

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000300294

# FESTSCHRIFT

zur Einweihung der  
neuen Bienenanlagen  
in Leer - Ostfriesland

1. September 1903

xxx  
922



gabf im May Leer 28/8/16



# FESTSCHRIFT

zur · Einweihung · der  
neuen Hafenanlagen  
in Leer · Ostfriesland

*F. Nr. 25382*



Im September 1903



*G. 50  
40*

xxx  
922

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA

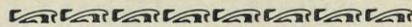
KRAKÓW

III 16285

Akc. Nr. 2036/50

Nur auf den Bergen blüht Edelweiß, . . .  
Je steiler die Pfade, je schöner der Preis,  
Je härter das Tagwerk, je süßer die Rast,  
Freue dich, daß du zu ringen hast. . . . .

## Vorwort.



**N**achdem die städt. Kollegien beschlossen haben, die Einweihung unserer neuen Hafenanlagen feierlich zu begehen, drängt es mich, dazu einen bescheidenen Beitrag in Gestalt einer Festschrift zu liefern. Sehr wohl weiß ich, daß sie der freundlichen Nachsicht des Lesers bedarf.

In arbeitsreicher Zeit unter mancherlei Kämpfen um andere Ziele, in recht knapper Frist und in kargen der Nacht abgerungenen Mußezeitunden entstanden, zeigt sie gewiß dem Kritiker manchen Fehler, den man bei ungefeilter und voller Hingabe an die Arbeit hätte vermeiden können.

Doch die Lust und Freude am vollendeten Werke des Hafenaubaus trieb mich, ich wagte die Arbeit und hoffe, daß sie auch so willkommen sein wird. Möchte sie ihren Zweck erfüllen: den Teilnehmern an der Feier, meinen Mitbürgern und Anderen, die sich dafür interessieren, ein Bild des städtischen Strebens zu geben und für die Zukunft ein Erinnerungsblatt zu sein an die vier Baujahre (1900 – 1903), in denen die Werke entstanden, welche – Gott gebe es! – die Grundlage sein mögen zum Emporblühen der Stadt Leer, zum Segen ihrer strebsamen Bewohner, denen das Wohl der Stadt das erste Gesetz ist.

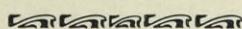
LEER i. O., Anfang August 1903.

**Dieckmann.**





Meiner lieben  
**Stadt Leer**  
in treuer Anhänglichkeit  
gewidmet.



Der Verfasser.





# Inhalts-Verzeichnis.

	Seite		Seite
<b>A. Geschichtlicher Rückblick . . . . .</b>	9—13		
<b>B. Frühere Bestrebungen zur Verbesserung der Hafenverhältnisse und zum Schutz der Stadt gegen Sturmfluten . . . . .</b>	13—16		
1. Projekt Connemann aus dem Jahre 1840 . . . . .	13—14		
Staatliche Bauten . . . . .	15		
2a. Das Nesseniusche Projekt einer Kaistrasse aus dem Jahre 1873 . . . . .	15		
b. Das Duissche Projekt eines Schutzdeiches für den südwestl. Stadtteil aus dem Jahre 1884 . . . . .	15		
3. Das Graevellsche Projekt aus dem Jahre 1887 . . . . .	15—16		
4. Projekte von Mitgliedern der städt. Kollegien (entstanden in Verfolg des Graevellschen Projekts) . . . . .	16		
<b>C. Das Duissche Hafenprojekt (1894) . . . . .</b>	16—18		
1. Nessedurchstich . . . . .	17		
2. Hochwasserhafen . . . . .	17		
a. Hafenbecken . . . . .	17		
b. Schleusenanlagen . . . . .	17		
aa. Seeschleuse . . . . .	17		
bb. Kanalschleuse . . . . .	17		
3. Eisenbahnverbindung mit der Nesse . . . . .	17		
4. Wegeverbindung mit der Nesse (Drehbrücke am Uferplatz) . . . . .	17		
5. Kais und Ladebrücken . . . . .	17		
6. Eindeichung . . . . .	17		
<b>D. Konkurrenz-Projekte von Mitgliedern der städt. Kollegien . . . . .</b>	18—19		
1. Entwurf H. E. Schmidt . . . . .	19		
2. Das Bammesche Projekt . . . . .	19		
3. Dock am Plytenberg . . . . .	19		
4. Die Konsul Dirks'schen Vorschläge . . . . .	19		
<b>E. Begutachtung der gesamten Vorlagen . . . . .</b>	19—21		
1. Gutachten Schott, Köln . . . . .	19		
2. Gutachten Franzius, Gaarden-Kiel . . . . .	20		
3. Ansichten des Oberbaudir. Franzius, Bremen . . . . .	20		
4. Gutachten Oppermann, Hildesheim . . . . .	21		
5. Gutachten Hoernecke, Bremen . . . . .	21		
<b>F. Verhandlungen der städt. Kollegien. Annahme des Duisschen Projekts. Verhandlungen mit den Staatsbehörden . . . . .</b>	21—26		
1. Grundlegende Verhandlungen z. Ausarbeitung des Duisschen Vorschlages . . . . .	21—22		
2. Spezialbearbeitung des Projekts und Kanali- sationsplan . . . . .	22—23		
3. Das Jahr 1898 . . . . .	24		
4. Bewegte Zeiten . . . . .	25		
5. Endgültige Annahme des Duisschen Projekts zur Ausführung . . . . .	25		
6. Vorbereitung der Ausführung. Eintreten des Kgl. Regierungsbaumeisters Geisse . . . . .	26		
<b>G. Verschiedenes . . . . .</b>	26—35		
1. Nessedurchstich . . . . .	27		
2. Grunderwerb . . . . .	28—30		
a. von der Staatsbauverwaltung und der Staatseisenbahnverwaltung am Dock . . . . .	28		
b. von Privaten (im Osterhammrich) . . . . .	28		
c. für den Nessedurchstich . . . . .	28		
d. vom Domänenfiskus (Schleusenbaugrund- stück) . . . . .	28		
e. von der Staatsbauverwalt. am Esklumer Fährweg . . . . .	28		
f. vom Domänenfiskus (zur Eindeichung — längs Lēda und Ems) . . . . .	29		
g. von Privaten (im Süderhammrich an der Ems) . . . . .	29		
h. städtischer Grundbesitz zur Eindeichung . . . . .	29		
i. Anschluss an bestehende Deiche . . . . .	29		
k. Verhandlungen über den Grunderwerb . . . . .	29—30		
3. Kanalisation . . . . .	30—31		
4. Eindeichung . . . . .	31—34		
a. Schutz gegen Sturmfluten. Die Sturmflut vom 27./28. I. 1901 . . . . .	31		
b. Die verschiedenen Deichlagen . . . . .	33		
c. Verhandlungen mit der Königl. Staats- regierung und allgemeines . . . . .	34		
5. Finanzielles. (Abänderungen der ursprüng- lichen Projekte) . . . . .	34—45		
6. Eisenbahn-Verbindung mit der Nesse und sonstiges . . . . .	35		
<b>H. Die ausgeführten Werke . . . . .</b>	36—46		
I. Zur Einleitung . . . . .	36		
II. Bauliches. (Abdruck der von Herrn Wasser- bau-Inspektor Geisse mir freundlichst zur Verfügung gestellten Mitteilungen) . . . . .	36—38		
<b>III. Aus der Verwaltung. Wichtige Daten . . . . .</b>	38—44		
1. Hafenbauamt, Hafenbau-Kommission, Baubeginn . . . . .	38—39		
2. Verhandlungen mit der Königl. Staats- regierung . . . . .	39		
3. Erste Durchfahrt durch den Nessedurch- stich . . . . .	40		
4. Instruktionsreise nach Ymuiden . . . . .	40		
5. Grundsteinlegung . . . . .	40		
6. Besichtigungen durch königl. Beamte . . . . .	40		
7. IX. internationaler Schifffahrtskongress — Auslegung unserer Pläne . . . . .	41		
8. Schlusssteinlegung . . . . .	41		
9. Erste Schleusendurchfahrt . . . . .	41		
10. Riss im nordwestlichen Teile des Aussen- hauptes der Seeschleuse . . . . .	42—43		
<b>IV. Darstellung der in der Ausführung sich zeigenden Abweichungen von den ursprüng- lichen Entwürfen . . . . .</b>	44—45		
1. Nessedurchstich (Ledakorrektion) . . . . .	44		
2. Der Hochwasserhafen (Wasserbecken) . . . . .	44		
3. Eisenbahnverbindung mit der Nesse . . . . .	44		
4. Schleusenanlagen . . . . .	44—45		
a. Fortfall der Kanalschleuse . . . . .	45		
b. Seeschleuse . . . . .	45		
5. Kanalisation . . . . .	45		
6. Deichanlage . . . . .	45		
Sonstiges . . . . .	45		
<b>Schlusswort . . . . .</b>	47—48		



Der Uferplatz mit dem neuen Rathaus.



## A. Geschichtlicher Rückblick.<sup>\*)</sup>

Nach den geschichtlichen Überlieferungen wird Leer zuerst im 9. Jahrhundert unter dem Namen »Hleri« erwähnt. Spätere Bezeichnungen lauten: Lare, Lage, Luer, Liher, Leher, Lier, Lehr. Woher der Name stammt, mag hier dahingestellt bleiben. Ich neige zu der Ableitung des ursprünglichen Namens »Hleri« von »Hler« dem Gott des Meeres. Sie stimmt am besten zu meinem Wunsche, dass Leer vom Meere sich mehre.

Nomen sit omen!

Ursprünglich ein Platz, dessen Bewohner sich von Viehzucht und Fischfang nährten, wuchs seine Bedeutung mit dem Einzug des Christentums. Schon vor dem 13. Jahrhundert erhielt Leer eine Probstei, 1270 ein Dekanat.

Im Anfang des 15. Jahrhunderts war Leer der bedeutendste Ort des Moormerlandes und des ganzen Gebietes, das Fokko Ukena untertan war, der sich Häuptling von Leer nannte und in Leer seine Fokkenburg erbaute.



Die Hanenburg.

Aus der Burgenzeit sind uns Bauten in der Hanenburg und in der Harderwykenburg erhalten. Die beigelegten Abbildungen zeigen sie uns im jetzigen Zustande.

<sup>\*)</sup> Vergleiche Houtrouw, Ostfriesland. Eine geschichtlich-ortskundige Wanderung gegen Ende der Fürstenzeit.

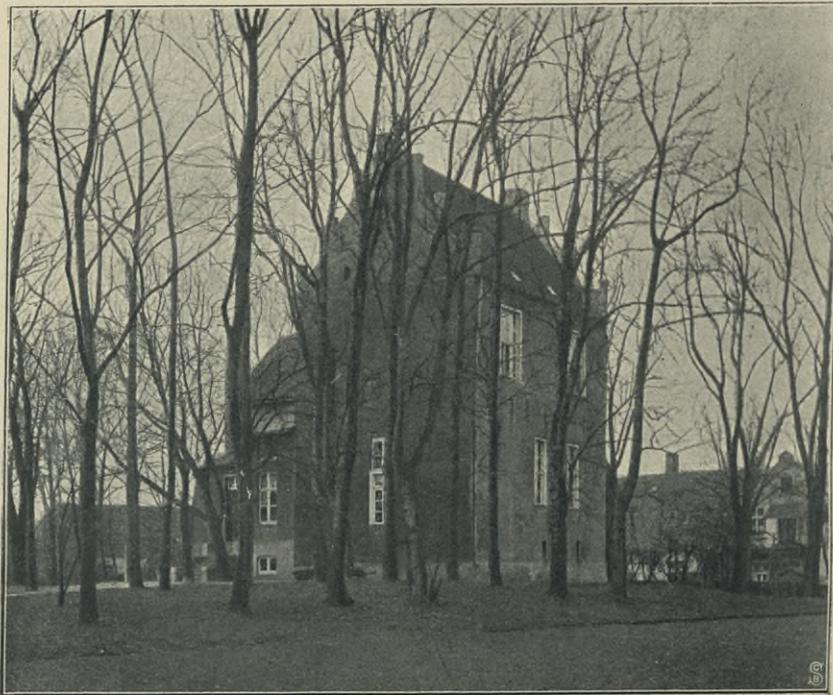
Noch vorhandene Wappeninschriften der ersteren beweisen, dass der Bau in zwei Teilen zu verschiedener Zeit ausgeführt ist.

Ein Wappen über dem Einfahrtstor enthält die Inschrift:

»Anno 1621 Hat Heer Joest Hane  
zu Werff, Lihr und Uttum Hauptling  
und Adde Frise gebohren Dochter  
zu Hinte und Grothausen dis Haus gebauwt.«

Über dem Haupteingang des neueren Teiles findet sich die Wappen-Inschrift:

»Anno 1671, den 3. Juni hat Heer  
Didrich Arend Hane, zu Lihre und  
Uttum Hauptling und Frau Anna Mar-  
gareta, gebohren Baronne von Kniphausen  
dieses Haus Angefangen zu bauwen  
und is Verfertigt den 30. Sept. Anno 1671.  
Symb.: Dei gratia Fortitudo mea«



Die Harderwykenburg.

Die Harderwykenburg (das sog. Fresesche Haus oder Lüningsburg) stammt aus der Mitte des 15. Jahrhunderts, sie ist eine der ältesten Burgen (»stinsen«, »stenhusen«) des Landes, selbst älter als die jetzt nicht mehr vorhandene Fokkenburg.

Die Wälle der alten Feste Leerort erinnern uns an kriegerische Zeiten. Vor der Feste fiel am 24. Juni 1514 Herzog Heinrich von Braunschweig.

Ein interessantes Gebäude ist ferner die von der Gräfin Anna (1540—1561) der reformierten Gemeinde geschenkte Waage auf dem Uferplatz gegenüber dem neuen Rathause. Sie zeugt von dem zwischen Leer und den umliegenden Ortschaften bestehenden Verkehr. Die ebenfalls im 16. Jahrhundert gestiftete lateinische Schule lässt auf eine für jene Zeit ansehnliche Einwohnerzahl schliessen und beweist das Interesse derselben an kulturellem Fortschritt.

Ubbo Emmius, seit 1588 Rektor dieser Lateinschule, schreibt aus jener Zeit:

»Einige Flecken Ostfrieslands könnten mit Fug unter die Städte gerechnet werden, wenn sie städtische Rechte hätten. Der grösste, an Häusern und Ein-

wohnern zahlreichste und schönste derselben ist Leer an der Leda, nahe beim Einfluss derselben in die Ems, welcher wohl so gross und gut als manche Stadt in anderen Gegenden ist, auch viele derselben an Grösse übertrifft und wegen des Handels in gutem Flor ist.«

An anderer Stelle schreibt Emmius:

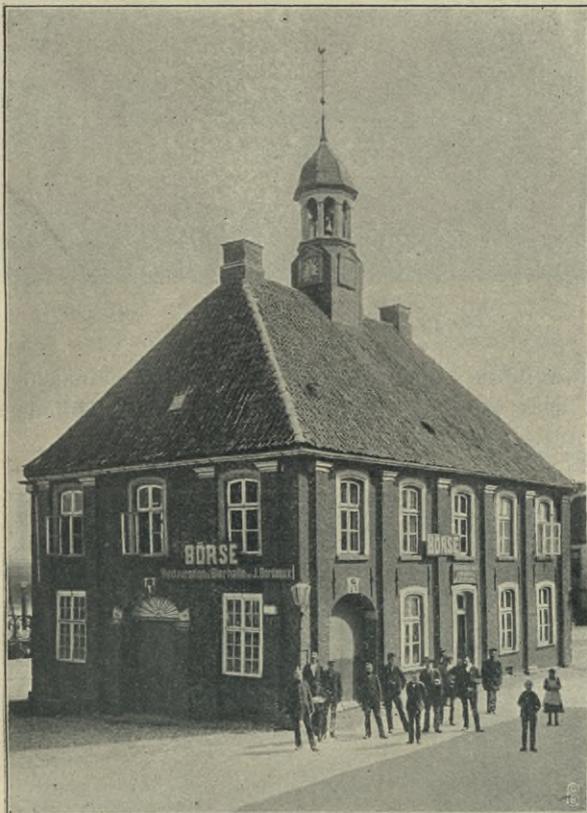
»Ja nicht blos durch seine Grösse, sondern auch durch seine Schönheit, die Zahl seiner Einwohner, die Gunst seiner Lage, durch die Menge seiner Geschäfte übertrifft dieser bedeutendste Flecken alle Flecken und Städte selbst, welche zwischen Dollart und Elbe liegen, allein Emden und Norden ausgenommen.

Und bedeutender noch würde Leer sein, wenn es seine günstige Lage ausnützen und den Wink der ihm entgegenleuchtenden Güte der Vorsehung verstehen wollte.«

Was Ubbo Emmius darunter verstand, klingt, wenn man es heute liest, wie ein prophetischer Spruch, dessen Verwirklichung jetzt zur Hälfte eingetreten ist. Möge auch der 2. Teil der Wahrsagung sich erfüllen und dem Hafen der Verkehr zuströmen. Er sagt: Der breit und tief daherfliessende Emsstrom samt der gefällig als natürlicher Hafen sich dem Flecken anschmiegenden Leda wäre wohl geeignet, zahlreichen grösseren Schiffen den Zugang nach Leer zu vermitteln und einem bedeutenderen überseeischen Verkehr hier eine Stätte zu gründen.

Die der Stadt Emden seit Kaiser Maximilians I. Zeiten verliehenen Privilegien, besonders das sogenannte Stapelrecht, nach welchem jedes die Ems ein- und auslaufende Schiff drei Tage lang in Emden anlegen, auch die auf anderen als Emden Schiffen ausgeführten Waren doppelt verzollt werden mussten, zwangen Leer, sich fast ausschliesslich auf Strom- und Binnenfahrt zu beschränken und dem Meere fern zu bleiben. Darum auch, sagt Emmius, kehren die Häuser Leers gleichsam verzichtend der belebenden Pulsader des Stromes den Rücken zu und lassen nur an der Waage (am Ufer) einen Raum zum Marktplatze frei. (Hier stand bis zum Jahre 1894 auch das alte Rathaus.)

So kam es, dass Leer sich mehr der Industrie zuwandte. Von hervorragender Bedeutung war seine Leinenweberei, die bis in das neunzehnte Jahrhundert hinein blühte. (Jetzt existiert



Die Waage.

nur noch ein Webstuhl in seltenem Betriebe, ein anderer ist dem städtischen Museum des Altertumsvereins geschenkt und wird dort aufbewahrt.) Erst nachdem unter preussischer Regierung Ostfrieslands dem Eigenhandel Leers einige Freiheiten gewährt, und 1808 (unter holländischer Regierung) das sog. Stapelrecht Emdens aufgehoben war, erwachte die Neigung der Bewohner Leers, sich dem Seeverkehr zuzuwenden. Diese Bestrebungen fanden jedoch nur sehr allmählichen Erfolg. Den bedeutendsten Aufschwung im Seeverkehr 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 Auslande her begünstigten. (In 1878 liefen ein und aus 1036 Schiffe mit 111943 Br. Reg. tons, in 1879 1386 Schiffe mit 136098 Br. Reg. tons. Eingehend waren in 1879 867 Schiffe mit 67342 Br. Reg. tons, in 1880 740 Schiffe mit 58201 Br.

Reg. tons.) Damit war der Höhepunkt erreicht. Die Aufhebung der Seetransittarife in 1880 und der immer noch befriedigenden, weniger günstigen Ausnahmetarife für Getreide in 1882 hatte ein schnelles Sinken des Verkehrs zur Folge.

Mag immerhin die Hebung des Verkehrs zu jenen Zeiten durch ein künstliches Moment befördert sein, der Hafen von Leer hat schon damals bewiesen, dass er einen erheblichen Seeverkehr bewältigen kann.

Alle Bestrebungen zu Gunsten der Wiedereinführung günstiger Ausnahmetarife für Getreide waren erfolglos, der Verkehr wandte sich ganz den belgischen und holländischen

Häfen zu. Wie lebhaft damals die Getreideeinfuhr über Holland nach den rheinischen Stationen sich entwickelt hat, geht daraus hervor, dass dieselbe via Emmerich von  $5\frac{3}{4}$  Millionen Zentnern in 1879 auf  $17\frac{1}{4}$  Millionen Zentner in 1884 gestiegen ist.



Das alte Rathaus.



Leer zu Anfang des 19. Jahrhunderts.

Selbst Rheine und Münster, welche von Leer nur 114 bzw. 154 km. entfernt sind, mussten nun ihr Getreide via Amsterdam und Rotterdam beziehen. Der Getreide-Import über Leer sank von  $1\frac{1}{3}$  Millionen Zentner in 1879 auf 441000 Zentner in 1884 und ist allmählich auf ein Minimum reduziert.

Diese Notizen über diese Frage müssen hier genügen.

Man vertröstete uns auf den Dortmund-Ems-Kanal, dessen Ausbau durch Gesetz von 1886 gesichert wurde. Die Begründung des 1882 dem Landtage vorgelegten ersten Entwurfes eines die Anlage eines Kanals zur Verbindung des industriereichen Westfalen und Rheinlandes mit den Emshäfen betreffenden Gesetzes enthält Seite 1583 der Aktenstücke des Hauses der Abgeordneten (Drucksache No. 190 S. 16) die Erklärung,

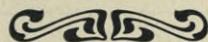
»es müsse gleichzeitig mit der Ausführung des Kanals selbst darauf Bedacht genommen werden, die Anlagen des Hafens zu Leer, welcher nach den bezüglichen Angaben der Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg nicht einmal für den jetzigen Verkehr genügt, derart zu erweitern und zu vervollkommen, dass dieselben allen Anforderungen entsprechen, welche an einen grösseren Seehafen und Hauptstapelplatz gestellt werden müssen.«

Wenn auch später Emden als fiskalischer Hafen ausgebaut ist, so ist damit doch jene Begründung der ersten Vorlage nicht beseitigt. Sie enthält eine staatliche Anerkennung, die durch nichts mehr aus der Welt zu schaffen ist.

Für uns aber blieb die Frage: Will die Stadt jene Aufgabe erfüllen und wie soll dies geschehen?

Der Dortmund-Ems-Kanal stellte an die Emshäfen neue nicht zu umgehende Anforderungen.

In Dortmund und Münster sind stattliche Kanalhäfen geschaffen, Emden hat seinen grossen für den Weltverkehr eingerichteten Staatshafen erhalten, Papenburg (mit Staatszuschuss) seinen städtischen Hafen. Leer musste in irgend einer 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 unter der kaiserlichen Devise: »Navigare necesse est« teilzunehmen.



## B. Frühere Bestrebungen zur Verbesserung der Hafenverhältnisse und zum Schutz der Stadt gegen Sturmfluten.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass die Bewohner von Leer, wenn nicht früher, so doch jedenfalls seit dem Ende des 18. Jahrhunderts bestrebt gewesen sind, ihre Hafenverhältnisse zu verbessern, und Hand in Hand damit sich Schutz gegen die verheerenden Sturmfluten zu schaffen. In älteren Akten zerstreute Bemerkungen weisen darauf hin, ohne dass jedoch irgendwo bestimmte Pläne und Erläuterungen zu finden wären.

1. Im Besitz der Familie Connemann ist ein Aktenstück, welches ein Projekt des Herrn H. J. Connemann vom Oktober 1840 mit Bemerkungen dazu vom November 1840 enthält. Der Verfasser hat seinerzeit dies Projekt dem Oberamtmann Baumgarten, dem späteren Landschaftsrat Schwers zu Leer und dem Pastor (?) J. C. Tilemann zu Steenfelde vorgelegt. Sämtliche 3 Herren haben sich zustimmend und sehr anerkennend über den Plan ausgesprochen — nur wegen des Kostenpunkts Bedenken geäussert.

Projekt Connemann aus dem Jahre 1840.

Herr Landschaftsrat Schwers sagt in seinem Schreiben an Herrn Connemann vom 10. Dez. 1840: »Der bedeutende Kostenpunkt bildet immer die grösste Schwierigkeit und soll auch daran ein ähnliches Projekt vor etwa 50 Jahren gescheitert sein.«

Anlass zu dem Connemannschen Projekt gab die derzeit beabsichtigte Verbindung von Leer mit Papenburg durch eine Chaussee über Esklum und Ihrhove, wobei eine Brücke an Stelle der jetzigen Esklumer Fähre vorgesehen war.

Der Connemannsche Plan geht kurz gesagt dahin, »an Stelle jener Brücke durch Abdämmung des Ledabettes an derselben Stelle eine festländische Verbindung zwischen Leer und Esklum herzustellen und die Leda mit der Ems auf kürzerem Wege in Verbindung zu setzen, indem man von der südlichen Seite der Stadt Leer, etwa vom sog. Lapphelling ab (in der Nähe der alten Navigationsschule) einen Kanal zur erforderlichen Breite und Tiefe auf Bingum zulaufend herstellt und an zweckentsprechender Stelle eine Schleuse einfügt.«

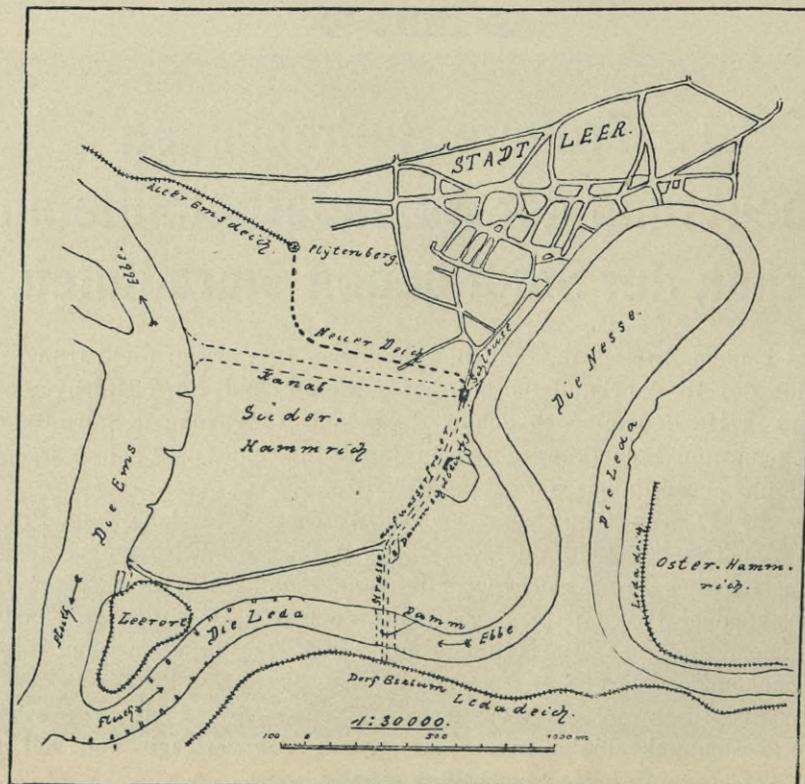
Der auszuwerfende Kanal sollte die Erde zur Herstellung einer gegen die Ems schützenden dem Kanal folgenden Deichlinie liefern.

Das alte Ledabett von Esklum bis nach Leerort wäre dann nutzlos gewesen und hätte verlanden können.

Verfasser erhofft davon

- a. eine Verbesserung der Entwässerung des Oberledingerlandes infolge Kürzung des Flussweges und Nachhülfe durch die Schleuse,
- b. Vorteile verschiedener Art für die Schifffahrt und
- c. beträchtliche Vorteile für die Stadt Leer
  - aa. durch Schaffung eines völlig sicheren Hafens (»den manche Städte mit Millionen erkaufen möchten«),
  - bb. durch den Schutz der Stadt Leer gegen Sturmfluten und durch Schaffung wasserfreier Lagerplätze. Das soll dadurch erreicht werden, »dass vom Deiche am Plytenberge bis zur Schleuse oder zum Deiche am neuen Kanal auf der Höhe der sich dahin erstreckenden Ländereien her ein Damm angelegt werde, der bei der hohen Lage des Terrains nur einer unbedeutenden Höhe und Stärke bedürfen würde.«

In Ermangelung vorhandener Zeichnungen zum Projekte hat Herr Königlicher Wasserbau-Inspektor Geisse auf meine Bitte die nachfolgende Skizze angefertigt, die die Grundidee des Connemannschen Planes in der vermutlichen Gestalt darstellt.



Zu einer Bearbeitung des Connemannschen Projektes durch einen Sachverständigen ist es anscheinend nicht gekommen.

Die Idee ist aber später bei der Kritik anderer Projekte von verschiedenen Mitgliedern der städtischen Kollegien verschiedentlich bald mit dieser, bald mit jener Abänderung aufgenommen.

Technischerseits sind dann nicht unwesentliche Bedenken dagegen erhoben, auf welche ich hier jedoch nicht näher eingehen will.

Erfreulich und anerkennenswert bleibt immer das eifrige Streben der Bürger, nicht nur mit den eigenen Ideen frank und frei hervorzutreten, sondern sie auch, unbekümmert um den Erfolg, der öffentlichen Kritik zu unterwerfen.

Die Erfahrung hat gelehrt — wir werden es weiter unten noch lesen — dass vieles Mühen und Streben doch endlich zum Ziele führt.

An staatlichen Bauten aus der Mitte des 19. Jahrhunderts sind hier zu erwähnen:

die Eisenbahnkajung mit Kaimauer, erbaut 1854/56,	
das Dock,	» 1858/59,
die Dockschleuse,	» 1860/61,
die zollfreie Niederlage,	» 1862.

Staatliche  
Bauten.

Der ebenfalls Mitte der fünfziger Jahre eröffnete Betrieb der sog. westfälischen Eisenbahn und der Bau der oldenburgischen Bahn (Verbindung mit Oldenburg-Bremen einerseits und Holland andererseits) trugen mit den vorbenannten fiskalischen Anlagen wesentlich zur Verbesserung unserer Verkehrsverhältnisse und damit zur Hebung der Stadt bei.

Die Verhandlungen der städtischen Kollegien lassen aus voluminösen Akten erkennen, dass von 1840—1887 die Frage einer Verbesserung der Hafenanlagen, des Schutzes der Stadt gegen Sturmfluten durch Eindeichung und damit die Schaffung wasserfreier Lagerplätze nie ganz geruht hat. Aber nur vereinzelt ist es zur Aufstellung bestimmter Projekte gekommen.

Als solche sind zu erwähnen

2. a. das Nesseniusche Projekt einer Kaistrasse und

b. das von dem derzeitigen Königlichen Regierungsbaumeister Duis ausgearbeitete Projekt eines Schutzdeiches für den südwestlichen Stadtteil.

Das Nesseniusche  
Projekt.  
Das Duische  
Projekt.

Das erstere stammt aus dem Jahre 1873, das letztere aus dem Jahre 1884.

3. Beide haben dann in dem Graevellschen Projekt ihre Verwertung gefunden, auf welches ich hier mit einigen Worten eingehen muss.

Das Graevellsche  
Projekt.

Im Jahre 1887 wandte sich die Stadt an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten mit der Bitte um Ausarbeitung eines Projektes zum Schutze der Stadt Leer gegen Sturmfluten und zur Schaffung wasserfreier Lagerplätze auf Kosten der Stadt durch einen Königlichen Regierungsbaumeister.

Der Herr Minister entsprach dem Wunsche und übertrug die Arbeit dem derzeitigen Königlichen Regierungsbaumeister Graevell.

Der von demselben ausgearbeitete Entwurf basiert auf einem Beschluss der städtischen Kollegien vom 1. August 1887. Der diesem Büchlein nachgeheftete Plan zeigt uns das Graevellsche Projekt.

Es besteht in der Anlage einer geräumigen Strasse längs des Ufers der Leda unterhalb der bebauten Stadt im engen Anschluss an die bestehenden fiskalischen Verkehrsanlagen am Eisenbahndock.

Dieselbe beginnt am Endpunkt der vor dem Eisenbahndock liegenden sog. neuen städtischen Kajung und endet, im wesentlichen der Stromkorrektionslinie folgend, in der Nähe der alten Navigationsschule, wo sie sich in stark gekrümmter Bahn der bestehenden Korrektionslinie anschliesst.

Zur Sicherung der Stadt, insbesondere der an die Uferstrasse grenzenden Grundstücke ist binnenwärts eine Ufermauer in entsprechender Höhe mit verschiedenen abdämbbaren Zugängen vorgesehen.

Gegenüber der alten Navigationsschule biegt die Schutzmauer normal vom Ufer ab und schliesst sich nach Kreuzung der Groningerstrasse an den Schutzdeich im Süderhammrich an. Dieser bewirkt den Schutz der Stadt gegen die von der Ems her drohenden Fluten und geht von der Sturmflutgrenze an der Blinke, den Gebäuden von Feentjer und Faber, aus. Er folgt dann dem alten niedrigen Deichzuge an der Blinke hinter dem Pferdemarkt her über den Mittelweg,

geht hinter der Boekhoff'schen Eisengiesserei entlang und nimmt von da ab seine Richtung nach der Leerorter Chaussee, welche er bei der alten Navigationsschule erreicht, um von dort als Flügeldeich längs der Chaussee bis zum Esklumer Fährweg fortgeführt zu werden.

Auf Grund von Beschlüssen der städtischen Kollegien vom 1. August und 4./5. November 1887 ist durch Herrn Graevell sodann noch ein besonderes Projekt für die Fortführung des Flügeldeiches vom Esklumer Fährweg bis zum Anschluss an den Leerorter Deich aufgestellt, für welches derselbe jedoch jede persönliche Verantwortung ablehnt, da er diese Anlage für nutzlos und deshalb für überflüssig hält.

Auf weitere Einzelheiten des Graevellschen Projektes, die sich als Konsequenzen der Grundanlage ergeben und im Entwurf durchweg eingehend erörtert sind, will ich hier nicht eingehen.

Projekte von  
Mitgliedern der  
städt. Kollegien.

4. Erwähnen muss ich jedoch, dass in Anlass des Graevellschen Projektes — wie auch später in Anlass des Duisschen Projektes — in den Verhandlungen der städtischen Kollegien verschiedene Abänderungsvorschläge in bestimmt formulierten Anträgen zur Beratung kamen.

Es sind dies die Anträge der Senatoren Loëts und Vienna, der Bürgervorsteher H. Wiemann, H. E. Schmidt und Oltmanns, die alle auf Aenderung der Deichrichtung (Oltmanns will auch Pieranlagen an der Ems) abzielen. Interessant ist hierbei das Bestreben, einen Teil des Süderhammricks in die Eindeichung einzubeziehen, wie es später wiederholt vorgeschlagen und in der Geissesehen Ausführung in voller Konsequenz des Grundgedankens durch Eindeichung des ganzen Süderhammricks am besten gelöst ist.

Die Stadt erbat schliesslich mit Denkschrift vom Mai 1890

„es mögen die fiskalischen Hafenanlagen in Leer in der vom Herrn „Regierungsbaumeister Graevell angegebenen Richtung, Art und Weise „auf das Ufer der Leda unterhalb der Stadt auf Staatskosten ausgedehnt, die Lagerplätze gegen Ueberflutungen geschützt und Hafen „und Lagerplätze durch Schienenstränge mit dem Bahnhof in Verbindung „gebracht werden.“

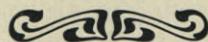
Diese Eingabe führte am 30. April 1891 zu einer Versammlung mit Kommissaren der Herren Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und der Finanzen, sowie der Königlichen Regierung zu Aurich.

Nachdem sodann auch noch ein Gutachten über das Graevellsche Projekt von dem damaligen Hamburger Wasserbaudirektor Herrn Chr. Nehls eingeholt war, wurde der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten mit Bericht vom 8. April 1892 gebeten, einer städtischen Deputation Audienz zu gewähren. Unter dem 9. Juli 1892 ging folgender Bescheid d. d. Berlin den 6. Juli 1892 hier ein:

Auf die Vorstellung vom 8. April d. Js., betreffend die Erweiterung der fiskalischen Hafenanlagen und Schaffung wasserfreier Lösch- und Ladeplätze, erwidere ich dem Magistrat nach Benehmen mit dem Herrn Finanz-Minister bei Rücksendung der Anlagen, dass es zu meinem Bedauern zur Zeit nicht möglich ist, den auf die Verbesserung der dortigen Hafenverhältnisse gerichteten Wünschen staatsseitig näher zu treten.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.  
gez. Thielen.

Damit wurde dieser Plan ad acta gelegt.



## C. Das Duische Hafenprojekt (1894).

Als ich am 17. Januar 1888 mein Amt als Bürgermeister der Stadt Leer antrat, stand die Hafenfrage im Vordergrund des allgemeinen Interesses, daneben aber auch der immer wiederkehrende Wunsch auf Einführung von Ausnahmetarifen für den Eisenbahnverkehr mit Getreide nach Rheinland und Westfalen.

Hafenfrage und Ausnahmetarife fanden eine negative Erledigung und damit trat eine Ruhepause ein, die ihren Abschluss und damit den Beginn einer neuen erfolgreicherer Arbeitszeit fand in einem in aller Stille und aus eigener Anregung hervorgegangenen Vorschlage des derzeitigen Königlichen Wasserbau-Inspektors Duis für eine Erweiterung und Verbesserung des Leerer Hafens.

Die kleine, überall mit regstem Interesse begrüßte Schrift erschien im Jahre 1894. Der am Schluss dieser Festschrift befindliche Plan zeigt uns die Idee im Bilde.

Der Verfasser beleuchtet zunächst kritisierend die bisherigen Bestrebungen der Stadt zur Verbesserung ihrer Hafenverhältnisse und basiert dann seinen Vorschlag auf den Satz: „Leer liegt nicht an der Ems, Leer liegt an der Leda, nur an der Leda dürfen, wenn Leer wirklich einen Nutzen davon haben soll, neue Hafenanlagen geschaffen werden.“

Von seinem Standpunkte aus muss ich ihm beipflichten, obwohl Leer an Ems und Leda liegt. Beide Ströme begrenzen das Stadtgebiet.

Als den Urheber seiner Grundidee bezeichnet der Verfasser den Anfang 1888 verstorbenen Senator Börner, der den Vorschlag machte, durch einen Durchstich des schmalen Streifen Landes, der die Nesse mit dem Esklumer Deiche verbindet (der sog. Innung) den Flusslauf der Leda abzukürzen und durch Abdämmung der die Nesse umströmenden Leda, diesen Teil der Leda zu einem Hochwasserhafen herzurichten.

Der Duissche Vorschlag stellt es sich zur Aufgabe, der Börnerschen Idee eine greifbare Gestalt zu geben, ihre Vorteile zu beleuchten und die Kosten zu berechnen.

Das Duissche Projekt setzt sich darnach aus folgenden einzelnen Teilen zusammen:

1. **Nessedurchstich.** Die Landzunge, die die Halbinsel Nesse mit dem Esklumer Deiche verbindet, wird in einer sich den Ledakrümmungen bequem anschliessenden Kurve durchstochen. Nesfedurchstich.

2. **Hochwasserhafen.** Bodwasserhafen.

a. **Hafenbecken.** Das durch den Nessedurchstich abgeschnittene Stück der Leda wird durch 2 Coupierungen von dem neuen Bette der Leda abgedämmt, sodass unterhalb Leer ein vollständig von der Leda abgesperrtes Wasserbecken mit einer Wasserfläche von rund 40 ha, einer Uferlänge von 8000 m und mit Lagerplätzen von rund 64 ha (auf der Nesse) entsteht.

b. **Schleusenanlagen.**

aa. Unterhalb bietet eine Seeschleuse von 7 m Drempehtiefe, 15 m lichter Weite, 130 m nutzbarer Kammerlänge die Einfahrt in den Hafen.

bb. Oberhalb wird für Kanalschiffe eine kleine Schleuse angelegt.

3. **Eisenbahnverbindung mit der Nesse.** Von der Eisenbahn kurz vor der Eisenbahn-(Leda-)brücke abzweigend wird ein Bahnstrang über die Kanalschleuse und die obere Coupierung der Leda nach der Nesse geführt. Eisenbahnverbindung mit der Nesse.

4. **Wegeverbindung** mit der Nesse. Von der Leerorter Chaussee beim jüdischen Begräbnisplatz ausgehend, wird eine Landstrasse über das Unterhaupt der Schleuse und die untere Coupierung der Leda nach der Nesse angelegt. Eventuell kann vom Uferplatz aus eine Drehbrücke die Altstadt mit der Nesse verbinden. Wegeverbindung mit der Nesse.

5. **Kais und Ladebrücken** können späterer Ausführung vorbehalten bleiben. Kais und Ladebrücken.

6. **Eindeichung.** Es wird ein Deich bei den Feentjer-Faberschen Häusern am Plytenberg beginnend entlang der Blinke (Pferdemarkt) hinter der Boekhoffschens Eisengiesserei nach der Leerorter Chaussee und von hier um den jüdischen Begräbnisplatz herum nach dem mit Sturmtoren versehenen Aussenhaupt der Seeschleuse geführt und dann von dort über die untere Ledacoupierung zwischen Unterende der Nesse und Nessedurchstich sich hinziehend über die obere Ledacoupierung und in Anlehnung an die gleichfalls mit Sturmtoren zu sehende Kanalschleuse zum Anschluss an den Osterhammricksdeich geleitet. Eindeichung.

Herr Baurat Duis fasst die Vorteile einer solchen Anlage in die Worte:

„Ein solcher Hafen, in dem die Schiffe gegen Sturm geschützt, ständig flott liegen können, ist den allergrössten Ansprüchen gewachsen, und Leer kann die Konkurrenz mit sämtlichen Nordseehäfen aufnehmen, abgesehen natürlich von denjenigen, die durch ihre grössere Wassertiefe einen Vorzug haben.“

Im einzelnen begründet er dies mit folgendem:

1. Leer wird wasserfrei.
2. In der Leda neben der Stadt wird für die Zukunft immer ein gleichmässiger Hochwasserspiegel gehalten.
3. Die Halbinsel Nesse wird für den Ladeverkehr nutzbar und für Fuhrwerke und Eisenbahn zugänglich gemacht.
4. Durch den Durchstich der Nesse wird
  - a. 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 wird,
  - b. dem Schiffsverkehr von der Ems nach preussischen und oldenburgischen, an der Leda und Jümme belegenen Fehnen durch Abkürzung des Weges ein bedeutender Vorteil entstehen.
5. Durch diese Hafenanlage treten keinerlei Störungen in den Besitzverhältnissen und keinerlei Wertverschiebungen der Grundstücke ein.

Die Kosten dieser gesamten Anlagen sind vom Herrn Baurat Duis überschlägich auf 1 025 000 Mark angenommen.



Der Pflügenberg.

## D. Konkurrenz-Projekte von Mitgliedern der städtischen Kollegien.

Der in allen Teilen verdienst- und wertvolle Vorschlag hatte zunächst insofern guten Erfolg, als sowohl einzelne Mitglieder der städtischen Kollegien, wie auch die Stadtverwaltung als solche energisch an seine Prüfung herantraten. Es entstanden auf diese Weise verschiedene andere Vorschläge, welche hier kurz zu erörtern sind.

1. Entwurf des Herrn H. E. Schmidt: Dieser Entwurf behält den Duisschen Vorschlag im wesentlichen bei, stellt jedoch die Verbindung des neu zu schaffenden Dockhafens nicht mit der Leda, sondern durch einen 1200 m langen, durch den Süderhammrich zu führenden Kanal mit der Ems her, der an passender Stelle eine Seeschleuse erhalten soll. Entwurf  
H. E. Schmidt.

