizöltank und ein Lager für getrocknete Futtergarnelen.



*Der Sielhafen Ditzum 1965: Zur Zeit der Aufnahme waren noch drei Frachtschiffe und der Baggereibetrieb J. Schröder in Ditzum beheimatet. Die Bootswerft Bültjer hat zwischen der Darre und dem Wellenbrecher eine neue Werfthalle errichtet; ein Kutterneubau liegt vor dem Werftgelände. Im Vordergrund lagern Stellnetzpfähle für die Hamenfischerei auf der Ems.  
Aufnahme: Steen*

Für die Bootswerft Bültjer wurde westlich des Hafendeiches, wo sich jahrelang ein Sandlager der Firma Schröder befunden hatte, ein hochwassersicheres Betriebsgelände von NN + 6,00 m aufgespült. Zur Ems hin wurde diese Fläche mit einem schweren Deckwerk gesichert, an das sich zum Hafen hin die 1986 erbaute Mole anschließt.

Auf dem Betriebsgelände erhielt die Werft nicht nur eine zusätzliche Werfthalle von 30 x 50 m mit Nebengebäuden, eine neue Windenanlage sowie ausgedehnte Holzlager- und Abstellflächen. Die neue Halle überragt aufgrund ihres hohen Standortes und einer Firsthöhe von ca. 10 m die Dächer des Dorfes und prägt so die Silhouette von Ditzum. Nachdem die bei-

den Windmühlen des Dorfes nicht mehr vorhanden sind und beide Ziegeleien mit ihren hohen Schornsteinen abgebrochen worden sind, kündigt diese Werfthalle vom größten Betrieb in Ditzum.

## Wertung der Sielhafenentwicklung

Ein Vergleich der Entwicklung der ursprünglichen Sielhäfen an der unteren Ems hat folgendes überraschendes Ergebnis: Von den beiden niederländischen Sielhäfen Deifzijl und Termunterzijl hat nur letzterer eine Sielhafenfunktion beibehalten, wobei der Hafen jedoch seit 1973 durch eine Schutzschleuse im schar liegenden Deich von der Außenems getrennt wird. Delfzijl ist nach Schleifung der Festungsanlagen zu einem lokalen Handelshafen umgestaltet worden und hat sich nach 1955 zu einem modernen See- und Industriehafen entwickelt — ohne jegliche Anklänge an die ursprüngliche Hafenanlage.

Von den Sielhäfen des Rheiderlandes hat sich mit Ausnahme von Ditzum kaum etwas erhalten. Vom ursprünglichen Coldeborger Sielhafen ist infolge der Anlage des Siel- und Schöpfwerkes im neuen Landesschutzdeich nichts übriggeblieben, zumal auch die Ziegelei an der Außenmuhde abgebrochen worden ist. Die kleinen Sielhäfen von Critzum und Midlum sind schon im vorigen Jahrhundert zugleich mit der Schließung der dortigen Siele eingegangen. Nur die Außenmuhde von Midlum hatte für die daran gelegenen Ziegeleien noch bis in die sechziger Jahre dieses Jahrhunderts als Lade- und Löschplatz einige Bedeutung. Der Sielhafen Jemgum ist 1951 im Zuge einer Deichvorverlegung mit verlegt worden und daher erinnert die jetzige Hafenanlage, die fast ausschließlich der Sportschifffahrt dient, nicht mehr an einen Sielhafen mitten im Ort. Vom kleinen Sielhafen Bingum ist seit der Schließung des Siels nichts mehr vorhanden, außerdem ist in den letzten Jahren ein neuer Landesschutzdeich östlich des Warftortes angelegt worden. Schließlich hat auch der Sielhafen von Weener durch verschiedene Baumaßnahmen und Anlage einer Schutzschleuse an der Ems viel vom ursprünglichen Charakter verloren.

Bei den rechtsemsischen Sielhäfen verhält es sich ähnlich. Der ehemalige wichtige Sielhafen Larrelt litt stark unter der Verlandung der Emsschleife und liegt seit 1922 weit im Hinterland, nachdem der Seedeich Emden-Knock fertiggestellt ist. Von der ehemaligen Hafenanlage ist nichts mehr zu sehen. Aus den alten Sielhäfen von Emden hat sich im Laufe der Jahr-

hunderte ein moderner Hafenkomplex mit zwei Schleusen entwickelt und nur die Lage der Siele ist noch bekannt. Durch eine 1986 fertiggestellte Deichvorverlegung ist der alte, jedoch immer sehr kleine Sielhafen von Petkum von der Ems getrennt; die moderne Hafenanlage dient einem Fischer als Heimathafen, hat einen Sportbootanleger und ist Fährhafen. Nur Oldersum weist noch einen Sielhafen auf, wenn dieser auch durch eine neue Deichführung mit moderner Sielanlage stark verändert ist. Von dem kleinen Sielhafen Terborg kann man nach der Schließung des Siels in den 60er Jahren nichts mehr erkennen.

