

Stadtwerke Leer

Leeraner Hafengeschichte

Wenn auch nicht direkt in Meernähe gelegen, kommt Leer dennoch heute der Titel „Seehafenstadt“ zu. Zwar nehmen unsere Hafenanlagen keine hanseatischen Dimensionen ein, trotzdem rangiert Leer heute gleich nach Hamburg als die zweitgrößte Reedereistadt der Bundesrepublik Deutschland.

Immer schon war die Entwicklung des Ortes eng verwoben mit seiner günstigen Lage am Zusammenfluss von Leda und Ems. Die günstige Ausgestaltung des natürlichen Hafens war in früheren Zeiten die Grundlage für die Entwicklung der Fluss- und Seeschifffahrt mit dem Standort Leer. Denn hier, in der sicheren Ledaschleife, konnten die Schiffe an den sogenannten „duc d' Alben“ festmachen und während der harten Winter sicheren Schutz finden. 80 Schiffe fanden hier einen Liegeplatz.

Der Historiker Ubbo Emmius deutete gegen Ende des 16. Jh. an, dass Leer sich wohl als bedeutenden überseeischen Hafen eignen würde, doch wurde das vorhandene Potential von den Fleckensbewohnern nicht rechtzeitig und ausreichend genutzt. Zwar hatten die um die Mitte des 16. Jahrhunderts nach Leer strömenden Glaubensflüchtlinge aus den Niederlanden die günstige Verkehrslage der Stadt am Zusammenfluss zweier schifffbarer Flüsse erkannt, auch hatten sie das notwendige Kapital, um als Leinenreeder ihre ohnehin schon weitreichenden Handelsbeziehungen von Leer aus noch auszubauen, doch verhinderte das Emder Stapelrecht letztlich ein Hochkommen der Leeraner Seeschifffahrt.

Dennoch wurde Leer im Laufe der Zeit zum zentralen Anlaufpunkt eines umfangreichen Netzes großer und kleiner Wasserstraßen und war zugleich geeignet als Hafen für hochseetüchtige Schiffe. Dieser Umstand sicherte dem heranwachsenden Ort dann auch eine zentrale Rolle für den Handel in Ostfriesland, insbesondere für den Binnenhandel, doch leider nicht für den bedeutenderen überseeischen Verkehr.

Stapelrecht

Die der Stadt Emden seit Kaiser Maximilians I. Zeiten verliehenen Privilegien, besonders des Stapelrechts, nach welchem jedes die Ems ein- und auslaufende Schiff drei Tage lang in Emden anlegen, auch die auf anderen als Emder Schiffen ausgeführten Waren doppelt verzollt werden mussten, zwangen Leer, sich fast ausschließlich auf Strom- und Binnenfahrt zu beschränken.

Zu Beginn des 18. Jahrhunderts begann man sich in Leer verstärkt für die Schifffahrt zu interessieren. Ein beschränkter Flussverkehr bestand ja schon, doch scheint es einen auf dem Wasserwege basierenden Handel nicht gegeben zu haben. Um 1735 hatte sich dies geändert.

Stadtwerke Leer

Insbesondere landwirtschaftliche Erzeugnisse aus der Region wurden per Schiff transportiert. Der Leinenhandel hingegen erfolgte in erster Linie auf dem Landweg nach Holland. Als Umschlagsort für den großen Handel zwischen dem Hinterland und den Seehäfen kam Leer aufgrund des Stapelrechts allerdings noch nicht in Frage.

Eine Wende trat erst ein, als Ostfriesland an Preußen fiel. Pieter und Conrad Zytsema, die sich mittlerweile mit einer einflussreichen Handelsgesellschaft in Leer etabliert hatten, klagten vor dem König wegen Emder Übergriffe gegen ihre Schiffe und erreichten damit 1749 für die auf eigene Rechnung befrachteten Schiffe freie Vorbeifahrt. Erstmalig hatte man in Leer den Emdern das eherne Stapelrecht zumindest in einigen Bereichen streitig gemacht.

Im Jahr 1765 wurde der gesamte Eigenhandel Leers vom Zwang der „Niederlage“ befreit, dafür musste der Marktflecken allerdings auf den Bunder Landweg verzichten. Der Versuch der Leeraner Kaufleute, Leer gleichzeitig zum Freihafen erklären zu lassen, schlug allerdings fehl. Doch erlangten sie zumindest den Vorteil, dass jede dritte Norderneyer Fischladung an Emden vorbei in Leer zum Verkauf angeboten werden musste.