2. Das Bammesche Projekt. Herr Bamme schlägt vor: Am rechten Ufer der Ems in der Höhe des Plytenberges, 1800 m unterhalb der Ledamündung in ähnlicher Weise wie dies an der Weser bei Nordenham ausgeführt ist, Projekt Bamme.

a. eine 350 m lange Ladebrücke mit 4 Gleisen zum Löschen und Laden für 3 Seedampfer oder für 4 Kanalschiffe und

b. oberhalb dieser Brücke ein 300 m langes Gerüst, sog. Überladepier zu errichten, an dessen Aussenseite der Seedampfer und an dessen Binnenseite in einem 15 m breiten Kanal das Kanalschiff liegen soll, während auf dem Pier Dampfkrähne das Überladen besorgen.

c. Auf der Brücke befinden sich ausser dem Krahngeleise noch 3 Gleise für Eisenbahnverkehr. Es ist angenommen, dass diese Anlage durch eine 3500 m lange normal-spurige Bahn im Norden um die Stadt Leer laufend mit dem Bahnhof verbunden werden soll.

3. Dock am Plytenberg. Die Idee eines Docks am Plytenberge ist nicht wie der Schmidt-sche und Bammesche Vorschlag projektmässig in Zeichnungen und Erläuterungen dargelegt, sondern lediglich von einzelnen Interessenten hier und da mündlich erwähnt. Die Idee fand jedoch in Regierungskreisen eine so offene und bestimmte Ablehnung, und die Kosten ihrer Ausführung bezifferten sich nach sachverständigem Urteil so hoch (etwa 5 Millionen), dass an ihre Ausführung überall nicht gedacht werden konnte. Dock am Plyten-  
berg.

Eine andere Frage bleibt, ob das Wachstum der Stadt und ihr zunehmender Verkehr spätere Generationen veranlassen werden, der Anlage eines Docks am Plytenberge näher zu treten. Darüber wird heute niemand abschliessend urteilen können.

4. Auch Herr Konsul Dirks hat sich in einer an die städtischen Kollegien gerichteten Erklärung vom 11. Dezember 1895 eingehend mit der Hafenfrage beschäftigt. Ich muss es mir versagen, auf die Einzelheiten aller Vorschläge und ihre Begründungen hier näher einzugehen, und kann deshalb auch den Dirks'schen Vorschlag nur kurz dahin charakterisieren: Projekt von  
Konful Dirks.

Es ist unter möglichster Beibehaltung der bisherigen Hafenanlagen als Tidehafen mit einem wechselnden, der Ebbe und Flut entsprechenden Wasserstande nur eine Verbesserung und Erweiterung der bestehenden Anlagen in mehr oder minder grossem Umfange zu erstreben. Herr Konsul Dirks stimmt deshalb auch im Prinzip den seine Idee ergänzenden Bammeschen Vorschlägen bei und verweist, entsprechend einem späteren Vorschlage des Herrn Bamme auf die Möglichkeit von Emsuferanlagen bei Leerort. Hierbei ist zu bemerken, dass Leerort zu etwa  $\frac{7}{8}$  im Jahre 1895 in den Privatbesitz der Stadt gekommen ist.

Das sind im wesentlichen die in Anlass des Duisschen Projektes aus der Mitte der städtischen Kollegien hervorgegangenen Vorschläge, welche man kurz mit den Gegensätzen: „Hie Hochwasserhafen, hie Tidehafen“ bezeichnen kann.



## E. Begutachtung der gesamten Vorlagen.

1. Bereits Ende 1894 hatte sich der Magistrat auf erhaltene Empfehlung unter Vorlage des Duisschen Projektes an den Herrn Ingenieur Karl Schott zu Köln gewandt, um von ihm ein Gutachten über die Zweckmässigkeit einer Verbesserung der Leerer Hafenanlagen im Hinblick auf bestehende und zu erwartende Verkehrsinteressen zu erhalten. Dies Gutachten vom 1. Dezember 1894 erkennt die Bedürftigkeit einer allmählichen Verbesserung der Hafenanlagen an, ohne jedoch eine bestimmte Stellung für sofortige Massnahmen zu wählen. Im übrigen eröffnet es dem Hafen Leer namentlich als Industrieplatz die besten Aussichten. Gutachten  
Schott • Köln.

In einem späteren Gutachten vom Februar 1896 tritt Herr Schott dagegen bestimmt für das Duissche Projekt ein.

Gutachten  
Franzius,  
Gaarden-Kiel.

2. Man wandte sich darauf an den Herrn Marine-Oberbaurat und Hafenbaudirektor, Geheimen Marine-Baurat G. Franzius zu Gaarden-Kiel.

Derselbe erstattete, nachdem er sich zuvor an Ort und Stelle über alle einschlägigen Verhältnisse informiert hatte, unter dem 2. Dezember 1895 ein sehr eingehendes Gutachten über die verschiedenen Vorschläge zur Verbesserung der Hafenanlagen zu Leer.

Ich kann es mir nicht versagen hier einzelne bemerkenswerte Stellen wörtlich anzufügen:

Auf Seite 4 des Gutachtens heisst es:

»Die Lage Leers ist unzweifelhaft für den Umschlagsverkehr die denkbar günstigste. Bei der vorhandenen Wassertiefe der Ems von 6 m unter H. W. können die in Frage kommenden Dampfer aus den europäischen Häfen mit 5—5½ m Tiefgang ohne Schwierigkeit bis zur Ledamündung und in der Leda aufwärts bis Leer gelangen. Die Wasser-Verhältnisse liegen also genau so günstig für Leer wie beispielsweise für Bremen und lassen sich später, falls ein Bedürfnis dafür aus dem Aufblühen des Verkehrs nachgewiesen werden kann, durch Korrektion der Ems unstreitig noch verbessern.«

Auf Seite 6:

»Die wichtige Forderung der Möglichkeit, die Anlagen später nach Bedarf zu erweitern, ist in Leer glücklicherweise leicht zu erfüllen. Es stehen hier so grosse Wasserflächen und so ausgedehnte noch unbebaute Ländereien zur Verfügung, dass nach jeder Richtung freie Hand gelassen ist, sich auszudehnen. Als ein besonders glücklicher Umstand muss es dabei bezeichnet werden, dass die Stadtverwaltung mit weitem Blick die Wichtigkeit von Leerort erkannte und imstande war, den grössten Teil dieses Ortes für zwar noch nicht genau zu bezeichnende, aber für die Hafenanlagen von Leer in kürzester Zeit notwendig werdende Zwecke billig zu erwerben.«

Auf Seite 7/8:

»Es sind also die natürlichen Vorbedingungen für die Anlage eines den allergrössten Anforderungen entsprechenden Seehafens vorhanden und wenn man einmal einen Vergleich mit dem bedeutendsten Nachbarhafen, mit Bremen, ziehen will, so ist hervorzuheben, dass der Umfang der dort bisher geschaffenen grossen Bassins noch nicht die Hälfte der in Leer vorhandenen, nach dem Vorschlage des Herrn Duis nutzbar zu machenden Hafenflächen beträgt und dass allein für Grunderwerb und Erdarbeiten in Bremen rund fünf Millionen Mark aufgewendet werden mussten, die in Leer vollständig wegfallen. Ich glaube nicht, dass irgendwo bisher eine Hafenanlage mit einem Dockbassin und Vorhafen von so mächtigen Dimensionen mit verhältnismässig so unbedeutenden Kosten zur Ausführung gelangt ist, wie es nach dem Duisschen Projekte in Leer möglich sein würde.«

Auf Seite 20:

»Ich kann daher nur meiner vollsten Überzeugung Ausdruck geben, dass die Anlage eines Hafens nach dem Duisschen Vorschlage für die Stadt Leer eine Quelle des Wohlstandes und des Aufblühens von Handel und Verkehr werden wird. Als geborener Ostfrieser beglückwünsche ich die Bürgerschaft dazu, dass es ihr in dem Augenblicke, wo es sich wieder einmal darum handelt, die Emshäfen auf die ihnen gebührende Höhe zu bringen, nicht an Männern fehlt, die vorausschauend mit Energie die Führung in dieser so überaus wichtigen Sache übernehmen, und ich wünsche ihnen von ganzem Herzen den besten Erfolg.

G. Franzius,

Marine-Oberbaurat und Hafenbaudirektor, Geheimer Marine-Baurat.«

Oberbaudirektor  
Franzius-  
Bremen.

3. Nicht unerwähnt darf ich lassen, dass es mir in Begleitung des Herrn Baurat Duis und einiger anderer Herren vergönnt war, mit dem (am 23. Juni 1903 leider verstorbenen) Herrn Oberbaudirektor Franzius zu Bremen über die verschiedenen Projekte zu konferieren, und gern bekenne ich, dass der klare und jeden Zweifel ausschliessende Rat dieser Autorität ersten Ranges in allen Wasserbaufragen für mein gesamtes ferneres Verhalten auf dem Wege zum Ziele auch in den schwierigsten Situationen mir ein treuer und sicherer Wegweiser gewesen ist.

Beide (Gebrüder) Franzius stehen auf dem Standpunkte, dass die Anlage eines Hafens nach dem Duisschen Vorschlage für die Stadt Leer eine Quelle des Wohlstandes und des Aufblühens von Handel und Verkehr werden wird.

4. Auf Wunsch des Bürgervorsteher-Kollegiums beschlossen die städtischen Kollegien noch ein ferneres Gutachten einzuholen. Das Bürgervorsteher-Kollegium wählte zu seinem Gutachter den früheren technischen Leiter am Bau des Dortmund-Ems-Kanals Herrn Geheimen Baurat Oppermann zu Hildesheim.

Gutachten  
Oppermann-  
Hildesheim.

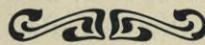
Sein unter dem 20. Januar 1896 abgegebenes Gutachten über die zu Leer auszuführende Hafenanlage behandelt ebenso wie das Franziusche Gutachten sämtliche Vorschläge in eingehendster Weise und lässt den Ausführungen der Herren Bamme, Schmidt und Dirks durch eine sorgfältige Kritik derselben vollste Würdigung zuteil werden. Auch Herr Geheimrat Oppermann verkennt nicht die mancherlei guten Seiten, welche jene Vorschläge enthalten, kommt aber im Endresultat zu folgendem Votum:

„Wenn ich mich nun nach der Erörterung der wasserbautechnischen Fragen allein schon für die Anlage eines Hochwasserhafens aussprechen musste, und nun noch — den Wert der nicht zu umgehenden Kanalisierung der Stadt sowie der Eindeichung zum Schutz gegen Sturmfluten — in betracht ziehe, so komme ich zu der Ueberzeugung, dass die Ausführung eines solchen Hafens nach dem Plan des Herrn Wasserbauinspektors Duis am geeignetsten erscheint, um Leer zu einer Stadt zu machen, deren Bewohner darin nicht nur reichen Verdienst aus Handel und Verkehr finden, sondern sich auch des erwünschten Schutzes gegen die nachteiligen Einflüsse erfreuen werden, die durch Ueberschwemmungen und unzureichenden Abfluss der Abwässer hervorgerufen, jetzt so manche Nachteile zur Folge haben.“

5. Später, nachdem das Duissche Projekt bereits seitens der städtischen Kollegien angenommen war, wurde alsdann noch ein Gutachten über die vorhandenen und geplanten Hafenanlagen der Stadt Leer von dem Direktor der Bremer Lagerhausgesellschaft, Herrn Regierungsbaumeister a. D. Hoernecke zu Bremen erbeten und unter dem 12. Juli 1898 erstattet, nachdem derselbe zuvor an Ort und Stelle mit der Verkehrskommission verhandelt hatte. Dies Gutachten hatte für uns hauptsächlich den Zweck, uns über die später im Hafen zu schaffenden Verkehrsanlagen zu unterrichten, um schon während der Bauzeit gebührende Rücksicht darauf nehmen zu können. Auch dieser in der Praxis des Bremer Verkehrs bewährte Gutachter kann es sich nicht versagen, sein Schlusswort zum Gutachten mit einer Empfehlung des Duisschen Projekts zu enden. Er sagt:

Gutachten  
Hoernecke-  
Bremen.

„Die Gewähr dafür, dass der Duissche Entwurf zur Erweiterung der Hafenanlagen von Leer das richtige trifft, kann aber mit Sicherheit in dem Urteil gefunden werden, das eine so hervorragend sachkundige und eine mit den Verhältnissen Ostfrieslands so vertraute Stimme, wie die des Geheimen Marine-Baurats G. Franzius, darüber abgegeben hat.“



## F. Verhandlungen der städtischen Kollegien, Annahme des Duisschen Projekts, Verhandlungen mit den Staatsbehörden.

Im Juli 1895 beschlossen die städtischen Kollegien, den Duisschen Vorschlag projektmäßig ausarbeiten zu lassen und bewilligten die dazu erforderlichen Mittel.

Herr Wasserbauinspektor Duis übernahm die Arbeit.

Grundlegende  
Verhandlungen  
zur Ausarbeitung  
des Duisschen  
Projektes.

Die Stellung der Königlichen Staatsregierung zu dem Unternehmen in diesem Stadium enthält die nachstehende Verfügung des Herrn Regierungs-Präsidenten von Estorff d. d. Aurich, den 6. September 1895 — I 7495 —:

„Auf den gefälligen Bericht vom 27. Juli d. Js. — J.-No. 2110 — betreffend Erweiterung und Verbesserung des Leerer Hafens, erwidere ich dem Magistrat ergebenst, dass der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten, welchem ich über die Angelegenheit eingehenden Vortrag gehalten, das Unternehmen für ein nützliches erachtet, welches durch den Staat Förderung verdient. Derselbe ist daher bereit, der Angelegenheit näher zu treten, nachdem die erforderlichen Unterlagen beschafft sein werden. Dazu gehört an erster Stelle ein vollständiges Projekt, ferner der Beschluss der städtischen Behörden, dasselbe bei Gewährung einer näher zu bezeichnenden Mitwirkung des Staates zur Ausführung zu bringen.

Ob es möglich sein wird, zu diesem Zwecke einen Betrag im Extraordinarium des Staatshaushaltsetats verfügbar zu machen, lässt sich zurzeit nicht übersehen. Jedenfalls empfiehlt es sich, wenn die Stadt in der Bemessung des zu erbittenden Beitrages tunlichste Beschränkung übt. Auch wird es die Angelegenheit wesentlich fördern, wenn von vornherein die Herstellung eines städtischen Hafens in Aussicht genommen wird.

Weiterem Berichte sehe ich demnächst ergebenst entgegen.

Der Regierungs-Präsident.  
von Estorff.“

Spezial-  
bearbeitung des  
Projekts und  
Kanalisations-  
plan.

Nach Vorlage des generellen Projektes wurde in einer Plenarsitzung der städtischen Kollegien vom 21. Februar 1896 im Kaisersaal des Rathauses vor einem grossen Zuhörerkreise zur Beschlussfassung über die Spezialbearbeitung geschritten.

Die erste Frage des Vorsitzenden: „Soll überhaupt etwas zur Verbesserung unserer Hafenanlagen geschehen?“ wurde in beiden städtischen Kollegien einstimmig bejaht.

Nachdem hierauf sämtliche Projekte nochmals einer eingehenden Debatte unterzogen waren, wurde das Schmidtsche Projekt im Bürgervorsteher-Kollegium per majora, im Magistrat einstimmig abgelehnt.

Als danach Herrn Bamme die Zusicherung gegeben war, dass für die Herstellung der für den Umschlagsverkehr bei Leerort vorläufig genügenden Anlagen Mittel in das nächstjährige Budget eingestellt werden sollten, zog derselbe sein Projekt über Anlagen beim Plytenberg zurück, und es erfolgte darauf die Annahme des Duisschen Projekts mit allen Stimmen gegen die Stimme des Herrn Bürgervorstehers Joh. Wiemann, der auf dem Standpunkt des Abwartens verharren zu müssen glaubte.

An dieser für das ganze Werk entscheidenden Sitzung nahmen teil:

Vom Magistrat: Bürgermeister Dieckmann, Senatoren Wreesmann, Boekhoff, Pannenberg, Tjarks, Klopp.

Vom Bürgervorsteher-Kollegium: Bürgerworthalter H. Brouër, Bürgervorsteher Joh. Wiemann, Cramer, Fritzen, Bamme, Apfeld, Tuinmann, Dr. Klasen, Tjaden, Runge, Dr. Agena, Hibben, Dirks, C. Müller, L. Müller, Neemann und Stadtsekretär van Ophuysen.

Das Ergebnis der städtischen Beschlussfassung fand in dem lebhaften Beifall der Zuhörer erfreuliche Zustimmung.

Extrablätter der Lokalpresse verkündeten noch am selbigen Abend der Bürgerschaft unseren Beschluss.

Nachdem sodann das Duissche Projekt nebst allem Zubehör der Königlichen Staatsregierung vorgelegt war, erging unter dem 20. Oktober 1896 unter Beifügung von Prüfungsbemerkungen ein vorläufiger Bescheid, der Ergänzung der Vorlagen forderte.

Die Beschaffung derselben wurde am 27. Oktober 1896 von den städtischen Kollegien beschlossen, darunter insbesondere die Ausarbeitung eines Kanalisationsplanes durch den Zivil-Ingenieur, Regierungsbaumeister a. D. Taaks zu Hannover. Im übrigen übernahm Herr Wasserbauinspektor Duis die Beschaffung der erforderlichen Vorlagen.

Auf diesseitigen Bericht vom 18. Mai 1897 erhielten wir folgenden Bescheid:  
 Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Berlin, den 4. Dezember 1897.

III. b. 5592.

Gegen den mit Bericht vom 14. Juni d. Js. — Ib 5181 — vorgelegten Entwurf, betreffend die Erweiterung der Hafenanlagen zu Leer, findet sich in technischer Beziehung im allgemeinen nichts einzuwenden. Die endgiltige Nachprüfung, insbesondere der einzelnen Teile des Entwurfs, bleibt jedoch vorbehalten, bis die in Aussicht genommenen Verhandlungen darüber abgeschlossen sind, ob bzw. in welcher Höhe staatsseitig ein Beitrag zur Ausführung geleistet werden wird.

Nach Benehmen mit dem Herrn Finanzminister bemerke ich in dieser Beziehung ergebenst, dass eine finanzielle Beteiligung des Staates an der Hafenanlage nur insoweit in Aussicht genommen werden kann, als eine entsprechende Entlastung in der Unterhaltung der vorhandenen staatlichen Hafenwerke eintreten würde. Wenn nun auch hierüber in dem Bericht der Stadt Leer vom 18. Mai 1897 unter Abschnitt IV. 3. 1. „Ersparnisse des Staates“ Angaben gemacht sind, so bedürfen diese doch noch der eingehendsten Prüfung, weil sie nach obigem vornehmlich die Grundlage für die weiteren Verhandlungen bilden werden. In dem vorerwähnten Bericht der Stadt Leer vom 18. Mai d. Js. ist ferner als Beweis für das Staatsinteresse an der Ausführung des Entwurfs die hierdurch eintretende wesentliche Wertsteigerung des am geplanten Hochwasserhafen liegenden fiskalischen Terrains vorgebracht, worüber eine gutachtliche Äusserung Ew. Hochwohlgeboren bisher nicht vorliegt. Ausserdem sind Ermittlungen darüber noch anzustellen, ob bzw. in welcher Höhe etwa durch den späteren Fortfall der Unterhaltung der 4 km langen, zur Hafenanlage verwendeten Strecke des Ledaflusses für den Staat Kosten erspart werden.

Ein weiterer Punkt, der noch der Aufklärung bedarf, betrifft die Vorflut-Verhältnisse der Leda oberhalb des geplanten Nessedurchstichs.

Nach dem Bericht vom 3. August v. Js. wird zwar von Ew. Hochwohlgeboren der Ansicht des Wasserbau-Inspektors Duis dahin zugestimmt, dass die infolge des Durchstichs zweifellos eintretende Veränderung der Vorflut-Verhältnisse ohne nachteilige Folgen sein dürfte. Da diese Auffassung aber von den Beteiligten, wie berichtet, nicht geteilt wird, so wird, um etwaigen späteren Ansprüchen der Beteiligten vorzubeugen, noch festzustellen sein, ob und in welcher Ausdehnung bauliche Ergänzungen an den Deichen — auch in dem anschliessenden oldenburgischen Gebiete — infolge der Ausführung des Entwurfs sich als notwendig herausstellen werden.

Die Berichtsanlagen sind unter Rückerbittung einstweilen wieder beigefügt.

Im Auftrage Schultz.

An den Herrn Regierungs-Präsidenten zu Aurich.

Der Regierungs-Präsident.

Ib 11480.

Aurich, den 6. Januar 1898.

Abschrift zur Kenntnisnahme und weiteren Veranlassung im Einvernehmen mit dem Wasserbau-Inspektor Duis, der gleichfalls Abschrift erhalten hat.

Soweit die Domänenverwaltung fiskalische Grundstücke besitzt, die durch die Erbauung des Hochwasserhafens eine Wertsteigerung erfahren könnten, bitte ich um speziellere Angaben. Ich habe übrigens auch die Äusserung der Domänenverwaltung selbst erfordert.

Die sämtlichen Anlagen und Projekte sind dem Wasserbau-Inspektor wieder zugesandt worden.

Dem dortigen Berichte sehe ich binnen 6 Wochen entgegen.

von Estorff.

An den Magistrat zu Leer.

Das Jahr 1898.

Das Jahr 1898 brachte keinen wesentlichen Fortschritt in den Verhandlungen. Die städtische Verwaltung benutzte diese Zeit zur Ergänzung des Materials und zu verschiedenen Berichterstattungen. Unser Abgeordneter Herr Regierungsrat Dr. Lotz, dem ich auch an dieser Stelle für all' sein eifriges Bemühen im Interesse der Stadt meinen herzlichsten Dank ausspreche, brachte in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 8. Februar 1898 unsere Hafenangelegenheit zur Sprache und erhielt von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten, Exzellenz von Thielen, eine wohlwollende Erklärung.

Mir fiel, wie schon mehrfach in den Vorjahren, die Aufgabe zu, durch persönliche Verhandlungen mit den Herren Dezernten in den beteiligten Ministerien klärend zu wirken.

Das alles führte endlich zu der durch den nachstehenden Erlass anberaumten kommissarischen Verhandlung in Leer.

Der Erlass lautet:

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

Berlin, den 18. Mai 1899.

IIIb 4775 II M. d. ö. A.

I, 6421. Fin. Min.

I. C. 4173. M. f. L. pp.

Mit Bezug auf den Bericht vom 24. April d. J. — Ib. 4598. —

Wir haben beschlossen, die Angelegenheit, betreffend die Umgestaltung des Hafens in Leer und den Nessedurchstich, mit den beteiligten Behörden und Vertretern der Stadt Leer, der Genossenschaft für den Nessedurchstich und der Provinz Hannover kommissarisch erörtern zu lassen.

Als Kommissare habe ich, der Finanz-Minister, den Geheimen Ober-Finanzrat Dombois, ich, der Minister der öffentlichen Arbeiten, den Geheimen Oberregierungsrat Schweckendieck und den Geheimen Baurat Fülischer, und ich, der Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten, den Geheimen Oberregierungsrat Kunisch und den Geheimen Oberregierungsrat Wesener bestellt.

Als Ort für die Verhandlung ist Leer und als Zeit der 29. Mai d. J. in Aussicht genommen.

Der Minister  
für Landwirtschaft, Domänen und Forsten.  
von Hammerstein.

Der Finanz-Minister.  
In Vertretung.  
Unterschrift.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

Im Auftrage.

Unterschrift.

An den Herrn Regierungs-Präsidenten in Aurich.

Der Regierungs-Präsident.

Aurich, den 25. Mai 1899.

I. b. 5840.

Abschrift erhält der Magistrat mit dem Ersuchen, für die Verhandlung, deren Beginn auf 10<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Uhr festgesetzt ist, einen Versammlungsraum im Rathause bereit zu halten und sich durch Mitglieder an den Verhandlungen zu beteiligen.

von Estorff.

An den Magistrat zu Leer.

In dieser kommissarischen Verhandlung wurden alle Einzelpunkte der Vorlagen (insbesondere auch mit den erschienenen Sielrichtern der Nessedurchstich) eingehend erörtert und die finanzielle Seite des ganzen Unternehmens geprüft.

Staatsseitig wurde uns (abgesehen vom Nessedurchstich) für Übernahme der fiskalischen Hafenanlagen der kapitalisierte Betrag der bisherigen Unterhaltungskosten mit 540 000 M. in Aussicht gestellt.

Damit war die wesentliche Grundlage für eine endgültige Entscheidung der Königlichen Staatsregierung geschaffen.

Bevor es zu einem endgültigen Beschluss der städtischen Kollegien kommen sollte, wurde das Für und Wider in den städtischen Kollegien, in der Bürgerschaft, in Bürgervereins-Versammlungen und in der Presse noch einmal auf das lebhafteste erörtert.

Ich gebe gern zu, dass hierbei sachlich manches schätzenswerte Material zu Tage gefördert ist, und habe auch eine gesunde Opposition wahrlich nie bedauert.

Über das, was diesen Namen nicht verdient, was in gehässigen und unberechtigten Angriffen laut wurde, will ich schweigen. »Die schlechtesten Früchte sind es nicht, an denen die Wespen nagen!«

Mit Freuden ersehe ich dagegen auch jetzt wieder aus den Akten, mit welchem emsigen Fleiss einzelne Mitglieder der städtischen Kollegien die Projekte selbst und die Finanzfrage bis in ihre kleinsten Details erörtert und das Hoffnungsbild der Zukunft in das grelle Licht erbarmungsloser Kritik gestellt haben.

Wer es gut mit der Stadt meint, kann dafür nur dankbar sein. Ich bin es.

Mit dem Moment aber, mit dem ich mir klar war, dass es unmöglich sei für die Stadt, in Untätigkeit zu verharren, dass sie jetzt einschneidende Massnahmen zur Verbesserung ihrer Lage treffen müsse, um gerüstet einzutreten in den Wettkampf um die Segnungen einer neuen Aera, mit dem Moment musste ich als Optimist erscheinen, um mit meinen Mitstreitern in den städtischen Kollegien durchzudringen. Der Pessimisten und Zweifler gab und gibt es wahrlich genug, hätte ich mich ängstlich auf ihre Seite geschlagen, so ständen wir heute noch vor der Hafenanfrage.

Im Kampfe der Meinungen klärt sich alles, und wir wandeln auf der goldenen Mittelstrasse. Mehr wollte ich nicht — ich hoffe, dass es so erreicht ist.

War durch den Plenarbeschluss der städtischen Kollegien vom 21. Februar 1896 der erste Schritt zur Annahme des Duisschen Projektes getan, so wurde seine Ausführung durch den Beschluss der städtischen Kollegien vom 12. Juli 1899 gesichert.

An dieser Sitzung nahmen teil: Vom Magistrat: Bürgermeister Dieckmann, Senatoren Wreesmann, Boekhoff, Pannenburg, Tjarks, Klopp, Garrels. Vom Bürgervorsteher-Kollegium: Bürgerworthalter Konsul Brouër, Bürgervorsteher Dr. Agena, Bamme, Konsul Dirks, Fecht, Heitmann, Hibben, Neemann, Reimers, Schmidt, Schumacher, Uhde, Apfeld, Cramer, Fritzen, Tuinmann.

Endgültige  
Annahme des  
Duisschen  
Projekts  
zur Ausführung.

Der meinerseits gestellte und vom Magistrat einstimmig gebilligte Antrag lautet (in Beschlussform):  
Städtische Kollegien beschliessen:

1. die Herstellung eines Hochwasserhafens in Leer nach Massgabe des Duisschen Projekts in der Weise, dass mit dem Bau der grossen Seeschleuse und der Eindeichung begonnen wird und die übrigen Anlagen dem Bedürfnis folgend ausgeführt werden,
2. die fiskalischen, der Strombauverwaltung zurzeit unterstehenden Hafenanlagen zu übernehmen und im Rahmen des künftigen Bedürfnisses zu unterhalten,  
ad 1 und 2 jedoch unter der Voraussetzung, dass
  - a. der für Übernahme der fiskalischen Anlagen in Aussicht gestellte Staatszuschuss von 540000 Mark an die Stadt gewährleistet wird,
  - b. von einem noch näher zu bestimmenden Zeitpunkt an die Stadt die gesamten Hafeneinnahmen erhält und
  - c. der städtischen Polizei-Verwaltung die Hafenzollverwaltung überwiesen wird.

Die der Zoll- und Eisenbahn-Verwaltung unterstehenden Anlagen werden durch vorstehendes nicht berührt.

3. Betreffs der Beteiligung der Stadt am Nessedurchstich, bewendet es bei den dieserhalb den zuständigen Behörden abgegebenen Erklärungen.

4. Behufs Herstellung der für die auszuschreibenden Submissionen noch zu beschaffenden Spezialausarbeitungen der vorliegenden Pläne, sowie für die Leitung der Bauausführungen erbitten städtische Kollegien die Überweisung eines Königlichen Regierungsbaumeisters an die hiesige Königliche Wasserbau-Inspektion, welcher die Oberleitung und Beaufsichtigung des Baues zusteht.

Die Honorierung des Königlichen Regierungsbaumeisters erfolgt aus der Kämmererkasse der Stadt Leer.

Dieckmann.

Der Antrag wurde im Bürgervorsteher-Kollegium mit 12 gegen 4 Stimmen angenommen.

Dafür stimmten der Bürgerworthalter Konsul Brouër, Bürgervorsteher Dr. Agena, Bamme, Konsul Dirks, Fecht, Heitmann, Hibben, Neemann, Reimers, Schmidt, Uhde.

Dagegen die Bürgervorsteher Apfeld, Cramer, Fritzen, Tuinmann.

Der Magistrat wiederholte seine Erklärung der einstimmigen Annahme des Antrages.

Nach Verkündigung des Beschlusses erhob sich Herr Bürgervorsteher Fritzen, um mir in seinem und der übrigen dissentierenden Herren Namen die besten Glückwünsche zu diesem Resultate meines langjährigen Strebens auszusprechen.

Gern erwähne ich dies an dieser Stelle mit der Versicherung des aufrichtigsten Dankes, denn es liegt in solchem Verhalten ein unbeabsichtigtes und doch sehr beredtes Zeugnis für den Geist, der in den städtischen Kollegien herrschte: Ehrlicher offener Kampf im Interesse der Sache und zum Wohle der Stadt, Achtung der Majorität und Bereitwilligkeit, die Beschlüsse derselben durchzuführen, wie es in den folgenden Jahren unentwegt geschehen ist.

Möchte es immer so sein und bleiben!

Auch die im Kaisersaal erschienene zahlreiche Zuhörerschaft nahm freudigen Anteil am Erfolge. Extrablätter verbreiteten noch am selbigen Abend unseren Beschluss und zahlreiche Telegramme und Briefe mit freundlichen Glückwünschen bezeugten mir, wenn ich es nicht selbst gewusst hätte:

»Das war ein wichtiger Tag in der Geschichte unserer lieben Stadt Leer.«

Möchte er auch ein segensreicher gewesen sein und dauernd Segen verbreiten! Das gebe Gott!

Es konnte nunmehr an die Ausführung des Projektes herantreten werden.

Vorbereitung  
der Ausführung.  
Eintreten des  
Kgl. Regierungs-  
baumeisters  
Geisse.

Dem Beschlusse vom 12. Juli 1899 gemäss wurde der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten zu dem Zweck um Ueberlassung eines Königlichen Regierungsbaumeisters gebeten, der auf Kosten der Stadt die Leitung des Baues zu übernehmen habe.

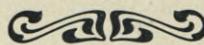
Der uns im Ministerium empfohlene Herr Regierungsbaumeister Geisse, welcher mehrere Jahre hindurch den Bau der Schutzbuhnen auf Helgoland (Düne) geleitet hatte, erklärte sich dazu bereit. Derselbe übernahm sein hiesiges Amt am 18. Dezember 1899.

Kurz vorher, am 14. Dezember 1899 (siehe Anhang) fand unter dem Vorsitz des Herrn Regierungs-Präsidenten von Estorff im Sitzungssaale der städtischen Kollegien eine Konferenz statt.

Es wurden in dieser Konferenz die massgebenden Gesichtspunkte für die Kanalisation der Stadt, für die Ausführung des Nessedurchstichs die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Einzelprojekte, die Beantragung des Enteignungsrechts für einzelne Teile des Unternehmens, über die ratenweise Zahlung des Staatszuschusses, über den Uebergang der fiskalischen Hafenanlagen auf die Stadt, über den Schleusenbau, Eindeichung, die Eisenbahnverbindung mit der Nesse u. a. m. verhandelt.

Die wichtigsten hierauf bezüglichen Dokumente sind dieser Schrift nachgefügt. (Siehe Anhang. Desgleichen sind in dem Anhange angeschlossenen Verzeichnisse:

1. der Mitglieder der städtischen Kollegien seit 1894,
2. der Hafengebäudekommission,
3. des Hafengebäudeamts,
4. der beim Bau beteiligten Unternehmer und Lieferanten und
5. der städtischen Beamten.



### 3. Verschiedenes.

Bevor ich mich der Bauperiode zuwende, sind noch einzelne Teile des Gesamtwerkes gesondert darzustellen und zwar:

1. der Nessedurchstich mit Ledakorrektion, da dieser wegen seines Charakters als landwirtschaftliches Meliorations-Projekt einem besonders zu bildenden Entwässerungs-Verbande überwiesen wurde,

2. der Grunderwerb zu den verschiedenen Anlagen,
3. die Kanalisation,
4. die Eindeichung,
5. die Finanzfrage,
6. die Eisenbahnverbindung mit der Nesse und sonstiges.

### 1. Nessedurchstich (Leda-Korrektion).

Die Verhandlungen über diese Frage beginnen mit einer Verhandlung im Kaisersaal des Rathauses am 1. Juni 1896 unter Leitung des Königlichen Regierungs-Assessors Dr. Wrede-Aurich und des Königlichen Regierungs- und Baurats Meyer-Aurich. Ausserdem nahmen teil der Königliche Landrat Dr. Graf von Wedel-Gödens, der Königliche Bauinspektor Duis, Vertreter sämtlicher Sielachten des Kreises Leer und der städtischen Kollegien. Auch der frühere Landrat des Kreises Leer, Landtagsabgeordneter Dr. Lotz wohnte den Verhandlungen bei.

Nach Erörterung des Projekts durch den Bauinspektor Duis und nach rückhaltloser Anerkennung der Bedeutung des landwirtschaftlichen Meliorationswertes desselben durch den Königlichen Landrat Dr. Graf von Wedel betonte der Herr Vorsitzende, dass auf eine Beihilfe des Staates zum Nessedurchstich nur zu rechnen sei, wenn die Landwirtschaft ihr Interesse an der Ausführung desselben gebührend betätige. Dies wurde von den anwesenden Vertretern der Landwirtschaft anerkannt und eine Beitragsleistung der Sielachten in sichere Aussicht gestellt. Trotzdem fielen die Beschlüsse der einzelnen Sielachten nicht den Erwartungen entsprechend aus. Es wurden von den Sielachten nur 6000 Mark Beihilfe angeboten. Der Herr Minister für Landwirtschaft erklärte diesen Betrag für ungenügend und verlangte höhere Beiträge. Nachdem inzwischen der Kreis Leer eine Unterstützung des Unternehmens in Höhe von 30000 Mark in Aussicht gestellt, auch die Provinzial-Verwaltung sich bereit erklärt hatte, den an der Melioration Beteiligten eine Beihilfe in Form eines Meliorationsdarlehns zu gewähren, wenn sie selbst einen angemessenen Zuschuss leisteten, und der Staat einen reichlichen Zuschuss à fonds perdu zusichere, wurde seitens des Herrn Regierungs-Präsidenten in Vorschlag gebracht, die Interessenten, d. h. die Sielachten, korporativ zusammenzufassen, um dadurch zum Ziele zu gelangen.

Ein von dem Königlichen Regierungs-Assessor Dr. Wrede ausgearbeiteter Entwurf für das Statut des Entwässerungs-Verbandes für den Nessedurchstich vom April 1898 fand die ministerielle Zustimmung. Auf Grund dieses Entwurfs wurde durch den Königlichen Landrat Dr. Graf v. Wedel am 20. März 1899 in der Giesselmannschen Wirtschaft zu Loga eine Versammlung aller Interessenten einschliesslich der Stadt Leer abgehalten, in welcher die Gründung des Entwässerungsverbandes und die Ausführung des Nessedurchstichs durch denselben beschlossen wurde.

Auf Anregung der beteiligten Herren Minister der öffentlichen Arbeiten, der Finanzen und für Landwirtschaft fand unter Leitung des Herrn Regierungs-Präsidenten von Estorff am 29. Mai 1899 im Rathause zu Leer behufs Festlegung der für Ausführung des Nessedurchstichs zu treffenden Massnahmen eine Verhandlung statt, an der ausser den Herrn Ministerial-Kommissaren und anderen Vertretern der Königlichen Staatsregierung, der Herr Landesdirektor Lichtenberg, Vertreter des Kreises Leer, der städtischen Kollegien und der Sielachten teilnahmen. (Siehe Anhang.)

Das Resultat dieser Verhandlungen lässt sich in folgende Positionen zusammenfassen:

1. die Stadt Leer tritt in die Reihe der Interessenten ein und übernimmt 10 Hundertstel des von den Interessenten aufzubringenden Betrages,
2. die königliche Genehmigung des Statuts für den Entwässerungsverband ist baldigst einzuholen,
3. die durch die Ausführung des Nessedurchstichs entstehenden Kosten sind in der Weise zu verteilen, dass
  - a. die Interessenten einen angemessenen Beitrag leisten,
  - b. der Kreis Leer einen Zuschuss,
  - c. die Provinz ein Meliorationsdarlehn gewährt und
  - d. der Staat einen Zuschuss à fonds perdu gibt.
4. Zu dem Zweck ist ein neuer Kostenanschlag aufzustellen.

5. Bauherr ist der Entwässerungsverband; demselben bleibt es jedoch überlassen, die Bauausführung vertraglich der Stadt zu übertragen.

Diesen Grundlagen gemäss ist die Angelegenheit erledigt.

Das Statut des Entwässerungsverbandes für den Nessedurchstich ist unter dem 6. November 1899 landesherrlich vollzogen.

Die landespolizeiliche Genehmigung des Projekts erfolgte mit derjenigen des Hafenprojekts am 14. Juni 1900 (I. b. 4304).

Die auf 250000 Mark berechneten Gesamtkosten sind wie folgt verteilt:

a. Entwässerungsverband (inkl. Stadt Leer)	42000	Mark
b. Kreis Leer	30000	„
c. Provinzialdarlehn an den Kreis Leer (dessen Verzinsung und Amortisation mit je 1½ % die Stadt übernimmt)	72000	„
d. Staatszuschuss	106000	„
	Summa	250000

Durch Vertrag zwischen dem Entwässerungs-Verband für den Nessedurchstich und der Stadt Leer vom  $\frac{29. \text{ Juli}}{2. \text{ August}}$  1902 übernahm letztere die bereits begonnene Bauausführung. (Siehe Anhang.)

## 2. Grunderwerb.

2. a. Anlässlich der Uebernahme der fiskalischen Hafenanlagen erhielt die Stadt vom Staate folgende am Dock und dessen Vorhafen belegene Parzellen kostenlos überwiesen:

- aa. Kartenblatt 21 Parzelle 15 in Grösse von 1 ar 18 qm (Ecke Georg-, Mühlenstrasse.)
- bb. Kartenblatt 21 Parzelle 17 in Grösse von 6 ar 42 qm nebst darauf befindlichen Baulichkeiten.
- cc. Kartenblatt 21 Parzelle 92/16 in Grösse von 14 ar 74 qm.
- dd. Kartenblatt 21 Parzelle 96/26 etc. in Grösse von 3 ar 89 qm.

b. Die Stadt erwarb bereits früher in Anbetracht künftigen Bedürfnisses die dem Landwirt und Deichrichter F. Keidel bzw. der reformierten Gemeinde gehörigen Grundstücke der Gemarkung Leer

- aa. Kartenblatt 7 Parzelle 64 in Grösse von 1,0018 ha zum Preise von 10000 Mark,
- bb. Kartenblatt 7 Parzelle 65 in Grösse von 1,2163 ha zum Preise von 12141 M. 15 Pf.

c. für den Nessedurchstich kamen ins Enteignungsverfahren:

- aa. Kartenblatt 7 Parzelle 63 der Gemarkung Leer, dem Bankier Konsul van Hoorn gehörig, in Grösse von 1,4978 ha.
- bb. Kartenblatt 4 Parzelle 30 der Gemarkung Esklum, dem Landwirt S. G. Boekhoff zu Esklum gehörig, in Grösse von 4,3123 ha.

Nach Feststellung der Werte im Enteignungsverfahren fand eine Einigung zwischen den Parteien statt.

Für Kartenblatt 7 Parzelle 63 wurden 12218 Mark 75 Pfg.,  
für Kartenblatt 4 Parzelle 30 41000 Mark gezahlt.

d. zum Bau der Seeschleuse und zur Herstellung eines Verbindungsweges mit der Leerorter Chaussee auf dem domänenfiskalischen Gelände Kartenblatt 9 Parzellen 30 und 45/29 wurde der Stadt das erforderliche Gelände (von dem ein Teil der Ledakorrektion infolge Nessedurchstichs, ein anderer Teil der Deichanlage zufällt) zum Preise von 60 Pfg. pro qm zugesichert. Die Vermessungen sind noch nicht abgeschlossen.

e. Die Königliche Staatsbauverwaltung überwies der Stadt gegen Uebernahme der Unterhaltung des Esklumer Fährweges von den ihr gehörigen, daselbst belegenen Parzellen folgende Teilstücke:

- aa. den Esklumer Fährweg (bis zur Fährrampe) Kartenblatt 10 Parzelle 24/13 (0,2519 ha),
- bb. Grundstück am Esklumer Fährweg bis zu 10 m Entfernung ausserhalb des äusseren Deichfusses: Kartenblatt 9 Parzelle 61/31 (0,2168 ha),
- cc. den Pumpschloot bis zu 10 m ausserhalb des äusseren Deichfusses: Kartenblatt 10 Parzelle 26/16 (0,1944 ha),

ferner bei Kreuzung der Leerorter Chaussee durch die Deichanlage:

- dd. von der Leerorter Chaussee (einen Teil des Fährweges): Kartenblatt 1 Parzelle 141/75 der Gemarkung Leerort (2 ar),
  - ee. einen Teil des Pumpschloots (Graben an der Chaussee) Kartenblatt 1 Parzelle 143/78 der Gemarkung Leerort (2,73 ar),
  - ff. dazu trat die Genehmigung zur Benutzung der dem Fiskus verbleibenden Parzellen zur Herstellung von Deich und Deichgatt mit der Verpflichtung zum Unterhalt des letzteren. (Siehe Anhang.)
- f.
- aa. Zum Zwecke der Eindeichung stand im Osterhammrich, in der Höhe des Nessedurchstichs auf dem Schleusenbaugelände und beim Esklumer Fährweg der erforderliche Grund und Boden nach vorstehendem bereits zur Verfügung.
  - bb. Das an den Pumpschloot beim Esklumer Fährweg grenzende Erxlebensch Grundstück Kartenblatt 10 Parzelle 8 in Grösse von 4,6287 ha wurde stadtsseitig zum Preise von 46287 Mark freihändig erworben.
  - cc. Der Domänenfiskus stellte das zur Eindeichung erforderliche Gelände längs der Leda bis Leerort und im Süderhammrich längs der Ems von der äusseren Binnenkante des Binnenschloots bis zu den Flussläufen der Leda bzw. Ems zum Preise von 56 Pfg. pro qm zur Verfügung. Die Vermessungen sind noch nicht abgeschlossen.
- g. In der Mitte des neuen Emsdeiches im Süderhammrich kamen in das Enteignungsverfahren Teile der Grundstücke
- aa. des Landschaftsrats O. V. Oltmanns, Kartenblatt 11 Parzellen 68/22 und 49/7,
  - bb. des Steinhauermeisters B. Nanninga, Kartenblatt 11 Parzelle 75/7.