Nur der Hafen von Ditzum ist durch viele Jahrhunderte hindurch infolge seiner Abseitslage, seiner Bedeutung für die Entwässerung des westlichen Rheiderlandes und wegen des fehlenden Vorlandes immer ein Sielhafen geblieben, der zudem Bedeutung als Nothafen hatte.

Der Hafen ist im Laufe der Zeit immer wieder modernisiert und maßvoll erweitert worden. Hierbei wurde der Hafen den Bedürfnissen der Landeskultur und der Wirtschaft fortlaufend angepaßt unter gebührender Berücksichtigung der jeweiligen Forderungen des Küstenschutzes. Das Mündungsschöpfwerk des Ditzum-Bunder Sieltiefs ist aus Platzgründen westlich des Ortes an der Ems angelegt worden.

Bei den von 1985 bis 1988 durchgeführten Hochwasserschutzmaßnahmen im Hafenbereich und bei den Sanierungsarbeiten am Hafen blieben Form und Funktion der Anlage weitgehend erhalten, so daß der Sielhafencharakter im Gegensatz zu allen anderen genannten Häfen an der Unterems bestehen geblieben ist.

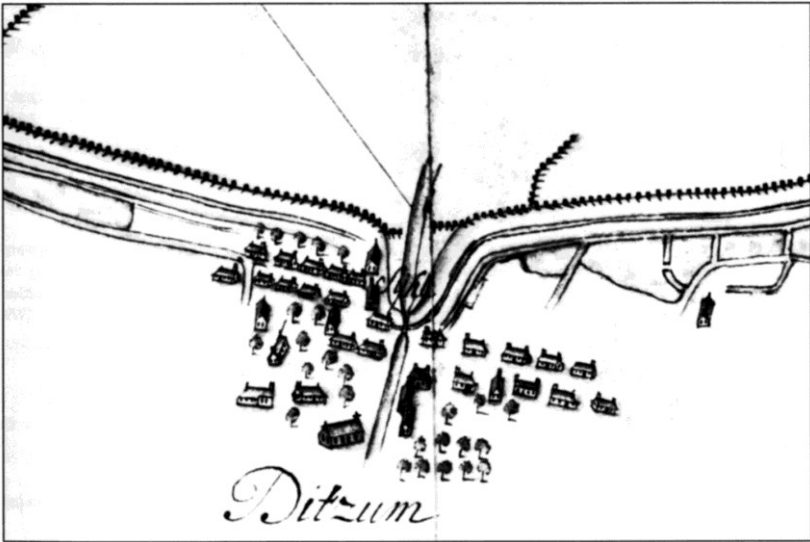
Daher ist auch der Zusammenhang des Hafens mit der Warftsiedlung und mit der Entwässerung des Hinterlandes noch heute nachvollziehbar. Es handelt sich hier um eine jahrhundertealte Kontinuität, die kaum in einem anderen Hafenort und keinesfalls in dieser Form auftritt. Somit hat die Bewahrung dieses Sielhafens im Zuge der erforderlichen Erneuerung der Küstenschutzanlagen eine kulturgeschichtliche Bedeutung.

Die heutige Bedeutung des Sielhafens ergibt sich aus seiner Mehrfachfunktion:

- Heimathafen einer lebhaften Küstenfischerei mit der Sonderform der Hamenfischerei auf der Unterems

- Betriebsstätte einer der letzten Darren an der deutschen Nordseeküste
- Standort eines einzigartigen Werftbetriebes, der auf den Bau von Holzschiffen aller Art und die Reparatur auch historischer Fahrzeuge spezialisiert ist
- Fährhafen der jahrhundertealten Verbindung zum gegenüberliegenden Petkum
- Sportboothafen mit zunehmender Tendenz, worauf auch die Schwimmsteganlage des Segelvereins „Boreas“ an der Ostseite des Hafens hinweist.

Diese vielfachen Funktionen machen die Anziehungskraft für Fremde — Tagesgäste, Urlauber und Ferienhausbewohner — aus, so daß Hafen und Siel die wichtigsten Erlebnismomente des Ortes am breiten Emsstrom sind und wodurch er sich von den ähnlich aufgebauten Warftorten an der unteren Ems abhebt.