1808 (unter holländischer Regierung) wurde das Stapelrecht Emdens gänzlich aufgehoben, so dass Leer sich auch endlich dem Seeverkehr zuwenden konnte. Aufgrund der Blockade der niederländischen Häfen und der Häfen von Weser und Elbe in den Auseinandersetzungen zwischen dem napoleonischen Frankreich und England erfuhr der Hafen Leer einen enormen Aufschwung.

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts entwickelte sich Leer zu Ostfrieslands wichtigstem Hafen für die Ausfuhr landwirtschaftlicher Produkte. Den bedeutendsten Aufschwung zeigte der Hafen von Leer in den Jahren 1878 bis 1880, als besonders günstige

Eisenbahntarife für den Transport von Getreide nach Westfalen und Rheinland die Getreidezufuhr vom Ausland her begünstigten. Der Höhepunkt war erreicht.



Abbildung 1: Ledaschleife um 1850, Höhe Groningerstraße

Die Aufhebung der Seetransittarife in 1880 und der weniger günstige Ausnahmetarif für Getreide in 1882 hatte ein schnelles Sinken des Verkehrs zur Folge. Alle Bestrebungen zu Gunsten der Wiedereinführung günstiger Ausnahmetarife für Getreide waren erfolglos, der Verkehr wandte sich ganz den belgischen und holländischen Häfen zu. Der Getreide-Import über Leer sank von 1 1/3 Million Zentner in 1879 auf 441.000 Zentner 1884 und reduzierte sich allmählich auf ein Minimum.

Mit dem Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals hatte Leer ein an Industrien und Naturprodukten reiches Hinterland erhalten und hatte derzeit eine Wasserverbindung mit der See, die von Schiffen bis 1350 Reg. T. Raumgehalt befahren konnte, doch entsprach die Hafenanlage Leers nicht mehr den Anforderungen, die an einen größeren Seehafen und Hauptstapelplatz gestellt werden mussten. In Dortmund und Münster waren stattliche Kanalhäfen entstanden, Emden hatte seinen großen für den Weltverkehr eingerichteten Staatshafen erhalten und Papenburg seinen städtischen Hafen. Leer musste in irgendeiner Weise folgen, wenn es nicht trotz seiner günstigen Lage als Endpunkt der größeren Seeschifffahrt und als Eisenbahnknotenpunkt darauf verzichten wollte, an den Segnungen der Neuzeit teilzuhaben. Schließlich hieß die kaiserliche Devise: „*Navigare necesse est*“!

Schon Ende des 18. Jahrhunderts hatte es erste Pläne zur Anlegung eines wirklichen Hafens gegeben. Nachdem Ende des 19. Jahrhunderts die Ledastadt daran krankte, dass der preußische Staat sich weigerte, das Emsfahrwasser entsprechend den wirtschaftlichen Notwendigkeiten der Zeit auf 7 m zu vertiefen, damit bei Hochwasser Schiffe bis 2000 Reg.T. Raumgehalt bis Leer gelangen konnten, verfolgte man seit 1894 die Idee, den Leeraner Hafen auf die Ledaschleife zu beschränken. Ein Durchstich durch diese Schleife und der Bau einer Schleuse sollten zu einem hochwassersicheren Hafen führen. Von dieser Idee erhoffte man sich darüber hinaus einen notwendigen Schutz für die tiefer gelegenen Gebiete am Hafen und sie ermöglichte zudem die Anlage zweier Hafenbecken bei einer Wasserfläche von 40 ha, einer Wassertiefe von 5 ½ m, einer Uferlänge von 8.000 m und schaffte ein Hafen- und Industriegelände von 64 ha auf der Nesse.

Im Jahr 1900 wurde mit dem Bau begonnen, der drei Jahre später seinen Abschluss fand. Der Staat lehnte allerdings jede, auch

moralische Verpflichtungen ab, für das Hafenunternehmen einzutreten oder etwa die Ems auf der Strecke zwischen Leer und Emden über das seinerzeit feststehende Mass von 5 m bei Hochwasser hinaus zu vertiefen.