Das letztere ganze Grundstück in Grösse von 1,0180 ha erwarb die Stadt schliesslich freihändig zum Preise von 8500 Mark.

- h. Das übrige zum Deichbau erforderliche Gelände von dem Oltmannschen Grundbesitz (Kartenblatt 11 Parzelle 68/22) bis zum alten Emsdeich stand bereits im Eigentum der Stadt.
- i. Wegen des Deichanschlusses im Osterhammrich und im Süderhammrich an die dort bestehenden Deiche wurden mit den betreffenden Deichachten ohne weitere Schwierigkeiten die erforderlichen Vereinbarungen getroffen.

Der Erwerb des erforderlichen Grundbesitzes hat allerdings langwierige Verhandlungen verursacht, ist aber schliesslich bis auf einen Punkt im Wege der gütlichen Einigung erledigt.

Nur wegen der Entschädigung für den Oltmannsschen Besitz im Süderhammrich schwebt ein Rechtsstreit.

- k. Zu Vorstehendem über den Grunderwerb zum Schleusenbau, Deichbau und Nessedurchstich, mögen noch folgende kurze Notizen als Ergänzung dienen:

Das zwischen den Oltmanns'schen Parzellen und dem alten Emders Deich liegende, zum Emsdeich erforderliche Gelände (die früher Hoffmann'schen Ländereien) befand sich bereits im Eigentum der Stadt. Somit blieb nur die Verhandlung mit der Staatsbauverwaltung und der Domänenverwaltung über die diesen gehörigen, zum Deichbau, Schleusenbau und Nessedurchstich erforderlichen Ländereien. Die Verhandlungen mit der Staatsbauverwaltung fanden ihren Abschluss im Verträge vom 2./10. September 1902 in Verbindung mit der ministeriellen Ermächtigung zur Veräusserung der betreffenden Parzellen vom 26. Januar 1903. (Siehe Anhang.)

Der Erwerb der domänenfiskalischen Parzellen bedingte längere Verhandlungen. Das Bestreben der städtischen Verwaltung ging dahin, nicht nur das eigentliche Schleusenbau-Grundstück mit dem erforderlichen Wege- und Deichgelände, sondern die ganzen, von diesen und auch dem Nessedurchstich (Ledakorrektion) betroffenen Parzellen 30 und 45/29 des Kartenblatts 9 käuflich zu erwerben, d. i. das Land zwischen der Leda und der Leerorter Chaussee einerseits, dem jetzigen Hafen (vor dem Binnenhaupt) und dem Esklumer Fährweg andererseits.

Desgleichen wünschte die Stadt den ganzen domänenfiskalischen Grundstreifen zwischen dem Erxleben'schen Grundstück (am Esklumer Fährweg) bis Leerort einerseits, zwischen Leerorter Chaussee und Leda anderseits zu besitzen, während sie zum Emsdeichgelände nur den erforderlichen Teil zwischen Ems und Binnendeichschloot einschliesslich zu erwerben gedachte. Bezüglich des sogenannten Schleusenbau-Grundstücks hatte der Herr Minister für Landwirtschaft anfänglich ein Entgegenkommen bezeigt und sich bereit erklärt, die Parzellen 30 und 45/29 des Kartenblatts 9 der Stadt Leer gegen einen angemessenen Preis (10000 Mk. pro ha) zu überlassen. Die Stadt hatte sich dazu auch bereit erklärt, doch mit dem Vorbehalt, dass das zu den Bauten erforderliche Gelände zu einem geringeren Preise überlassen werde. An dieser Klausel und den daraus erwachsenden Verhandlungen scheiterte der Gesamterwerb der Parzellen 30 und 45/29. Das Endresultat war, dass der Herr Minister sich bereit erklärte, von diesen Parzellen nur das erforderliche Gelände zum Preise von 60 Pf. pro qm, allen übrigen zum Deichbau erforderlichen domänenfiskalischen Grundbesitz unter Vorbehalt katastermässiger Vermessung zum Preise von 56 Pf. pro qm der Stadt zu übertragen. (Siehe Anhang.) Es sind jedoch der Stadt durch späteren Ministerialerlass gewisse Chancen für den Erwerb des zur Zeit nicht zum Verkauf gestellten domänenfiskalischen Geländes eröffnet, welche hoffentlich demnächst zum Ziele führen werden.

### 3. Kanalisation.

Wenn auch an manchen Stellen der Stadt die Entwässerungsverhältnisse seit langen Jahren zu lebhaften Klagen, Streitigkeiten und Verhandlungen Veranlassung gegeben haben, so würde deshalb allein eine Kanalisation der Stadt — wenn auch wünschenswert — so doch nicht notwendig gewesen sein.



Ein Bild aus der Bauzeit der Kanalisation.

Mein Antrag vom 28. August 1892, einen Stadtkanalisationsplan ausarbeiten zu lassen und mit der Ausführung desselben je nach Bedürfnis vorzugehen, wurde derzeit abgelehnt.

Der Hafenausbau machte die Kanalisation zu einem unabweisbaren Bedürfnis.

Es würde auch ohne die strikte Forderung der Ministerial-Instanzen, den künftigen Hochwasserhafen — das bisherige die Nesse umschliessende Ledabett — von allen schädlichen Einflüssen freizuhalten, solche Massnahme selbstverständlich und unvermeidlich gewesen sein.

Die Herstellung eines Kanalisationsentwurfes wurde dem Civil-Ingenieur, Regierungsbaumeister a. D. Taaks zu Hannover übertragen.

Dem ersten Entwurfe, der sich im Wesentlichen auf die nach dem Hafen zu entwässernden Strassenzüge und den Ausmündungsstrang in den Sammelteich vor dem neu anzulegenden Emssiel beschränkte, folgte auf Beschluss der städtischen Kollegien ein Entwurf für diejenigen Stadtteile, die besonders unter schlechten Entwässerungsverhältnissen zu leiden hatten. Bei der Ausführung wurden dann noch einige andere Strassenzüge aufgenommen. — Der Gesamtkostenbetrag beider Taaks'schen Entwürfe stellte sich auf 430000 M. In Wirklichkeit ist diese Summe bedeutend überschritten. — Die Gesamtkosten werden sich auf rund 800000 Mk. belaufen.

Der Grund für diese ausser aller Berechnung liegende Kostenüberschreitung liegt abgesehen von einzelnen nicht projektierten Erweiterungen des Kanalisationsnetzes in den äusserst ungünstigen Untergrundverhältnissen, die namentlich in der Deichstrasse und der Düvelsburg kostspielige Absteifungen der Baugruben und teure Fundierungen erforderten.

Durch die unvermeidliche Hemmung des freien Strassenverkehrs und sonstige mit dem Bau verbundene Schwierigkeiten führte die Ausführung der Kanalisation zu mancherlei Klagen. Im grossen und ganzen jedoch hat die Einwohnerschaft die unvermeidlichen Störungen und Belästigungen der Bauzeit als notwendiges Übel mit Nachsicht ertragen. Wer solche Belästigungen kennt, wird die freundliche Nachsicht der Stadtbewohner zu schätzen wissen.

Auf die Einzelheiten der Verhandlungen, auf die ministerielle und landespolizeiliche Genehmigung der Projekte einzugehen, muss ich mir hier versagen.

Die bezüglichen Erlasse und Verfügungen finden sich im Anhang unter »Kanalisation«.

Mit den Ausführungsarbeiten wurde am 17. Mai 1901 begonnen, dieselben werden im Laufe dieses Jahres zum Abschluss gebracht werden.

Wenn die Stadtkanalisation heute in der Einwohnerschaft noch manchen Gegner hat, so ist doch, nachdem freiwillig eine ganze Anzahl von Anschlüssen erfolgte, die Stimmung ohne Frage schon jetzt eine günstigere geworden. Ich zweifle nicht daran, dass auch dies für die sanitären Verhältnisse der Stadt hochbedeutsame Werk immer mehr Anhänger gewinnen und schliesslich allgemeine Anerkennung finden wird.

Ortsstatut und Polizei-Verordnung, betr. die Entwässerung der Stadt Leer unterliegen z. Zt., soweit erforderlich, der Genehmigung der zuständigen Instanzen.

#### 4. Eindeichung.

Die Grunderwerbsfrage ist oben (G. 2) bereits behandelt. Es erübrigt eine kurze Betrachtung der sonst hierfür in Betracht kommenden Punkte.

- a. Das Streben der Stadt, sich gegen Sturmfluten zu schützen, ist ein altes. Mehr oder weniger schädigende Hochfluten traten und treten noch jetzt jährlich mehrfach ein.

Die schwersten Sturmfluten des vorigen Jahrhunderts sind diejenigen vom 3./4. Februar 1825, vom 30./31. Januar 1877 und vom 12./13. Dezember 1883. In 1825 sind dabei längs der Nordseeküste 789 Menschen ums Leben gekommen, über 45000 Stück Vieh ertrunken, 2400 Gebäude zerstört und 8700 beschädigt. Nach Millionen beziffern sich die Schäden der Sturmfluten.

Der Bau der Seeschleuse war bereits in Angriff genommen und die Baustelle mit einem starken Schutzdeich umgeben. Da mussten wir noch einmal erleben, was eine Sturmflut bedeutet.

In der Nacht vom 27./28. Januar 1901 erhob sich mit Gewittererscheinungen ein gewaltiger böenartig auftretender Orkan, das Wasser der Ströme wuchs, die starken Eismassen derselben zerbarsten krachend, und was die Fluten verschonten, zerstörten die auch in den Strassen der Unterstadt umherschwimmenden Eisschollen. Aller sonst ausreichende Schutz der Häuser versagte den Dienst.

Rings von Wasser umgeben, sassen wir über dem Wasser in unseren Wohnungen, machtlose Hörer und Zuschauer der gewaltigen verheerenden Elemente.



Am Steinburggang.

lich durch den fortwährenden Andrang der Eisschollen gegen die Deichkappe entstanden war, gelitten. Der Schaden bezifferte sich auf 13500 Mark.

Einige Bilder sind hier beigefügt. mehr zur Erinnerung als zur Veranschaulichung. Sie zeigen nur zum schwachen Teil die Wirkungen, die gewaltigsten Momente der Sturmflut deckte dunkle Nacht.



Die Leerorfer Chaussee.

Am 28. Januar morgens 6 Uhr hatte das Wasser mit 3,50 m über Flutnull (nach Leerer Dockpegel) seinen höchsten Stand erreicht und damit die bisher höchste Flut von 1883 (mit 3,20 m über Flutnull) noch um 30 cm übertroffen. Dankbar gedenken wir immer der reichen Hilfe deutscher Brüder, die uns derzeit ermöglichte, Bedürftige zu unterstützen.

Die Ebbe setzte stark ein, um 8 Uhr waren die meisten Strassen der Unterstadt passierbar.

Auch unser Schleusenbau hatte infolge Deichbruchs, der ledig-

In jener Nacht musste ich mich einer Mahnung erinnern, die mir bei meinem Dienstantritt am 17. Januar 1888 zuteil wurde.

Ein Redner (seinen Namen vermag ich leider nicht mehr anzugeben) deutete hin auf den Gegensatz der Namen des alten und des neuen Bürgermeisters: »Pustau« und »Dieckmann«. Jener rufe dem Nordweststürme zu: »Puste man tau!« Dieser aber sage: Ich heisse Dieckmann, d. h. auf hochdeutsch Deich-Mann und will den Namen durch die



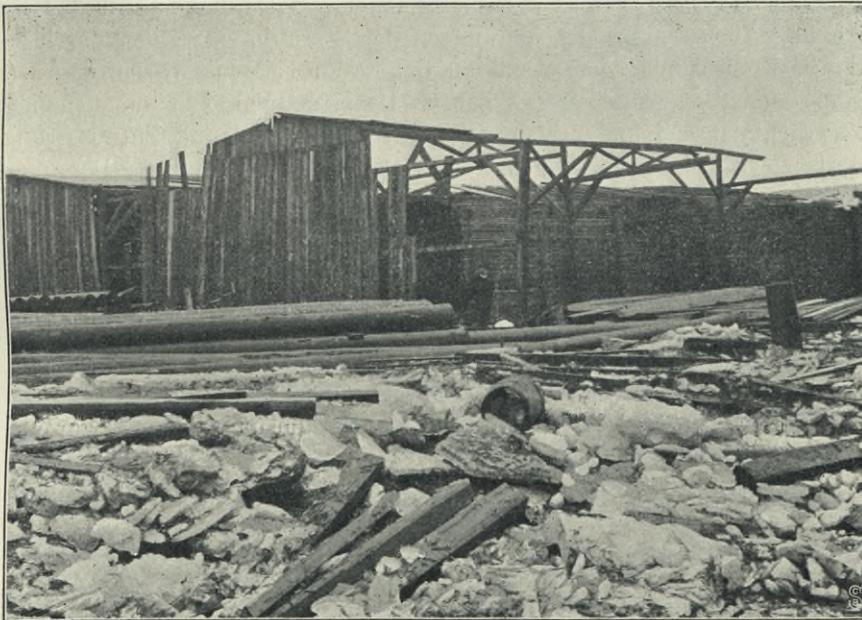
Groningerstraße.

Tat beweisen. Nun, mein neuer Herr Bürgermeister, so schloss der Redner, wissen Sie, was Sie zu tun haben.

Die Geschichte der Sturmfluten spricht allerdings ein ernstes Mahnwort.

Ich schätze mich glücklich, berufen gewesen zu sein, mit zu helfen, den Deich zu bauen. Nun er fertig ist, bete ich mit den frommen, gottesfürchtigen Friesen:

»Gott bewahre damm  
un dyken,  
syl un bollwerk un  
derglikten!«



Sarrels Lagerplatz.

- b. Hiernach erscheint es selbstverständlich, dass mit allen Hafenprojekten die Frage der Eindeichung verbunden war. Die meisten der älteren Pläne, wie auch das Duissche Projekt lehnen den Deich möglichst eng an die bebaute Stadt in Höhe des Pferdemarktes (Blinke) an. Wie im Connemannschen Plan von 1840, so zeigen im Gegensatz zu jenem Streben die in Anlass des Graevellschen und des Duisschen Projekts aus der Mitte der städtischen Kollegien hervorgegangenen Vorschläge die Neigung, einen mehr oder minder grossen Teil des Süderhammricks in die Eindeichung einzuschliessen.

Auch der vom Professor Henrici-Aachen für die Stadt entworfene Bebauungsplan sieht einen Deichzug etwa in der Mittellinie des Süderhammricks vom Plytenberg nach

der Leerorter Chaussee zu, vor. Wesentlich ein Verdienst des Herrn Bauinspektors Geisse ist es, aus dieser immer noch etwas zaghaft behandelten Idee die volle Konsequenz gezogen zu haben, d. h. den Deich bis an die Ems hinauszuschieben, ihn in Anlehnung an den alten Emders Deich parallel zur Ems bis nach Leerort zu führen und in gleicher Weise den Paralleldeich zur Leda von Leerort bis zur Seeschleuse herzustellen.

Der Vorschlag fand in den städtischen Kollegien Annahme, und danach die Genehmigung der Königlichen Staatsregierung.

- Auch finanziell liegt meines Erachtens hierin eher ein Vorteil als ein Nachteil. Die gesamte Deichführung vom Osterhammrich bis zur Seeschleuse von hier bis an die alten Leerorter Deiche und von dort an der Ems entlang bis zum Anschluss an den alten Emders Deich ergibt sich aus der am Schluss dieser Schrift beigefügten Karte.
- c. Was sodann die in Anlass der Eindeichung erforderlichen Verhandlungen mit der Königlichen Staatsregierung angeht, so kann ich mich im wesentlichen auf die im Anhang unter »Grunderwerb« und »Eindeichung, Deichgatts, Siele« abgedruckten Verfügungen und Erlasse beziehen.

Der gesamte neue Deichzug charakterisiert sich rechtlich einstweilen als Polderdeich, seine Erhebung zum Schaudedeich muss selbstredend erfolgen, sobald die Voraussetzungen hierfür gegeben sind. Dann werden aber auch die zu Schlafdeichen gewordenen alten Deichteile im Osterhammrich, bei Leerort und von der Ems bis zum Plytenberg eingehen können, um das von ihnen besetzte Land zweckmässiger zu verwerten. An den alten Leerorter Deichen, welche bestehen bleiben, sind teilweise noch Verlegungen und Verstärkungen wünschenswert.

Ein unendlicher Segen ist mit dieser Deichanlage für die Stadt und ihre Bewohner geschaffen. Die verheerenden Wirkungen der Sturmfluten werden durch sie abgewehrt. Kind und Kindeskind werden unserer Generation es Dank wissen, dass wir das Sehnen von Jahrhunderten endlich erfüllt haben. Demgegenüber können momentane Nachteile, wie sie sich während und nach der Bauzeit in der Be- und Entwässerung des Süderhammrichs vorübergehend zeigten, garnicht in Betracht kommen. Dem Fortfall der Beschlickung eines Teiles des Süderhammrichs stehen beträchtliche Werterhöhungen dieses Geländes schon jetzt gegenüber, deren Vermehrung mit der Zeit von selbst wachsen wird. Auch die Be- und Entwässerung des Süderhammrichs giebt zu keinerlei Bedenken Veranlassung. Ihre Regulierung wird jedem berechtigten Wunsche genügend alsbald erfolgen. Die Bedenken, welche bei Anlage der Fährrampen vor den Deichgatts vor Esklum und Leerort infolge Erhöhung der Fahrstrassen sich erhoben, waren, wie nun auch die Tatsachen beweisen, durchweg unbegründet. Die neuen Anlagen bieten in Hinsicht der Zeitdauer des Fährverkehrs bei Esklum und Leerort sogar Verbesserungen gegenüber dem früheren Zustande.

## 5. Finanzielles.

(Abänderungen der ursprünglichen Projekte.)

Trotz der hohen Bedeutung dieser Frage muss ich dieselbe an dieser Stelle doch recht knapp behandeln.

Je grösser ein Werk, um so schwieriger ist es, seine Finanzansprüche von vornherein auch nur mit annähernder Sicherheit zu bestimmen.

Wenn ich mir heute die ursprünglichen Projekte der Einzelwerke vor Augen halte und das Ausgeführte betrachte, so schwebt mir der Ausspruch meines verehrten Mitarbeiters Geisse vor, der mein Staunen über alle möglichen Vorschläge projektbedürftiger Seelen, über seine prüfende Stellungnahme zu denselben und dann schliesslich über seine positiven Abänderungsvorschläge mit den inhaltsreichen Worten löste: »Projekte werden gemacht, um nicht ausgeführt zu werden.« In seinem Sinne lasse ich mir den Ausspruch gern gefallen. Es ist auch nicht ein einziges Projekt

den ursprünglichen Plänen entsprechend ausgeführt, zum Teil liegen ganz erhebliche Abweichungen vor, die sich durchweg als Geissesehe Verbesserungen bezeichnen lassen und im Einvernehmen mit den Verfassern der ursprünglichen Projekte wie geschehen hergestellt sind.

Dem entsprechend haben sich auch die Kosten verändert, zum Teil liegen Ersparnisse infolge Fortfallens entbehrlicher Anlagen, zum Teil Kostenerhöhungen vor.

Wenn ich von »Geissesehe Verbesserungen« spreche, so wird mir das, wie ich hoffe, kein Verfasser der ursprünglichen Projekte übel deuten.

Es ist ein gewaltiger Unterschied, ob ich vor einem im Geiste mir vorschwebenden Plane, oder mitten in seiner Ausführung stehe.

Dort herrscht die Idee durch kein Hemmnis beeinflusst — hier die nackte Wirklichkeit, die sich dem Zwange der Natur beugen muss und in fortschreitender Entwicklung des Baues Momente zu Tage fördert, die auch der einsichtigste und umsichtigste Techniker nicht voraussehen konnte. Finanz- und Opportunitätsfragen tun das übrige — und so darf man sich nicht wundern, wenn das Bild ein anderes Gesicht bekommt.

Auch ich gestehe gern, dass mir oft bange wurde bei den Vorschlägen unseres unermüdlichen und schaffensdurstigen Bauleiters Geisse. Doch ich wuchs hinein und liess mich mit den Erfolgen gern leiten und zum besseren verleiten. — Feste Beschlüsse der städtischen Kollegien schmolzen wie Frühlings Schnee vor der Sonne, — dem Besseren musste das Gute weichen. Das war ein männerwürdiges Kämpfen und Ringen. — Wir haben damit viel gelernt, beherzigen wir es für die Zukunft. Nur Bewegung bringt Leben, Starrheit den Tod.

Ich bin z. Zt. wohl in der Lage eine Zusammenstellung der verfügbaren Einnahmen zu geben, nicht aber auch eine abgeschlossene Abrechnung der Ausgaben.

In letzter Richtung muss ich mich auf die Anführung der Anschlagssummen beschränken, wie sie in dem diesseitigen Antrage auf Erwirkung des Königlichen Privilegs zur Ausgabe von Inhaberpapieren aufgeführt sind.

Die eigentliche Bau-Abrechnung kann z. Zt. noch nicht gelegt werden. — Eine Gegenüberstellung von Einnahme und Ausgabe bis zum 1. August 1903 ist allerdings aufgemacht.

Sie gibt aber kein sicheres Bild, weil in den Ausgaben mehrere Posten vorläufig auf Konto des Hafenbaues pp. gesetzt sind, die, wie z. B. verschiedener über den Bedarf hinausgehender Grunderwerb, ausgesondert werden müssen, weil solcher Grunderwerb zwar in Anlass des Hafenbaues pp., aber nicht im vollen Umfange zum Zwecke desselben stattfand.

Derartige Erwerbungen sind ertragbringende Vermögensbestandteile der Stadt, nicht aber Unkosten für den Hafenbau.

Zahlenmässiges bitte ich im Anhang unter »Finanzielles« nachzulesen.

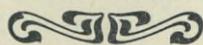
## 6. Eisenbahnverbindung mit der Nesse und sonstiges.

Wegen der Eisenbahnverbindung der Nesse mit der Staatsbahn schweben z. Zt. noch Verhandlungen.

Auch die Herstellung von Kaianlagen auf der Nesse, die Ausbaggerung des Hafens, Krahanlagen und Brücke zwischen Uferplatz und Nesse, welche projektmässig vorgesehen sind, harren noch der Erledigung.

Die Eisenbahnverbindung und die wegen der Disposition über die Erdmassen im engen Zusammenhange damit stehenden Baggerungen im Hafen, sind als nächste Arbeiten vorgesehen.

Im übrigen wird es von den Entscheidungen der städtischen Kollegien abhängen, was fernerhin geschehen soll. —



## B. Die ausgeführten Werke.

### I. Zur Einleitung.

Den wesentlichen Teil des Gesamtbildes dürften bereits die vorstehenden Ausführungen geben. Es liegt mir nur noch die Pflicht ob, den am Schluss beigefügten Plan in seinen Abweichungen vom ursprünglichen Projekt in Kürze zu erläutern, die wesentlichen Momente während des Baues hervorzuheben und die Tätigkeit der städtischen Verwaltung kurz zu beleuchten.

Die Bauausführung selbst zu behandeln, würde zu weit führen, mir beim Mangel technischer Bildung auch nicht möglich sein.

Herr Bau-Inspektor Geisse hat mir versprochen, dies später in einer technischen Zeitschrift nachzuholen.

Auf meine Bitte hat er sich jedoch bereit erklärt, zur Ergänzung meiner Darstellungen eine für den Laien immerhin wünschenswerte Erläuterung der Bauzeit in ihren einzelnen Bauperioden mir zur Verfügung zu stellen.

Mit aufrichtigem Dank für diese Freundlichkeit meines immer liebenswürdigen und hilfsbereiten Arbeitsgefährten, füge ich damit »das Feld seiner Tätigkeit« diesen Zeilen ein.

### II. Bauliches.

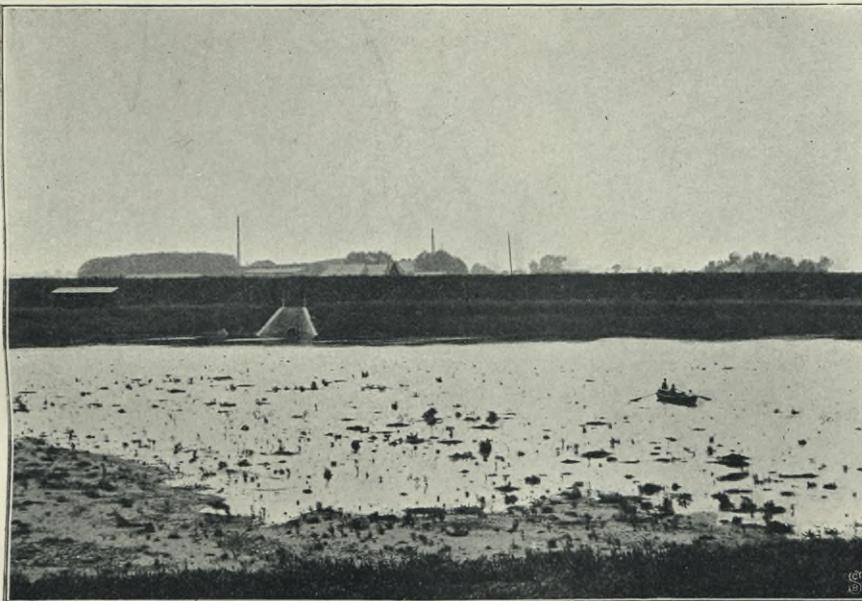
Die Arbeiten zur Ausführung der neuen Anlagen lassen sich unterscheiden in solche, die die Verbesserung der Hafenverhältnisse bezwecken und in solche, die zur Ausführung von Folgeeinrichtungen der Hafenanlagen erforderlich wurden. Durch die Verbesserung der Hafenverhältnisse, mit denen eine Regulierung des Ledabetes verbunden ist, soll der Handelsverkehr der Stadt gehoben werden; die Folgeeinrichtungen dienen zur Verbesserung der Wohlfahrtsverhältnisse der Stadt. Die Arbeiten zur Verbesserung des Hafens waren: der Bau der Seeschleuse, die Durchstechung der Wurzel der Nessehalbinsel zur Herstellung eines neuen Ledabetes, die Zuschüttung der beiden Enden der Ledaschleife, die das neue Hafenbecken bildet, der Aushub des Wasserbeckens am Südende des neuen Hafens und die Schüttung des Damms zur Überführung der Eisenbahn und einer Fahrstrasse nach der Nesse. Zu den Folgeeinrichtungen, die zur Verbesserung der gesundheitlichen Verhältnisse der Stadt und zum Schutze der Stadt gegen Hochwassergefahr ausgeführt wurden, gehören die Kanalisation und die Eindeichung des Stadtgebietes.

Für die Ausführung sämtlicher Arbeiten war eine Bauzeit von  $3\frac{1}{2}$  Jahren in Aussicht genommen. Die Arbeiten wurden mit Berücksichtigung der Regulierung des Lohn- und Baumaterialien-Marktes möglichst gleichmässig auf die Bauzeit verteilt. Für die Reihenfolge der einzelnen Ausführungen für den Bau des Hafens war ausserdem die Forderung massgebend, dass die Schifffahrt nicht unterbrochen wurde und das Wasser der Leda stets einen ungehinderten Lauf hatte. In der Reihenfolge der Arbeiten für die Folgeeinrichtungen bestand keine weitere Beschränkung. Um die Forderung einer dauernden Offenhaltung der Schifffahrt zu erfüllen, durfte der untere Zugang zur Ledaschleife erst gesperrt werden, als die Seeschleuse mit ihren beiden Vorhäfen vollendet war. Ebenso konnte um eine stets ungehinderte Wasserführung der Leda zu ermöglichen, das alte Bett der Leda in der Schleife erst gesperrt werden, als im Durchstich ein genügend breites und tiefes Bett für den neuen Lauf der Leda geschaffen war. Und endlich kann nach der Schliessung des Hafens der Damm für die Eisenbahn- und Strassenzuführung zur Nesse erst geschüttet werden, nachdem der östliche Hafenarm durch eine genügend breite und tiefe Fahrrinne an der Stelle des späteren Wasserbeckens zugänglich gemacht ist. Es wurde demnach zuerst die Seeschleuse in Angriff genommen. Ihr Bau, der am 10. Mai 1900 begann, dauerte genau  $2\frac{1}{2}$  Jahre, sodass am 11. November 1902 das erste Schiff den neuen Weg durch die Schleuse nehmen konnte. Die einzelnen Abteilungen des Baues verteilen sich auf die Bauzeit wie folgt: Im Jahre 1900: Aushub des Trockenbodens zur Herstellung der Baugrube (50000 cbm), Rammen der Spundwände für die Schleusenhäupter (2975 qm) und teilweiser Aushub des Nassbodens aus der Baugrube für das Aussenhaupt. Der Trockenboden wurde ausschliesslich zur Herstellung eines Ringdeichs zum Schutze der Baustelle gegen Hochwasser verwendet. Im Jahre 1901: Aushub des Nassbodens aus

den Baugruben für die beiden Schleusenhäupter (14100 cbm), Einbringen des Nassbetons für die Fundamente der Schleusenhäupter (5950 cbm), Einbringen des Stampfbetons mit Einlagen von Eisenbahnschienen als Abdeckung der Nassbetonschichten (1500 cbm), Aufführen des Mauerwerks für das Aussenhaupt bis zur halben Höhe und für das Binnenhaupt bis zur Höhe von im Mittel  $\frac{1}{2}$  m, Rammen der Spundwände für die Schleusenkammer (2250 qm) mit 176 Verankerungen. Im Jahre 1902: Vollendung des Mauerwerks (Gesamthalt mit Quadern und Füllbeton: 8880 cbm), Aufstellen der Tore (320 t), Einbau der Bewegungseinrichtungen für Tore und Schütze mit dem Einbau der Schütze, Einbau der Elektromotoren mit Leitungen, Anlegen der elektrischen Kraftstation mit Aufführung des dazu gehörigen Gebäudes, Bau der beiden Steuerhäuser mit Aufstellung der Anlasser, Anlasswiderstände und Schalttafeln, Ausführung der Beleuchtungsanlagen (8 Bogenlampen und 60 Glühlampen), Aushub des Bodens zwischen den Spundwänden der Schleusenkammer (7350 cbm), Ausführung der Betonmauer für die Einfassung der Schleusenkammer (1400 cbm), Hinterfüllung des Mauerwerks, Aufhöhen und Einebnen des Schleusenplatzes, Aushub der beiden Vorhäfen und Bau eines Doppelwohnhauses für den Schleusenmeister und seinen Gehilfen. Einige Restarbeiten, wie Herstellung von gepflasterten Wegen auf dem Schleusenplatze, Einebnen der Böschungen und Ausbau eines Zufahrtsweges zur Schleuse wurden 1903 ausgeführt. Nach Vollendung der Seeschleuse konnte mit der Sperrung der unteren Einfahrt in die Ledaschleife begonnen werden. Die übrigen Arbeiten zur Leda-Korrektion: Durchstich, Abdämmung des oberen Zugangs zur Ledaschleife, oberer und unterer Abstich am linken Ufer und die Schüttung der Deichstrecke vom linken Ufer der unteren Abdämmung bis zum Anschluss an den alten Ledadeich im Osterhammrich, waren in der Zeit vom 14. März 1902 bis zur Vollendung der Schleuse und zwar in der angegebenen Reihenfolge bereits ausgeführt. Die für die Leda-Korrektion auszuhebende Bodenmenge war 418000 cbm. Der Boden wurde zur Schüttung der beiden Abdämmungen und der Deichstrecke von der unteren Abdämmung bis zum Anschluss an den alten Ledadeich, zur Aufhöhung der Halbinsel Nesse und zur Ausfüllung der am linken Ledaufer durch die Begradigung

entstandenen Buchten verwendet. Für die Herstellung des Wasserbeckens am Süden des Hafens sind im Jahre 1902 40000 cbm ausgehoben und der Boden zur Aufhöhung der Nesse gebraucht. Der übrige Teil des Wasserbeckens soll zur Herstellung des demnächst zu schüttenden Dammes für die Eisenbahn- und Strassenzuführung zur Nesse verwendet werden.

Von den Arbeiten für die Folgeeinrichtungen wurde die Kanalisation am 17. Mai 1901 begonnen. Es sind hier zwei Systeme zu unter-



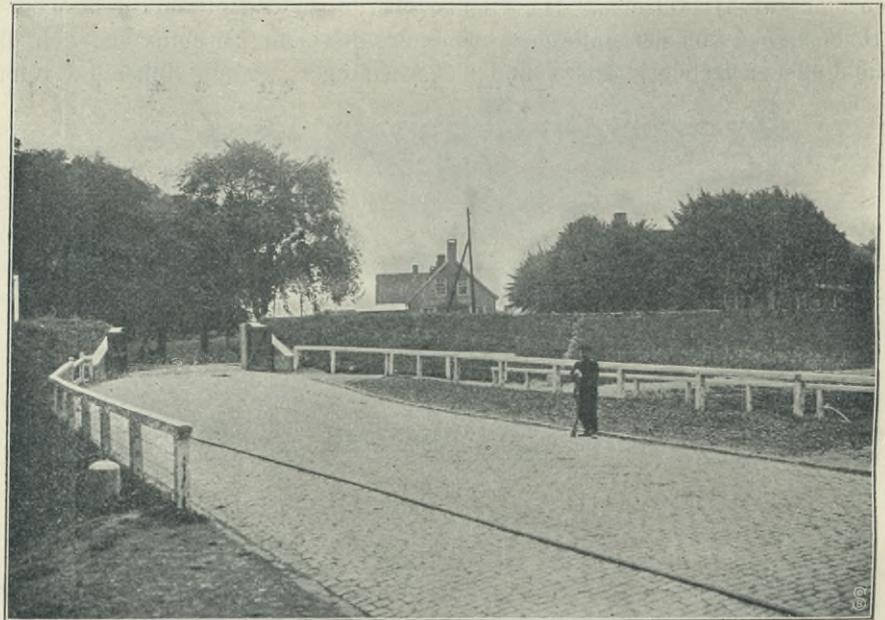
Sammeleich an der Deichtrasse.

scheiden: Die Hauptkanalisation, die den grössten Teil der bebauten Stadt umfasst, ihren Hauptsammler an der Wilhelmstrasse und Deichstrasse hat und ihre Abwässer in die Ems leitet, und die Nebkanalisation, die die Gegend des Osterhammrichs zwischen der Eisenbahnbrücke über die Leda und Halbachs Fabrik umfasst und ihren Hauptsammler an der Sägemühlenstrasse hat, der am alten Ledadeich in einen offenen Graben ausmündet. Die Ausmündung der Nebkanalisation ist beim Anschluss des neuen an den alten Ledadeich in die Leda.

Die Kanalisation ist bis auf kleine Ergänzungsanlagen und bis auf einen Teil der Hausanschlüsse vollendet. Im Jahre 1901 wurde der Hauptsammler für die Hauptkanalisation in der Deichstrasse ausgeführt und in dem Teile der Stadt, der seine Abwässer bisher nach der zum Hafen umgewandelten Ledaschleife leitete, das Kanalnetz gelegt. Im Jahre 1902 wurde der Hauptsammler der Hauptkanalisation in der Wilhelmstrasse und der Hauptsammler der Nebenskanalisation im Osterhammrich gelegt und der übrige Stadtteil bis auf einige am äusseren Umfang gelegene Strassen kanalisiert und die Anlagen für die Einmündung der Hauptkanalisation in die Ems und für die Einmündung der Nebenskanalisation im Osterhammrich in die Leda ausgeführt. Im Jahre 1903 wurde das Kanalnetz vollendet, die Strassensinkkasten gesetzt, ein Teil der Hausanschlüsse gelegt und der Betrieb eröffnet.

Die Deiche zum Schutze der Stadt gegen Hochwassergefahr wurden bis auf eine kurze Strecke von 150 m sämtlich im Jahre 1902 ausgeführt. Die Arbeiten wurden am 17. März 1902 begonnen. Der vollständige Schluss konnte im Jahre 1902 nicht mehr erfolgen, da der untere Zugang zur Ledaschleife erst nach Vollendung der Schleuse im Winter 1902/03 zugeschüttet wurde, sodass das auf der Abdämmung liegende Deichstück von 150 m Länge, das als letzte Strecke den Deichzug schloss, erst im Frühjahr 1903 aufgebracht werden konnte. Für den ganzen Deichzug waren erforderlich 135000 cbm. Der Boden wurde für den Emsdeich zum grössten Teil aus dem Sammelteiche der Kanalisation im Süderhammrich und zu einem geringen Teil aus Pütten im Aussendeichslande und für den Ledadeich zum grössten Teil aus dem äusseren Vorhafen der Schleuse, dem Durchstich, dem Wasserbecken und dem Sammelteich der Kanalisation im Osterhammrich und zu einem geringen Teil aus Pütten im Aussendeichsland genommen.

An Kunstbauten sind in den Deichzug eingebaut: ein massives Siel am Emsdeich zur Einführung der Hauptkanalisation in die Ems mit 4 qm Durchflussöffnung, ein hölzernes Siel von 0,63 qm Durchflussöffnung im Ledadeich am Esklumer Fährwege für die Be- und Entwässerung der Gräben im Süderhammrich und ein hölzernes Siel von 1,20 qm Durchflussöffnung im Osterhammrich zur Einführung der Nebenskanalisation in die Leda. Zur Durchführung der Leerorter Chaussee ist der Emsdeich und zur Durchführung des



Das Deichgatt bei Leerort.

Esklumer Fährweges ist der Ledadeich durch ein massives Deichgatt mit Tor- und doppeltem Damm-balkenverschluss unterbrochen. Sämtliche Kunstbauten im Deichzuge wurden im Jahre 1902 ausgeführt.

### III. Aus der Verwaltung · Wichtige Daten.

1. Nachdem Herr Regierungs-Baumeister Geisse sein hiesiges Amt übernommen hatte, organisierte er zunächst das Hafenbauamt mit der Unterabteilung für die Kanalisation, fertigte die Entwürfe für die Ausführung der Schleuse, der Leda-Korrektion und der Deichanlage mit den zugehörigen Sielen und Deichgatts an, nahm die Verdingung dieser Werke vor und schloss die

von ihm aufgestellten Bauverträge, unter Vorbehalt der magistratischen Zustimmung, mit den Unternehmern ab. Auch übernahm und leitete er die gesamte Rechnungsführung. Auf Wunsch der städtischen Kollegien und mit Genehmigung des Herrn Regierungs-Präsidenten trat ihm in der Bauleitung der Verfasser des ursprünglichen Projekts, Herr Baurat Duis als technischer Berater bereitwilligst zur Seite.

Alle wichtigeren Fragen verhandelte Herr Geisse mit seinem durch langjährige Verwaltung der hiesigen Königlichen Wasserbau-Inspektion über reiche Erfahrung gebietenden Kollegen, dessen hervorragende Verdienste um das Ganze die Stadt immer gebührend anerkannt hat und anerkennen wird. — Nicht unerwähnt möchte ich lassen, dass Herr Oberbaudirektor Franzius-Bremen, mit dem Herr Geisse durch die Arbeiten auf Helgoland in nahe Beziehungen getreten war, namentlich in schwierigen Fragen des Öfteren seinen wertvollen Rat aus väterlicher Freundschaft zu seinem langjährigen Mitarbeiter Geisse erteilt hat.

Im März 1900 wurde seitens der städtischen Kollegien eine besondere Hafenbau-Kommission gebildet, welche seit dem 30. März 1900 bis heute (1. August 1903) die ihr zufallenden Arbeiten in 52 Sitzungen erledigte. (Mitgliederverzeichnis siehe Anhang.)

In der Plenar-Sitzung der städtischen Kollegien vom 26. April 1900 erhielten als die ersten Bauunternehmer die Herren Br. Müller & Sohn zu Neufehn den Zuschlag auf ihre Offerte

für die Erd-, Fundierungs- und Maurer-Arbeiten an der Seeschleuse. Ihre Forderung war die billigste, sie lautete (inkl. Wasserhaltung) auf 673658 Mark 85 Pfg.

Damit beginnt die Bauzeit, deren Fortschritt sich aus den vorstehenden Geissesehen Erläuterungen ergibt.

Die Namen aller Unternehmer, der Lieferanten und des Gegenstandes ihrer Leistungen sind im Anhang aufgeführt.

Nachdem ein Baubüro, Arbeitsbaracken mit Wohnung für die Unternehmer und eine



Der erste Spatenstich.

Kantine auf dem Schleusenbauplatz hergerichtet waren, fand am Dienstag den 15. Mai 1900 nachmittags in offizieller Art der erste Spatenstich statt. (Siehe Anhang.)

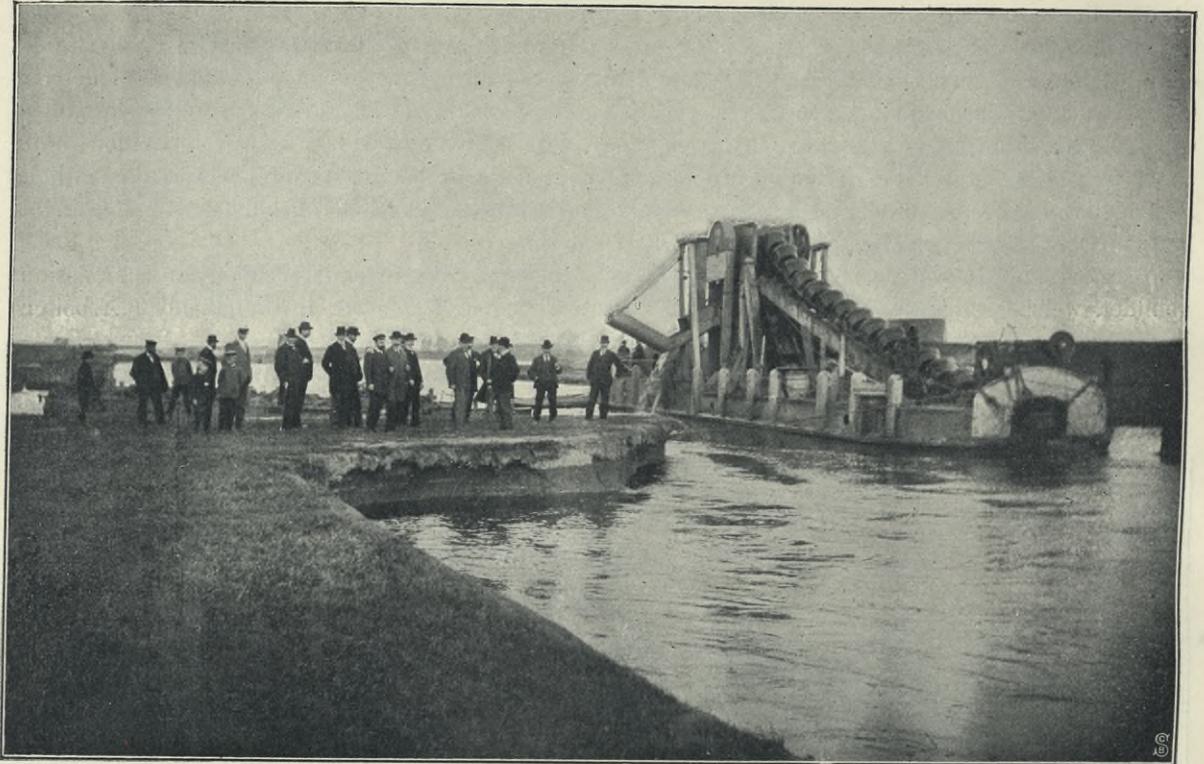
2. Hand in Hand mit den Bauarbeiten gingen die Verhandlungen mit der Königlichen Staatsregierung über die in manchen Punkten abgeänderten Projekte, die überall zu den erwünschten Zielen führten.