*Der Sielhafenort Ditzum 1750. – J. H. Magott  
St. A. Aurich, Rep 244, Nr. B2376 (Ausschnitt)*

## Quellen

Im Niedersächsischen Staatsarchiv Aurich sind zu den Themen Hafen Ditzum, Ditzum-Bunder Sielacht und Niederheider Deichacht umfangreiche Aktenbestände vorhanden, vor allem seit der preussischen Zeit. Benutzt wurden u. a. Akten aus dem Bestand der Kriegs- und Domänenkammer (Rep. 6), der Landdrostei Hannover (Rep. 15), des Amtes Jemgum (Rep. 42), des Landratsamtes Weener (Rep. 41) und des WSA Leer (Rep. 153). Auch die einschlägigen Altkarten aus der Kartensammlung (Rep. 244) sind herangezogen worden.

# Literatur

- Arends, F. Erdbeschreibung des Fürstenthums Ostfriesland und des Harlingerlandes, Emden 1824; Gemälde der Sturmfluthen vom 3. - 5. Februar 1825, Bremen 1826; Physische Geschichte der Nordseeküste und deren Veränderungen durch Sturmfluthen, Emden 1833
- Barckhausen, J. Erläuterungen zur Geologischen Karte von Niedersachsen, Blatt Nr. 2609 Emden, Hannover 1984
- Beekmann, FW. Geschichte der ostfriesischen Ziegeleien, Weener 1934
- Behre, K.-E. Die Entwicklungsgeschichte der natürlichen Vegetation im Gebiet der unteren Ems und ihre Abhängigkeit von den Bewegungen des Meeresspiegels. In: Probleme der Küstenforschung im südlichen Nordseegebiet, Bd. 9, Hildesheim 1970
- Beninga, E. Cronica der Fresen, Bd. 2, Bearbeitet von L. Hahn, herausgegeben von H. Ramm, Aurich 1964
- Breuer, H. Dollart und Ems. Die Folgen der Dollartbildung für das Gebiet der unteren Ems. Emdener Jahrbuch, Bd. 45, 1965
- Emmius, U. Ostfriesland. Aus dem Lateinischen von E. von Reeken, Frankfurt 1982
- Freese, J. C. Ostfrieß- und Harlingerland. Aurich 1796
- Haiduck, H. Importierte Sarkophag und Sarkophagdeckel des 11. und 12. Jahrhunderts im Küstengebiet zwischen Ems und Elbe. In: Emdener Jahrbuch, Bd. 65, 1985
- Homeier, H. Der Gestaltwandel der ostfriesischen Küste im Laufe der Jahrhunderte. In: Ostfriesland im Schutze des Deiches, Bd. II, Pewsum 1969; Einbruch und weitere Entwicklung des Dollart bis um 1600. Jber. 1976, Forsch.-Stelle f. Insel- u. Küstenschutz, Bd. 28, Norderney 1977; Beiheft zur Historischen Karte 1:50000, Nieders.-Küste, Nr. 2, Norderney 1979.
- Keller, H. Weser und Ems, Bd. IV, Berlin 1901
- Klopp, O. Ostfriesische Geschichte. Hannover 1856/58
- Koolman, E. Gemeinde und Amt im südlichen Ostfriesland. Aurich 1969
- Müller, W. Beschreibung der Sturmfluten an den Küsten des Königreichs Hannover u. des Großherzogthums Oldenburg am 3. u. 4. Februar 1825. Hannover 1825
- van Lengen, H. Geschichte des Emsigerlandes, Teil I, Aurich 1973
- Reinhold, C. Historisch-hydrographische Nachrichten von den Häfen und anderen Schifffahrts-Anstalten in Ostfriesland. Berlin 1846
- Statistik des Dt. Reiches Die Stromgebiete des Deutschen Reichs, Teil IIc, Gebiet der Ems. Berlin 1902
- Schultze, A. Die Siedlungsorte und das Problem des regionalen Typus im Bauplan der Kulturlandschaft. Göttingen 1962
- Wiarda, T. D. Ostfriesische Geschichte. Aurich 1797
- Wiemann, H./ Engelmann, J. Alte Wege und Straßen in Ostfriesland. In: Ostfriesland im Schutze des Deiches Bd. VIII. Pewsum 1974
- Wildvang, D. Das Reiderland. Upleward 1920