Abbildung 2: Dock - Badeanstalt um 1900

Gegebenheiten bis 1903

Außer dem offenen Flusshafen, der den das Stadtgebiet berührenden Teil der Leda umfasste, war noch ein Dockhafen von rund 1,8 ha Wasserfläche vorhanden, der im Jahr 1861 an der Nordostseite der schleifenförmigen Flusskrümmung in dem dort sturmflutfreien Gelände ausgehoben wurde. Er

wurde durch ein Haupt von 17 m Lichtweite und 5 m Drempeltiefe bei gewöhnlichem Hochwasser mit einem nach innen kehrendem Tor gegen den Fluss abgeschlossen.

Der Dockhafen, der ein im Mittel 245 m langes und 75 m breites Viereck mit nordsüdlicher Längsachse bildete und dessen Ufer auf 4 m über die gewöhnliche Hochwassermarke lagen, war an der östlichen Langseite teils mit massiver Kajung in voller Höhe, teils mit hölzerner Löschbrücke auf massivem Unterbau, die westliche Langseite in der nördlichen Hälfte sowie die beiden Schmalseiten mit hölzernen Löschbrücken auf hölzernem Unterbau, der südliche Teil der westlichen Langseite mit unbefestigter Böschung eingefasst.

Sämtliche Kajungen und Löschbrücken waren mit Kränen bis 4 t Hebekraft und mit Eisenbahn-Anschlussgleisen ausgerüstet.

An dem nördlichen Teil der Ostseite war eine zollfreie Niederlage mit Schuppen in 8m Abstand von der dort voll ausgebauten Kajung vorhanden.

Im Anschluss an den Dockhafen war das rechte Ledaufwärts, das dort noch über Sturmfluthöhe lag, mit einem Bohlwerk eingefasst, mit Kränen bis 16 Tonnen Hebekraft ausgerüstet, und hatte ebenfalls Gleisanschluss an den nahe gelegenen Güterbahnhof. Die Wassertiefe vor diesem Bohlwerk – Eisenbahnkai – betrug 7,5 m bei gewöhnlichem Hochwasser.

An dem offenen Flusshafen waren außerdem an der Nordwestseite, am Ufer der durch die Ledaschleife gebildeten Halbinsel Nesse zwei hölzerne Ladebrücken von je 50m Länge mit dahinter liegendem 1,5 ha großem sturmflutfreien Lagerplatz vorhanden. Außerdem waren sämtliche an die Leda mündenden

Straßen am rechten Ufer der Nordwestseite der Flussschleife als Kajungen in Holz oder Stein ausgebaut. Die am Ledaufwer liegenden industriellen Anlagen hatten eigene Ladebrücken.

Für den Umschlag zwischen See- und Fluss- oder Kanalschiff wurde im Jahr 1897 am Emsufer bei Leerort von der Leda-Mündung aus abwärts ein 400 m langes Bohlwerk mit 5 m bis 7 m Wassertiefe bei gew. Hochwasser angelegt. Leerort war Station für Binnenlotsen.



Abbildung 3: Hafeneinweihung 1903

Vorherige Pläne und der Duissche Plan

Von den älteren Projekten gibt es nur noch Andeutungen. Aus dem Jahr 1840 hat es eine Planung des H.J. Connemann gegeben, von der südlichen Seite der Stadt Leer (heute etwa ab Höhe Wasserschutzpolizei) einen Kanal in erforderlicher Breite und Tiefe bis zur Ems zu erstellen und an zweckdienlicher Stelle eine Schleuse einzufügen. Weitere Projekte zur Verbesserung der Hafenanlagen und zum Schutz der Stadt gegen Sturmfluten tauchten zwischen 1840 und 1887 in immer rascherer Folge auf.

Zu erwähnen wären an dieser Stelle drei Projekte: das Nesseniusche Projekt (1873) einer Kaistraße und das Duissche Projekt (1884) eines Schutzdeiches für den südwestlichen Stadtteil. Beide Projekte fanden in dem Graevellschen Projekt Verwendung. Dieses Projekt sah vor, die fiskalischen Hafenanlagen auf das Ufer der Leda unterhalb der Stadt auf Staatskosten auszudehnen, die Lagerplätze gegen Überflutungen zu schützen und Hafen und Lagerplätze durch Schienenstränge mit dem Bahnhof in Verbindung zu bringen. Das Ministerium war nicht interessiert.