Auch diese ergeben sich aus den im Anhang abgedruckten Verfügungen und Erlassen, sodass bei der chronologischen Reihenfolge derselben jeder, den es interessiert, das Arbeitsbild sich leicht vervollständigen kann.

Alle jene Verhandlungen in den Text aufzunehmen, würde vielen Lesern vermutlich nicht nach Wunsch gewesen sein. Aber auch aus dem praktischen Grunde verwies ich jenes Material in einen besonderen Anhang, um die in den Akten zerstreuten Reskripte später für Zwecke der Verwaltung in leicht übersichtlicher und handlicher Gestalt zur Verfügung zu haben.

Die auch unseren Schleusenbau schwer schädigende Sturmflut habe ich bereits oben (unter Eindeichung) erwähnt.

3. Erste Durchfahrt des Nessedurchstichs. Am 29. Mai 1902 5 Minuten vor 6 Uhr (nachmittags) war der letzte die Gewässer des neuen Nessedurchstichs noch trennende Damm an einer Stelle durchbrochen, sodass der Durchfluss stattfinden konnte. Genau eine Stunde später



Der Durchbruch des letzten Dammes des Nessedurchstichs.

durchfuhr ein Dampfer der Deutsch-holländischen Baugesellschaft, die den Durchstich herstellte, mit den erschienenen Vertretern der Stadt und einigen anderen Herren als erstes Schiff den Nessedurchstich von der Seite der Seeschleuse nach der Ledabrücke zu in flotter Fahrt.

4. Instruktionsreise nach Ymuiden. Im August 1901 unternahm ich mit den Herren Baurat Duis und Bau-Inspektor Geisse eine Reise nach Ymuiden, um die dortigen elektrisch betriebenen Schleusenanlagen zu besichtigen. Der als Volontär beim Bau beschäftigte Diplom-Ingenieur Rodriguez schloss sich uns an.

Die Reise hatte den Zweck der Orientierung über mancherlei technische Fragen, wie: Elektrischer oder hydraulischer Betrieb, eiserne oder hölzerne Schleusentore bzw. gleichzeitige Verwendung beider Materialien, Schiebetore und dergleichen mehr.

Reich belehrt kehrten wir heim und verwerteten die Erfahrungen unserer im Wasserbau bestbeleumundeten holländischen Nachbarn für unsere weiteren Entschlüsse.

5. Am 28. August 1901 fand — da eine Verschiebung dieses Aktes aus baulichen Gründen nicht möglich war — in aller Stille im Mittelpunkt des Betonfundamentes des Aussenhauptes die Grundsteinlegung statt. (Siehe Anhang.) Im Einvernehmen mit der Hafengebäude-Kommission wurde in Rücksicht auf das am 19. August 1901 erfolgte Ableben des Herrn Senator Klopp von einem Festakt abgesehen. Die städtischen Kollegien wurden vor der Grundsteinlegung entsprechend benachrichtigt.

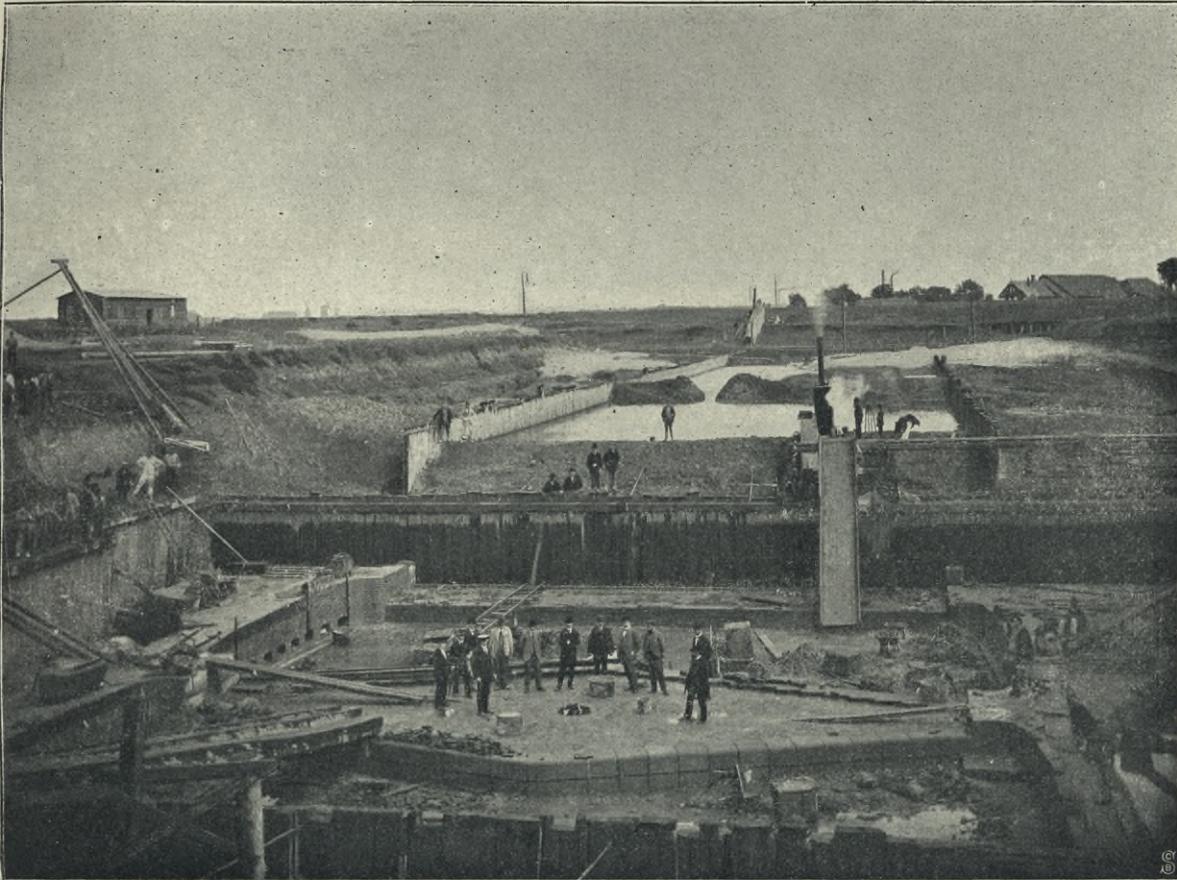
6. Während der Bauzeit fanden mehrfach Besichtigungen der Bauten durch Ministerial- und Regierungs-Kommissare statt.

Dieselben verliefen durchweg in befriedigender Weise unter Anerkennung des günstigen Fortschritts der Arbeiten. — Im übrigen wurde Verfügungsgemäss der Herr Regierungs-Präsident in Quartalsberichten über den Stand und Gang der Arbeiten unterrichtet.

7. Im April 1902 beschlossen die städtischen Kollegien auf erhaltene Einladung an dem IX. internationalen Schiffahrts-Kongress zu Düsseldorf durch Vertreter sich zu beteiligen und unsere Hafенpläne nebst einer von Herrn Bau-Inspektor Geisse angefertigten Beschreibung derselben zur Ausstellung des Kongresses zu senden. — Das geschah.

8. Eine offizielle Schlusssteinlegung fand leider nicht statt. Ungünstige Witterung und mancherlei unliebsame Störungen im Fortgang der Arbeiten liessen uns den richtigen Moment dafür verpassen. Auch andere hier nicht zu erörternde Gründe hinderten einen Festakt.

Die Bauverwaltung und die Unternehmer mit ihren Arbeitern haben den Schlussstein in aller Stille gelegt. Aufzeichnungen darüber sind nicht vorhanden.



Grundsteinlegung zur Schleufe.

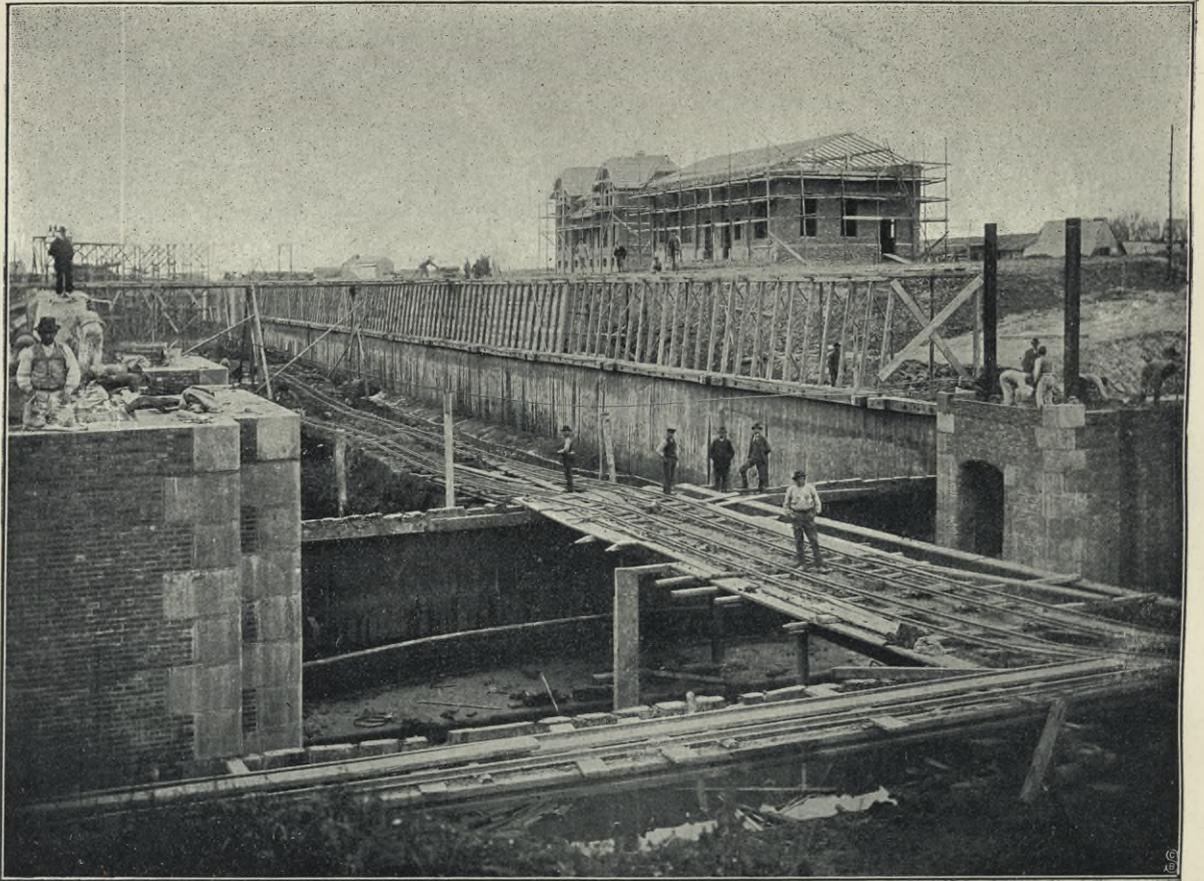
9. Am 11. November 1902 konnte die erste Schleusendurchfahrt erfolgen. (Siehe Anhang.) Die Teilnehmer fahren auf dem Dampfer »Dollart« der Königlichen Wasserbau-Inspektion Leer durch die noch nicht ganz geschlossene Coupierung der Leda in Höhe der Seeschleuse, um vom Aussenvorhafen her die Schleuse zu passieren.

Da sahen wir, dass ein anderer Dampfer im vollen Flaggenschmuck uns zuvorkam. Es war der Dampfer »Neptun« der Dampfschiffsgesellschaft »Neptun« zu Bremen, der von See kommend in den Hafen einlief.

Das tröstete, ja erfreute uns.

Wie sollten wir es anders deuten? Neptun, der alte Meeresherr selbst führte den stattlichen Dampfer, der seinen Namen trug, als erstes Schiff in den Hafen, uns voran, ihm zu folgen!

Freue Dich, Leer! Der alte Meeresherr Hler, nach dem Du benannt, gab Dir, wenn auch unter anderem Namen, so doch immer derselbe, ein Zeichen seiner Gunst. Halte sie fest — und wanke nicht. Geht auch nicht immer alles nach Wunsch, — petit à petit l'oiseau fait son nid!

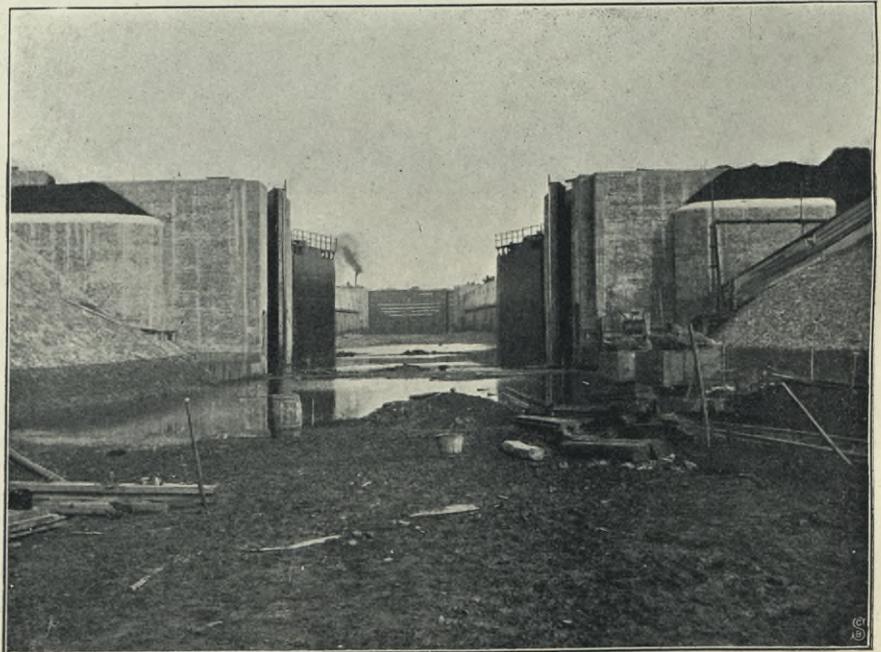


Ein Bild aus der Bauzeit der Seeschleufe.

10. Und so soll uns auch das Ereignis nicht weiter betrüben, das ich hier leider noch erwähnen muss.

Am 9. März 1903 zeigte sich in dem nordwestlichen Teile des Aussenhauptes der Seeschleufe ein 3 cm breiter, tief hinunter reichender Riss des Mauerwerks, der für längere Zeit eine teilweise Betriebsstörung der Schleuse zur Folge hatte. Das Ereignis rief in der Bürgerschaft gewaltige Aufregung hervor.

Die Bauleitung traf sofort die erforderlichen Massnahmen durch ständige Beobachtungen und Messungen zur Ermittlung der Ursache des Risses.



Die Seeschleufe kurz vor ihrer Vollendung.

## Schlußwort.

Bleibt auch noch viel zu tun, — der Grundbau ist geschaffen!

Wie ich erzählend im Geiste die Zeit rüstiger Arbeit noch einmal durchlebte, da schwand alles, was hässlich war, versanken Mühen und Sorgen vor den Gefühlen der Freude und des Dankes.

Wie gern möchte ich den Dank austönen lassen in warmen, herzlichen Worten! Doch wo soll ich anfangen, wo soll ich aufhören?

Will ich einen Namen nennen, da taucht schon ein anderer auf, den ich nicht verschweigen mag und darf. So schwer es mir wird, ich muss es mir versagen, hier Namen zu nennen. — Wer meine Worte gelesen hat, kennt sie.

Allen, die mitschufen am nun vollendeten Werke als Vertreter der Königlichen Staatsregierung, der Provinzial-Verwaltung, des Kreises und meiner lieben Stadt Leer — als Beamte, Unternehmer und wie sie sonst heissen mögen — allen herzlichen, herzlichen Dank! —

Ich weiss, dass ich damit auch im Sinne der städtischen Kollegien spreche, die mich zu ihrem Führer erkoren, mit denen ich in rastloser Arbeit den Weg zum Ziele suchte und fand — das Ziel erreichte. Nur ein trüber Schatten drängt sich in das lichte Bild der Freude.

Von den Magistratsmitgliedern, die ich bei meinem Amtsantritt im Jahre 1888 im Amte fand, sind nur noch drei an meiner Seite: die Senatoren Wreesmann, Boekhoff und Pannenberg — den anderen, den Senatoren Loëts, Viënna und Doden war es nicht mehr vergönnt an diesem Werke mitzuarbeiten.

Auch von denen, die der Verstorbenen Nachfolger wurden, ist keiner mehr unter uns. — Die Senatoren Dr. Wolkenhaar, Tjarks und D. Klopp raffte der unerbittliche Tod im rüstigsten Mannesalter dahin. Etwa gleichzeitig mit den Senatoren Loëts und Viënna schied der langjährige Bürgerworthalter Kommerzienrat Wiemann aus dem Leben, ihm folgten in späteren Jahren die Bürgervorsteher H. P. Tjaden und A. H. Tuinmann. — Trauernd gedenken wir ihrer in Dankbarkeit.

Und wie der Soldat heimkehrt vom frischen Grabe des lieben Kameraden mit fliegender Fahne und fröhlichem Spiel, vom Tode zum blühenden Leben, so wollen auch wir mit Lust und Liebe neuem freudigen Schaffen uns zuwenden, und unsern Mitbürgern das Werk übergeben, dass sie es beleben, ein jeder in seiner Weise. — Handel und Industrie, Landwirtschaft, Handwerk und Wissenschaft mögen Hand in Hand gehen, einer für alle, alle für einen, dann wird auch der Segen Gottes unserm menschlichen Ringen und Streben nicht fehlen.

Freilich dürfen wir nicht erwarten, dass unser Feld, heute erst die Saat bergend, morgen schon strahle in prächtiger Frucht. — Ist auch der gute Wille gleich einem Frühlingsnachtregen, der das frische Grün hervorzaubert — bis zur Ernte bedarf es noch guter Witterung — zur Ernte selbst noch mancher Tat. *Multa tulit fecitque puer sudavit et alsit* — bevor er als Mann und Meister den Lohn dafür empfangt.

Auch unser Werk und wir mit ihm stehen in der Zeit jugendlich frischen Ringens. Wohlan!

Nur auf den Bergen blüht Edelweiss;

Je steiler die Pfade, je schöner der Preis!

Je schwerer das Tagwerk, je süsser die Rast,

Freue dich, dass du zu ringen hast!

Einem jeden von uns sind seine Wege gewiesen!

Möge der rührige Geist der Leerer Bürgerschaft, den ich in stolzer Freude oft rühmen hörte, sich auch jetzt betätigen.

Uns in der Verwaltung der Stadt blühen neben den Aufgaben allmählichen Weiterbauens zur Vervollkommnung des Geschaffenen weitere Ziele, die sich freilich nicht von heute auf morgen erreichen lassen. —

Der Weg von unserem Hafen zum Meere ist uns nicht tief genug. — Die Emsvertiefung wünschen und erhoffen wir. —

Hand in Hand mit unseren materiell-fortschrittlichen Bestrebungen wollen wir aber auch die kulturellen Aufgaben der Stadt zur Hebung idealer Güter nicht vergessen, — damit Generationen aus und in Leer heranwachsen, die den fortschreitenden Anforderungen der Zeit und neuen Aufgaben vollauf gerecht werden können. — Möchte unsere liebe Stadt Leer allzeit vergleichbar sein dem Urbilde eines ganzen Mannes, das ich fasse in die Worte: mens sana in corpore sano! (Ein gesunder Geist in einem gesunden Körper!) — Und nun, mein lieber Freund Geisse, der Sie mit mir die Leiden und Freuden der Bauzeit redlich geteilt haben, müssen wir uns trennen. —

Niemand wird es mir verargen, wenn ich auch an dieser Stelle Ihnen den Abschiedsgruss widme.

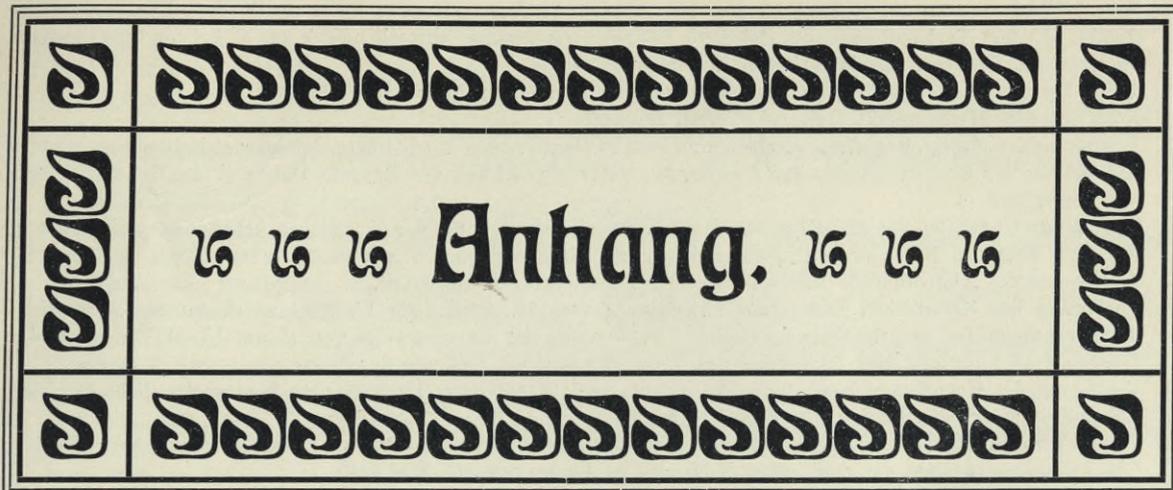
Hier meine Hand, — reich mir die Deine! Ich fasse und drücke die Hand des braven Mannes, ich danke Dir, Du treuer Freund! Hand in Hand beim Wirken wollen wir auch Hand in Hand im Hoffen beisammen stehen — fest und glaubensvoll! —

Möge unter dem weltgepriesenen Friedensszepter unseres Allergnädigsten Kaisers, Königs und Herrn auch diese Stadt aufblühen und immerdar wachsen und gedeihen!

☞☞☞☞ Gottesiegen allerwegen! ☞☞☞☞



Verchiedene Ansichten von Leer und seiner Umgebung.



## Inhalts-Verzeichnis.



### A. Personalia.

1. Verzeichnis der Mitglieder der städtischen Kollegien.
2. Verzeichnis der Mitglieder der Hafenubau-Kommission.
3. Verzeichnis der städtischen Beamten.
4. Verzeichnis der Beamten und Hilfskräfte des Hafenubauamts.
5. Verzeichnis der Unternehmer und Lieferanten.

### B. Erlasse, Verfügungen, wichtige Dokumente und Nachrichten.

#### I. Über den Hafenubau.

1. Brief des Geheimen Baurat Schelten aus dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten vom 16. Juni 1895.
2. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 6. September 1895 I b 7495. (Amtliche Anerkennung des Duisschen Projekts.)
3. Extrablatt des Leerer Anzeigeblasses vom Freitag, den 21. Februar 1896. (Erste entscheidende Sitzung der städtischen Kollegien.)
4. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 20. Oktober 1896 I b 8357. (Ergänzung der Vorlagen.)
5. Schreiben Sr. Exzellenz des Kgl. Oberpräsidenten R. von Bennigsen vom 3. November 1896 8854 O. P.
6. Schreiben Sr. Exzellenz des Kaiserlichen Wirklichen Geheimen Rats Baensch vom 29. Juni 1897.
7. Ministerial-Erlass vom 4. Dezember 1897 III b 5592. Staatliche Unterstützung. Auftrag zu verschiedenen Ermittlungen, mitgeteilt durch
8. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 6. Januar 1898.
9. Erlass Sr. Exzellenz des Königl. Oberpräsidenten Grafen zu Stolberg vom 22. September 1898 No. 8734 O. P. betr. Vortrag über das Hafenuprojekt durch den Bürgermeister.
10. Ministerial-Erlass vom 18. Mai 1899 III b 4775 II M. d. ö. A. betr. Verhandlung über das Hafenuprojekt und Nessedurchstich in Leer am 29. Mai 1899, mitgeteilt durch
11. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 25. Mai 1899 I b 5840 nebst
12. Auszug aus der Verhandlung vom 29. Mai 1899. (Staatszuschuss.)
13. Zweite (endgültig zu Gunsten des Duisschen Projektes) entscheidende Sitzung der städtischen Kollegien vom 12. Juli 1899.  
 Extrablätter: a) des Leerer Anzeigeblasses,  
 b) des Allgemeinen Anzeigers für Ostfriesland,  
 c) der Ems- und Ledazeitung.

14. Ministerialerlass vom 28. November 1899 III b 11810 II Ang. (Betr.: Erste Rate des Staatszuschusses (200000 M.) und Verhandlungen des Geheimen Ober-Regierungsrats Schweckendieck und Geheimen Ober-Baurats Filscher mit Vertretern der städtischen Kollegien) mitgeteilt
15. durch Verfügung des Königl. Regierungs-Präsidenten vom 2. Dezember 1899 I b 11663 nebst
16. Notiz (cf. acte Hafenprojekt Duis vol. V Fol. 22—36)
17. Verfügung des Königl. Regierungs-Präsidenten vom 30. Januar 1900 I b 744 betr. Ministerial-Erlass über weitere Behandlung der Projektvorlagen zur Ausführung unter Mitwirkung des Baurats Duis und des Geheimen Baurats Meyer und
18. Technisches Gutachten der Abteilung für das Bauwesen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten (gez. E. Kummer, Filscher) über den Nessedurchstich, die Deichanlage, die Seeschleuse u. a. vom 24. Januar 1900.
19. Telegramm des Abgeordneten Regierungsrat Dr. Lotz (betr. Staatsbeitrag).
20. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 26. April 1900 I b 3014 anerkennt als wesentliche Verbesserungen des ursprünglichen Projekts: Ausdehnung der Kammerweite von 15 auf 18 m, Verlegung der Deichlinie an Leda und Ems, Schaffung des Wasserbeckens am Süden der Nesse.
21. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 12. Mai 1900 I b 3576 betr. landespolizeiliche Prüfung.
22. Bekanntmachung betr. landespolizeiliche Prüfung.
23. Plenar-Verhandlung der städtischen Kollegien vom 15. Mai 1900. Erster Spatenstich (Seeschleuse) nebst Ansprachen.
24. Glückwunschtelegramm der städtischen Kollegien zu Emden vom 15. Mai 1900.
25. Dankschreiben der städtischen Kollegien Leer.
26. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 14. Juni 1900 (Rücksendung der landespolizeilich genehmigten Projekte).
27. Ministerial-Erlass (betr. die Abweichungen vom ursprünglichen Projekt) vom 2. August 1900 III b 7729 M. d. ö. A. mitgeteilt durch
28. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 10. August 1900.
29. Königlicher Erlass vom 1. April 1901 betr. Erteilung des Enteignungsrechts an die Stadt Leer und den Entwässerungsverband für den Nessedurchstich nebst
30. Ministerialerlass vom 20. April 1901 III b 4270 M. d. ö. A. und
31. Verfügung des Regierungs-Präsidenten vom 2. Mai 1901 I b 3202 betr. Bekanntmachung des Allerhöchsten Erlasses.
32. Grundsteinlegung im Aussenhaupt der Seeschleuse (28. August 1901).
33. Protokoll der Hafengebäude-Kommission vom 27. August 1901.
34. Vertrag zwischen dem Königlichen preussischen Fiskus und der Stadt Leer vom 8./14. Februar 1901 betr. die Genehmigung zum Hafengebäude und Übertragung der fiskalischen Hafenanlagen auf die Stadt usw. (siehe unter BV 9).
35. Erste Schleusendurchfahrt — 11. November 1902 — (siehe Text Seite 41).

## II. Über den Nessedurchstich.

- 1a. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 17. Juli 1898 I b 6509 betr. Entwurf eines Statuts des Entwässerungsverbandes für den Nessedurchstich (Beitritt der Stadt).
- 1b. Ministerial-Erlass vom 30. Juni 1898 I C 4045 M. f. L. D. u. F. betr. Nessedurchstich-Entwässerungsverband.
2. Verzeichnis der Teilnehmer an der grossen kommissarischen Verhandlung vom 29. Mai 1899.
3. Telegramm Sr. Exzellenz des Grafen Edzard zu Inn- und Knyphausen vom 5. Juli 1899 betr. Bewilligung eines Meliorationsdarlehns von 72 000 Mark durch den Provinzialausschuss.
4. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 27. November 1899 I b 11404. — Das Statut des Entwässerungsverbandes für den Nessedurchstich ist landesherrlich vollzogen — Staatszuschuss von 106 000 Mark bewilligt. —
5. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 18. Dezember 1899 I b 11 651 betr. Bildung der Deputierten-Versammlung.
6. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 4. Juli 1900 I b 4833 (Mitteilung über die landespolizeiliche Genehmigung des Nessedurchstichprojekts).
7. Vertrag zwischen dem Entwässerungsverbande und dem Magistrat der Stadt Leer vom <sup>29. Juli</sup>/<sub>2. August</sub> 1902, nach welchem die Stadt Leer die Bauausführung des Nessedurchstichs übernimmt.
8. Ausschnitt aus dem Leerer Anzeigebblatt vom 17. Mai 1903 betr. Durchbaggerung des letzten Damms — erste Durchfahrt durch den Nessedurchstich.
9. Notizen über Abdruck des Statuts und Personalien.

## III. Über die Kanalisation.

1. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 11. Juni 1895 I b 5582 erste kommissarische Verhandlung über das Kanalisationsprojekt (cfr. B III 4).
2. Ministerial-Erlass vom 8. September 1898 II 13 478 (M. d. I.) betr. prinzipielle Genehmigung des Taaksschen Kanalisationsprojektes und in Anlass desselben zu treffende Massnahmen, mitgeteilt durch
3. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 22. September 1898 I b 8747, sowie
4. Verzeichnis der Teilnehmer an der Verhandlung vom 28. Juni 1898 (cfr. B III 1) und Notiz.

5. Ministerial-Erlass vom 7. September 1900 II a 6301 (M. d. I.) verlangt Auskunft über verschiedene Details des Projekts, mitgeteilt durch
6. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 29. September 1900 I b. 6863.
7. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 9. April 1901 betr. landespolizeiliche Genehmigung des Kanalisationsprojektes.
8. Ministerial-Erlass vom 17. März 1901 III 210 (M. d. ö. A.) betr. Ermächtigung zur landespolizeilichen Genehmigung und
9. Prüfungsbemerkungen (der Ministerial-Instanz) zum Projekt.
10. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 25. Mai 1901 I b 3769, enthaltend die landespolizeiliche Genehmigung.
11. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 18. Juli 1901 I b 5207 Übersendung der mit dem landespolizeilichen Genehmigungsvermerk versehenen Lagepläne.
12. Ministerial-Erlass vom 8. Oktober 1901 II a 7213 (M. d. I.) betr. weitere Erklärung des Einverständnisses mit einzelnen Abänderungen des Projekts, mitgeteilt durch
13. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 21. Oktober 1901 I b 7384.
14. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 21. Juni 1902 I b 4347 betr. Kanalisation im Osterhammrich.
15. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 4. Juli 1902 I b 4836 betr. Durchführung der Kanalisation durch den sog. Plytenbergs-Deich.
16. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 6. September 1902 I b 6448 betr. Auslegung des Kanalisationsprojekts zwecks landespolizeilicher Genehmigung.
17. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 6. Oktober 1902 I b 7046 betr. die landespolizeiliche Genehmigung nebst Notiz.

#### IV. Über die Eindeichung, Deichgatts und Siele.

1. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 10. April 1901 I b 1794 betr. Behandlung des Deichprojekts nach Massgabe der Deich- und Siel-Ordnung.
2. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 19. Juni 1901 I b 4491 (desgl.).
3. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 9. Oktober 1901 I b 7123 desgl. und Deichgatts betr.
4. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 8. März 1902 I b 1623 betr. fiskalisches Gelände — Deichgatts bei Esklum und Leerort —.
5. Ministerial-Erlass vom 16. Mai 1902 III b 4071 (M. d. ö. A.) (Lokaltermin — Gelände der Staats-Bauverwaltung — Fähren zu Esklum und Leerort) mitgeteilt durch
6. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 20. Mai 1902 I b 3733.
7. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 12. August 1902 I b 5528 Bekanntmachung wegen landespolizeilicher Genehmigung der Sielanlage im Ledadeich.
8. Bekanntmachung vom 12./15. August 1902.
9. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 30. August 1902 I b 6210 betr. Abweisung einer Beschwerde über die Höhenlage der Sohle des Deichgatts im Esklumer Fährweg.
10. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 13. September 1902 I b 6636 betr. landespolizeiliche Genehmigung des Ledasiels.
11. Verfügung des Königlichen Regierungs-Präsidenten vom 3. Oktober 1902 I b 6838 betr. Abweisung der Rakeschen Beschwerde.

#### V. Über den Grunderwerb zum Schleusenbau, Deichbau und Nessedurchstich.

1. Ministerial-Erlass vom 8. Dezember 1899 II 8180 (M. f. L. D. u. F.) betr. domänenfiskalisches Gelände zum Schleusenbau, Ledakorrektion, Eindeichung nebst
2. Verfügung der Königlichen Regierung (Abteilung für Domänen) vom 19. Dezember 1899 III D. 6394.
3. Verfügung der Königlichen Regierung (Abteilung für Domänen) vom 24. Januar 1900 III D. 256 betr. den Preis.
4. Plenar-Verhandlung der städtischen Kollegien vom 13. Februar 1900 betr. den Preis.
5. Lokal-Verhandlung vom 4. August 1900 mit dem Regierungs-Sekretär Münnich über die Grenzen des abzutretenden Geländes.
6. Verfügung der Königlichen Regierung (Abteilung für Domänen) vom 4. August 1900 III D. 3573 betr. das Deichgelände.
7. Verfügung der Königlichen Regierung (Abteilung für Domänen) vom 10. November 1900 III D. 5247 betr. Verhandlung über das abzutretende Gelände und die dadurch entstehenden Rechtsverhältnisse.
8. Mitteilung des Domänen Rentmeisters vom 17. Dezember 1900 J.-No. 1204 betr. den Preis des Geländes für den Schleusenbau pp.
9. Vertrag zwischen dem Königlichen Preussischen Fiskus und der Stadt Leer vom 8./14. Februar 1901 betr. die Genehmigung zum Hafenbau, Übergang der fiskalischen Hafenanlagen auf die Stadt, Übertragung von Grundeigentum, Hafenspolizei, Hafengebühren, Staatszuschuss zum Hafenbau und zum Nessedurchstich nebst Ministerial-Erlass vom 25. Mai 1901.

10. Ministerial-Erlass vom 26. März 1901 (M. f. L. D. u. F.) II 1418 betr. Umfang und Preis des zum Schleusenbau pp. abzutretenden domänenfiskalischen Geländes.
11. Allerhöchster Erlass vom 1. April 1901 betreffend Übertragung von Grundeigentum des Staates an die Stadt.
12. Allerhöchster Erlass, enthaltend die Erteilung des Enteignungsrechts vom 1. April 1901 (siehe unter B I 29).
13. Ministerial-Erlass vom 7. Juni 1901 II 4348 (M. f. L. D. u. F.) betreffend Ermächtigung zum freihändigen Verkauf des erforderlichen domänenfiskalischen Schleusenbaugeländes an die Stadt nebst
14. Verfügung der Königlichen Regierung (Abteilung für Domänen) vom 19. Juni 1901 III D 3253 betr. dasselbe nebst Notiz
15. Vertragsformular.
16. Ministerial-Erlass vom 22. Juli 1901 II 6065 (M. f. L. D. u. F.) betr. Abtretung des zum Deichbau erforderlichen Gebäudes nebst
17. Verfügung der Königlichen Regierung (Abt. f. D.) vom 31. Juli 1901 III D. 4142 zur Ausführung des Ministerial-Erlasses vom 22. Juli 1901.
18. Verfügung der Königlichen Regierung (Abt. f. D.) vom 12. September 1901 III D 4683 betr. Nachweisung des abzutretenden Geländes zur Deichanlage.
19. Die Nachweisung vom 1. April 1901.
20. Ministerial-Erlass vom 29. November 1901 II 9652 betr. Überlassung des Deichgeländes nebst Verfügung der Königlichen Regierung vom 20. Dezember 1901 III D 6437.
21. Ministerial-Erlass vom 21. Februar 1902. II 1357 betr. Ermächtigung zum Verkauf des Deichgeländes an die Stadt nebst Verfügung der Königlichen Regierung vom 3. März 1902 III D. 1054 und Notiz.
22. Vertrag zwischen dem Königlichen Preussischen Fiskus (Staatsbauverwaltung) und der Stadt Leer vom 2./10. September 1902 betr. Übertragung staatsbaufiskalischer Parzellen (am Esklumer Fährweg und bei Leerort) an die Stadt Leer, nebst Regelung der durch die Deichanlage (Deichgatts) daselbst neu geschaffenen Verhältnisse, nebst ministerieller Ermächtigung zur Auflassung.

#### VI. Finanzielles.

1. Zusammenstellung der Kosten.
2. Genehmigung des Bezirks Ausschusses vom 20. März 1902 B. A. 221 zur Aufnahme einer Anleihe in Höhe von 2500000 Mark.
3. Erteilung des Privilegs zur Ausgabe auf den Inhaber lautender Schuldverschreibungen bis zum Betrage von 2500000 Mark d. d. Berlin den 29. August 1902.
4. Übersicht der Einnahmen und Ausgaben für den Hafenaufbau etc. bis zum 27. Juli 1903.



## A. Personalia.

### Mitglieder des Magistrats seit 1894.

Dieckmann, Bürgermeister. Wreesmann, Senator. Boekhoff, Senator. Pannenberg, Senator.	Doden, Senator, † 8. 7. 1894. Dr. Wolckenhaar, Senator, † 30. 3. 1897. Tjarks, Senator, † 19. 6. 1902.	Klopp, Senator, † 19. 8. 1901. Garrels, Senator. Reimers, Senator. Brouër, Senator.
--	---	--

### Mitglieder des Bürgervorsteher-Kollegiums seit 1894.

Dr. Agena, Sanitätsrat. 1. J. H. Apfeld. G. Bamme. 2. G. Begemann. H. Brouër (Senator seit 30. 1. 1903). 3. L. Cramer. 4. C. Dirks, Konsul. M. Fecht. 5. G. Fritzen.	6. J. F. van Goens. 7. G. Heitmann. 8. Ad. Hibben. Dr. Klasen, Justizrat. C. Müller. M. Neemann. O. V. Oltmanns. L. Runge. 9. D. Sanders. 10. D. Sanen.	11. H. E. Schmidt. 12. D. Thien. H. P. Tjaden, † 19. 7. 1901. A. H. Tuinmann, † 15. 4. 1901. 13. W. Uhde. 14. J. G. Ukena. 15. H. Vosberg. J. G. Wiemann.
---	--	--

Die mit 1—15 Bezeichneten sind z. Zt. im Amte.

### Mitglieder der Hafenaubau-Kommission seit deren Gründung im März 1900.

Dieckmann, Bürgermeister. Apfeld, Bürgervorsteher. Brouër, Senator. Dirks, Bürgervorsteher. Garrels, Senator.	Geisse, Königlicher Wasserbau- Inspektor. Hibben, Bürgervorsteher, z. Zt. stellvertretender Worthalter. Jipp, Stadtbaumeister.	Klopp, Senator, † 19. 8. 1901. Pannenberg, Senator. Schmidt, Bürgervorsteher. Wreesmann, Senator.
---	--	---

### Städtische Beamte seit 1894.

Dieckmann, Bürgermeister. van Ophuysen, Stadtsekretär. Grote, Kämmerer. Jipp, Stadtbaumeister. Boekholt, F. W., Rendant. Boekholt, Joh., Kämmerer und Rendant, † 12. 5. 1899. Eske, Polizei-Kommissar. Janssen, Magistrats-Sekretär. Kempen, Magistrats-Assistent, † 16. 12. 1896. Bahlmann, Assistent für das Ver- sicherungswesen.	Strankmeyer, Assistent für das Standesamt und Musterungs- wesen. Soyka, Polizei-Assistent. van der Heide, Kämmerer-Assist. Bode, Gegenbuchführer, † 3. 2. 1900. Klunker, Gegenbuchführer, Termöhlen, Hafenaubau-Meister. Hielscher, Armenhaus-Inspekt. Rabenberg, Gaswerksbuchhalter. Huismann, Vollziehungsbeamte. Schöneberg, Gasmeister.	Eltag, Rohrmeister. Sandau, Stadtbauführer. Ney, Polizei-Sergeant, † 21. 11. 1899. Klotz, Polizei-Sergant. Schmidt, Polizei-Sergeant. Terveen, Polizei-Sergeant. Kampen, Polizei-Sergeant und Flurschütz. Erkens, Polizei-Sergeant. Janssen, W., Kastellan, † 27. 5. 1900. Veenhuis, W., Kastellan.
--	---	---

## Seit Anfang 1900 im Hafengebäudeamt beschäftigte Beamte und Hilfskräfte.

(Oberleitung: Kgl. Wasserbau-Inspektor A. Geisse.)

Name	Amts-Charakter	Zeit und Art der Beschäftigung			
		von	bis	wo	in welcher Stellung
Beermann, Heinrich	Schreiber	15. 1. 00	Ende	Büreau	Büreauvorsteher
Haase, Theodor	Techniker	15. 5. 00	31. 12. 02	Schleusenbau	Zeichner und Bauaufseher
Heykamp, Bernhard	Arbeiter	22. 4. 01	12. 5. 03	Büreau	Hilfsschreiber
Jipp, Christian	Ingenieur	6. 1. 02	1. 10. 02	Schleusenbau	Assistent des Bauleitenden
Kühn, Paul	Techniker	1. 8. 00	31. 5. 01	Büreau	Zeichner
Lagerquist, Heinrich	Techniker	8. 2. 00	14. 4. 00	Büreau	Zeichner
Langmann, Paul	Ingenieur	17. 5. 01	30. 9. 02	Kanalisation	Abteilungs-Vorsteher
Lieke, Willi	Techniker	24. 6. 01	Ende	Kanalisation	Zeichner und Bauaufseher
Lührs, Fritz	Techniker	15. 5. 01	31. 5. 03	Deich- u. Sielbau	Zeichner und Bauaufseher
Rodriguez, Eduardo	Dipl. Ingenieur	15. 5. 01	15. 10. 01	Schleusenbau	Assistent des Bauleitenden
Rössing, Ernst	Techniker	1. 5. 02	5. 7. 03	Kanalisation	Zeichner und Bauaufseher
Schmidt, Siko	Techniker	15. 1. 00	Ende	Schleusenbau	Zeichner und Bauaufseher
Schröder, Paul	Staatlich geprüft. Bauführer	1. 9. 02	Ende	Kanalisation	Abteilungs-Vorsteher
Schulte, Wübbo	Arbeiter	15. 1. 00	Ende	Büreau	Büreaudiener
Sonnenberg, Johann	Techniker	1. 3. 02	Ende	Ledakorrektion	Zeichner und Bauaufseher
Tholens, Rudolf	Student der Ing.- Wissenschaften	30. 7. 00	6. 10. 00	Schleusenbau	Assistent des Bauleitenden

### Unternehmer und Lieferanten.

Die für die Ausführung der Hafenerweiterung erforderlichen Arbeiten und Lieferungen wurden im allgemeinen öffentlich verdingen; nur in Ausnahmefällen sind Leistungen unter der Hand oder im Wege des beschränkten Verdingungsverfahrens vergeben worden.

Grössere Arbeiten und Lieferungen wurden von folgenden Unternehmern und Lieferanten ausgeführt.