Es kehrte eine vorübergehende Projektmüdigkeit ein, bis 1894 der damalige Wasserbauinspektor Duis einen neuen Vorschlag erarbeitete:

Die Duissche Version bestand aus den Einzelprojekten Nessedurchstich, Hochwasserhafen, Eisenbahnverbindung mit der Nesse, Wegeverbindung mit der Nesse, Kais und Ladebrücken sowie Eindeichung eines Teils des Süderhammrichs. Leer würde dadurch wasserfrei, in der Leda neben der Stadt würde für die Zukunft immer ein gleichmäßiger Hochwasserspiegel gehalten, durch den Durchstich der Nesse würde für sämtliche an der Leda

und Jümme gelegenen Sielachten ein großer Vorteil geschaffen, da durch Senkung des Niedrigwasserspiegels in den beiden Flüssen um mindestens 25 cm denselben eine bessere Vorflut (andererseits mit dem weiteren Aufdringen der Flutwelle auch eine wertvolle Schlickzuführung) gewährt werden und dem Schiffsverkehr von der Ems nach den an der Leda gelegenen Fehnen würde durch Abkürzung des Weges ein bedeutender Vorteil entstehen.

Alle Gutachter waren von dieser Idee überzeugt und auf der Plenarsitzung vom 12.Juli 1899 wurde die Ausführung des Projekts gesichert.

Seeschleuse

Am 10. Mai 1900 begannen die Arbeiten an der Schleuse, die 2 ½ Jahre in Anspruch nahm. Am 11. November konnte das erste Schiff passieren.

Die Seeschleuse, die nun das Hafenbecken mit der Leda verband, hatte eine Drempeltiefe von 7 m, eine lichte Weite zwischen den Häuptern von 18 m und eine nutzbare Kammerlänge von 130 m. Die Gesamtkosten für die neue Hafenanlage belief sich auf etwa 1,5 Millionen Goldmark, die ausschließlich aus eigenen städtischen Mitteln aufgebracht werden mussten. Beitrag des Staates war lediglich der kapitalisierte Betrag der ersparten Leda-Unterhaltung.

Über die Aufschließung des gesamten Hafengeländes wurde folgendes Programm aufgestellt:

Stadtwerke Leer

Der östliche Arm des Wasserbeckens war als Industriehafen mit ausreichend tiefen Flächen vorgesehen, während der westliche als Handelshafen und dem Umschlagverkehr dienen sollte. Leider fehlten der Stadt aber die Mittel, in Umschlaggelegenheiten wie Kaianlagen, Bahnanschlüsse, Kräne usw. zu investieren.

Man fühlte sich in Leer, was die Unterstützung des Reiches und Staates anbelangte, gegenüber anderen Häfen und Städten benachteiligt. In Emden wurden bis 1922 z.B. mehrere Millionen vom Staate für den Ausbau des Hafens angelegt.

Nach dem 1. Weltkrieg war ein weiterer Ausbau des Leearner Hafens und seinen Umschlaganlagen für eine weitere industrielle Aufschließung dringend notwendig. Es war ein unglücklicher Zustand, dass die Wasserstraßen bis zum Hafen und die Eisenbahn dem Staat gehörten, während das zur Vermittlung des Umschlages notwendige Zwischenglied zu unterhalten und auszubauen lediglich Sache der Stadt war, und leider gab es kein Zusammenwirken aller am Hafen Interessierter. Jeder arbeitete für sich, es fehlte an organisatorischer Zusammenarbeit und ein klares Programm für die Zukunft.

Quellen:

- *Dr. P. Wessels, Die wirtschaftliche Entwicklung Leers im 19. und 20. Jahrhundert*
- *Festschrift zum hundertjährigen Jubiläum der Stadt Leer, Beitrag von P. Zylmann, Leer 1923, Hrsg. Verein für Heimatschutz und Heimatgeschichte, Verlag D.H. Zopfs und Sohn, Leer*
- *Gedenkblatt zur Einweihung der neuen Hafenanlagen in Leer, Extraausgabe zu No. 221 des „Leerer Anzeigeblatt“ 1903*

- *Festschrift zur Einweihung der neuen Hafenanlagen in Leer Ostfriesland, September 1903*
- *Hafen-Erweiterung der Stadt Leer in Ostfriesland, A. Geisse, Königlicher Wasserbauinspektor, Leer im Juni*
- *1902 Denkschrift über den weiteren Ausbau des Hafens der Stadt Leer, Leer 1922*

Menna Hensmann