#### H. Seefleufe.

1. Broer Müller & Sohn in Neufehn i. Ostfriesl. als Gesamtunternehmer für die Erd-, Gründungs- und Maurerarbeiten und Lieferung der Materialien.

In ihrem Auftrage wurden die Baggerarbeiten zum Aushub der Baugruben für die beiden Schleusenhäupter von P. Nederloff in Emden, die Rammarbeiten von F. Schomburg in Oldenburg i. Gr., die Maurerarbeiten von dem Maurerpolier Dominico Zanier aus Chanzetto Pradis di sopra No. 20 Provinz di Udine Spilimbergo Italia.

Die Lieferanten für die Baumaterialien waren: Gebr. Boekhoff in Bingham für die Hintermauerungssteine, Tergast & Kratzenborg in Oldersum für die Verblendklinker, Franz Xaver Michels in Andernach für die Werksteine aus Basaltlava, J. H. Garrels Lud. Sohn in Leer für die Spundbohlen, Misburger Zementwarenfabrik „Teutonia“ in Misburg bei Hannover für Zement, H. Niewöhner in Brackwede für Kalk, Hollweg, Kumpers & Co. in Rheine (jetzt Münster) und Chr. Lesse & Sohn in Bergeshövede bei Riesenbeck für Schüttsteine und Kleinschlag, D. Zervas Söhne in Köln a. Rh. für Trass, Anton Behnes in Papenburg für Sand und Kies, Heddo Vosberg in Leer für Pfahlschuhe, Eisenbahnschienen (als Einlagen zur Verstärkung des Betonfundaments) und Zuganker für die Verankerung der Spundwände.

2. Maschinenfabrik und Mühlenbauanstalt G. Luther in Braunschweig als Gesamtunternehmer für die Lieferung und Aufstellung der maschinellen Bewegungseinrichtungen. In ihrem Auftrage wurde der elektrische Teil der Anlage von der Union Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin, die Akkumulatorenbatterie von den Pflüger Akkumulatoren-Werken A.-G. in Berlin, die Leitungs-Kabel von dem Kabelwerk Rheydt A.-G. in Rheydt und die Gasmotoren von der Firma Gebr. Körting in Körtingsdorf bei Hannover geliefert.

3. Heinrich Stähler, Fabrik für Dampfkessel und Eisenkonstruktion in Weidenau a. d. Sieg und Niederjenz i. Lothr. als Gesamtunternehmer für Lieferung und Aufstellung der flusseisernen Tore und sonstige Eisenkonstruktion.

Die Lieferanten der Materialien waren: die Rombacher Hüttenwerke in Rombach i. Lothr. und die Luxemburger Bergwerks- und Saarbrücker Eisenhütten-Aktien-Gesellschaft in Burbacherhütte (Reg.-Bez. Trier) für Profileisen, Gebrüder Stumm in Neunkirchen (Reg.-Bez. Trier) für Flach- und Stabeisen, Ph. Weber, G. m. b. H., Hostenbach a. Saar, und die Aktien-Gesellschaft der Dillinger Hüttenwerke in Dillingen a. Saar (Reg.-Bez. Trier) für Eisenbleche, die Lothringer Eisenwerke, Ars a. Mosel i. Lothr. für Eisenguss, die Concordiahütte Bendorf a. Rh. (Reg.-Bezirk Coblenz) für Eisen- und Stahlguss, Gebrüder Ermert in Betzdorf i. W. (Reg.-Bez. Arnsberg) für Schmiedestücke, Gebr. Inden in Düsseldorf-Oberbilk (Reg.-Bez. Düsseldorf) für Gas- und Gussrohre, die Maschinen- und Armaturfabrik vorm. Klein, Schanzlin & Becker in Frankenthal (Rheinpfalz) für Pumpen und Hähne in Rotguss.

4. H. Riemann und G. Bamme in Oldersum und Leer als Unternehmer der Erdarbeiten für die Herstellung des äusseren Vorhafens der Schleuse, des Böschungs- und des Sohlenpflasters.

5. H. Riemann in Oldersum als Unternehmer für die Regulierungs- und Pflasterarbeiten zur Herstellung des Schleusenplatzes.

6. G. Bamme in Leer als Gesamtunternehmer zur Herstellung der Dalben und Reibepfähle einschliesslich Holzlieferung und Lieferant von Bruchsteinen für den Beton. In seinem Auftrage wurden die Arbeiten von den Unternehmern F. Schomburg in Oldenburg und Aug. Schortau in Emden ausgeführt.

7. Mölders & Cie. in Hildesheim als Unternehmer für die Herstellung der Kammerwand einschliesslich Lieferung der Materialien.

Der Lieferant für Zement war die Zementfabrik Hemmoor in Hemmoor. Für Rheinkies Anton Behnes in Papenburg.

8. F. Schomburg in Oldenburg als Unternehmer für die Ausführung der Rammarbeiten des Pfahlrostes unter der Kammerwand einschliesslich Lieferung des Materials.

9. Nic. Petersen jun. in Flensburg (Vertreter: W. Bruns in Leer) als Lieferant von schwedischem Granit für die Gleitbahnen der Schütze und des Schiebetores.

10. Heddo Vosberg in Leer als Lieferant von verschiedenen Eisenkonstruktionen.

11. L. Cramer & Sohn in Leer als Lieferant der Eisenteile für die Dalben und Reibepfähle.

12. J. H. Garrels Lud. Sohn in Leer als Lieferant der Pollerpfähle.

13. Rud. Benditz in Leer als Unternehmer für das Schleifen der Granitsteine.

14. A. Schreiber, Eisengiesserei in Leer, als Lieferant von Spülrohren für das Aussenhaupt.

15. Schliemann & Co. in Linden-Hannover als Unternehmer für die Ausführung von Asphaltstein-Pflaster für die Abdeckung der Schiebetornische einschliesslich Lieferung der Asphaltplatten.

16. E. Schumacher in Leer als Unternehmer für die Herstellung des Gebäudes für die Maschinen-Station und der Steuerhäuschen einschliesslich Lieferung der Materialien.

17. Herm. Voorwold in Leer als Unternehmer für die Herstellung eines Doppel-Wohnhauses für den Schleusenmeister und seinen Assistenten.

## B. Deiche.

1. Kiehntopf & Niemeyer in Harburg als Unternehmer für die Erdarbeiten zur Herstellung des Emsdeichs und des Ledadeichs von Leerort bis zum Esklumer Fährweg.

2. H. Riemann in Oldersum als Unternehmer für die Erdarbeiten zur Herstellung des Ledadeichs vom Esklumer Fährweg bis zur unteren Abdämmung einschliesslich.

3. Deutsch-Holländische Baugesellschaft in Düsseldorf als Gesamtunternehmerin der Erdarbeiten für die Leda-Korrektion. In ihrem Auftrage wurde die Strecke des Ledadeichs von der unteren Abdämmung bis zum Anschluss an den alten Ledadeich durch E. Mierig in Emden ausgeführt.

4. Schröder und Gen. in Coldam bei Bingham als Unternehmer für die Erdarbeiten zur Aufhöhung des Leerorter Deichs.

## C. Siele und Deichgatts.

1. E. Schumacher in Leer als Unternehmer für die Herstellung des Emssiels und des Ledasiels am Esklumer Fährweg einschliesslich Lieferung der Materialien.

2. E. Mierig in Emden als Unternehmer für die Herstellung des Ledasiels im Osterhammrich einschliesslich Lieferung der Materialien.

3. E. Schumacher in Leer als Unternehmer für die Herstellung des Deichgatts in der Leerorter Chaussee und dem Esklumer Fährwege einschliesslich Lieferung der Materialien, ausschliesslich Tore.

4. van Goens in Leer als Lieferant der Abschlussstore für die Deichgatts.

## D. Ledakorrektion.

1. Deutsch-Holländische Baugesellschaft in Düsseldorf als Gesamtunternehmerin der Erdarbeiten zur Herstellung des Durchstichs des oberen und unteren Abstichs, der oberen und unteren Abdämmung und der Baggerarbeiten in den beiden Vorhäfen der Schleuse. In ihrem Auftrage wurde die Trockenarbeit durch E. Mierig in Emden ausgeführt.

2. A. Sonnenberg in Coldam als Unternehmer von Buscharbeiten und Lieferant von Materialien dazu.

### E. Kanalisation.

1. E. Schumacher in Leer als Unternehmer für die Ausführung von Kanälen.
2. Hencke & Schildhauer in Lehe a. W. als Unternehmer für die Ausführung von Kanälen und Hausanschlüssen.
3. W. Assling in Heisfelde als Unternehmer für die Ausführung von Pflasterarbeiten.
4. Drenckhahn & Sudhop in Braunschweig als Lieferanten von Zementröhren.
5. Mölders & Cie. in Hildesheim als Lieferanten von Zementröhren.
6. Rheinische Steinzeugwerke in Köln als Lieferanten von Tonröhren.
7. Geigersche Fabrik in Karlsruhe i. B. als Lieferantin von Sinkkasten.
8. Leerer Eisengiesserei Gnom in Leer als Lieferantin von Schachtabdeckungen und Steigeisen.
9. Heddo Vosberg in Leer als Lieferant eines Schlamm- und Gerätewagens.
10. Leonh. Franzen in Leer als Lieferant von Eisenkonstruktionen.
11. Herm. Jos. Klopp in Leer als Lieferant von Eisenteilen.



## B. Erlasse, Verfügungen, wichtige Dokumente und Nachrichten.

### I. Ueber den Hafensbau.

Berlin, den 16. Juni 1895.

Gehrter Herr Bürgermeister!

Ich muss sehr um Entschuldigung bitten, wenn ich erst heute dazu komme, für Ihre Sendung meinen besten Dank auszusprechen, da der Drang der Geschäfte namentlich infolge der Weihnachtsfluten ein grosser war.

Die Duissche Idee wegen des dortigen Hafens ist zweifellos eine glückliche und glaube ich wohl, dass hierzu der Staat seine Unterstützung nicht versagen wird pp. pp.

Ihr ergebenster Schelten.

Der Regierungs-Präsident.

Aurich, den 6. September 1895.

I. b. 7495.

Auf den gefälligen Bericht vom 27. Juli d. Js., J.-No. 2110, betreffend Erweiterung und Verbesserung des Leerer Hafens erwidere ich dem Magistrat ergebenst, dass der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten, welchem ich über die Angelegenheit eingehenden Vortrag gehalten, das Unternehmen für ein nützlich erachtet, welches durch den Staat Förderung verdient. Derselbe ist daher bereit, der Angelegenheit näher zu treten, nachdem die erforderlichen Unterlagen beschafft sein werden. Dazu gehört an erster Stelle ein vollständiges Projekt, ferner der Beschluss der städtischen Behörden, dasselbe bei Gewährung einer näher zu bezeichnenden Mitwirkung des Staates zur Ausführung zu bringen. Ob es möglich sein wird, zu diesem Zwecke einen Betrag im Extraordinarium des Staatshaushaltsetats verfügbar zu machen, lässt sich zurzeit nicht übersehen. Jedenfalls empfiehlt es sich, wenn die Stadt in der Bemessung des zu erbittenden Beitrages tunlichste Beschränkung übt.

Auch wird es die Angelegenheit wesentlich fördern, wenn von vornherein die Herstellung eines städtischen Hafens in Aussicht genommen wird.

Weiterem Berichte sehe ich demnächst ergebenst entgegen.

v. Estorff.

An den Magistrat zu Leer.

### Extrablatt des Leerer Anzeigeblasses.

Freitag, den 21. Februar 1896.

Leer, 21. Februar, abends 8 Uhr. Die auf heute abend 6 $\frac{1}{2}$  Uhr anberaumte öffentliche Plenarsitzung unserer städtischen Kollegien im Kaisersaale des Rathauses war äusserst zahlreich von Bürgern unserer Stadt besucht. Mit dem Herrn Bürgermeister Dieckmann hatten sich die Senatoren Wreesmann, Klopp, Tjarks, Pannenberg und Boekhoff eingefunden. Von den Bürgervorstehern waren anwesend die Herren Brouër, Bamme, Aukt. Müller, Ludw. Müller, Tjaden, Dirks, Tuinmann, Fritzen, Neemann, Runge, Dr. Klasen, Apfeld, Hibben, Cramer, Dr. Agena, Wiemann. Herr Bürgermeister Dieckmann eröffnete präzise  $\frac{1}{2}$  Uhr die Sitzung.

Die erste zur Abstimmung kommende Frage: Soll überhaupt in unserer Stadt etwas geschehen, oder wir in absoluter Untätigkeit verharren, wurde in ihrem ersten Teile einstimmig angenommen.

Die zweite Frage, welche zur Debatte gestellt wurde, lautete dahin: Welches Projekt ist zu wählen?

Gegen 9 Uhr wurde die lange, stellenweise unerquickliche Debatte beendet; hierauf erfolgte die Abstimmung. Diese ergab die Annahme des Duisschen Projekts; sämtliche Mitglieder beider Kollegien, mit Ausnahme des Herrn Bürgervorstehers Wiemann, stimmten dafür. Ein allgemeines Bravorufen und Händeklatschen seitens der zahlreichen Zuhörer begrüßte diesen Beschluss.

Der Regierungs-Präsident.

Aurich, den 30. Oktober 1896.

I. b. 8357.

Die Herren Minister der Finanzen, der öffentlichen Arbeiten, für Landwirtschaft, Domänen und Forsten und für Handel und Gewerbe haben auf das Gesuch der Stadt Leer, zur Verbesserung ihrer Hafenanlagen in dem nächstjährigen Staatshaushaltsetat Mittel zur Verfügung zu stellen, entschieden, dass diesem Gesuche bei der nicht ausreichenden Vorbereitung der Angelegenheit zurzeit nicht entsprochen werden könne. Die Vorlagen sollen noch in folgenden Punkten ergänzt werden:

1. Da bei der hiesigen Prüfung der Entwurfsarbeiten sich ergeben hat, dass die Preise durchweg zu niedrig angesetzt sind, so ist zunächst die Kostenveranschlagung näher zu prüfen. Ich füge zu diesem Zwecke Abschrift der von dem Regierungs- und Baurat Meyer unter dem 21. April 1896 gemachten Prüfungsbemerkungen bei. Letztere sind zum Teil bereits in dem g. R. beigefügten Anlageheft erledigt.

2. Da in der Kostenveranschlagung die notwendigen Folgeeinrichtungen, insbesondere der Stadtkanalisation, unberücksichtigt gelassen sind, so soll das Projekt noch durch die als unerlässlich bezeichnete Aufnahme der betreffenden Einrichtungen und Anlagen vervollständigt werden.

3. Ferner bedarf es eines genauen Situationsplanes, aus welchem sich ergibt, welche Teile der Hafenanlagen zurzeit von der Stadt, der Staatsbauverwaltung und der Eisenbahnverwaltung unterhalten werden.

Nach diesseits erfolgter Prüfung und Wiedervorlage des ergänzten Projekts sind die Herren Minister geneigt, in die nähere Prüfung des Projekts, eventuell nach kommissarischer Verhandlung an Ort und Stelle einzutreten.

Das eingereichte Projekt folgt anbei zurück.

In Vertretung: Lempfert.

An den Magistrat zu Leer.

Der Ober-Präsident der Provinz Hannover.

Hannover, den 3. November 1896.

No. 8854 O. P.

Erwiderung auf den Bericht vom 28. v. Mts. — J.-Nr. 2654 —, betreffend die dortigen Hafenanlagen.

Dem Magistrat spreche ich für die mir gemachten Mitteilungen, von welchen ich mit lebhaftem Interesse Kenntnis genommen habe, meinen Dank aus.

R. v. Benningsen.

An den Magistrat in Leer.

Berlin, den 29. Juni 1897.

An den Magistrat der Stadt Leer in Leer.

Für die Zusendung der Vorlagen bezüglich des Duisschen Hafenprojekts für die Stadt Leer sage ich meinen besten Dank und darf nunmehr dem amtlichen Fortgang der Pläne entgegensehen, welche durch den Herrn Regierungs-Präsidenten an den Herrn Minister in der nächsten Zeit gelangen dürften.

Hochachtungsvoll und ergebenst

Baensch.

Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Berlin, den 4. Dezember 1897.

III. b. 5592.

Gegen den mit Bericht vom 14. Juni d. Js. — I. b. 5181 — vorgelegten Entwurf, betreffend die Erweiterung der Hafenanlagen zu Leer, findet sich in technischer Beziehung im allgemeinen nichts einzuwenden. Die endgiltige Nachprüfung, insbesondere der einzelnen Teile des Entwurfs, bleibt jedoch vorbehalten, bis die in Aussicht genommenen Verhandlungen darüber abgeschlossen sind, ob bzw. in welcher Höhe staatsseitig ein Beitrag zur Ausführung geleistet werden wird.

Nach Benehmen mit dem Herrn Finanzminister bemerke ich in dieser Beziehung ergebenst, dass eine finanzielle Beteiligung des Staates an der Hafenanlage nur insoweit in Aussicht genommen werden kann, als eine entsprechende Entlastung in der Unterhaltung der vorhandenen staatlichen Hafenwerke eintreten würde. Wenn nun auch hierüber in dem Bericht der Stadt Leer vom 18. Mai 1897 unter Abschnitt IV 3 I „Ersparnisse des Staates“ Angaben gemacht sind, so bedürfen diese doch noch der eingehendsten Prüfung, weil sie nach obigem vornehmlich die Grundlage für die weiteren Verhandlungen bilden werden. In dem vorerwähnten Bericht der Stadt Leer vom 18. Mai d. J. ist ferner als Beweis für das Staatsinteresse an der Ausführung des Entwurfs die hierdurch eintretende wesentliche Wertsteigerung des am geplanten Hochwasserhafen liegenden fiskalischen Terrains vorgebracht, worüber eine gutachtliche Äusserung Ew. Hochwohlgeboren bisher nicht vorliegt. Ausserdem sind Ermittlungen noch darüber anzustellen, ob bzw. in welcher Höhe etwa durch den späteren Fortfall der Unterhaltung der 4 km langen, zur Hafenanlage verwendeten Strecke des Ledafusses für den Staat Kosten erspart werden.

Ein weiterer Punkt, der noch der Aufklärung bedarf, betrifft die Vorflut-Verhältnisse der Leda oberhalb des geplanten Nessedurchstichs.

Nach dem Bericht vom 3. August v. Js. wird zwar von Ew. Hochwohlgeboren der Ansicht des Wasserbau-Inspektors Duis dahin zugestimmt, dass die infolge des Durchstichs zweifellos eintretende Veränderung der Vorflut-Verhältnisse ohne nachteilige Folgen sein dürfte. Da diese Auffassung aber von den Beteiligten, wie berichtet,

nicht geteilt wird, so wird, um etwaigen späteren Ansprüchen der Beteiligten vorzubeugen, noch festzustellen sein, ob und in welcher Ausdehnung bauliche Ergänzungen an den Deichen — auch in dem anschliessenden oldenburgischen Gebiete — infolge der Ausführung des Entwurfs sich als notwendig herausstellen werden.

Die Berichtsanlagen sind unter Rückerbittung einstweilen wieder beigelegt.

Im Auftrage Schultz.

An den Regierungs-Präsidenten zu Aurich.

Der Regierungs-Präsident.

Aurich, den 6. Januar 1898.

I. b. 11480.

Abschrift zur Kenntnisnahme und weiteren Veranlassung im Einvernehmen mit dem Wasserbauinspektor Duis, der gleichfalls Abschrift erhalten hat.

Soweit die Domänenverwaltung fiskalische Grundstücke besitzt, die durch die Erbauung des Hochwasserhafens eine Wertsteigerung erfahren könnten, bitte ich um speziellere Angaben. Ich habe übrigens auch die Äusserung der Domänenverwaltung selbst erfordert.

Die sämtlichen Anlagen und Projekte sind dem Wasserbauinspektor wieder zugesandt worden.

Dem dortigen Berichte sehe ich binnen 6 Wochen entgegen.

v. Estorff.

An den Magistrat zu Leer.

Der Ober-Präsident der Provinz Hannover.

Hannover, den 22. September 1898.

J.-No. 8734 O. P.

Erwiderung auf den Bericht vom 13. d. Mts. — No. 2153.

Ich bin gern bereit, im Laufe des nächsten Monats einen Vortrag des Herrn Bürgermeisters Dieckmann über das Hafensprojekt der Stadt Leer entgegenzunehmen.

Das mit dem Berichte übersandte Projekt (Zeichnungen, Karten pp.) wird einstweilen hier zurückbehalten.

Graf zu Stolberg.

An den Magistrat zu Leer.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

Berlin, den 18. Mai 1899.

III. b. 4775. II M. d. ö. A.

Mit bezug auf den Bericht vom 24. April d. J. — I. b. 4598.

Wir haben beschlossen, die Angelegenheit, betreffend die Umgestaltung des Hafens in Leer und den Nessedurchstich, mit den beteiligten Behörden und Vertretern der Stadt Leer, der Genossenschaft für den Nessedurchstich und der Provinz Hannover kommissarisch erörtern zu lassen.

Als Kommissare habe ich, der Finanzminister, den Geheimen Oberfinanzrat Dombois, ich, der Minister der öffentlichen Arbeiten, den Geheimen Ober-Regierungsrat Schweckendieck und den Geheimen Baurat Fülcher, und ich, der Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten, den Geheimen Ober-Regierungsrat Kunisch und den Geheimen Ober-Regierungsrat Wesener bestellt.

Als Ort für die Verhandlung ist Leer und als Zeit der 29. Mai d. Js. in Aussicht genommen.

Der Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten. v. Hammerstein.	Der Finanz-Minister. In Vertretung (Unterschrift.)	Der Minister der öffentlichen Arbeiten. Im Auftrage (Unterschrift.)
---	--	---

An den Herrn Regierungs-Präsidenten in Aurich.

Der Regierungs-Präsident.

Aurich, den 25. Mai 1899.

I. b. 5840.

Abschrift erhält der Magistrat mit dem Ersuchen, für die Verhandlung, deren Beginn auf 10<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Uhr festgesetzt ist, einen Versammlungsraum im Rathause bereit zu halten und sich durch Mitglieder an den Verhandlungen zu beteiligen.

v. Estorff.

An den Magistrat in Leer.

(Die Namen der Teilnehmer an den Verhandlungen vom 29. Mai 1899 cf. Anhang unter Nessedurchstich.)

Aus den Verhandlungen über den Hafenbau soll hier nur die Erklärung des Vertreters des Herrn Finanzministers, des Herrn Geheimen Ober-Finanzrat Dombois, angeführt werden, weil sie für die Stellungnahme des Herrn Finanzministers v. Miquel zu unserem Projekte massgebend ist. Sie lautet nach dem amtlichen Protokoll:

Geheimer Ober-Finanzrat Dombois erläuterte hierauf die Stellung der Finanzverwaltung zu dem Projekte und führte aus, dass ein öffentliches Verkehrsbedürfnis, an der unteren Ems einen

zweiten Hafen zu bauen, nicht vorliege, nachdem durch das Kanalgesetz von 1886 der Ausbau des fiskalischen Hafens zu Emden vorgesehen sei und hierfür bereits sehr erhebliche nach Millionen zählende Beträge verausgabt seien.

Der Verkehr sei zurzeit unbedeutend und es stehe dahin, ob sich ein grosser Verkehr nach Eröffnung des Betriebes auf dem Dortmund-Ems-Kanale entwickeln werde. Jedenfalls könne man nicht behaupten, dass das Bedürfnis nicht durch Emden befriedigt werde. Andererseits stehe aber der Herr Minister auf dem Standpunkte, dass, wenn die Stadt Leer aus eigener Kraft den Hafen ausbauen wolle, ein solches Vorgehen nicht etwa im Konkurrenzinteresse gehemmt, vielmehr die Unterstützung der Staatsbehörden verdiene und auch finanziell insoweit gefördert werden sollte, als die Staatskasse hinsichtlich des Teiles des Hafens, den der Staat zurzeit in Verwaltung habe, entlastet werde. Wenn also die Stadt dauernd die Unterhaltung und Verwaltung des ganzen Hafens übernehme, so werde man staatsseitig voraussichtlich bereit sein, der Stadt den kapitalisierten Betrag der bisherigen staatlichen Zubusse, die im Durchschnitt 18150 Mark betragen habe, als Zuschuss zu gewähren. Dies würde unter Annahme einer  $3\frac{1}{2}\%$  Verzinsung einen Beitrag von 540000 Mark ausmachen. Das Risiko aber, welches mit dem Hafenbau verbunden sei, müsse der Stadt überlassen bleiben. Der Staat lehne jede auch moralische Verpflichtung ab, mit weiteren Beiträgen für das Unternehmen einzutreten oder etwa die Ems auf der Strecke zwischen Leer und Emden über das zurzeit feststehende Mass von 5 m bei Hochwasser hinaus zu vertiefen. Die Stadt Leer müsste sich darüber klar sein, ob bei der jetzigen Tiefe des Fahrwassers der von ihr geplante Hafenbau zweckmässig sei. Der gegenwärtige Zustand der Ems und der Leda sei daher als die Basis für die Hafenanlage anzunehmen.

---

Plenar-Sitzung vom 12. VII. 99. — Das Resultat ergeben die nachstehenden Extrablätter.  
Die noch am Abend des 12. Juli 1899 ausgegebenen Extrablätter der 3 Lokalzeitungen lauten:

Extrablatt des Leerer Anzeigeblattes.

Leer, den 12. Juli 1899.

Leer, 12. Juli 1899, abends 8 Uhr 7 Minuten. Im Festsale des Rathauses begann heute nachmittag 4 Uhr die zur Beratung und endgültigen Beschlussfassung der Hafenaufbauvorlage einberufene gemeinschaftliche Sitzung der städtischen Kollegien. Die Vorlage wurde vom Bürgervorsteher-Kollegium mit 12 gegen 4 Stimmen angenommen. Das Duissche Hafenprojekt wird somit ausgeführt. Die Magistrats-Mitglieder stimmten sämtlich für die Vorlage.

---

Extrablatt zum Allgemeinen Anzeiger für Ostfriesland.

Leer, Mittwoch, den 12. Juli 1899.

Leer, 12. Juli. Zu der heute nachmittag im Kaisersaale des Rathauses abgehaltenen Plenarsitzung der städtischen Kollegien hatten sich ausser den Mitgliedern annähernd 150 Bürger als Zuhörer eingefunden, stand doch die Frage, welche seit langen Jahren die Gemüter bewegt und nachgerade zu einer brennenden Lebensfrage geworden ist: die Hafenaufbaufrage zur Entscheidung. Nach einem ausführlichen Exposé des Herrn Bürgermeisters und einer längeren Debatte wurde die Ausführung des Duisschen Projekts beschlossen. Dafür stimmten: Der Magistrat geschlossen, vom Bürgervorsteher-Kollegium die Herren Brouër, Neemann, Fecht und Schumacher aus dem 1. Bezirk, Sanitätsrat Dr. Agena aus dem 2. Bezirk, Bamme, Hibben, Heitmann aus dem 3. Bezirk, Dirks, Uhde, Reimers und Schmidt aus dem 4. Bezirk. Dagegen stimmten die Herren Apfeld, Fritzen und Tuimann aus dem 2. Bezirk, Cramer aus dem 3. Bezirk. So ist denn ein grosser Schritt vorwärts getan; möge derselbe unserer Stadt zu dauerndem Segen gereichen!

---

Extrablatt der Ems- und Leda-Zeitung.

Leer, den 12. Juli 1899.

Leer, 12. Juli. Heute nachmittag 4 Uhr fand im Rathaussaale eine öffentliche Plenarsitzung der städtischen Kollegien, in welcher die Entscheidung über die Hafenaufbaufrage gefallen ist, statt. Herr Bürgermeister Dieckmann führte den Vorsitz, sämtliche Senatoren und Bürgervorsteher waren erschienen. Von dem Herrn Vorsitzenden wurde zunächst eingehend über die bislang stattgehabten Verhandlungen in den Kollegien referiert und darnach die Diskussion eröffnet. Der Antrag des Bürgervorstehers Herrn Fritzen auf Vertagung der Hafenaufbaufrage auf 1 Jahr wurde mit 17 gegen 5 Stimmen abgelehnt. Gegen den Antrag stimmten die sämtlichen Senatoren und die Bürgervorsteher Konsul Brouër, Dr. med. Agena, Ad. Hibben, Menno Fecht, M. Neemann, Bauunternehmer Schumacher, Bauunternehmer Bamme, Konsul Dirks, G. Heitmann, W. Uhde, Apotheker Reimers.

Alsdann wurde zur Abstimmung über Bewilligung der zum Hafenausbau nach dem Duisschen Projekte erforderlichen Mittel geschritten. Für den Bau stimmten der Magistrat geschlossen und vom Bürgervorsteher-Kollegium

dieselben Herren, welche sich gegen die Vertagung erklärten, sowie Herr H. E. Schmidt. Der Ausbau des Hafens nach dem Duisschen Projekte ist damit endgültig entschieden; hoffen wir von der Ausführung für die Stadt das Beste.

Der Antrag des Herrn Konsul Brouër auf Einführung einer Immobilien-Wertzuwachs-Gemeindesteuer bei Ausführung des Duisschen Hafenprojekts fand gleichfalls in den Kollegien im Prinzip Zustimmung.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

Berlin, den 28. November 1899.

III. b. 11810 II. Ang.

Nachdem das Statut für die Ausführung des Nessedurchstichs Allerhöchsten Orts genehmigt worden, ist nunmehr die Aufnahme einer ersten Rate von 200 000 Mark als Staatsbeitrag für den Hafenbau zu Leer in den Etat für 1900 in Aussicht genommen. Ich habe deshalb den Geheimen Ober-Regierungsrat Schweckendieck und den Geheimen Oberbaurat Fülcher beauftragt, mit den städtischen Vertretern wegen der Inangriffnahme und Durchführung der Bauten, ferner wegen Uebernahme der fiskalischen Hafenanlagen durch die Stadt pp. Rücksprache zu nehmen. Dieselben werden zu diesem Zwecke am Donnerstag, den 14. Dezember cr., morgens 9 Uhr 55 Min. von Emden aus in Leer eintreffen.

Im Auftrage Schultz.

An den Herrn Regierungs-Präsidenten zu Aurich.

Der Regierungs-Präsident.

Aurich, den 2. Dezember 1899.

I. b. 11663.

Abschrift lasse ich dem Magistrat mit dem Ersuchen zugehen, Vertreter des Magistrats und des Stadtverordnetenkollegiums zu den Verhandlungen abzuordnen und geeignete Räume im Rathause zur Verfügung zu stellen.

v. Estorff.

An den Magistrat in Leer.

#### Notiz.

Die Verhandlungen vom 14. Dezember 1899, die hier des grossen Umfanges wegen nicht abgedruckt werden können, finden sich in den Akten, betr. das Duissche Hafenprojekt vol. V. fol. 22—36.

Der Regierungs-Präsident.

Aurich, den 30. Januar 1900.

No. I. b. 744.

Nach einem mir zugegangenen Erlasse des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten sind die für die dortigen Hafenanlagen zunächst in betracht kommenden Entwürfe für den Nessedurchstich, die Deichanlage und Schleuse im Ministerium der öffentlichen Arbeiten geprüft und nach Massgabe des abschriftlich beifolgenden technischen Gutachtens zu vervollständigen und abzuändern; die Entwurfsstücke selbst können erst nach der zweiten Lesung des Bauverwaltungs-Etats zurückgegeben werden. Von der Wiedervorlage der abgeänderten Entwurfsstücke hat der Herr Minister zur Vermeidung von Verzögerungen abgesehen, mich aber beauftragt, die Befolgung der in dem Gutachten enthaltenen Vorschläge durch den wasserbautechnischen Beirat der Regierung überwachen zu lassen.

Den Magistrat ersuche ich demnach mir rechtzeitig vor der Ausführung die Hauptentwurfsstücke durch den dortigen Wasserbauinspektor zur Prüfung einzureichen. Dabei dürfte es sich empfehlen, bereits während der Bearbeitung der Entwurfsstücke möglichst durch persönlichen Verkehr der betreffenden Beamten das Einverständnis des Wasserbauinspektors herbeizuführen, wie ich auch bereit bin, auf Antrag den wasserbautechnischen Beirat der Regierung zu persönlichen Rücksprachen nach dort zu senden, damit tunlichst die zeitraubenden, nachträglichen Änderungen der Entwurfsstücke vermieden werden. Ich habe den Wasserbauinspektor Baurat Duis, dem Abschrift dieser Verfügung zugeht, beauftragt, das Unternehmen in jeder Weise zu fördern und mit seinem technischen Rat zu unterstützen. Den Magistrat ersuche ich, mir vierteljährlich, erstmalig zum 1. April, einen kurzen Bericht über den Fortgang des Unternehmens durch die dortige Wasserbauinspektion einzureichen. Wegen der Entwürfe zu einer Drehbrücke, zu Uferanlagen und Ufermauern, sowie hinsichtlich des Kanalisationsentwurfes wird noch besondere Verfügung ergehen.

v. Estorff.

An den Magistrat zu Leer.

Berlin, den 24. Januar 1900.

Technisches Gutachten über den Entwurf für die Erweiterung des Hafens zu Leer.

Der Entwurf ist in den Grundzügen bereits im Jahre 1897 geprüft und in der technischen Konferenz vom 16. November 1897 besprochen worden. Auf Grund dieser Besprechung wurde mittels des Erlasses vom 4. Dezember 1897 — III. b. 5592 — dem Regierungs-Präsidenten zu Aurich mitgeteilt, dass gegen den Entwurf im allgemeinen nichts einzuwenden sei, dass aber die Nachprüfung der einzelnen Teile des Entwurfs vorbehalten bleibe, bis das Ergebnis der Verhandlungen über einen staatsseitigen Zuschuss zu den Baukosten übersehen werden könne. Nachdem nun diese Verhandlungen soweit abgeschlossen sind, dass die Bauausführung als gesichert angesehen werden kann, ist die Nachprüfung der Entwürfe für die zunächst auszuführenden Anlagen vorgenommen worden. Das Ergebnis ist folgendes:

#### A. Der Durchstich und die Korrektur der Leda.

Gegen den Entwurf sind Einwendungen nicht zu erheben. Die Kosten sind jedoch zu niedrig veranschlagt und werden voraussichtlich die vom Vorprüfer ermittelte Höhe erreichen.

Die vom Vorprüfer geforderte Ergänzung des Korrektionsplanes bis zur Mündung der Leda in die Ems steht mit den vorliegenden Projekten nicht in unmittelbarem Zusammenhang und kann weder dem Entwässerungsverband noch der Stadt Leer auferlegt werden.

Die Frage, ob infolge des Durchstichs oberhalb desselben eine Erhöhung der Fluten eintreten wird, braucht nicht weiter erörtert zu werden, da der zum Zweck der Ausführung des Durchstichs neu gebildete Entwässerungsverband nach § 4 der Statuten verpflichtet ist, die etwa notwendig werdende Erhöhung und Verstärkung der Deiche auf seine Kosten ausführen zu lassen.

#### B. Die Deichanlage.

Der leichteren Unterhaltung wegen ist zu empfehlen, die Böschungen des Deiches nirgends steiler als 1 : 2 anzunehmen. Im übrigen ist der Entwurf zu billigen. Für die Kostenberechnung sind die bei der Vorprüfung festgestellten Ansätze als massgebend anzusehen.

#### C. Die Seeschleuse.

Der Bauplatz ist nicht ganz zweckmässig gewählt; er ist so zu bestimmen, dass den in den Vorprüfungs-bemerkungen aufgeführten Bedingungen genügt wird. Ob die Mittellinie der Schleuse parallel zu der im Lageplan angenommenen Richtung oder etwas abweichend davon zu verschieben ist, wird nach dem Gesichtspunkte zu entscheiden sein, dass für ankommende und abgehende Schiffe eine möglichst bequeme Zufahrt zur Schleuse gewahrt bleibt.

Bezüglich des Schleusenentwurfs kann eine abschliessende Prüfung nicht vorgenommen werden, weil die angestellten Bodenuntersuchungen dazu nicht ausreichen und die Vorlagen keinerlei Auskunft über das Verhalten des Grundwassers geben. Deshalb kann insbesondere nicht mit einiger Sicherheit beurteilt werden, ob und inwieweit die im Entwurf vorgesehene Art der Fundierung oder die von der Vorprüfung dazu gemachten Abänderungsvorschläge als zweckmässig oder angemessen anzusehen sind. Um hierüber die nötige Aufklärung zu gewinnen, sind in der nächsten Umgebung der Schleusenbaustelle einige Bohrungen bis auf mindestens 16 m unter Flut-Null auszuführen und es ist ausserdem innerhalb der Grenzen der künftigen Baugrube ein grösseres Schürfloch so tief wie möglich auszuheben. Bohrungen innerhalb der Grenzen der Schleusenbaugrube sind zu vermeiden, weil die Bohrlöcher sich leicht zu Quellen ausbilden, die für die Bauausführung sehr beschwerlich sind und grosse Kosten verursachen können. Erst auf Grund der Ergebnisse dieser Untersuchungen können die Tiefe der trocken auszuhebenden Baugrube, die Tiefe und Stärke der um die beiden Häupter zu rammenden Spundwände und die Stärke der Betongründung festgestellt werden.

Die Spülkanäle im Aussenhaupt schwächen in der vorgeschlagenen Anordnung und Bauart die Mauern und sind kostspielig in der Ausführung. Beide Uebelstände lassen sich, weil zur Spülung der Torkammerböden so grosse Ausflussöffnungen nicht nötig sind, durch Verwendung eiserner Röhren mit geringerem Querschnitt vermeiden.

Die in den Kammermauern zur Füllung der Schleuse vorgesehenen Seitenkanäle lenken den Wasserstrahl unmittelbar auf die Fahrzeuge, was besonders für kleinere Schiffe, die an einer der Kammermauern festgemacht haben und daher dem Stoss des ausfliessenden Wasserstrahls an der einen Seite unmittelbar, an der anderen mit sehr abgeschwächter Geschwindigkeit ausgesetzt sind, recht unbequem ist, da ausserdem die Umläufe die Kammermauern verteuern, und ihre Dichtung am Anschluss an die Häupter schwierig ist, weil die hier sich berührenden Mauerkörper ihrer verschiedenartigen Gründung wegen sich nicht gleichmässig setzen werden, so ist zu empfehlen, sie in den Kammermauern nicht durchzuführen und die Füllung und Entleerung der Schleuse lediglich durch die Häupter zu bewerkstelligen. Andernfalls würden die Seitenkanäle, um den Stoss der ausfliessenden Wasserstrahlen gegen die Schiffe abzuschwächen, nach der Kammersohle zu geneigt anzulegen sein. Dies würde aber wieder eine bedeutend stärkere Befestigung der Kammersohle bedingen.

Die Kammermauern sind im obern Teil zu stark angenommen, aber unzureichend gegründet. Die von der Vorprüfung vorgeschlagene Gründung auf Pfahlrost ist zweckmässig; der Rost kann jedoch, falls damit Kosten zu ersparen sind, um etwa 1,5 oder 2 m höher gelegt werden. Auch kann die vordere recht kostspielige Spundwand wegfallen. Der Schutz der Kammermauern und der Schiffe beim Anprallen wird durch Schwimmhölzer, wie sie in den Schleusen des Kaiser-Wilhelm-Kanals verwendet sind und neuerdings auch für die neue Schleuse in Bremerhaven beschafft sein sollen, wahrscheinlich auf billigere Weise erreicht, als durch das in Aussicht genommene System horizontaler und vertikaler Balken. Durch vergleichende die Anlage- wie die Unterhaltungskosten berücksichtigende Berechnungen ist zu ermitteln, welches System wirtschaftlicher ist.

Den Vorprüfungs-bemerkungen ist darin zuzustimmen, dass die Befestigung der in einer sandigen Bodenschicht liegenden Kammersohle unerlässlich ist. Die Art und Stärke der Befestigung kann jedoch erst nach Ausführung der schon aus anderen Gründen als notwendig bezeichneten weiteren Bodenuntersuchungen festgestellt werden. Die Verwendung von Faschinen zur Sohlenbefestigung ist zu vermeiden.

Wenn die Kammer keine wasserdichte Sohle erhält, müssen die Häupter, wie bei der Vorprüfung schon bemerkt ist, auch an den Innenseiten Pontonfalze erhalten.

Die im Erläuterungsbericht enthaltenen statischen Berechnungen zu den Toren genügen wohl für einen Vorwurf, nicht aber für die der Ausführung zu Grunde zu legenden Entwürfe. Für das Schiebtor ist besonders noch die Beanspruchung des Luftkastens durch den Auftrieb und durch das ganze Tor beim Schwimmen (beim Ausfahren) zu ermitteln.

Hinsichtlich der Kostenberechnung hat eine abschliessende Prüfung nicht stattfinden können, weil, wie schon erwähnt, der Umfang der Gründungsarbeiten und die Art ihrer Ausführung erst nach den Ergebnissen weiterer Untersuchungen über die Boden- und Grundwasserverhältnisse festgestellt werden kann. Es kann und muss aber schon hier darauf aufmerksam gemacht werden, dass einzelne Ansätze des Anschlages auch nach den Feststellungen der Vorprüfung für die jetzigen Preisverhältnisse anscheinend nicht ausreichen werden. Insbesondere werden die Kosten der Tore und der Bewegungsvorrichtungen bei den gegenwärtigen Eisenpreisen die Anschlagssätze übersteigen. Um eine Ueberschreitung der Gesamtanschlagssumme zu vermeiden, wird daher schon vor dem Beginn der Bauausführung Bedacht darauf zu nehmen sein, diese voraussichtlich erwachsenden Mehrkosten durch Ersparungen an anderen Teilen des Bauwerks auszugleichen. Solche Ersparungen lassen sich erstlich durch Veränderungen in der Bauart der Stemmtore und ferner durch billigere Ufereinfassungen der Schleusenammer herbeiführen.

Die Stemmtore werden im Bau wie in der Unterhaltung wesentlich billiger und dabei aller Wahrscheinlichkeit nach zugleich dauerhafter, wenn sie anstatt ganz von Eisen in ihren unter der halben Fluthöhe liegenden Teilen aus Holz hergestellt werden, wie in der anliegenden Skizze angedeutet ist. Unterhalb der halben Fluthöhe fault das Holz nicht und hat daher, ohne dass regelmässige Unterhaltungsarbeiten notwendig sind, eine grosse Dauerhaftigkeit. Eiserne Tore müssen zur Verhütung und Beseitigung von Rostbildung von Zeit zu Zeit sorgfältig gereinigt und gestrichen werden; ob sie aber trotz der sorgfältigsten Unterhaltung eben so lange halten, wie hölzerne Tore, ist mindestens zweifelhaft. Ueber Mittelwasser ist dagegen das Eisen dem Holz vorzuziehen. Deshalb ist unter den hier vorliegenden Verhältnissen durchaus zu empfehlen, die unteren Teile der Stemmtore als gewöhnliche Riegeltore von Holz, die oberen Teile ebenfalls als Riegeltore von Eisen und zwar, um die Reinigung und den Anstrich zu erleichtern, mit einseitiger Blechhaut herzustellen. Die sichere Verbindung beider Teile lässt sich ohne Schwierigkeit bewerkstelligen. Jeder der 4 Torflügel wird sich nach dieser Bauart um mindestens etwa 6000 Mark billiger stellen, als nach den vorliegenden Entwürfen.

Die Ufereinfassungen der Schleusenammer lassen sich dadurch sehr bedeutend verbilligen, dass die Umläufe zwischen den beiden Torhäuptern nicht durchgeführt und anstatt der Mauern gepflasterte Böschungen hergestellt werden. Im Vergleich zu den im Entwurf vorgesehenen Mauern wird sich hierdurch eine Ersparung von mindestens etwa 150000 Mark erzielen lassen.

Sollten die hierdurch zu erzielenden Ersparnisse noch nicht genügen, um eine Ueberschreitung des Kostenanschlages zu vermeiden, so würde zu erwägen sein, ob vorläufig auf hydraulische Bewegungsvorrichtungen verzichtet und Handbetrieb eingeführt werden soll. Dann würde allerdings auch das Schiebetor nicht wohl beibehalten werden können, sondern es müsste dazu übergegangen werden, auch im Binnenhaupt Stemmtore zu verwenden und ausserdem eine besondere Brücke auszuführen. Eine Kostenerhöhung würde damit wahrscheinlich nicht verbunden sein, da der Inhalt des Mauerwerks für ein Haupt mit zwei Paar Stemmtoren im vorliegenden Fall nicht grösser ist, als für ein solches mit einem Schiebetor und die Kosten des Schiebetors kaum geringer sind, als die der 4 unter halber Tide aus Holz herzustellenden Stemmtore und der Brücke zusammen. Die Entscheidung über diese Frage wird jedoch erst auf Grund vergleichender Kostenberechnungen zu treffen sein.

Um über die Kosten der maschinellen Anlagen zur Bewegung der Tore einen sicheren Anhalt zu gewinnen, empfiehlt es sich, einige geeignete Firmen zur Abgabe von Angeboten auf die Herstellung dieser Anlagen zu veranlassen. Neben den zu Anfang erwähnten Untersuchungen der Boden- und Grundwasserverhältnisse würde die Einziehung dieser Angebote zu den ersten und wichtigsten Vorbereitungen für die Bauausführung zu rechnen sein.

Namens der Abteilung für das Bauwesen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

E. Kummer.

Fülscher.

Telegramm aus Berlin vom 16. März 1900.

Magistrat Leer Ostfr.

Staatsbeitrag zum Hafen in zweiter Lesung soeben bewilligt.

Lotz.

Der Regierungs-Präsident.

Aurich, den 26. April 1900.

I. b. 3014.

Erwiderung auf den Bericht vom 12. d. Mts. — No. 1296 —.

Gegen die eingereichten Verdingungsunterlagen für den dortigen Schleusenbau habe ich nichts zu erinnern. In der Vergrösserung der Schleusenweite auf 18 m, in der neuen Deichlinie längs der Leda und Ems und der geplanten Verbindung der Hafenschleife unmittelbar hinter der neu zu erbauenden Schleuse erblicke ich wesentliche Verbesserungen des ursprünglichen Entwurfs.

v. Estorff.

An den Magistrat zu Leer.

Der Regierungs-Präsident.

Aurich, den 12. Mai 1900.

No. I. b. 3576.

Unter Rückgabe der mit Bericht vom 30. April d. J. — No. 1102 — übersandten Anlagen ersuche ich den Magistrat, die in Abschrift beiliegende Bekanntmachung, die im nächsten Regierungs-Amtsblatt auf dortseitige Kosten

von mir veröffentlicht werden wird, in den für dortige Bekanntmachungen bestimmten Blättern weiter zu veröffentlichen. Die etwaigen Einwendungen ersuche ich mir gesammelt mit dortiger Begutachtung und unter Wiederbeifügung der Anlagen einzureichen.

Dem Antrage auf Erwirkung des Enteignungsrechts kann erst nach erfolgter landespolizeilicher Genehmigung des Projekts weitere Folge gegeben werden.

Die mit Bericht vom 4. Januar d. Js. — Nr. 97 — übersandte Rolle folgt anbei als entbehrlich zurück.  
v. Estorff.

An den Magistrat zu Leer.

#### Bekanntmachung.

Zum Zwecke der landespolizeilichen Prüfung der Hafenanlagen in Leer nebst Folgeeinrichtungen liegen die betreffenden Projekte nebst Erläuterungsberichten in der Zeit vom 21. Mai bis 2. Juni einschliesslich im Rathause zu Leer zu jedermanns Einsicht aus.

Etwaige Einwendungen sind schriftlich oder zu Protokoll geltend zu machen.

Die Ansetzung eines besonderen Termins für Prüfung der Einwendungen bleibt vorbehalten.

Aurich, den 12. Mai 1900.

Der Regierungs-Präsident.  
v. Estorff.

I. b. 3576.

Verhandelt zu Leer auf dem Baugrundstück der Seeschleuse in gemeinschaftlicher Sitzung der städtischen Kollegien am 15. Mai 1900.

#### Anwesend:

1. Vom Magistrat: Bürgermeister Dieckmann, Senatoren Wreesmann, Boekhoff, Pannenborg, Tjarks, Garrels. (Senator Klopp fehlt entschuldigt.)
2. Vom Bürgervorsteher-Kollegium: Bürgerworthalter Konsul Brouër, Bürgervorsteher Hibben, Konsul Dirks, Reimers, Sanitätsrat Dr. Agena, Neemann, Schumacher, Heitmann, Fecht, Uhde, Schmidt, Cramer.
3. Stadtbaumeister Jipp.
4. Von der Verkehrskommission: Kaufmann C. Börner jr., A. Büttner, H. Bruns.  
Stadtsekretär van Ophuysen.

Tagesordnung: Erster Spatenstich zum Bau der Seeschleuse für den Hochwasserhafen.

Der Vorsitzende, Bürgermeister Dieckmann, eröffnet die Verhandlung mit folgender Ansprache:

„Hochgeehrte Herren! Wie Ihnen schon die Einladung zum heutigen Akt des ersten Spatenstichs besagt, haben wir uns hier nicht vereint, um lange Reden zu hören und ein grosses Fest zu feiern. Nein, wir wollen nur heute, wo wir von Worten zu Werken übergehen, kund tun, dass wir die Bedeutsamkeit dieses Schrittes, der uns in ein neues Stadium der Arbeit bringt, vollauf würdigen, wir wollen durch unser Erscheinen an dieser Stelle bekunden, dass wir einig sind in dem festen Willen, mit aller Kraft zu Ende zu führen, was wir beschlossen haben. Der Gedanke an eine Verbesserung der Leerer Hafenanlagen hat die Bewohner und Bürger unserer Stadt schon seit Jahrzehnten beschäftigt. Die eifrige Teilnahme am Schaffen von Projekten liefert uns den Beweis, wie sehr diese Frage allerseits interessierte. Und wenn wir auf das Projekt schauen, wie es uns nach den jüngsten Beschlüssen vorliegt, so müssen wir bekennen, dass manches Laien Rat der Sachverständigen Anerkennung fand, so dass die mühevollen Mitarbeit unserer Mitbürger keineswegs nutzlos war. Wir nahmen das Gute, wo wir es fanden, und sind dankbar dafür, ist doch auch die Grundidee des jetzigen Projektes zuerst von einem Bürger dieser Stadt, dem verstorbenen Senator Börner, ausgegangen. Seine Idee fand aber erst im Jahre 1894 eine greifbare Gestalt in der technischen Durcharbeitung des Projekts durch den derzeitigen Königlichen Wasserbauinspektor Duis. Wir freuen uns, den Herren Baurat Duis beim heutigen Festakte in unserer Mitte zu sehen und sprechen ihm wiederholt unseren aufrichtigsten Dank dafür aus, dass er uns durch seine Arbeit auf den richtigen Weg geleitet hat, dass er auf diesem Wege uns stets mit Rat und Tat zur Seite gestanden hat und hoffen, dass er auch fernerhin geneigt sein wird, ein gleiches zu tun. Wenn wir, meine Herren aus den städtischen Kollegien und den städtischen Kommissionen keine Zeit und Mühe gespart haben, um zum heutigen ersten Spatenstich zu gelangen, so darf ich bekennen: Wir alle haben es gern getan, nicht nur in Erfüllung unserer Pflicht, sondern getrieben und beseelt von dem Wunsche, unserer engeren Heimat, unserer lieben Stadt Leer bestes nach bestem Wissen und Können allzeit zu fördern. In hervorragenden Sachverständigen standen uns treue Berater zur Seite. Dankbar gedenken wir derselben. Wenn es galt, für unsere Beschlüsse die Genehmigung der Königlichen Staatsregierung zu erhalten — immer und überall fand ich da Wohlwollen, Interesse, schätzenswerten Rat und unentbehrliche Hilfe. Ich muss es mir heute versagen, Namen zu nennen. Wenn die Geschichte des Hafenbaues — hoffentlich beim frohen Feste der Einweihung — vor uns liegen wird, dann wollen wir der Nachwelt nichts vorenthalten. Allen, die ihre Kräfte diesem unserem Werk widmeten — und es sind ihrer gar viele —, sei heute unser Dank dargebracht. Und schauen wir im Geiste zurück auf die Zeit bis zum Beginn unserer Arbeiten, so verschwindet zum Nichts, was sie Unangenehmes mit sich brachte, und freudig und dankbar gegen Gott geniessen wir die Frucht unserer Worte im beginnenden Werke. Dank dem wohlwollenden Entgegenkommen der Königlichen Staatsregierung dürfen wir nun Ihnen, verehrter Herr Regierungsbaumeister Geisse, die Ausführung des Werkes übergeben. Mit besonderer Freude darf ich es hier bekennen, wie

Sie unser aller ungeteiltes Vertrauen und unsere Sympathie in der kurzen Zeit, in der Sie auch auf die Gestaltung des Projekts mehrfach wesentlichen Einfluss ausübten, sich erworben haben. Möge Ihnen dieser Beweis unseres Vertrauens hinweghelfen über die unausbleiblichen Schwierigkeiten, möge aber auch das grosse und schöne Werk in Ihren Händen Ihnen reiche Freude bringen, den Segen jeder rüstigen hoffnungsvollen Tätigkeit. Doch bevor Sie selbst Zeichen und Weisung zur Arbeit geben, bitte ich Sie, das Werkzeug in Ihrer Hand, das Symbol der Arbeit, dem an Jahren und Dienstalter ältesten Mitgliede der städtischen Kollegien, Herrn Senator Wreesmann zum ersten Spatenstich zu überreichen.“

Senator Wreesmann vollzieht mit dem ihm überreichten Spaten den ersten Spatenstich, dabei die Worte sprechend: „Dass dieser Bau der Stadt Aufblühen und Wohlstand bringen möge, dazu den ersten Spatenstich!“

Bürgerworthalter Konsul Brouër ergriff sodann das Wort zu folgender Ansprache:

„Hochverehrte Anwesende! So wäre denn das Werk des Hafenbaues begonnen, jenes grossen Werkes, welches seit Jahren die Stadt beschäftigt und im Vordergrund ihres Interesses gestanden hat. Die Erfüllung der mancherlei Wünsche, Hoffnungen und Erwartungen, welche sich an dasselbe knüpfen, steht freilich nicht bei uns. — Wir haben aber die feste Zuversicht, dass die grosse Summe Geistesarbeit, welche in diesem Werke steht, die schweren pekuniären Opfer, welche die Stadt für seine Durchführung und Vollendung sich auferlegt, nicht vergeblich gebracht sein, sondern dereinst reiche Früchte tragen werden. Meine Herren! Durch diesen Bau wird unser Hafen in ganz erheblichem Masse dem See- und Kanalschiffsverkehr zugänglich gemacht, ein grosser Stadtteil der Ueberschwemmungsgefahr entrissen, ein weites Gelände vor Ueberflutungen geschützt und für Verkehrs- und Industriezwecke hergerichtet. Und dass nach Vollendung dieses Werkes auch seine Nutzbarmachung erfolgen wird, dafür bürgt uns unsere günstige geographische Lage, dafür bürgt auch der Unternehmungsgeist, die Tatkraft und der Fleiss unserer Bürgerschaft. „Sich regen bringt Segen!“ So möge aus diesem Werke reiche Frucht erblühen und reicher Segen erwachsen unserer Stadt immerdar. Die Wünsche, welche die städtischen Vertreter und mit ihnen die gesamte Bürgerschaft für die Zukunft Leers hegen, wollen wir zusammenfassen in den Ruf: Unsere Stadt Leer sie lebe hoch! hoch! hoch!“

Nachdem sodann seitens des Vorsitzenden dem Herrn W. Wübbens für die Stiftung des Spatens zu der heutigen Handlung der Dank der städtischen Kollegien ausgesprochen, wird der letztere dem Herrn Regierungsbaumeister Geisse als äusseres Zeichen der Macht auf der Baustelle übergeben.

Die Verhandlung wird darauf von dem Vorsitzenden mit einem Hoch auf Se. Majestät den Kaiser, in das die Versammlung einschliesslich der Zuschauer begeistert einstimmt, geschlossen.

Zur Beglaubigung.

Dieckmann. van Ophuysen.

Telegramm aus Emden vom 15. Mai 1900.

Herzlichen Glückwunsch unserer lieben Schwesterstadt zum ersten Spatenstiche des grossen Schleusen- und Hafengebäues, welchen die Tatkraft und Opferwilligkeit ihrer Vertreter ermöglicht. Möge das ganze Werk in jeder Beziehung gelingen und die Blüte der Stadt für alle Zeiten sichern.

Der Magistrat. Die Bürgervorsteher.  
Fürbringer. van Senden.

Leer, den 16. Mai 1900.

An die verehrlichen städtischen Kollegien zu Emden  
z. H. des Herrn Oberbürgermeister Fürbringer  
Hochwohlgeboren Emden.

Den verehrlichen städtischen Kollegien unserer lieben Schwesterstadt Emden sagen wir für die freundlichen Glückwünsche zum Beginn unserer Hafengebäude-Arbeiten unseren aufrichtigsten und verbindlichsten Dank.

Gleich Emden und Papenburg befinden wir uns in der Lage, schwere Opfer bringen zu müssen, um den Ems- und Papenburg-Häfen neuen Aufschwung zu geben und ihnen diejenige Stellung zu sichern, die sie als deutsche Häfen einzunehmen berufen und berechtigt sind.

Mag es auch sein, dass hier und da die Interessen nicht immer die gleichen sind, und dass ein jeder berechtigt ist, seine eigenen Wege zu gehen — niemand kann und darf ihm das verargen. —

Es gibt aber auch — und zwar vorwiegend — gemeinsame Interessen, deren gemeinsame Durchführung den Ems- und Papenburg-Häfen ratsam und zweckdienlich ist.

Ihre freundschaftliche Teilnahme am ersten Spatenstich zum Hafengebäude in Leer bestärkt uns in der steten Zuversicht, dass wir in solchen Anschauungen willkommenes Einverständnis finden.

So möge denn neben den Werken und Taten, die eine jede Stadt für sich schaffen muss, zum Heil und Segen unseres schönen Stromes und seiner Häfen, auch im gemeinsamen Wirken zum allgemeinen Nutz und Frommen die Wahrheit sich mächtig zeigen, die des grössten und unvergesslichen Emdener Ehrenbürgers Wappenschild uns mahnend zuruft:

In trinitate robur!

Wir begrüssen Sie, sehr geehrte Herren, mit nochmaligem herzlichem Dank und rufen auch Ihnen ein kräftiges „Glück auf“ zu.

In steter Hochachtung Ihre ergebensten  
Der Magistrat. Das Bürgervorsteher-Kollegium.  
Dieckmann. H. Brouër.

Der Regierungs-Präsident.  
No. I. b. 4304.

Aurich, den 14. Juni 1900.

Erwiderung auf den Bericht vom 5. Juni d. Js. — No. 1794 —.

Anliegend sende ich eine Mappe mit Einlagen zurück, nachdem die Projektskizzen mit dem landespolizeilichen Genehmigungsvermerk versehen worden sind.

v. Estorff.

An den Magistrat zu Leer.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

Berlin, den 2. August 1900.

III. b. 7729 M. d. ö. A.

Das mittelst Berichts vom 4. v. Mts. — I. b. Nr. 4831 — vorgelegte Projekt für den Hafenausbau zu Leer und für den Nessedurchstich, zu dessen Durchführung die Stadt Leer und der Verband für den Nessedurchstich die Verleihung des Enteignungsrechts beantragt haben, ist zwar nach Ihrem Berichte bereits landespolizeilich genehmigt, weicht aber von dem Duisschen Projekt, welches den Verhandlungen mit der Stadt Leer über die Bewilligung von Staatszuschüssen zu den Baukosten zu Grunde gelegen hat und von uns seinerzeit genehmigt worden ist, in mehreren Punkten sehr erheblich ab. So soll abweichend von dem Duisschen Projekt

1. die Schleuse von 15 m auf 18 m erweitert,
2. der im Anschluss an die Schleuse herzustellende Deich nach der Westseite hin beträchtlich verlängert,
3. am südlichen Ende der Halbinsel Nesse ein Wasserbecken hergestellt werden, um die beiden Ledaarme hier miteinander zu verbinden und zu ermöglichen, dass Schiffe von der Seeschleuse direkt in das untere Ende des östlichen Ledaarmes einfahren können,
4. in der Nähe des Eisenbahnhofs ein fester Damm durch die Leda geschüttet werden zur Ueberführung von Eisenbahngeleisen und Herstellung einer Wegeverbindung nach der Halbinsel Nesse.

Diese Abweichungen von dem genehmigten Projekt sind durchweg als Verbesserungen anzuerkennen, insofern als durch die Erweiterung der Schleuse und das Wasserbecken — zu No. 1 und 3 — die Fahrt durch die Schleuse und die Einfahrt in den östlichen Ledaarm erleichtert, durch den verlängerten Deich — zu No. 2 — eine grössere Aussendeichsfläche den Ueberschwemmungen entzogen und durch den Damm in der Leda — zu No. 4 — eine bequeme Gleisverbindung mit der Eisenbahn ermöglicht wird.

Da aber die Ausführung dieser Abweichungen einen bedeutenden Mehraufwand an Kosten erfordern würde, ersuchen wir bei einstweiliger Rückgabe der Projektstücke, die einzelnen Abweichungen noch näher zu begründen, sowie auch nachzuweisen, dass die Stadt Leer zur Aufbringung der Mehrkosten imstande und bereit ist.

Der Finanzminister. Der Minister der öffentlichen Arbeiten. Der Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forst.

Im Auftrage  
Grandke.

Im Auftrage  
Franke.

In Vertretung  
Sterneberg.

An den Herrn Regierungs-Präsidenten zu Aurich.

Der Regierungs-Präsident.

Aurich, den 10. August 1900.

I. b. 5768.

Abschrift zur Kenntnisnahme und mit dem Ersuchen, die im Vorstehenden unter 1 bis 4 aufgeführten Abweichungen von dem Duisschen Projekt noch näher zu begründen.

Den mir eingesandten zweiten Nachtragsbericht vom 27. v. Mts. habe ich dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten inzwischen mitgeteilt. Die zu demselben nach dem vorstehenden Erlasse noch zu machenden Zusätze ersuche ich gleichfalls, mir umgehend mitzuteilen.

In Vertretung  
Lempfert.

An den Magistrat zu Leer.

Auf Ihren Bericht vom 23. März d. Js. will Ich der Stadtgemeinde Leer im Regierungsbezirk Aurich das Recht zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung desjenigen Grundeigentums verleihen, welches für den Bau eines Hochwasserhafens mit den erforderlichen Gleisanlagen und die Herstellung eines Schutzdeiches nach dem vorgelegten, anbei zurückerfolgenden Lageplane erforderlich ist. Gleichzeitig will Ich dem Entwässerungsverbande für den Nessedurchstich das Enteignungsrecht zur planmässigen Ausführung dieses Flussdurchstichs beilegen.

Berlin, den 1. April 1901.

Wilhelm R.

gegengez. von Miquel. von Thielen. von Hammerstein.

An den Finanzminister, den Minister der öffentlichen Arbeiten  
und den Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

Berlin, den 20. April 1901.

III b 4270 M. d. ö. A.

Abschrift des vorstehenden Allerhöchsten Erlasses teilen wir auf den an den mitunterzeichneten Minister der öffentlichen Arbeiten erstatteten Bericht vom 14. Februar d. J. Ib 1110, dessen Anlagen Ihnen anderweit zugehen zur weiteren Veranlassung nach Vorschrift des Runderlasses des Herrn Ministers des Innern vom 22. Juli 1872 und § 2 Abs. 2 des Gesetzes vom 11. Juni 1874 — G. S. S. 221 ff. — ergebenst mit.

Der Finanzminister. Der Minister der öffentlichen Arbeiten. Der Minister für Landwirtschaft, Domänen u. Forsten.

In Vertretung:

Im Auftrage:

Im Auftrage:

Lehnert.

Schultz.

Hermes.

An den Herrn Regierungs-Präsidenten zu Aurich.

Der Regierungs-Präsident.

Aurich, den 2. Mai 1901.

I b 3202.

Abschrift zur Kenntnisnahme auf den Bericht vom 9. Februar d. J., No. 343.

Der Allerhöchste Erlass, der in der nächsten Nummer des hiesigen Regierungs-Amtsblatts auf dortige Kosten bekannt gemacht wird, ist auch in den für die Bekanntmachungen des Magistrats bestimmten Blatte zu veröffentlichen.

In Vertretung:

An den Magistrat zu Leer.

Lempfert.

Geschehen zu Leer am 28. August 1901 auf dem Betonbett im Aussenhaupt der Seeschleuse.

Gegenwärtig: Bürgermeister Dieckmann, Königl. Baurat Duis,

Königl. Wasserbauinspektor Geisse, Dipl.-Ingenieur Rodriguez.

Ausserdem waren gegenwärtig die Unternehmer Broër Müller & Sohn  
nebst ihren Aufsehern.

Zum Zwecke der Grundsteinlegung im Aussenhaupt der neuen Seeschleuse hatten sich die Nebengenannten an Ort und Stelle begeben. Mittags 12 Uhr begann der Bürgermeister die Handlung mit Verlesung dieses Protokolls. Dem Metallkasten wurden einverleibt:

1. ein Druckheft, enthaltend den Vorschlag für eine Erweiterung und Verbesserung des Leerer Hafens vom Königlichen Wasserbauinspektor — jetzigen Baurat — Duis nebst zugehöriger Karte,
2. die Gutachten über die Hafenanlagen in Leer von
  - a. Geheimen Baurat Franzius-Gaarden-Kiel,
  - b. Geheimrat Oppermann-Hildesheim,
  - c. Ingenieur Schott-Cöln,
  - d. Lagerhausdirektor, Regierungsbaumeister a. D. Hoerneck-Bremen,
3. ein beglaubigter Auszug aus dem Verhandlungsprotokoll der städtischen Kollegien vom 21. Februar 1896, nach welchem die Ausführung des Duisschen Planes zuerst beschlossen wurde,
4. ein Verzeichnis der jetzigen Mitglieder der städtischen Kollegien und der Mitglieder der Hafenubau-Kommission,
5. ein Verzeichnis der bis heute beim Schleusenbau tätig gewesenenen technischen Beamten,
6. ein Verzeichnis der zeitigen städtischen Beamten,
7. je ein Exemplar der heutigen Lokalblätter:
  - a. des Leerer Anzeigeblattes,
  - b. des Allgemeinen Anzeigers für Ostfriesland,
  - c. der Ems- und Leda-Zeitung,
8. dies Protokoll.

Nachdem hierauf der Metallkasten geschlossen, in den Grundstein eingelegt und vermauert war, sprechen mit den üblichen drei Hammerschlägen auf den Schlussstein

1. Bürgermeister Dieckmann:

Kunstvoll erfunden,

Erstehe in Kraft!

Zum Segen dieser Stadt und ihrer tatkräftigen opferwilligen Bürger!

2. Baurat Duis:

Was lange währt, wird gut.

3. Bauinspektor Geisse:

Buten und binnen,

Wagen und gewinnen.

Nachdem der Bürgermeister hierauf noch bemerkt hatte, dass er im Hinblick auf den am 19. cr. erfolgten Tod des Senators Klopp von Veranlassung einer grösseren feierlichen Handlung der städtischen Kollegien abgesehen habe und solche bei der Schlusssteinlegung herbeizuführen gedenke, wurde der Akt geschlossen und dies Protokoll unterzeichnet:

Dieckmann, Bürgermeister.

Duis, Baurat.

Geisse, Wasserbauinspektor.

Edo Rodriguez, Dipl.-Ing.

Geschehen zu Leer im Rathause am 27. August 1901.

Gegenwärtig:

Bauinspektor Geisse, Bürgervorsteher H. E. Schmidt,  
Bürgervorsteher A. Hibben, Bürgervorsteher Apfeld,  
Stadtbaumeister Jipp, Bürgermeister Dieckmann.

Der Bürgermeister teilte zunächst mit, dass nach Angabe des Herrn Bauinspektor Geisse im Hinblick auf den zeitigen Stand und Fortgang der Arbeiten es erforderlich sei, mit der Grundsteinlegung ungesäumt vorzugehen.

Nachdem er vorgeschlagen, dieselbe am Mittwoch, den 28. cr., mittags 12 Uhr stattfinden zu lassen und zwar durch die Hafengebäude-Kommission unter Mitteilung an die städtischen Kollegien, habe er heute nachmittag den Magistrat von dem Termine in Kenntnis gesetzt.

Er sei der Ansicht, dass im Hinblick auf den erst am 19. cr. erfolgten Tod des Senators Klopp eine grössere Feier mit der Grundsteinlegung nicht zu verbinden sei, habe auch die Überzeugung, dass dies auch sonst Billigung finden werde. Deshalb schlage er vor: die Grundsteinlegung in aller Stille durch die Hafengebäude-Kommission stattfinden zu lassen, zumal die Schlusssteinlegung und die Einweihung des Hafens genügend Gelegenheit zu grösseren feierlichen Handlungen noch bieten würden.

Den Mitgliedern des Bürgervorsteher-Kollegiums in der Hafengebäude-Kommission müsse er es überlassen, aus ihrer Mitte denjenigen zu bestimmen, der die drei Hammerschläge für das Kollegium tue. Falls der Herr Bürgerwirthalter anwesend, würde natürlich diesem der Anspruch darauf zustehen.

Der Vorsitzende fragte darauf, ob die Kommission mit seinem Vorschlage einverstanden sei und erhielt nach einigen Anfragen und Erörterungen einstimmig Zusage.

Darauf ersuchte derselbe die anwesenden Mitglieder des Bürgervorsteher-Kollegiums in seinem Namen (qua Vors. der Hafengebäude-Kommission) dem Bürgervorsteher-Kollegium von dem einstimmigen Beschluss der Kommission Mitteilung zu machen, um denjenigen Herren, welche dem Akte beizuwohnen wünschten, Gelegenheit dazu zu bieten. Die anwesenden Herren Bürgervorsteher übernahmen die Ausführung dieses Ersuchens in der im Anschluss an diese Sitzung stattfindenden Sitzung des Bürgervorsteher-Kollegiums.

Vorgelesen, genehmigt.  
Beglaubigt: Dieckmann.

Vertrag zwischen dem Kgl. Preuss. Fiscus und der Stadt Leer vom 8./14. II. 01 betr. Genehmigung zum Hafengebäude, Übertragung der fiskal. Hafenanlagen auf die Stadt usw. (siehe unter B. Seite 80/81).

Erste Schleusendurchfahrt (11. November 1902) (siehe Text Seite 41).

## II. Über den Nessedurchstich.

Der Regierungs-Präsident.

Aurich, den 17. Juli 1898.

I b. 6509.

Anliegend übersende ich Ihnen Abschrift eines Erlasses des Herrn Ministers der Landwirtschaft, vom 30. v. Mts., des von mir erstatteten Berichts vom 22. April d. J. und des Entwurfs für das Statut eines Entwässerungsverbandes für den Nessedurchstich mit dem Ersuchen um Äusserung nach etwaiger Anhörung der städtischen Körperschaften.

Wie Sie aus den Ausführungen des Ministerial-Erlasses ersehen, wird das Statut Aussicht haben genehmigt zu werden, wenn die Stadt Leer dem zu bildenden Verbands beitrifft und die Zweckbestimmung der Genossenschaft in der im Erlass näher angegebenen Richtung geändert wird. Da das Zustandekommen des Entwässerungsverbandes für den weiteren Fortgang der Angelegenheit betreffend den Nessedurchstich von erheblichem Einfluss ist, so nehme ich an, dass der erforderliche Beitritt der Stadt zum Verbands Bedenken oder Schwierigkeiten nicht begegnen dürfte.

Um die nötigen Unterlagen für die weiteren Verhandlungen mit den in Betracht kommenden Sielachten zu haben, empfiehlt es sich vielleicht, einen vorläufigen Beschluss der städtischen Körperschaften herbeizuführen, durch den der Beitritt der Stadt Leer unter Vorbehalt der noch festzustellenden näheren Bedingungen ausgesprochen wird.

Einer Berichterstattung sehe ich binnen 6 Wochen entgegen.

In Vertretung:  
Lempfert.

An den Herrn Bürgermeister Dieckmann in Leer.

Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten.

Berlin, den 30. Juni 1898.

Geschäfts-No. I C. 4045.

Genossenschaft für Nesse-Durchstich bei Leer.

Bericht vom 22. April d. J.

Mit Interesse habe ich aus Ihrem Berichte entnommen, wie die Sielachten sich nunmehr davon überzeugt zu haben scheinen, dass der Nesse-Durchstich nur dann wird zu Stande kommen können, wenn sie, als die Haupt-

interessenten bei dieser Vorflut-Verbesserung, erheblich mehr zu dem Unternehmen beitragen, als sie vor zwei Jahren in Aussicht gestellt hatten. Wenn die Sielachten, an diesem Standpunkte festhaltend, bedeutende Summen für den Durchstich aufzubringen sich verpflichten, werde auch ich bereit sein, meinen Einfluss für das Zustandekommen des Unternehmens geltend zu machen, insbesondere nach der Richtung hin, dass auch der Staat angemessene hohe Beihilfen zur Verfügung stellt, falls sich auch die Provinz zu gleichen Leistungen verpflichtet.

Was nun die Form der Beteiligung der Sielachten angeht, so halte ich den Weg der Bildung einer Genossenschaft durch die einzelnen Sielachten für gangbar. Da jedoch die Verordnung vom 28. Mai 1867 Genossenschaften nur zur gemeinsamen Ausführung und Unterhaltung von Ent- und Bewässerungs-Anlagen vorsieht, auch nach § 2 a. a. O. der Plan, nach welchem verfahren werden soll, näher zu bestimmen ist, würde ein Statut in der vorgelegten Form wohl nicht genehmigt werden können. Denn hiernach soll der Verband lediglich zu dem Zwecke gebildet werden, um Geldmittel für das Unternehmen aufzubringen, dessen Durchführung wie auch spätere Unterhaltung ausserhalb der Genossenschaft Stehenden, nämlich der Stadt Leer bezw. dem Staate überlassen werden soll.

Mit Rücksicht hierauf werden die Sielachten versuchen müssen, die Stadt Leer in die Genossenschaft hineinzuziehen, um dann als deren Zweck die Ausführung und Unterhaltung des Durchstichs — soweit nicht der Staat diese übernimmt — hinzustellen. Wenn die Beteiligung der Stadt auf die Zahlung einer bestimmten mässigen Beihilfe beschränkt wird, wogegen die Sielachten die übrigen Kosten nach einem zu vereinbarenden Verhältnisse aufbringen, soweit diese nicht durch Leistungen von Staat und Provinz gedeckt werden, dürfte es nicht schwer sein, Leer zur Teilnahme zu bewegen, obwohl an diese Stadt durch die finanzielle Belastung und das Risiko, das sie mit dem Hafenaufbau zu übernehmen hat, im Verhältnis zu ihrer Leistungsfähigkeit sehr hohe Ansprüche gestellt werden.

Euer Hochwohlgeboren wollen hiernach die Angelegenheit erneut in Erwägung ziehen und demnächst weiter über die Sachlage berichten.

In Vertretung.  
Sterneberg.

An den Herrn Regierungs-Präsidenten zu Aurich.

An der im Rathause stattgehabten Verhandlung vom 29. Mai 1899 nahmen teil:

Herr Regierungs-Präsident von Estorff als Vorsitzender,  
Herren Geheimer Oberregierungsrat Schweckendieck und Geheimer Baurat Fälscher aus dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten,  
Herren Geheime Oberregierungsräte Kunisch und Wesener aus dem Landwirtschaftsministerium,  
Herr Geheimer Ober-Finanzrat Dombois aus dem Finanzministerium,  
Herr Landesdirektor Lichtenberg, Hannover,  
Herr Landtagsabgeordneter Regierungsrat Dr. Lotz,  
Herr Regierungsassessor Dr. Werner aus Aurich,  
Herr Landrat Dr. Graf von Wedel aus Leer,  
Herr Baurat Duis aus Leer,  
als Vertreter der städtischen Kollegien zu Leer  
Herren Bürgermeister Dieckmann, Senator Tjarks, Bürgerworthalter Konsul Brouër, Bürger-vorsteher Bamme,  
Herr Stadtbaumeister Jipp,  
die Sielrichter  
Herr J. Lammers-Neuburg,  
Herr S. H. Eysing-Bonnhausen,  
Herr E. Hinrichs-Potshausen,  
Herr W. Loerts-Velde  
für die Pieper Sielacht,  
Herr S. Goudschaal-Schmerigehörn für die Schatteburger Sielacht,  
Herren J. Strenge und H. Kok-Holte für die Holter Sielacht,  
Herr D. Oldigs für die Breinermoorer Sielacht,  
Herr H. Ostendorph für die Logaer Osterhammricks-Sielacht,  
Herren L. de Riese und G. Janssen aus Nortmoor,  
Herr H. Hanken aus Filsum,  
Herr T. Wolters aus Selverde und  
Herr F. Keidel aus Loga für die Leerer Osterhammricher Sielacht.

Telegramm aus Lützburg vom 5. Juli 1899 an Bürgermeister Dieckmann, Leer.  
Provinzial-Ausschuss hat 72 000 M. zu 1½ % Verzinsung bewilligt. Knyphausen.

Der Regierungs-Präsident.  
I b 11 404.

Aurich, den 27. November 1899.

Den Magistrat benachrichtige ich, dass das Statut des Entwässerungsverbandes für den Nessedurchstich unterm 6. November 1899 landesherrlich vollzogen worden ist und in einer der nächsten Nummern des Amtsblatts veröffentlicht werden wird.

Seitens des Herrn Landwirtschaftsministers und des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten sind in der Voraussetzung, dass die erforderlichen Mittel demnächst durch den Staatshaushaltsetat zur Verfügung gestellt werden, zur Herstellung des Nessedurchstichs und Begradigung des Flusslaufs eine Staatsbeihilfe von 106 000 M. bewilligt worden, die mit je 53 000 M. in den Rechnungsjahren 1901 und 1902 überwiesen werden soll.

von Estorff.

An den Magistrat zu Leer.

Der Regierungs-Präsident.

Aurich, den 18. Dezember 1899.

I b 11 651.

Nachdem das Statut des Entwässerungsverbandes für den Nessedurchstich in Leer in Stück 48 des Regierungs-Amtsblatts vom 1. Dezember d. J. zum Abdruck gelangt und daher gemäss § 4 des Gesetzes vom 10. April 1872 am 9. Dezember in Kraft getreten ist, werden nunmehr die zu der Deputierten-Versammlung zu entsendenden 5 Vertreter der Stadt Leer zu wählen sein.

Ich ersuche den Magistrat das Weitere umgehend zu veranlassen und mir die Namen der Gewählten mitzuteilen.

Eine gleiche Mitteilung ersuche ich dem Deich- und Sielamte zu Leer zu machen.

von Estorff.

An den Magistrat zu Leer.

Der Regierungs-Präsident zu Aurich.

Aurich, den 4. Juli 1900.

No. I b 4833.

Erwiderung auf den durch den Wasserbauinspektor eingereichten Bericht vom 26. Juni — No. 1985.

Mit der unter dem 14. Juni d. J. I b 4304 ausgesprochenen landespolizeilichen Genehmigung des dortigen Hafenprojekts ist auch gleichzeitig der Nessedurchstich landespolizeilich genehmigt worden.

In Vertretung.

Lempfert.

An den Magistrat in Leer.

Zwischen dem Entwässerungsverbande für den Nessedurchstich, vertreten durch den Ausschuss des Verbandes, einerseits und der Stadt Leer, vertreten durch den Magistrat, andererseits wird nachstehender Vertrag abgeschlossen:

§ 1.

Die Stadt Leer übernimmt die Ausführung der zur Herstellung eines Nessedurchstiches und der dazu gehörigen Ledakorrekturen ober- und unterhalb des Durchstichs erforderlichen Arbeiten einschliesslich des Grunderwerbes und der Lieferung der Materialien gemäss § 3 des Statuts des Entwässerungsverbandes für den Nessedurchstich in Leer vom 6. November 1899 für den Gesamtpreis von 250 000 M.

§ 2.

Der Ausführung der Arbeiten liegen zu Grunde die hier angehefteten allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Staatsbauten in sinngemässer Anwendung auf diesen Vertrag.

§ 3.

Die Zahlungen seitens des Entwässerungsverbandes erfolgen nach Massgabe der §§ 22 und 23 der allgemeinen Bedingungen mit der Einschränkung, dass der Verband keine Zahlungen zu leisten verpflichtet ist, bevor die demselben von dem Staat, der Provinz und dem Kreise zugesagten Zuschüsse ausgezahlt worden sind.

§ 4.

Die Stadt Leer verpflichtet sich, sämtliche dem Entwässerungsverbande nach dem Statut zur Ausführung des Nessedurchstichs erforderlichen Arbeiten bis spätestens zum 1. April 1903 fertig zu stellen.

Leer, den 2. August 1902.

Bonnhausen, den 29. Juli 1902.

Der Magistrat.

Der Obersielrichter.

Dieckmann.

Eysing.

Leerer Anzeigeblatt vom 17. Mai 1902.

Zu unserem Hafenbau ist gestern ein bedeutender Schritt vorwärts getan worden. Um den Flut- und Ebbestrom der Leda von dem neuen Hafenbecken abzuleiten, musste, wie bekannt, die Halbinsel Nesse und zwar unterhalb des Mansholtschen Platzgebäudes durchstochen werden. Dieser Durchstich soll an der Stadtseite 110 Meter, an der Seite nach der Ledabrücke zu 100 Meter breit werden. Die Arbeit hat ausser anderen Arbeiten zum Hafenbau übernommen die Deutsch-holländische Baugesellschaft-Düsseldorf, welche seit einigen Wochen mit Baggern beim Durchstich beschäftigt ist. Gestern war nun der Zeitpunkt gekommen, wo der Durchstich — wenigstens auf 40 Meter in der Breite — erfolgen konnte. Nur eine dünne Wand (von etwa 2 Meter Breite) war noch herauszunehmen, um dann den Durchstich für diesen Teil als erfolgt zu bezeichnen. Zu diesem für den Hafenbau unserer lieben Stadt Leer hochwichtigen Moment hatten sich Herr Bürgermeister Dieckmann und einige Herren vom Magistrat, Herr Regierungsbauinspektor Geisse (der Leiter unseres Hafenbaues) und einige Herren von der Bauverwaltung, Herr Kalis als Chef der Firma „Deutsch-holländische Baugesellschaft“ und einige Herren

aus der Stadt (denen der liebe Zufall die Kunde von dem bevorstehenden Ereigniss zugetragen, und die sich das Schauspiel gern mit ansehen wollten) an Ort und Stelle eingefunden. Um  $\frac{1}{26}$  Uhr gestern nachmittag etwa begann der mächtige über 150 indizierte Pferdekräfte verfügende Bagger zu arbeiten. Man konnte hierbei sich eine Vorstellung machen von der ungeheuren Arbeit, die der Bagger in verhältnismässig kurzer Zeit schon geleistet hatte; der Boden ist nämlich gerade dort so fest, fett und kleiig, dass es ausserordentlich schwierig sein muss, grössere Massen in grösserer Tiefe davon auszuheben. Jedoch der starke Bagger überwand — ein Zeichen, über welch vortreffliches Arbeitsmaterial die Deutsch-holländische Baugesellschaft verfügt — recht bald die Schwierigkeit und bereits 5 Minuten vor 6 Uhr war an einer Stelle der Damm durchbrochen, so dass das Wasser durchfliessen konnte. Die Halbinsel Nesse war zur Insel geworden. Hochinteressant war es nun zu beobachten, wie allmählich der Bagger den Damm weiter durchbrach. Derselbe hatte nicht nur den Damm über Wasser, sondern ganz besonders auch unter Wasser wegzunehmen und zwar so, dass sofort  $2\frac{1}{2}$  Meter Fahrtiefe vorhanden waren. Nachdem also dieser Teil des Durchstiches die genügende Tiefe und Breite hatte, konnte derselbe zur Durchfahrt benutzt werden. Um 5 Minuten vor 7 Uhr — also genau eine Stunde nach Durchlaufen des ersten Wassers — durchfuhr denn auch als erstes Schiff den Nessedurchstich von der Esklumer Ledaseite aus nach der Ledabrücke zu in flotter Fahrt der Schleppdampfer der Deutsch-holländischen Baugesellschaft. Diese bedeutungsvolle Fahrt machten an Bord des Dampfers mit die Herren: Bürgermeister Dieckmann, Senator Boekhoff, Senator Garrels, Senator Pannenberg und Senator Reimers als Vertreter des Magistrats, ferner der Leiter des Hafenausbaus, Herr Bauinspektor Geisse, Herr Kalis, und die Herren Apotheker Dr. L. Deichmann, Regierungsbaumeister Hardt, Regierungsbauführer Tholens, Weinhändler Fritz Wolff und Redakteur D. H. Zopfs. Mit einem lauten Hurrah wurde die Stelle, an der sich der letzte Durchstich vor den Augen der genannten Herren vollzogen hatte, passiert. Von dem Akt sind einige photographische Aufnahmen gemacht. Von heute an können nun die Schiffe, die nach Loga und den Fehnen segeln wollen, bereits den geraden Weg nehmen und brauchen nicht mehr die Fahrt unterhalb der Stadt entlang zu machen, wodurch sie bedeutend schneller nach Hause kommen können.

Das Statut des Entwässerungsverbandes für den Nessedurchstich in Leer findet sich im Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Aurich vom 1. Dezember 1899 (Stück 48 de 1899).

Zur Deputierten-Versammlung gehörten als städtische Vertreter: Bürgermeister Dieckmann, Senator Boekhoff, Senator Tjarks († am 19. VI. 02.), Senator Garrels, Bürgervorsteher H. E. Schmidt, Bürgervorsteher Ad. Hibben.

Dem Ausschuss des Entwässerungsverbandes gehörten an: der Obersielrichter Eysing-Bonnhausen, der Landwirt Joh. Strenge-Holte (nach dessen Tode der Landwirt Jütting-Barge), der Landwirt Joh. Viëtor zu Tammingaburg, der Landwirt Heye E. Leutenant zu Holtland, der Bürgermeister Dieckmann.

Das Königliche Deich- und Sielamt bestand aus den Herren Königlicher Landrat Dr. Graf von Wedel-Gödens (später Königlicher Landrat Graf von Wedel) und Baurat Duis-Leer.

### III. Über die Kanalisation.

Der Regierungs-Präsident zu Aurich.

Aurich, den 11. Juni 1898.

No. Ib 5582.

Auf Anordnung der Herren Ressortminister sollen die für die Beurteilung des Entwässerungsprojekts der Stadt Leer in Betracht kommenden Verhältnisse einer kommissarischen Prüfung an Ort und Stelle unterzogen werden. Der Beginn der Verhandlungen ist auf Dienstag, den 28. Juni d. Js., vormittags etwa 9 Uhr festgesetzt. Um diese Zeit werden sich die Herren Ministerial-Kommissare, und zwar für das Ministerium der öffentlichen Arbeiten Herr Geheimer Oberregierungsrat Schweckendieck und Herr Geheimer Baurat Fülischer, für das Ministerium der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten Herr Geheimer Medizinalrat Dr. Schmidtman, für das Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten Herr Geheimer Ober-Regierungsrat Freiherr von Seherr-Thoss, für das Ministerium des Innern Herr Geheimer Ober-Regierungsrat Dr. Lindig, im Rathause dortselbst eintreffen.

Den Magistrat ersuche ich, einen Versammlungsraum im Rathause bereit zu halten und sich durch Mitglieder an den Verhandlungen zu beteiligen. Auch stelle ich anheim, einen oder zwei Sachverständige zuzuziehen.

An die auf dem Rathause abzuhaltende Besprechung wird sich eine örtliche Besichtigung anschliessen.

Ich selbst beabsichtige, mich unter Zuziehung des Regierungs- und Geheimen Baurates Meyer, des Regierungs- und Medizinalrates Dr. Quittel und des Regierungs-Assessors Dr. Werner zu dem Termine einzufinden.

Im übrigen sind geladen: Der Landrat, Dr. Graf von Wedel, der Wasserbauinspektor, Baurat Duis und der Kreisphysikus, Geheimer Sanitätsrat, Dr. Kirchoff dortselbst.

v. Estorff.

An den Magistrat in Leer.

Der Minister der Innern.

Berlin, den 8. September 1898.

II 13478.

In der Angelegenheit, betreffend die Kanalisation der Stadt Leer, übersenden wir anbei drei Exemplare der Registratur über die am 28. Juni d. Js. dort stattgehabten kommissarischen Verhandlungen mit dem Bemerken, dass wir mit Rücksicht auf das Ergebnis der Verhandlungen das unter dem 4. November v. Js. — Ib 8460 —

vorgelegte, nebst den übrigen Berichtsanlagen anbei zurückfolgende Projekt keine wesentlichen Bedenken geltend zu machen haben. Von einer Desinfektion der Kanalwässer kann mit Rücksicht auf die günstigen Vorflutverhältnisse abgesehen werden. Dagegen ist es im sanitären Interesse erforderlich, dass im Hafen von Leer den Schiffen die weitgehendste Gelegenheit zur Entnahme von Trinkwasser geboten wird. Zu dem Zwecke sind dort eine ausreichende Anzahl mit Leitungswasser zu speisender Wasserständer aufzustellen. Ferner muss einer Verschmutzung des Hafens durch den Erlass einer Hafenordnung — nach dem Muster der in Hamburg bestehenden —, sowie durch Einrichtungen zur Spülung des Hafens und durch Vorkehrungen zur Zurückhaltung gröberer Stoffe bei den Einläufen von der Oberflächen-Strassenentwässerung der Altstadt, sowie an dem Einlaufe des Notauslasses vorgebeugt werden. Der letztere ist ausserdem bis unter das Wasserniveau zu führen und so zu legen, dass eine Vermischung der durch ihn abgeleiteten Wässer mit dem Hafenwasser tunlichst begünstigt wird. Die Spülung des Hafens wird am sichersten dadurch zu erreichen sein, dass derselbe durch ein Einlass- und Auslasstor mit der Leda verbunden wird.

Im Interesse der Reinhaltung des Hafens wird auch auf den obligatorischen Anschluss der Grundstücke in der Altstadt an die Kanalisation und die Wasserleitung hinzuwirken sein. Ein gleicher Anschluss der übrigen Stadtteile empfiehlt sich im allgemeinen öffentlichen Gesundheitsinteresse.

Von einer Ergänzung der bestehenden Polizeiverordnung über die Anzeigepflicht bei ansteckenden Krankheiten durch die Aufnahme von Bestimmungen über Zwangsdesinfektion kann zunächst abgesehen werden, doch muss eine solche Anordnung vorbehalten bleiben.

Wir ermächtigen Sie, das Kanalisationsprojekt hiernach — vorbehaltlich der dortseits zu bewirkenden speziellen Prüfung — landespolizeilich zu genehmigen.

Ueber den weiteren Verlauf der Sache erwarten wir binnen 4 Monaten Bericht.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.	Der Minister der geistlichen, Unterrichts- u. Medizinal-Angelegenheiten.	Der Minister für Landwirtschaft, Domänen u. Forsten.
Im Auftrage Schultz.	Im Auftrage Bartsch.	Im Auftrage Thiel.

Der Minister des Innern.

Der Minister für Handel und Gewerbe.

In Vertretung

Im Auftrage

Braunbehrens.

Hoeter.

An den Herrn Regierungs-Präsidenten in Aurich.

Der Regierungs-Präsident.

Aurich, den 22. September 1898.

I b 8747.

Der Magistrat wolle von den aus vorstehendem Erlasse ersichtlichen, im Falle der landespolizeilichen Genehmigung des Kanalisationsprojekts der Stadt Leer zu stellenden Anforderungen Kenntnis nehmen und mir bis zum 15. Dezember d. Js. darüber berichten, ob und welche danach gebotenen Massnahmen inzwischen dortseits getroffen oder in Aussicht genommen sind.

Ein Exemplar der in dem Erlasse erwähnten Registratur vom 28. Juni d. J. ist für die dortigen Akten beigelegt.

Dem Herrn Landrat, sowie dem Herrn Wasserbauinspektor und dem Herrn Kreisphysikus habe ich Abschrift dieser Verfügung mitgeteilt.

v. Estorff.

An den Magistrat in Leer.

Vorstehender Ministerialerlass beruht auf der Verhandlung vom 28. Juni 1898, an welcher teilgenommen haben:

1. seitens des Ministeriums des Innern: der Geheime Ober-Regierungsrat Dr. Lindig,
2. seitens des Ministeriums für Landwirtschaft, Domänen und Forsten: der Geheime Ober-Regierungsrat Freiherr von Seherr-Thoss,
3. seitens des Ministeriums der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten: der Geheime Medizinalrat Dr. Schmidtman,
4. Seitens des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten: Geheimer Baurat Pescheck,
5. seitens der Königl. Regierung zu Aurich: Regierungs-Präsident von Estorff, Regierungs- und Medizinalrat Dr. Quittel, Regierungs-Assessor Dr. Werner, Baurat Duis, Landrat Dr. Graf v. Wedel, ferner Geheimer Sanitätsrat Dr. Kirchhoff, als Kreisphysikus,
6. seitens der Stadt Leer: Bürgermeister Dieckmann, die Senatoren Pannenburg, Tjarks, Klopp, Garrels, die Bürgervorsteher Brouër, Bamme, Schmidt, Fritzen und Apfeld, Stadtbaumeister Jipp, Hafenmeister Termöhlen.

Als Referent über sein Projekt, der Zivilingenieur Regierungsbaumeister a. D. Taaks aus Hannover.

Notiz: Die Verhandlung befindet sich in den Magistratsakten betr. die Kanalisation vol. I fol. 169—171.

Der Minister des Innern.

Berlin, den 7. September 1900.

II a 6301.

Gelegentlich der Einreichung der Entwürfe für den Umbau des Hafens zu Leer ist von Ihnen unter gleichzeitiger Wiedervorlage des Kanalisationsprojektes der genannten Stadt darauf hingewiesen worden, dass die Art

der Ausführung des letzteren von dem Bau des Hafens abhängt, und dass deshalb von der Ihnen mit unserem Erlass vom 8. September 1898 — II 13478 — M. d. J. pp. — erteilten Befugnis zur landespolizeilichen Genehmigung des Projekts bisher kein Gebrauch gemacht worden sei.

Eine diesseits vorgenommene Prüfung der betreffenden Projekte hat ergeben, dass sie tatsächlich eng miteinander zusammenhängen und die wirksame Spülung des geplanten Dockhafens durch die in dem oben erwähnten Erlasse empfohlene Verbindung mit der Leda durch ein Einlass- und ein Auslassstor nicht zu erreichen ist.

Die Spülung muss auch nach der Lage und Einrichtung des Hafens überhaupt als ausgeschlossen angesehen werden. Es kann daher nur auf eine Erneuerung des Wassers im Hafenbecken Bedacht genommen werden. Ausserdem würde für eine anderweite Entwässerung der an dem östlichen Schenkel des Hafens gelegenen Halbachschen Papierfabrik, etwa durch eine Rohrverbindung mit der Leda, Sorge getragen werden müssen.

Aber selbst eine Erneuerung des Wassers im demnächstigen Hafenbecken wird, weil der Wasserstand in diesem ohne Gefahr für die darin liegenden Schiffe nur wenig abgesenkt werden kann, nur im beschränkten Masse ausführbar sein.

Bei dieser Sachlage ersuchen wir Sie um eine gutachtliche Äusserung darüber, ob für die in Rede stehende Erneuerung des Wassers besondere und gegebenenfalls welche Vorrichtungen erforderlich sind.

Anscheinend wird der Ausfluss vom Hafen durch die Schiffahrtsschleuse bewerkstelligt werden können. Fraglich erscheint es indessen, ob für die Einführung frischen Wassers aus der Leda ein besonderes Zulassziel angelegt werden muss, und welche Kosten daraus erwachsen würden.

Was den sonstigen Inhalt des übrigens im Hinblick auf die Bestimmungen des Erlasses vom 8. September 1898 noch nicht abgeänderten Entwurfs anlangt, so darf der Notauslass No. 2, wie bereits in der Verhandlung vom 28. Juni 1898 hervorgehoben, nicht in den alten Dockhafen münden, muss vielmehr bis zum neuen Hafenbecken durchgeführt werden. Ob der bei Punkt 88 des Entwässerungsnetzes (vergl. Blatt 5) vorgesehene, zu dem Notauslass 3 gehörige offene Ausgleichsgraben nichts zu Bedenken Veranlassung gibt, wird bei der noch ausstehenden landespolizeilichen Prüfung des Entwurfs zu erwägen sein. Diese würde sich auch auf die zurzeit nicht vorliegenden Sonderpläne für die Einläufe in die Ems und den neuen Hafen zu erstrecken haben.

Ein Heft und eine Mappe mit 6 Zeichnungen anbei.

Der Minister  
der öffentlichen Arbeiten.  
Im Auftrage  
Schultz.

Der Minister  
für Landwirtschaft, Domänen und Forsten.  
Im Auftrage  
Harms.

Der Minister  
für Handel und Gewerbe.  
Im Auftrage  
Neuhaus.

Der Minister der geistlichen, Unterrichts- u. Medizinal-Angelegenheiten.  
Im Auftrage Renners.

Der Minister des Innern.  
Im Auftrage Peters.

An den Herrn Regierungs-Präsidenten in Aurich.

Der Regierungs-Präsident.  
I b 6863.

Aurich, den 29. September 1900.

Abschrift zur Kenntnisnahme.

Es ist mir zu berichten, in welcher Weise den von dem Herrn Minister an das Kanalisationsprojekt gestellten Anforderungen zu genügen sein wird.

Ein Heft und eine Mappe mit Zeichnungen sind gegen Rückgabe beigelegt.

In Vertretung  
Lempfert.

An den Magistrat in Leer.

Der Regierungs-Präsident.  
I b 2291.

Aurich, den 9. April 1901.

Anliegend erhält der Magistrat Abschrift eines Erlasses des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten nebst Anlage zur Kenntnisnahme und mit dem Ersuchen um Äusserung, ob das Kanalisationsprojekt gleichzeitig mit den übrigen Hafenprojekten in der Zeit vom 21. Mai bis 2. Juni v. Js. (zu vergl. meine Verfügung vom 12. Mai 1900 I b 3576) zu jedermanns Einsicht offen gelegen hat. Auch ersuche ich um eine Äusserung über die anliegenden Prüfungsverhandlungen.

Eine Abschrift des Erlasses vom 17. März nebst Anlage ist dem dortigen Wasserbauinspektor zur Kenntnisnahme und Äusserung zugegangen.

Zwei Mappen mit Zeichnungen sind g. R. beigelegt.

v. Estorff.

An den Magistrat in Leer.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.  
III 210 etc.

Berlin W 66, den 17. März 1901.  
Wilhelmstrasse 79.

Auf den Bericht vom 12. Dezember v. Js. — I b 8752 —

Den Entwurf für die Kanalisation der Stadt Leer senden wir beifolgend mit der Ermächtigung zurück, ihm nach Massgabe der beiliegenden Prüfungsbemerkungen vom 27. v. Mts. die landespolizeiliche Genehmigung zu erteilen.

Den in den Prüfungsbemerkungen geforderten Vorlagen wird seinerzeit entgegengesehen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten. Im Auftrage Schultz.	Der Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten. Im Auftrage Hermes.	Der Minister für Handel und Gewerbe. Im Auftrage Neuhaus.
Der Minister der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten. Im Auftrage Förster.		Der Minister der Innern. Im Auftrage Peters.

An den Herrn Regierungs-Präsidenten zu Aurich.

Berlin, den 27. Februar 1901.

Prüfungsbemerkungen zu dem Entwurfe für die Kanalisation von Leer.

Nach dem Erläuterungsbericht zum Entwurfe vom 12. Januar 1899 wird beabsichtigt, die obere Strecke des Hauptsammlers zwischen den Schächten No. 38 und 66 (vergl. Bl. 1) vorläufig nicht auszuführen und die Abwässer der Bremerstrasse zunächst noch durch den Notauslass No. 2 in das Hafenbecken abzuleiten. Mangels näherer Angaben über die Bebauung dieses Stadtteils und die Zahl der Hausanschlüsse sowie über die beabsichtigte Dauer dieser Vereinfachung des Kanalsystems lässt sich nicht beurteilen, ob die Fernhaltung lediglich der größeren Schwimmstoffe genügt und nicht vielmehr bei dem Auslass No. 2 eine Anlage vorgeschrieben werden muss, die die mechanische Klärung und nötigenfalls auch die Desinfektion der Abwässer ermöglicht.

Mit den weiteren Vorschlägen im Bericht des Hafenbauamts Leer vom 12. sowie des Magistrats daselbst vom 25. November v. Js. kann im allgemeinen Einverständnis erklärt werden, nur wird noch seitens des Regierungs-Präsidenten ein Lageplan vorzulegen sein, aus dem die Führung des Stammkanals durch den Süderhammrich hervorgeht nebst einer Erläuterung der an der Kanalausmündung geplanten Anlagen und ihrer Wirksamkeit bei den verschiedenen Tiden.

Für die unterirdische Entwässerung der Insel Nesse ist rechtzeitig ein Entwurf vorzulegen.

Ob die Zuführung von Grundwasser und der Schleusenbetrieb zur Erneuerung des Wassers im Hafen dauernd genügt, ist zu bezweifeln. Es muss daher auf die Zuleitung von Wasser aus der Ems bei Hochwasser und auf die Ableitung des Hafenwassers nach der Ems bei Niedrigwasser Bedacht genommen werden. Zweckmässig erscheint es, die Tore der neuen Schleuse mit genügend grossen Schützen zu versehen. Erfolgt dies nicht, so ist die Errichtung anderer, zur Zuführung gehöriger Wassermengen geeigneter Bauwerke, die indess nur bei erheblicheren Abmessungen Erfolg versprechen würden, vorzubehalten. Von der sofortigen Anlage wird man indessen im Hinblick auf die bedeutenden Kosten so lange Abstand nehmen können, bis Erfahrungen über den Betrieb des Hafens vorliegen.

Es bestehen diesseits keine Bedenken dagegen, dass die landespolizeiliche Genehmigung zu dem Kanalentwurf schon jetzt ausgesprochen wird, wenn hinsichtlich der oben berührten Punkte demnächstige Ergänzungen des Entwurfs gefordert bezw. weitergehende Auflagen vorbehalten werden.

Unterschrift.

Der Regierungs-Präsident zu Aurich.  
No. Ib 3769.

Aurich, den 25. Mai 1901.

Auf den Bericht vom 27. April d. Js. — No. 1067 —

Zu der Kanalisationsanlage der Stadt erteile ich hiermit die landespolizeiliche Genehmigung mit folgender Massgabe:

1. Ausgenommen von der landespolizeilichen Genehmigung ist die unter III 1 und 2 des Berichts vom 27. April näher erläuterte Abänderung und Ergänzung des Projekts (Einmündung der Kanalisation in die Ems und Kanalisation des Osterhammrichs).

2. Desgleichen ausgenommen ist die unterirdische Entwässerung der Insel Nesse, worüber auch ein besonderer Entwurf rechtzeitig einzureichen ist.

3. Die Ableitung der Abwässer der Bremerstrasse in das Hafenbecken durch den Notauslass Nr. 2 wird nur vorübergehend gestattet. Im Bedürfnisfalle ist bei dem Notauslass No. 2 eine Anlage zu machen, die die mechanische Klärung und nötigenfalls auch die Desinfektion der Abwässer ermöglicht.

4. Die Errichtung von besonderen zur Zuführung gehöriger Wassermengen in den Hafen geeigneter Bauwerke bleibt nach Massgabe des Bedürfnisses vorbehalten.

Den Magistrat ersuche ich unter Rückgabe einer Kiste mit Plänen mir umgehend einen geeigneten Plan über die Kanalisation einzureichen, auf dem der landespolizeiliche Genehmigungsvermerk eingetragen werden kann.

Der von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten in den mittels Schreiben vom 9. April d. J. — Ib 2291 — übersandten Prüfungsbemerkungen geforderte Lageplan ist mir sobald als möglich einzureichen.

von Estorff.

An den Magistrat in Leer.

Der Regierungs-Präsident zu Aurich.  
Ib 5207.

Aurich, den 18. Juli 1901.

Auf den Bericht vom 11. Juli 1901 — No. 1955.

Anliegend sende ich den mit landespolizeilicher Genehmigung versehenen Lageplan über das Kanalisationsprojekt zurück. Ich bemerke dabei, dass der bisherige Deich vom Plytenberg bis zu dem Punkte, wo ihn der

projektierte städtische Deich treffen wird, nicht ohne weiteres Schlafdeich wird, da der städtische Deich als Polderdeich ausgebaut werden soll. Die betreffende Strecke bleibt vielmehr so lange Schaudedeich, bis die Verstühlung des neuen Deiches gemäss § 66 der Deich- und Sielordnung ausgesprochen ist. Letzteres dürfte aber wohl kaum vorläufig beabsichtigt werden.

Zur Durchschneidung des Deiches ist daher die Genehmigung der Deichacht einzuholen.

In Vertretung.

An den Magistrat in Leer.

Lempfert.

Der Minister des Innern.

II a 7213.

Auf die Berichte vom 25. Mai d. J. — Ib 3769 —

und vom 18. Juli d. J. — Ib 5207 —.

1 Heft, 2 Pläne, 1 Anlage.

Mit den Berichtsausführungen erklären wir uns einverstanden. Der gedruckte Bericht des Regierungsbaumeisters Taaks zur Entwässerung der Stadt Leer vom 1. April 1897 gibt zu Bemerkungen keinen Anlass. Auch haben wir gegen die projektierten Anlagen der Führung des Stammkanals der Kanalisation durch den Süderhammrich und der Einmündung der Kanalisation in die Ems nach der eingereichten Beschreibung Bedenken nicht zu erheben, behalten uns aber für den Fall, dass bei weiterem Ausbau der Stadt Unzuträglichkeiten aus der Lage oder aus dem zu geringen Fassungsvermögen des Sammelteiches sich ergeben sollten, Änderungen oder Ergänzungen der Anlagen vor.

Euere Hochwohlgeboren wollen hiernach das weitere gefälligst veranlassen und uns über den Verlauf der Angelegenheit binnen 4 Monaten weiter berichten.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten. Im Auftrage. Schultz.	Der Minister der geistlichen, Unterrichts- und Medizinal-Angelegenheiten. Im Auftrage. Förster.	Der Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten. Im Auftrage. Hermes.
---	---	--

Der Minister des Innern.

Der Minister für Handel und Gewerbe.

Im Auftrage. Peters.

Im Auftrage. Hermes.

An den Herrn Regierungs-Präsidenten zu Aurich.

Der Regierungs-Präsident.

Ib 7384.

Abschrift zur Kenntnisnahme auf die Berichte vom 27. April d. J. — No. 1067 — und vom 11. Juli d. J. — No. 1955 —, deren Anlagen anbei zurückerfolgen.

Über den Verlauf der Angelegenheit erwarte ich Bericht binnen 3 Monaten.

In Vertretung.

An den Magistrat in Leer.

Lempfert.

Der Regierungs-Präsident.

Ib 4347.

Erwiderung auf den Bericht vom 11. d. M. — No. 2428.

Auf Grund des § 60 Ziffer 4 der Deich- und Sielordnung für Ostfriesland genehmige ich, dass zur Ausführung der Kanalisation in der Sägemühlenstrasse dortselbst der westliche Ausläufer des Osterhammrichs-Deiches nach Massgabe der wieder beiliegenden Zeichnung angeschnitten wird. Nach Ausführung der Kanalisationsarbeiten ist der gegenwärtige Zustand des Deiches wieder herzustellen; auch ist darauf zu halten, dass während der Arbeit der Fuhrwerksverkehr nicht behindert wird. Die dortigen Akten folgen anbei zurück.

In Vertretung.

An den Magistrat zu Leer.

Lempfert.

Der Regierungs-Präsident zu Aurich.

No. Ib 4836.

Erwiderung auf den Bericht vom 1. d. M. — No. 2672

unter Rücksendung der Anlagen.

Auf Grund des § 60 Ziffer 4 der Deich- und Sielordnung für Ostfriesland genehmige ich, dass der sogenannte Plytenbergdeich an der aus anliegender Zeichnung ersichtlichen Stelle zwecks Durchführung der Kanalisation im Deichzuge durchstoßen wird. Vor Inangriffnahme dieser Arbeit ist ein nach Ansicht des zuständigen Deichrichters genügender Kajedeich herzustellen. Ferner ist der Deich nach Legung des Kanalisationsrohres sofort wieder zu verschütten und der bisherige Zustand wieder einzurichten.

In Vertretung.

An den Magistrat in Leer.

Lempfert.

Berlin, den 8. Oktober 1901.

Aurich, den 21. Oktober 1901.

Aurich, den 21. Juni 1902.

Aurich, den 4. Juli 1902.

Der Regierungs-Präsident zu Aurich.  
No. Ib 6448.

Aurich, den 6. September 1902.

Auf den Bericht vom 17. April d. J. — No. 1743.

Die zuständigen Herren Minister haben gegen den vorgelegten abgeänderten Entwurf der dortigen Kanalisation mit der Massgabe keine Bedenken erhoben, dass die Betonfundamentplatte des massiven Siels verstärkt wird.

Behufs landespolizeilicher Genehmigung des Projekts ersuche ich den Magistrat, die anbei zurückfolgenden Pläne über die Einmündung der Kanalisation in die Ems (Süderhammrich) und in die Leda (Osterhammrich), sowie der Siele nebst anliegendem Erläuterungsbericht während 14 Tage öffentlich mit dem Bemerkten auszulegen, dass Einwendungen gegen das Projekt entweder schriftlich oder zu Protokoll bei dem Magistrat eingelegt werden können. Eine Abschrift der Bekanntmachung sowie eine Bescheinigung über die erfolgte Auslegung ist mir mit den evtl. Einwendungen demnächst vorzulegen.

Karl Prinz von Ratibor.

An den Magistrat zu Leer.

Der Regierungs-Präsident.  
Ib 7046.

Aurich, den 6. Oktober 1902.

Erwiderung auf den Bericht vom 30. September d. J. — No. 3989.

Anliegend sende ich die mit der landespolizeilichen Genehmigung versehenen Pläne über die Einmündung der Kanalisation in die Ems (Süderhammrich) und in die Leda (Osterhammrich), sowie der Siele nebst dem Erläuterungsbericht zurück. Über den weiteren Verlauf der Angelegenheit sehe ich bis zum 15. Dezember d. J. einem Berichte entgegen.

Karl Prinz von Ratibor.

An den Magistrat in Leer.

#### Notiz:

Das Taakssche Kanalisationsprojekt in 2 Druckheften befindet sich in der Magistrats-Registratur. — Eine Beifügung desselben an dieser Stelle ist wegen des zu grossen Umfanges leider nicht möglich.

## IV. Über Eindeichung, Deichgatts und Siele.

Der Regierungs-Präsident.  
Ib 1794.

Aurich, den 10. April 1901.

Erwiderung auf den durch die Hand  
des Wasserbauinspektors eingereichten  
Bericht vom 7. März d. J. — No. 747.

Gegen die geplante Deichanlage habe ich in technischer Beziehung nichts zu erinnern, indessen kann ich der dortigen Ansicht, dass die Frage über die Unterhaltung des Deiches vorläufig noch offen gelassen werden kann, nicht beitreten. Dass eine Genehmigung des Bezirksausschusses für die neue Deich- und Sielanlage nicht erforderlich ist, ist zutreffend, jedoch muss ich von deichaufsichtswegen daran festhalten, dass die Unterhaltungsfrage vor der Herstellung des Deiches geregelt wird, da sich sonst möglicherweise zurzeit noch nicht überschaubare Schwierigkeiten für die Regelung der Angelegenheit später herausstellen können. In materieller Beziehung ist nichts dagegen einzuwenden, dass der Deich auf Kosten der Stadt hergestellt wird. In formeller Beziehung wird eine Regelung herbeigeführt werden können:

1. durch Anschluss des neuen Deiches an eine bereits bestehende Deichacht. (Auf Grund des Art. I No. 4 des Gesetzes betr. die Ausdehnung des Gesetzes vom 28. Januar 1848 über das Deichwesen auf die Provinzen Schleswig-Holstein und Hannover vom 11. April 1872 (G. S. S. 378) kann eine solche Verbindung gegebenenfalls auch ohne Zustimmung der betreffenden Deichverbände herbeigeführt werden, da bei dem jetzigen Zustande, wo es an jedem ordnungsmässigen Deichschutz für das gesamte hinterliegende Binnenland fehlt, ein Fall gemeiner Gefahr zu erblicken sein wird.)

2. durch Verbindung der hintergelegenen Ländereien zu einem gemeinsamen besonderen Deichverbände (die Rechte und Pflichten dieses Verbandes würden gemäss Art. IV a. a. O. durch ein landesherrlich zu genehmigendes Statut festzulegen sein, ähnlich wie dies bei dem Deichverband des Kaiser Wilhelm- und Königs-Polder zurzeit geschehen ist),

3. durch Übernahme der dauernden Unterhaltung des Deiches seitens der Stadt (der Deich würde dann als eine Folgeerscheinung des Hafenaues und somit als eine städtische Anlage angesehen werden können).

Dem Magistrat überlasse ich es, hiernach den dortseits als den gangbarsten erscheinenden Weg zu beschreiten und sehe demnächst weiteren Anträgen entgegen.

Die übersandte Mappe nebst Erläuterungsbericht erfolgt anbei zurück.

von Estorff.

An den Magistrat zu Leer.

Der Regierungs-Präsident.  
I b 4491.

Aurich, den 19. Juni 1901.

Erwiderung auf den Bericht vom 13. Mai d. J. — No. 1144.

Gegen die Herstellung des in den wieder anliegenden Zeichnungen näher angegebenen Deiches habe ich unter der Voraussetzung nichts einzuwenden, dass die Erde für den Deich aus den der Stadt Leer gehörigen Ländereien genommen wird. Der neue Deich wird die Eigenschaft eines Polderdeichs haben und bleiben daher die Bestimmungen der §§ 62—69 der Deich- und Sielordnung zu beachten.

v. Estorff.

An den Magistrat zu Leer.

Der Regierungs-Präsident.  
No. I b 7123.

Aurich, den 9. Oktober 1901.

Im Anschluss an meine Verfügung vom 2. Oktober d. J. I b 6853 und auf den dortigen urschriftlichen Bericht vom 25. September d. J. — J.-No. 2839 — teile ich dem Magistrat mit, dass ich mit Rücksicht darauf, dass der neue Deich die Eigenschaft eines Polderdeichs hat, gegen die Ausführung des Deichgatts bei Esklum und Leerort nach Massgabe der eingereichten, anbei wieder zurückfolgenden Projekte nichts einzuwenden habe. Ich bemerke aber, dass bei einer etwaigen Erhebung des Deiches zum Schaudaiche neben dem Balkenverschluss noch Stemmtore verlangt werden müssen, und stelle daher zur Erwägung, ob nicht schon von vornherein auf die Herstellung einer solchen Anlage hinzuwirken ist. Bis zu einer Verstühlung des neuen Deiches bleibt der Leerorter Schutzdeich ein Schaudaich.

In Vertretung.  
Lempfert.

An den Magistrat zu Leer.

Der Regierungs-Präsident.  
No. I b 1623.

Aurich, den 8. März 1902.

Von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten ist genehmigt worden, dass die in der Anlage 1 des dortigen Berichts vom 7. Dezember 1901 — No. 3843 — bezeichneten Parzellen der Staatsbauverwaltung nach Massgabe des im Enteignungsverfahren festgestellten Planes zum Deichbau benutzt werden. Was die Überlassung der von den Parzellen 31 Kartenblatts 9, Parzelle 19/13 und 16 Kartenblatts 10 erforderlichen Teile anlangt, so hat sich die Stadt der Regelung der Verhältnisse, wie sie von dem Herrn Minister nach einer durch Kommissare in Aussicht genommenen örtlichen Prüfung für zweckmässig erachtet werden, zu unterwerfen. Der für die Abtretung des fiskalischen Grundbesitzes angebotene Kaufpreis wird von dem Herrn Minister eventuell akzeptiert. Ferner hat die Stadt von vornherein die Verpflichtung zu übernehmen, die Staatsbauverwaltung gegen alle von Pächterin der Esklumer Fähre etwa zu erhebenden Entschädigungsansprüche zu vertreten. Gegen die Anlehnung des neuen Deiches an den bestehenden fiskalischen Deich um Leerort bestehen keine Bedenken. Ebenso wird genehmigt, auf dem Leerorter Fährweg den Deich und das Deichgatt anzulegen, wenn die Stadt die ordnungsmässige Unterhaltung und Wartung der Anlage übernimmt. Auch kann der Pumpschloot Kartenblatt 1 Parzelle 78 neben dem Leerorter Fährweg zugeschüttet bzw. zum Deichbau benutzt werden.

Der Erledigung dieser Verfügung sehe ich binnen einer Woche entgegen.

In Vertretung.  
Lempfert.

An den Magistrat zu Leer.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.  
III b 4071.

Berlin, den 16. Mai 1902.

Die nach meinem Erlass vom 20. Februar d. J. III b 1363 in Aussicht genommene örtliche Prüfung bezüglich der mit den Eindeichungsarbeiten bei Leer im Zusammenhang stehenden Fragen, insbesondere wegen Regelung der Verhältnisse bei den Fähren zu Esklum und Leerort, soll am Donnerstag, den 22. d. M. vormittags stattfinden. Meine Kommissare, der Wirkliche Geheime Oberregierungsrat Schweckendieck und der Geheime Oberbaurat Fälscher, werden zu diesem Zwecke am 21. d. M. abends in Leer eintreffen.

Im Auftrage.  
Schultz.

An den Herrn Regierungs-Präsidenten in Aurich.

Der Regierungs-Präsident.  
I b 3733.

Aurich, den 20. Mai 1902.

Abschrift zur Kenntnisnahme auf den Bericht vom 9. Mai d. J. — J.-No. 2042.  
Der Beginn der örtlichen Prüfung wird am 21. d. M. abends festgelegt werden.

v. Estorff.

An den Magistrat zu Leer.

Der Regierungs-Präsident.  
No. Ib 5528.

Aurich, den 12. August 1902.

Unter Rückgabe der mit Bericht vom 27. Juli 1902 — No. 3028 — übersandten Anlagen ersuche ich den Magistrat, die in Abschrift beiliegende Bekanntmachung, die in der nächsten Nummer des Regierungs-Amtsblatts auf dortseitige Kosten von mir veröffentlicht werden wird, in den für dortige Bekanntmachungen bestimmten Blättern zu veröffentlichen und das weitere wegen Auslegung des Projekts nebst Erläuterungsbericht zu veranlassen. Die Zeit der erfolgten Auslegung ist amtlich zu bescheinigen. Die etwaigen Einwendungen ersuche ich mir gesammelt mit dortiger Begutachtung und unter Wiederbeifügung der Anlagen einzureichen.

An den Magistrat zu Leer.

In Vertretung.  
Lempfert.

**Bekanntmachung.**

Zum Zwecke der landespolizeilichen Prüfung der von der Stadt Leer geplanten Sielanlage im Ledadeiche zwischen dem Esklumer Fährwege und Leerort liegt das betreffende Projekt nebst Erläuterungsbericht in der Zeit vom 25. August bis 8. September einschliesslich im Rathause zu Leer (Stadtsekretariat, Zimmer No. 9) zu jedermanns Einsicht aus. Etwaige Einwendungen sind schriftlich oder zu Protokoll geltend zu machen. Die Ansetzung eines besonderen Termins zur Prüfung der Einwendungen bleibt vorbehalten.

Aurich, den 12. August 1902.

Der Regierungs-Präsident.  
In Vertretung.  
Lempfert.

Vorstehende Bekanntmachung wird hiermit zur öffentlichen Kenntnis gebracht.  
Leer, den 15. August 1902.

Der Magistrat.  
Dieckmann.

Der Regierungs-Präsident.  
No. Ib 6210.

Aurich, den 30. August 1902.

Die Beschwerde vom 22. Juli d. J., die sich gegen die Höhenlage der Sohle des Deichgatts bei der Esklumer Fähre richtet, kann als begründet nicht angesehen werden, da nach den angestellten Ermittlungen die nach dem Deichgatt führende Rampe nur eine so schwache Steigung (1:50) hat, dass daraus weder eine Gefahr noch eine Unbequemlichkeit für Fuhrwerke entstehen könnte.

An Herrn M. G. Müntinga und Genossen in Esklum.

Abschrift übersende ich zur Kenntnisnahme auf den Bericht vom 28. Juli d. J. — J.-No. 3017. Das mir von Baurat Uhthoff eingereichte Material sende ich auf dessen Wunsch anbei zurück.

Karl Prinz von Ratibor.

An den Magistrat zu Leer.

Der Regierungs-Präsident.  
No. Ib 6636.

Aurich, den 13. September 1902.

Auf den Bericht vom 10. September d. J. — J.-No. 3673.

Anliegend sende ich dem Magistrate den mit dem landespolizeilichen Genehmigungsvermerk versehenen Plan nebst Anlagen zur Anlage eines Siels im Ledadeiche zwischen dem Esklumer Fährwege und Leerort zurück.

In Vertretung.  
Lempfert.

An den Magistrat zu Leer.

Der Regierungs-Präsident.  
No. Ib 6838.

Aurich, den 3. Oktober 1902.

Erwiderung auf die Eingabe vom 27. August d. J.

Da die Erhöhung des Deiches vor Ihrem Hause im Interesse der öffentlichen Sicherheit erforderlich war und die von Ihnen vorgeschlagene Schüttvorrichtung eine entsprechende Sicherheit nicht gewährt, so muss es bei der Erhöhung des Deiches sein Bewenden haben, ohne dass Ihnen ein Anspruch auf Entschädigung zusteht.

An den Schankwirt Herrn Heinr. Rake in Leerort.

Abschrift zur Kenntnis auf den Bericht vom 19. v. M. — No. 3833 — unter Rückgabe der Anlage 2 dieses Berichts.  
In Vertretung.

An den Magistrat in Leer.

Lempfert.

## V. Über den Grunderwerb zum Schleusenbau, Deichbau und Nesselbüch.

Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten.

Berlin, den 8. Dezember 1899.

Geschäfts-No. II 8180.

Verkauf domänenfiskalischer Grundstücke an die Stadt Leer.

Bericht vom 5. Oktober d. Js.

III D. 4720.

10 Anlagen.

Nach dem nebenbezeichneten Bericht hat die Stadt Leer gebeten ihr

1. nicht nur das für den Hafenanbau unbedingt erforderliche Gelände, welches auf dem Lageplan grünschriffiert und 10,250 ha. gross ist, sondern
2. auch den verbleibenden, auf der Karte mit A und B bezeichneten Teil der beiden Parzellen von noch etwa 12,100 ha. Grösse im Wege des freihändigen Verkaufs zu übereignen. Bei dem allgemeinen Interesse, welches der Hafenanlage beigelegt werden muss, will ich prinzipiell nicht abgeneigt sein, eine freihändige Veräusserung zu befürworten, jedoch nur unter der Voraussetzung, dass der zu zahlende Kaufpreis der Domänenverwaltung eine volle Entschädigung gewährt.

Diese Forderung erscheint um so berechtigter, als das zu 2 bezeichnete Areal nicht ausschliesslich zur Ausführung von Nebenanlagen für den Hafen, wie Lagerschuppen pp., sondern zu einem Teile zu sonstigen Zwecken Verwendung finden soll.

pp. Dem Vorschlage des Magistrats, das der Stadt gehörige an der Ems belegene Areal von 16,795 ha in Tausch zu nehmen, kann nicht näher getreten werden, schon weil dasselbe wegen der weiteren Entfernung von der Stadt und mit Rücksicht auf seine Lage im Inundationsgebiete kein besonders begehrenswertes Pachtobjekt bilden würde.

von Hammerstein.

An die Königliche Regierung zu Aurich.

Königliche Regierung,  
Abteilung für direkte Steuern und Domänen.

III D. 6394.

Abschrift übersenden wir dem Magistrat mit dem Ersuchen, ein angemessenes Kaufgebot abzugeben.  
(Unterschrift.)

Aurich, den 19. Dezember 1899.

An den Magistrat zu Leer.

Königliche Regierung,  
Abteilung für direkte Steuern und Domänen zu Aurich.

III D. 256.

Erwiderung auf den Bericht vom 13. d. Mts. No. 232.

Nach den vom Herrn Landwirtschaftsminister erhaltenen Informationen kann nur derjenige Kaufpreis eine volle Entschädigung für die käufliche Überlassung der in Frage stehenden Grundstücke gewähren, welcher nicht unter 10000 M. pro ha beträgt. Hierbei bemerken wir, dass selbst die Angemessenheit eines Kaufgebots von 10000 M. pro ha noch eingehend seitens des Magistrats begründet werden müsste.

Wolff.

An den Magistrat zu Leer.

Aurich, den 24. Januar 1900.

Verhandelt zu Leer im Rathause in der Plenarsitzung der städtischen Kollegien am 13. Februar 1900.  
Anwesend: Vom Magistrat: Bürgermeister Dieckmann, Senatoren Wreesmann, Pannenburg, Tjarks, Garrels. (Senator Boekhoff fehlt entschuldigt.)

Vom Bürgervorsteher-Kollegium: Stellvertret. Bürgerworthalter Fritzen, Bürgervorsteher Hibben, Cramer, Heitmann, Fecht, Schumacher, Sanitätsrat Dr. Agena, Bamme, Tuinmann, Apfeld, Uhde, Reimers, Stadtsekretär van Ophuysen.

Tagesordnung!

1. pp. pp.

2. Beratung und Beschlussfassung über den Ankauf eines Grundstücks.

Nach Vortrag des Akteninhalts über die bisherigen Verhandlungen, betr. den Ankauf des zum Schleusenbau erforderlichen, bezw. auch des um die projektierte Schleuse belegenen domanial-fiskalischen Grundstücks zur Gesamtgrösse von 22 ha 35 a 04 qm und eingehender Beratung, wird von beiden Kollegien einstimmig beschlossen: Magistrat wird ermächtigt, das ganze Grundstück bis zum Preise von 10000 M. pro ha zu erwerben mit dem Versuch, einen möglichst billigeren Preis, vor allem für die zum Hafenanbau absolut erforderlichen Ländereien, zu erreichen.

Vorgelesen, genehmigt.

Zur Beglaubigung.

Dieckmann. van Ophuysen.

Geschehen Leer, den 4. August 1900.

Gemäss Anordnung der Königlichen Regierung in Aurich hatte sich der Unterzeichnete in Vertretung des Domänen-Rentmeisters nach hier begeben, um in der Angelegenheit betr. die Hafenanlagen, folgende Punkte klarzustellen:

1. Die Grenze, welche notgedrungen zur Hafenanlage erforderlich ist, bildet auf der anliegenden Karte das mit Blaustift schraffierte Land;
2. Das zur Kleinbahn in Aussicht genommene Land kann als zurzeit notwendig nicht bezeichnet werden, weil die Kleinbahn auch heute nur noch Projekt, also noch nicht beschlossene Sache ist; sie ist in den letzten Berichten und damit in die Karte aufgenommen, weil inzwischen die Deputierten-Versammlung beschlossen hat, das Projekt auszuarbeiten und damit das Projekt der Realisierung einen Schritt näher gerückt ist. Im weiteren ergeben die Vorberichte die Motivierung.
3. Die nordwestlich der Schleuse in einer Breite von etwa 90 m liegende Fläche ist einmal zunächst der Schleuse für den freien Verkehr, in weiterer Entfernung zur Anlage von Wohnhäusern für die Beamten (Schleusenmeister, Maschinisten pp.) und für die Hochbauten für den maschinellen Antrieb (Maschinenhaus, Kesselhaus, Kohlenraum) usw. erforderlich. Eine Bestimmung über die absolute Grösse ist zurzeit nicht möglich, da feste Beschlüsse über den Betrieb der Schleuse (ob Tag- oder Tag- und Nachtbetrieb) und über die maschinelle Bewegungseinrichtung, ob hydraulische oder elektrische noch nicht vorliegen.
4. Die Angabe des notwendigen Geländes mit 10,25 ha beruht auf dem ursprünglichen Duisschen Projekt, welchem an Stelle genauer Berechnung nur oberflächliche Schätzungen zu Grunde lagen. Die zweite Grössenrechnung mit 12,7997 ha ist von dem Herrn Regierungsbaumeister Geisse aufgestellt und zwar (wie auch berichtlich hervorgehoben) in Anlass eines Vorschlages der Abteilung für das Bauwesen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vom 24. Januar 1900 (mitgeteilt durch Verfügung des Herrn Regierungs-Präsidenten vom 30. Januar 1900 I b 744).

Dieses Gutachten führte zu einer Verlegung der Schleusenachse und des Vorhafens, durch welche eine wesentliche Verbesserung, namentlich im Hinblick auf das bequeme Ein- und Ausfahren der Schiffe und der Verschlickungsgefahr herbeigeführt wurde.

Die nach der Zeichnung ermittelte Grösse von 14,2892 ha erklärt sich dadurch, dass das etwa vom Aussenhaupt der Schleuse durch I, II, III und IV bezeichnete Gelände, das ist das Gelände zwischen der Kleinbahnlinie und dem Deiche des Vorhafens, mit berechnet worden ist.

Der Zufahrtsweg zur Schleuse in Grösse von 0,3852 ha ist in den früheren Berichten hervorgehoben, im letzten und in der Zeichnung irrtümlich vergessen. Diese Fläche gehört aber zu dem absolut notwendigen Gelände, weil eine Zuwegung zur Schleuse nicht entbehrt werden kann.

Die gewählte Verbindungslinie ist die kürzeste Verbindung zwischen dem Schleusenbaugrundstück und der vorhandenen Wegeführung (Groningerstrasse).

Vorgelesen, genehmigt, unterschrieben.

Dieckmann. Geisse.

Zur Beglaubigung:

Münnich, Regierungs-Sekretär.

Königliche Regierung,  
Abteilung für direkte Steuern und Domänen  
zu Aurich.

Aurich, den 4. August 1900.

III D. 3573.

Mit Bezug auf den Schlusssatz unserer Verfügung vom 7. v. Mts. III D. 3280 ersuchen wir, uns gefälligst noch mitzuteilen, ob die Stadt das zum Deiche notwendige Gelände käuflich zu erwerben wünscht. Trifft dies nicht zu und will die Stadt auch das zum Deiche genutzte Land wieder zurückgeben, so würde sowohl das Eigentums- wie Nutzungsrecht des Deiches an den Domänenfiskus übergehen. Im letzteren Falle würde aber Bestimmung über die Unterhaltung des Deiches zu treffen sein, da der Domänenfiskus keineswegs desfallsige Kosten übernimmt. Wir ersuchen, den letzteren Fall klar zu stellen.

Lempfert.

An den Magistrat zu Leer.

Königliche Regierung,  
Abteilung für direkte Steuern und Domänen  
zu Aurich.

Aurich, den 10. November 1900.

III D. 5247.

Erwiderung auf den Bericht vom 18. vor. Mts. — No. 3000 — betreffend das zum Deichbau notwendige domänenfiskalische Gelände.

Da eine mündliche Besprechung der oben genannten Angelegenheit auch uns zweckmässig erscheint, ersuchen wir den Herrn Bürgermeister, sich am Donnerstag, den 15. d. M., während der Vormittagsstunden zu diesem Zwecke hier einfinden zu wollen.

Gegenstand der Erörterung wird insonderheit sein,

1. ob die Stadt Leer das zum Deichbau erforderliche domänenfiskalische Terrain kaufen will, oder ob das Eigentums- und Nutzungsrecht des Deiches auf den Fiskus übergehen soll,
2. ob beabsichtigt wird, die Erde zum Deichbau aus dem fiskalischen Vorlande zu entnehmen und bejahendenfalls, welche Entschädigung die Stadt zu leisten bereit ist,
3. wem die Unterhaltungspflicht des Deiches obliegen soll.

Wolff.

An den Magistrat zu Leer.

Der Domänen-Rentmeister.

Aurich, den 17. Dezember 1900.

J.-No. 1204.

Der Herr Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten ist bereit, der Stadtgemeinde Leer das zur Hafenanlage unbedingt erforderliche Gelände käuflich zu überlassen, wenn sie einen Kaufpreis von 60 Pf. pro qm zahlt und die in dem abschriftlich beigelegten Erlasse vom 25. Oktober d. J. — II 8184 — angegebene Verpflichtung wegen der Deichanlage übernehmen will.

Der Magistrat der Stadt Leer wird hiermit zur Abgabe einer diesbezüglichen Erklärung ersucht und ihm dabei zugleich eröffnet, dass dem Antrage auf käufliche Überlassung des ganzen Geländes von 22,3504 ha weitere Folge nicht gegeben werden kann.

I. V.

An den Magistrat der Stadt Leer.

Janssen.

Zwischen dem Preussischen Fiskus, vertreten durch den Herrn Regierungs-Präsidenten zu Aurich, und dem Magistrat der Stadt Leer im Einverständnis mit dem Bürgervorsteher-Kollegium wird vorbehaltlich der Genehmigung der beteiligten Herren Minister der nachstehende Vertrag abgeschlossen;

§ 1. Der Stadtgemeinde zu Leer wird der Ausbau des dortigen Hafens nach dem vom Baurat Duis daselbst im Februar 1896 aufgestellten Projekte bzw. nach den später von den städtischen Kollegien beschlossenen, regierungsseitig gebilligten und landespolizeilich genehmigten Abänderungen und Ergänzungen des Projekts für ihre Rechnung gestattet. Mit Rücksicht auf die für die zu erbauende Seeschleuse gewählte Drempeltiefe von 7 m wird bemerkt, dass eine weitere Vertiefung des Fahrwassers der Ems von Emden bis Leerort über das in dem Regulierungsplane (vergl. die dem Landtage vorgelegte Denkschrift vom 21. Januar 1882 Nr. 29 der Drucksachen des Abgeordnetenhauses III. Session 1882) festgestellte Mass von 5-5, 5 m unter gewöhnlichem Hochwasser hinaus nicht in Aussicht genommen ist. Die Stadt hat die herzustellenden Anlagen zu unterhalten.

§ 2. Die bisher von der Staatsbauverwaltung unterhaltenen, von der Wasserbau-Inspektion (Strombauverwaltung) und vom Hafenamte verwalteten Hafenanlagen einschliesslich des unten näher bezeichneten am Vorhafen des Docks und am Dock belegenen Geländes nebst den darauf befindlichen Baulichkeiten, sowie das bisherige Flussbett der Ledaschleife um die Halbinsel Nesse herum, soweit es einschliesslich der zu erbauenden Seeschleuse und deren Vorhafen den künftigen Hochwasserhafen umfasst, gehen vom 1. April 1902 an in das Eigentum und die Unterhaltungspflicht der Stadt Leer über. Die Stadt ist jedoch verpflichtet, der Königlichen Strombauverwaltung die zur Aufbewahrung und Instandhaltung ihrer Fahrzeuge erforderlichen Plätze, sowie die zur Aufbewahrung und Instandhaltung ihrer Gerätschaften erforderlichen Räume — letztere, soweit sie das bisherige Bedürfnis nicht erheblich überschreiten — ohne Entschädigung innerhalb des Hafengebiets zur Verfügung zu stellen und dieselben zu unterhalten.

Das nach Vorstehendem am Vorhafen des Docks und am Dock belegene, der Stadt Leer abzutretende, fiskalische Gelände nebst darauf befindlichen Baulichkeiten umfasst folgende in den nebst Handzeichnungen durch Schnur und Siegel mit diesem Vertrage verbundenen Katasterauszügen bezeichneten Parzellen des Gemeindebezirks Leer (Stadt).

1. Kartenblatt 21 Parzelle 15 in Grösse von 1 ar 18 qm,
2. Kartenblatt 21 Parzelle 17 in Grösse von 6 ar 42 qm nebst darauf befindlichen Baulichkeiten, beide bislang dem Königlichen Hafenamte gehörig,
3. Kartenblatt 21 Parzelle 92/16 in Grösse von 14 ar 74 qm der Königlichen Staatsbauverwaltung gehörig,
4. Kartenblatt 21 Parzelle 96/26 etc. in Grösse von 3 ar 89 qm katastriert auf den Namen des Königlichen Eisenbahn-Fiskus.

§ 3. Die Hafenspolizei in dem gesamten städtischen Hafengebiet wird vom 1. April 1902 an auf Kosten der Stadt durch die städtische Polizeiverwaltung verwaltet werden, solange dies staatsseitig für zweckmässig erachtet wird.

Von dem gleichen Zeitpunkte an werden der Stadt unter Verzicht des Staates auf den ihm bisher zugeflossenen Anteil von 25 % am Nettoertrage der eingegangenen Hafengebühren solche zum vollen und alleinigen Bezug überwiesen.

§ 4. Der Staat leistet an die Stadt einen Baukostenbeitrag von Fünfhundert und vierzigtausend (540 000) Mark, zahlbar in drei Raten und zwar die erste Rate von zweihunderttausend (200 000) Mark nach Vollzug dieses Vertrages, die zweite Rate von zweihunderttausend (200 000) Mark am 1. April 1901, die dritte Rate mit einhundertvierzigtausend (140 000) Mark am 1. April 1902.

§ 5. Behufs Ausführung des mit dem Hafenauprojekt in untrennbarem Zusammenhange stehenden Durchstichs der Nessehalbinsel, welche Aufgabe des Entwässerungsverbandes für den Nessedurchstich gemäss den Be-

stimmungen des Statuts vom 6. November 1899 ist, wird sich die Stadt mit dem Verbande ins Einvernehmen setzen. Zu den Kosten dieses Durchstichs wird aus laufenden Mitteln der beteiligten Ministerien ein Beitrag von Einhundert und sechstausend (106000) Mark, zahlbar in zwei Raten in den Jahren 1901 und 1902 gewährt werden.

Aurich, den 14 Februar 1901.

Leer, den 8. Februar 1901.

Der Regierungs-Präsident.  
(L. S.) von Estorff.

Der Magistrat.  
(L. S.) Dieckmann.

I b. 1110.

Genehmigt durch Erlass des Herrn Finanz-Ministers und der Herren Minister der öffentlichen Arbeiten und für Landwirtschaft, Domänen und Forsten vom 27. April 1901

III b. 4269 M. d. ö. A. I 4615 Fin. Min.

I D. 5798.

I C b 3546 M. f. L. pp.

Aurich, den 25. Mai 1901.

Der Regierungs-Präsident.  
(L. S.) von Estorff.

I b 3409.

Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten.  
No. II 1418.

Berlin W. 9, den 26. März 1901.

Hafen-Anlage der Stadt Leer. — Bericht vom 9. v. Mts. — III D. 274.

Die Königliche Regierung wird benachrichtigt, dass die Allerhöchste Genehmigung zur freihändigen Veräußerung der zur Herstellung der Hafenanlage der Stadt Leer erforderlichen, nach vorläufiger Ermittlung 11,8264 ha umfassenden Flächen der im Gemeinde-Bezirk Leer (Stadt) belegenen domänenfiskalischen Parzellen No. 30 und  $\frac{45}{29}$  des Kartenblatts 9 der Gemarkung Leer an die Stadt Leer zum Preise von 60 Pfg. pro qm mittelst der nächsten betreffenden Quartal-Veräußerungs-Nachweisung erbeten werden, und dass wegen Ausführung der Veräußerung demnächst weitere Verfügung ergehen wird.

Die Berichtsunterlagen sind einstweilen zurückbehalten worden.

Im Auftrage  
Praetorius.

An die Königliche Regierung zu Aurich.

Königliche Regierung.  
Abteilung für direkte Steuern und Domänen.  
III D. 1845.

Aurich, den 27. April 1901.

Abschrift erhalten Sie zur Kenntnis.  
Wolff.

An den Magistrat in Leer.

Auf Ihren Bericht vom 23. März d. J. will ich genehmigen, dass die fiskalischen Liegenschaften, welche im § 2 letzter Absatz des nebst Zubehör wieder beigefügten Vertrages vom 8./14. Februar d. J., betreffend Übernahme der bisher seitens des Staats unterhaltenen Hafenanlagen zu Leer an die dortige Stadtgemeinde näher bezeichnet sind, nebst den darauf befindlichen Baulichkeiten der genannten Stadtgemeinde unentgeltlich zum Eigentum überlassen werden.

Berlin, den 1. April 1901.

Wilhelm R.

gegengez. v. Miquel.

v. Thielen.

v. Hammerstein.

An den Finanzminister, den Minister der öffentlichen Arbeiten  
und den Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten.

Allerhöchster Erlass enthaltend die Erteilung des Enteignungsrechts vom 1. 4. 01 (siehe unter B. I. 29).

Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten.  
Geschäfts-No. II 4348.

Berlin W 9, den 7. Juni 1901.

9 Anlagen, 10 Zeichnungen.

Mit Bezugnahme auf die Verfügung vom 26. März d. Js. — II 1418 — wird die Königliche Regierung auf Grund der die Veräußerungs-Nachweisung für das I. Quartal 1901 genehmigenden Allerhöchsten Ordre vom 1. v. M. ermächtigt, der Stadt Leer die zur Anlage eines Hochwasserhafens erforderlichen, nach vorläufiger Ermittlung 11,8264 ha umfassenden Teile der im Gemeindebezirk Leer (Stadt) belegenen domänenfiskalischen Parzellen No. 30 und  $\frac{45}{29}$  des Kartenblatts 9 der Gemarkung Leer gegen Zahlung eines Kaufpreises von 60 Pfg. pro qm, unter

den betreffenden allgemeinen und den erforderlichen besonderen Bedingungen, namentlich auch gegen Übernahme der Verpflichtung, die in der Verfügung vom 25. Oktober v. Js. — II 8184 — gedachte Deichanlage ohne Inanspruchnahme domänenfiskalischer Fonds herzustellen, aus freier Hand zu verkaufen.

Die Anlagen des Berichts vom 9. Februar d. Js. — III, D. 274 — erfolgen zurück.

I. A.

Unterschrift.

An die Königliche Regierung zu Aurich.

Königliche Regierung.

Aurich, den 19. Juni 1901.

Abteilung für direkte Steuern und Domänen zu Aurich.

III. D. 3253.

Urschriftlich nebst 20 Anlagen gegen Rückgabe an den Magistrat der Stadt Leer zur Kenntnis.

Auf die Verkaufsbedingungen, namentlich auf den § 4 der besonderen und § 5 der allgemeinen Bedingungen, machen wir besonders aufmerksam.

Der Einsendung der Katasterunterlagen sehen wir bis spätestens zum 1. Juni 1903 entgegen.

Wolff.

Struckmann.

Notiz: Letztere Frist ist durch Verfügung der Königl. Regierung zu Aurich Abteilung für direkte Steuern und Domänen vom 10. Juli 1903 mit ministerieller Genehmigung bis zum 1. Juni 1904 verlängert.

Verhandelt den

Vor dem unterzeichneten

der durch anliegenden Auftrag des Herrn Regierungs-Präsidenten zu Aurich vom d. Js.  
für die Beurkundung dieses Vertrages bestimmt ist, erscheinen von Person bekannt und geschäftsfähig:

1. der

und weist sich durch anliegende Vollmacht der Königlichen Regierung, Abteilung für direkte Steuern und Domänen, zu Aurich als Vertreter des Domänenfiskus aus,

2. der

Die Erschienenen zu 1 und 2 schliessen folgenden Kaufvertrag:

§ 1.

Die Königliche Regierung, Abteilung für direkte Steuern und Domänen, zu Aurich, in Vertretung des Königl. Domänenfiskus, verkauft auf Grund des in beglaubigter Abschrift angeschlossenen Erlasses des Herrn Ministers für Landwirtschaft, Domänen und Forsten vom

an die Stadt Leer das zur Anlage eines sturmflutfreien Hafens unbedingt erforderliche Gelände, nämlich die Parzellen wie solche in den Auszügen aus den vorläufigen Fortschreibungsverhandlungen nebst Handzeichnung des Königlichen Katasteramts zu Leer vom näher bezeichnet sind.

§ 2.

Bei diesem Verkaufe werden die dieser Verhandlung als Anlage beigefügten, vorgelesenen und hiermit in Bezug genommenen „allgemeinen Bedingungen zum Verkaufe von Domänen- und Forstgrundstücken in denjenigen Teilen der Provinz Hannover, in welchen die Grundbuchordnung gilt“, von beiden Teilen als ein zugehöriger Teil dieses Vertrages anerkannt und verpflichtet sich beide Teile, diese Bedingungen — soweit sie nicht nachfolgend ausdrücklich abgeändert werden — ebensogut zu erfüllen, als wenn sie von Wort zu Wort in dieser Verhandlung mit enthalten wären.

§ 3.

Das von der Käuferin zu zahlende Kaufgeld beträgt nach dem vereinbarten Satze von 60 Pfg. für das qm für ha Mark, buchstäblich

Jede von der Käuferin geleistete Zahlung soll ohne Rücksicht auf einen etwa abweichenden Wortlaut der auszustellenden Quittung zunächst auf Kosten und Zinsen und dann erst auf die Hauptschuld angerechnet werden.

§ 4.

Als Tag der Übergabe gilt der 1. Oktober 1903.

§ 5.

Die Stadt Leer verpflichtet sich, die auf der anliegenden Skizze (Entwurf zu der Erweiterung des Hafens von Baurat Duis in Leer und von Professor Henrici zu Aachen) ersichtlich gemachte Deichanlage von der Schleuse bis zum Esklumer Fährweg, nach Durchschneidung desselben, an der Leda entlang bis nach Leerort und von hier parallel zur Ems bis an den Emders Deich, ohne weitere Inanspruchnahme domänenfiskalischer Fonds herzustellen

§ 6.

Da die Stadt Leer die zur Hafenanlage verwendeten Grundstücke bereits seit 1. Oktober 1900 in Pacht hat, ist eine förmliche Übergabe derselben nicht mehr erforderlich.

## § 7.

Mit Rücksicht darauf, dass die Nutzung der Grundstücke mit dem 30. September 1903 als beendet anzusehen ist, verpflichtet sich die Stadt Leer, für das Pachtjahr 1. Mai 1903/04 noch den vollen jährlichen Pachtzins zu entrichten.

## § 8.

In Beziehung auf die beigelegten allgemeinen Verkaufsbedingungen wird in Abänderung des § 10 derselben bestimmt, dass Käuferin sämtliche Kosten des Geschäfts allein trägt.

Die Erschienenen bitten, diese Verhandlung zweifach auszufertigen und einem jeden der Vertragsschliessenden je eine Ausfertigung zu übersenden.

Vorgelesen, genehmigt und unterschrieben.

## Zur Beglaubigung:

Vorstehende Verhandlung wird hiermit ausgefertigt.  
, den 19.

Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten  
Beschr.-Nr. II 6065.

Berlin W., den 22. Juli 1901.

Veräusserung domänenfiskalischen Geländes in den Gemarkungen Leer und Leerort an die Stadt Leer.

Bericht vom 13. Mai d. J. III D. 1920.

3 Anlagen und 1 Zeichnung.

Ich bin geneigt, zur freihändigen Veräusserung des zum Bau und zur demnächstigen Unterhaltung eines Schutzdeiches gegen Sturmfluten erforderlichen, nach vorläufiger Ermittlung 13,8475 ha grossen domänenfiskalischen Geländes an die Stadt Leer gegen Zahlung des fünfundzwanzigfachen Betrages des für dasselbe aufkommenden jährlichen Pachtzinses die Allerhöchste Genehmigung nachzusuchen, und sehe der Einreichung eines Veräusserungsplanes nebst Unterlagen entgegen.

Von Veräusserung der in dem Bericht vom 13. Mai d. J. bezeichneten Fläche von 2,0774 ha an die Stadt Leer ist für jetzt abzusehen, da diese Fläche zur Herstellung und Unterhaltung des Schutzdeiches nicht unbedingt erforderlich ist.

I. A. gez. Thiel.

An die Königliche Regierung zu Aurich.

Königliche Regierung.

Aurich, den 31. Juli 1901.

Abteilung für direkte Steuern und Domänen  
III. D. 4142.

Abschrift teilen wir dem Magistrat bei Uebersendung der Anlagen zur Kenntnis und Beifügung der vom Königlichen Katasteramte dort anzufertigenden Auszüge aus den vorläufigen Fortschreibungsverhandlungen nebst Handzeichnungen über die in den Spalten 8 und 9 der unter den Anlagen befindlichen Nachweisung vom 1. April d. J. nachgewiesenen Flächen mit.

Wir ersuchen uns gleichzeitig mitzuteilen, wann die Stadt das fragliche Gelände zu übernehmen wünscht.  
Wolff.

An den Magistrat zu Leer.

Königliche Regierung,

Aurich, den 12. September 1901.

Abteilung für direkte Steuern und Domänen,  
zu Aurich.

III. D. 4683.

Urschriftlich nebst 6 Anlagen gegen Rückgabe an den Magistrat der Stadt Leer um von der berichtigten Nachweisung vom 1. April d. Js. Kenntnis zu nehmen und zur gefälligen Äusserung darüber, ob die Stadt bereit ist, für das zu erwerbende Gelände einen Kaufpreis von 56 Pf. für das Quadratmeter zu zahlen und ob sie auch jetzt noch gewillt ist, das Vorland zu erwerben.

Die Eintragungen in dem dortseits aufgestellten Verzeichnisse vom 27. August d. Js. lassen in letzterer Beziehung Zweifel zu. Dem Kaufgeschäfte würden dieselben Bedingungen mit den erforderlichen Abänderungen zu Grunde zu legen sein, wie sie bei dem Verkaufe des Schleusenbaugrundstücks in Frage kommen.

Mit der Vorlage der katasteramtlichen Unterlagen erst nach Fertigstellung der Deichanlage wollen wir uns mit Rücksicht auf die vorgetragenen Umstände, die eine Abweichung von dem zurzeit festgestellten Plane zur Folge haben könnten, einverstanden erklären.

von Estorff. I. V. Beck. Meyer. Struckmann.

Nachweisung der die Deichanlage der Stadt Leer berührenden domänenfiskalischen Grundstücke, deren Pachtverhältnisse und Kapitalwerte.

Etats-No. für 1901/03	Der Pächter Namen und Wohnort	Flächengröße des Pachtgrundstücks nach dem Etat		Jetzige Pacht einschl. Lastenbeitrag		Kapitalwert à 4%		Kapitalwert pro qm		Katastergröße der Grundstücke in Spalte 3		Von der Fläche in Spalte 7 entfallen auf					
		ha	dec	ℳ	δ	ℳ	δ	ℳ	δ	ha	dec	ha	dec	ha	dec	ha	dec
1	2	3		4		5		6		7		8		9		10	
	Gemarkung Leer.																
260	Brüning, Friedr., in Leer	4	283	1002	30					} 7 1694							
261	Oltmanns, O. V., daselbst	2	912	666	50						6600	1	8800	4	6294	Parz. 11 Blatt 10	
262	Brüning, Peter, daselbst	4	252	831	80					4 2516	7200	2	0600	1	4716	Parz. 1 Blatt 10	
263	Oltmanns, O. V., daselbst	3	305	620	—												
267	Derselbe	2	193	480	50					} 11 0964							
274	Reike, H., daselbst	1	940	426	60						1 1700	3	4900	6	4364	Parz. 20 Blatt 11	
277	Rugo, H. F., daselbst	2	521	671	60												
278	Visscher, L. D., daselbst	1	103	263	50					1 1026							
282	Eilermänn, L. B., daselbst	4	354	878	30					4 3543							
	Gemarkung Leerort.									} 1 5300							
283	Kramer, F. N., in Leerort		668	261	20						2 3375	2	2572	Parz. 9 Blatt 10			
	Summa	27	531	6102	30	152557	50		5546	28	6421	4	0800	9	7675	14	7946
									rund 56 Pf.				13 8475				

Der Gesamtwert des in Spalte 8 und 9 aufgeführten Landes beträgt 77546 Mark.  
Aurich, den 1. April 1901.

Der Domänen-Rentmeister.  
I. V.  
Münnich,  
Regierungs-Sekretär.

Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten.  
No. II 9652.

Berlin, den 29. November 1901.

Bericht vom 25. v. Mts. — III D. 5427 —  
7 Anlagen.

Die Königliche Regierung wird benachrichtigt, dass die Allerhöchste Genehmigung zur freihändigen Veräußerung der zum Bau eines Schutzdeiches der Stadt Leer im Regierungsbezirke Aurich und zur künftigen Unterhaltung desselben erforderlichen, nach vorläufiger Ermittlung 13,8475 ha umfassenden Teile der domänenfiskalischen Parzellen No. 1, 9, 10 und 11 des Kartenblatts 10 der Gemarkung Leer (Stadt) No. 20 des Kartenblatts 11 derselben Gemarkung und No. 38 des Kartenblatts 1 der Gemarkung Leerort an die Stadt Leer zum Preise von 56 Pf. für das Quadratmeter mittelst der nächsten betreffenden Quartal-Veräußerungs-Nachweisung erbeten werden, und dass wegen Ausführung der Veräußerung demnächst weitere Verfügung ergehen wird.

Im Auftrage.

An die Königliche Regierung zu Aurich.

Thiel.

Königliche Regierung  
Abteilung für direkte Steuern und Domänen.  
III. D. 6437

Aurich, den 20. Dezember 1901.

Erwiderung auf den Bericht vom 19. September d. Js. — No. 2707  
Abschrift zur Kenntnisnahme.

An den Magistrat in Leer.

In Vertretung.  
(Unterschrift.)

Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten.  
Geschäfts-Nr. II 1357.

Berlin, den 21. Februar 1902.

Mit Bezug auf die Verfügung vom 29. November v. Js. — II 9652 — wird die Königliche Regierung auf Grund der die Veräusserungs-Nachweisung für das 4. Quartal 1901 genehmigenden Allerhöchsten Ordre vom 20. v. M. ermächtigt, die zum Bau eines Schutzdeiches der Stadt Leer und zur künftigen Unterhaltung desselben erforderlichen, nach vorläufiger Ermittlung 13,8475 ha umfassenden Teile der domänenfiskalischen Parzellen No. 1, 9, 10 und 11 des Kartenblatts 10 der Gemarkung Leer (Stadt), No. 20 des Kartenblatts 11 derselben Gemarkung und No. 38 des Kartenblatts 1 der Gemarkung Leerort an die Stadt Leer gegen Zahlung eines Kaufpreises von 56 Pfg. für das Quadratmeter, unter den betreffenden allgemeinen und den erforderlichen besonderen Bedingungen aus freier Hand zu veräussern.

Im Auftrage  
Thiel.

An die Königliche Regierung zu Aurich.

Königliche Regierung  
Abteilung für direkte Steuern und Domänen.  
III D. 1054.

Aurich, den 3. März 1902.

Abschrift zur Kenntnisnahme.

Der Einsendung der Katasterunterlagen sehen wir bis spätestens zum 1. Juni 1903 entgegen.

Wolff.

An den Magistrat der Stadt Leer.

Notiz: Frist verlängert bis 1./VI. 04, cf. Notiz oben.

Zwischen dem Preussischen Fiskus, vertreten durch den Herrn Regierungs-Präsidenten zu Aurich, und dem Magistrat der Stadt Leer im Einverständnis mit dem Bürgervorsteher-Kollegium wird vorbehaltlich der Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten nachstehender Vertrag abgeschlossen:

§ 1.

I. Der Königliche Preussische Fiskus überträgt der Stadt Leer das Eigentum an folgenden bisher dem Fiskus gehörigen Parzellen der Gemarkung Leer:

1. Von dem Grundstück Kartenblatt 9 Parzelle 31 den ganzen binnendeichs gelegenen Teil, den durch den neuen Deichzug besetzten Teil des Grundstücks vom Deichfusse binnendeichs bis zum Deichfusse aussendeichs, sowie die Aussenberme in einer Breite von 10 m vom Aussendeichsfusse an gerechnet bis einschliesslich des an den 10 m-Streifen anzugrenzenden Aussenbermeschloots in einer Grösse von 0,2168 ha.
2. Von dem Fährweggrundstück Kartenblatt X Parzelle 19/13 den ganzen binnendeichs gelegenen Teil des Fährweges bis zum Deichgatt, den durch das Deichgatt selbst bedeckten und eingeschlossenen Teil des Weges und aussendeichs den Teil vom Deichgatt bis zur Höhe des unter 1 bezeichneten Aussenbermeschloots in einer Grösse von 0,2519 ha.
3. Von dem Pumpschloot Kartenblatt 10 Parzelle 16 westlich des Esklumer Fährweges den ganzen binnendeichs gelegenen Teil des Schlootes vom Deichfusse binnendeichs bis zum Deichfusse aussendeichs, sowie den durch die Aussenberme bedeckten Teil in einer Breite von 10 m vom Aussendeichsfusse an gerechnet bis einschliesslich des an den 10 m-Streifen anzugrenzenden Aussenbermeschloots, in einer Grösse von 0,1944 ha.

II. Die Stadt Leer erhält die Erlaubnis zur Verlegung des unter I 3 bezeichneten Pumpschloots vorbehaltlich der noch auszusprechenden landespolizeilichen Genehmigung eines zu diesem Zweck einzureichenden Projektes.

§ 2.

I. Die Stadt Leer erhält die Genehmigung:

1. Zur Anlehnung des neuen Deiches an den bestehenden fiskalischen Deich (Kartenblatt 1 Parzelle 103/2 der Gemarkung Leerort) bis in den fiskalischen Leerorter Fährweg hinein, begrenzt durch die südliche Mauer des hier anzulegenden Deichgatts.
2. zur Anlage des Deichgatts auf dem fiskalischen Fährwege Kartenblatt 1 Parzelle 91/75.
3. Zur Anlage des Deiches von der nördlichen Mauer des Deichgatts auf dem fiskalischen Fährweg Kartenblatt 1 Parzelle 91/75 bis zum Pumpschloot Kartenblatt 1 Parzelle 78.
4. Zur Zuschüttung des Pumpschloots Kartenblatt 1 Parzelle 78 der Gemarkung Leerort von dem östlich belegenen Binnenschloot des neuen Deiches in westlicher Richtung (nach der Ems zu) bis zu einem 10 m vom Aussendeichsfusse belegenen Punkte der Aussenberme und zwar ohne Verpflichtung zur Anlage einer Pumpe.

## § 3.

1. Das im § 2 unter I 1 beschriebene neue Deichstück erhält der Fiskus zu Eigentum (Unterhalt und Nutzung s. § 5 No. 3).
2. Dagegen erhält die Stadt Leer das Eigentum an den im § 2 unter 3 und 4 bezeichneten durch die Deichanlage beanspruchten Teilen der Parzellen 91/75 und 78 des Kartenblatts 1 der Gemarkung Leerort (cf. § 4).
3. Die Durchfahrt durch das Deichgatt im Leerorter Fährwege bleibt im Eigentum des Fiskus.

## § 4.

Die in den vorstehenden Paragraphen näher ausgeführten Eigentumsveränderungen im Grundbesitz ergeben sich aus den diesem Vertrage angeschlossenen durch Band und Siegel mit demselben verbundenen Katasterauszügen nebst Handzeichnungen, deren Richtigkeit hiermit beiderseits anerkannt wird.

## § 5.

Als Entschädigung für die in den vorstehenden Paragraphen näher beschriebene kostenlose Abtretung von Grundstücken und für die danach gewährten Berechtigungen übernimmt die Stadt Leer folgende Verpflichtungen:

1. Die ordnungsmässige Unterhaltung des ihr abgetretenen Teiles des Esklumer Fährweges.
2. Die ordnungsmässige Offenhaltung der Fährrinne westlich des hier zum Fährsteig auslaufenden Esklumer Fährweges vorbehaltlich einer näheren durch die Staatsbauverwaltung vorzunehmenden definitiven Regelung, wobei sich die Stadt den Anordnungen der Staatsbauverwaltung unweigerlich zu fügen hat. Bis auf weiteres übernimmt die Bauverwaltung die Offenhaltung der Fährrinne gegen Erstattung der Kosten durch die Stadt.
3. Das auf Kartenblatt 1 Parzelle 103/2 der Gemarkung Leerort angelegte neue Deichstück (s. § 2 I 1) nach Fertigstellung der Staatsbauverwaltung zu Eigentum zu übertragen.
4. In den Fährwegen zu Esklum und Leerort die projektierten Deichgatts auf Grund der staatlicherseits genehmigten Projekte anzulegen, ordnungsmässig zu unterhalten und zu bedienen.
5. An Stelle des ev. in Wegfall kommenden Pumpschloots westlich des Esklumer Fährweges für eine entsprechende anderweite Be- und Entwässerung zu sorgen (s. § 1. II).

## § 6.

Die Kosten dieses für jeden der Paciscenten in einem Exemplar auszufertigen Vertrages trägt bei der Stempelfreiheit des Fiskus die Stadt Leer zur Hälfte.

## § 7.

Auf Verlangen der Stadt wird der Fiskus zum Zwecke der grundbuchamtlichen Auflassung der an die Stadt abgetretenen Parzellen einen Vertreter bestellen.

Aurich, den 10. September 1902.

Der Regierungs-Präsident.

(L. S.) In Vertretung. Lempfert.

Leer, den 2. September 1902.

Der Magistrat.

(L. S.) Dieckmann.

I b 6479.

Der Königliche Regierungs-Präsident in Aurich wird hierdurch ermächtigt, die in § 1 I unter Ziffer 1 bis 3 sowie in § 2 unter Ziffer 3 und 4 des beiliegenden Vertrages vom 2./10. September 1902 in den Gemarkungen Leer und Leerort gelegenen staatlichen Flächen von 21 a 68 qm, 25 a 19 qm, 19 a 44 qm, 2 a, 2 a 73 = 71,4 a Grösse an die Stadtgemeinde Leer für die in dem Vertrage festgesetzten städtischen Gegenleistungen zum Eigentum zu überlassen und dieses Rechtsgeschäft unter Erklärung der Auflassung zum Abschluss zu bringen.

Berlin, 26. Januar 1903.

(L. S.)

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.  
Im Auftrage. Hinckeldeyn.

## VI. Finanzielles.

### Zusammenstellung der Kosten

(über welche eine spezifizierte Aufstellung dem Antrage auf Erteilung des Anleihe-Privilegs beigelegt ist).

I. Seeschleuse . . . . .	Mk.	1301704
II. Nessedurchstich (Ledakorrekction) 250000 Mk. Davon zu Lasten der Stadt . . . . .	"	62200
<p style="margin-left: 20px;">Bemerkung zu pos. II: Der bare Zuschuss beträgt nur 4200 Mk. Es ist aber zu berücksichtigen, dass die Stadt an der Verzinsung des Kreiszuschusses von 30000 Mk. mit etwa <math>\frac{1}{3}</math> beteiligt ist, und dass sie die Verzinsung und Amortisation des Meliorationsdarlehns der Provinz zu 72000 Mk. mit je <math>1\frac{1}{2}</math> % übernommen hat.</p> <p style="margin-left: 20px;">Danach beziffert sich der mit dem Anleihezins von <math>3\frac{1}{2}</math> kapitalisierte Betrag der jährlichen Leistungen (inkl. 4200 Mk.) auf 62200 Mk.</p>		
III. Eindeichung (Ems- und Ledadeich) . . . . .	"	150000
IV. Kanalisation . . . . .	"	610000
V. Eisenbahnverbindung mit der Nesse . . . . .	"	75000
VI. Prahmdrehbrücke . . . . .	"	50000
VII. 100 m Kaimauer . . . . .	"	75000
VIII. 2 Krähe . . . . .	"	18000
IX. Baggerungen im Hafen . . . . .	"	40000
X. Baggerungen (Wasserbecken am unteren Ende der Nesse) . . . . .	"	100000
XI. Grunderwerb . . . . .	"	158096
Summa . . . . .	Mk.	2640000
davon ab der Staatszuschuss . . . . .	"	540000
Bleiben zu Lasten der Stadt . . . . .	Mk.	2100000
XII. Dazu für Ankauf des Wasserwerks . . . . .	"	400000
Gesamtsumme . . . . .	Mk.	2500000

Aufgestellt.

Leer, im Februar 1902.

Das Hafenbauamt.  
Geisse, Wasserbauinspektor.

Der Bezirks-Ausschuss zu Aurich.  
B. A. 221.

Aurich, den 20. März 1902

Erwiderung auf den Bericht vom 5. d. Mts. — J. No. 1305.

Zu dem Beschlusse der städtischen Kollegien daselbst vom 7. v. Mts., wonach zum Zwecke des Ausbaues des Hafens in Leer und des Ankaufs des Wasserwerks Leer—Heisfelde eine Gesamtanleihe von 2500000 M., die mit 3 bis höchstens 4 Prozent zu verzinsen und mit 1 Prozent zuzüglich der erspart werdenden Zinsen zu amortisieren ist, aufgenommen werden soll, wird hierdurch die gesetzlich erforderliche Genehmigung erteilt.

Gleichzeitig wird die unter dem 3. August 1900 — B. A. 774 — erteilte Genehmigung zur Aufnahme einer Anleihe von 1500000 M. hierdurch zurückgezogen.

Namens des Bezirks-Ausschusses.

Der Vorsitzende.

An den Magistrat zu Leer.

(L. S.) von Estorff.

Mit Allerhöchster Ermächtigung erteilen wir hierdurch auf Grund des § 795 des Bürgerlichen Gesetzbuchs und des Artikels 8 der Königlichen Verordnung zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuchs vom 16. November 1899 der Stadt Leer die Genehmigung zur Ausgabe von Schuldverschreibungen auf den Inhaber bis zum Betrage von 2500000 M., in Buchstaben: „Zwei Millionen fünfhunderttausend Mark“ behufs Beschaffung der Mittel zur Ausführung des Hafenbaues und der damit verbundenen Anlagen, sowie zum Ankauf des Wasserwerks.

Die Schuldverschreibungen sind nach dem anliegenden Muster auszufertigen, mit 3—4 Prozent jährlich zu verzinsen und durch Ankauf oder Verlosung vom 1. April 1904 ab jährlich mit wenigstens einem und zwei Zehntel Prozent des Kapitals, unter Zuwachs der Zinsen von den getilgten Schuldverschreibungen zu tilgen.

Vorstehende Genehmigung wird vorbehaltlich der Rechte Dritter erteilt. Für die Befriedigung der Inhaber der Schuldverschreibungen wird eine Gewährleistung seitens des Staates nicht übernommen.

Diese Genehmigung ist mit den Anlagen im Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsanzeiger bekannt zu machen.

Berlin, den 29. August 1902.

Der Finanzminister.

Der Minister des Innern.

In Vertretung. Dombois.

In Vertretung. v. Bischoffshausen.

Genehmigungsurkunde.

Fin. Min. I 11565 und II 8604.

Min. d. I. IV b 2915.

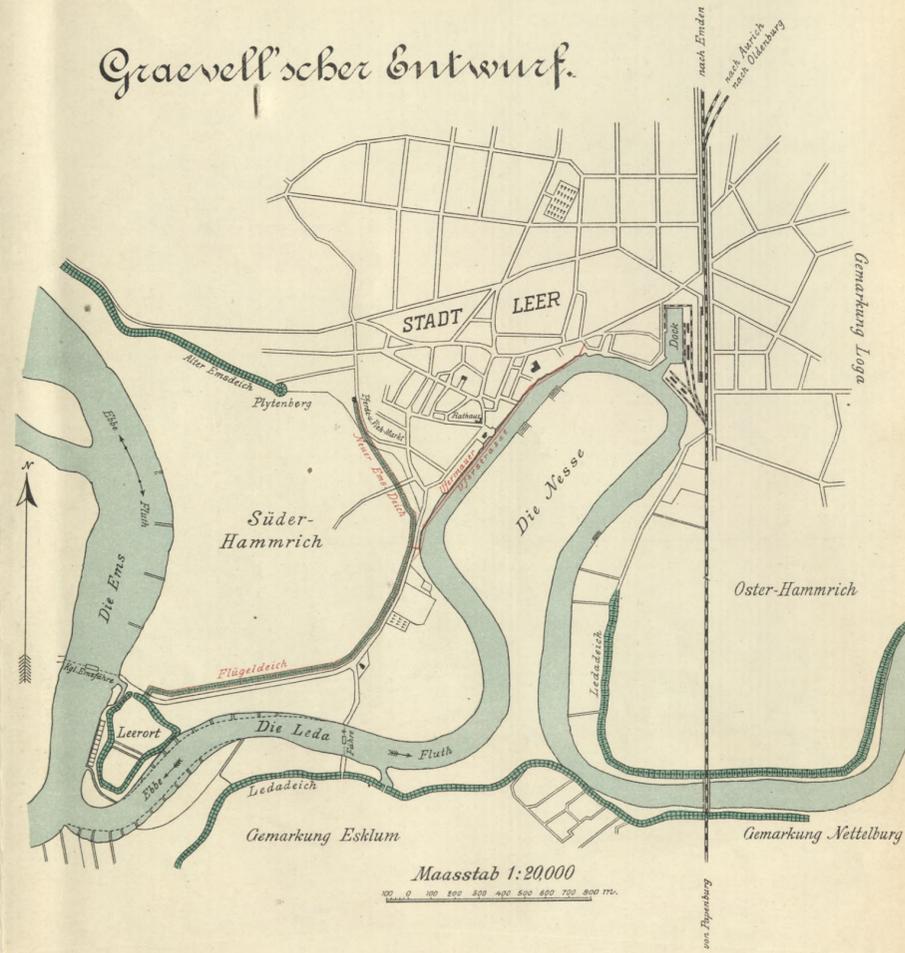
Überficht der Einnahmen für den Hafenbau etc.

Erfahrungsjahr	I. Seeschleuse		Ia. Betriebskosten		II. Deichanlage		IIa. Unterhalt d. Deiche		III. Ledakorrektion		IIIa. Baggerungen im Hafen		IV. Sturmflutschäden		V. Kanalsation		Va. Betriebskosten		VI. Hochbauten		Zusammen																										
	ℳ	§	ℳ	§	ℳ	§	ℳ	§	ℳ	§	ℳ	§	ℳ	§	ℳ	§	ℳ	§	ℳ	§	ℳ	§																									
1899	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																								
1900	1678	65	—	—	211	10	—	—	126	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1678	65																								
1901	3363	63	—	—	7093	50	—	—	127	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4110	78																								
1902	2727	05	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10333	96																							
1903	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																							
bis 25./7.	7769	33	—	—	7304	60	—	—	253	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16123	39																							
																						16123		39																							
																						540000		00																							
																						106000		00																							
																						30000		00																							
																						54000		00																							
																						2455250		00																							
																						3201373		39																							
																						18000		00																							
																						42000		00																							
																						3261373		39																							
																						3038867		36																							
																						222506		03																							
																						18000		00																							
																						42000		00																							
																						3261373		39																							
																						3038867		36																							
																						222506		03																							
																						16123		39																							
																						540000		00																							
																						106000		00																							
																						30000		00																							
																						54000		00																							
																						2455250		00																							
																						3201373		39																							
																						18000		00																							
																						42000		00																							
																						3261373		39																							
																						3038867		36																							
																						222506		03																							
																						16123		39																							
																						540000		00																							
																						106000		00																							
																						30000		00																							
																						54000		00																							
																						2455250		00																							
																						3201373		39																							
																						18000		00																							
																						42000		00																							
																						3261373		39																							
																						3038867		36																							
																						222506		03																							
																						16123		39																							
																						540000		00																							
																						106000		00																							
																						30000		00																							
																						54000		00																							
																						2455250		00																							
																						3201373		39																							
																						18000		00																							
																						42000		00																							
																						3261373		39																							
																						3038867		36																							
																						222506		03																							
																						16123		39																							
																						540000		00																							
																						106000		00																							
																						30000		00																							
																						54000		00																							
																						2455250		00																							
																						3201373		39																							
																						18000		00																							
																						42000		00																							
																						3261373		39																							
																						3038867		36																							
																						222506		03																							
																						16123		39																							
																						540000		00																							
																						106000		00																							
																						30000		00																							
																						54000		00																							
																						2455250		00																							
																						3201373		39																							
																						18000		00																							
																						42000		00																							
																						3261373		39																							
																						3038867		36																							
																						222506		03																							
																						16123		39																							
																						540000		00																							
																						106000		00																							
																						30000		00																							
																						54000		00																							
																						2455250		00																							
																						3201373		39																							
																						18000		00																							
																						42000		00																							
																						3261373		39																							
																						3038867		36																							
																						222506		03																							
																						16123		39																							
																						540000		00																							
																						106000		00																							
																						30000		00																							
																						54000		00																							
																						2455250		00																							
																						3201373		39																							
																						18000		00																							
																						42000		00																							
																						3261373		39																							
																						3038867		36																							
																						222506		03																							
																						16123		39																							
																						540000		00																							
																						106000		00																							
																						30000		00																							
																						54000		00																							
																						2455250		00																							
																						3201373		39																							
																						18000		00																							
																						42000		00																							
																						3261373		39																							
																						3038867		36																							
																						222506		03																							
																						16123		39																							
																						540000		00																							
																						106000		00																							
																						30000		00																							
																						54000		00																							
																						2455250		00																							
																						3201373		39																							
																						18000		00																							
																						42000		00																							
																						3261373		39																							
																						3038867		36																							
																						222506		03																							
																						16123		39																							
																						540000		00																							
																						106000		00																							
																						30000		00																							
																						54000		00																							
																						2455250		00																							
																						3201373		39																							
																						18000		00																							
																						42000		00																							
																						3261373		39																							
																						3038867		36																							
																						222506		03																							
																						16123		39																							
																						540000		00																							
																						106000		00																							
																						30000		00																							
																						54000		00																							
																						2455250		00																							
																						3201373		39																							
																						18000		00																							
																						42000		00																							
																						3261373		39																							
																						3038867		36																							
																						222506		03																							
																						16123		39																							
																						540000		00																							
																						106000		00																							
																						30000		00																							
																						54000		00																							
																						2455250		00																							
																						3201373		39																							
																						18000		00																							
																						42000		00																							
																						3261373		39																							
																						3038867		36																							
																						222506		03																							
																						16123		39																							
																						540000		00																							
																						106000		00																							
																						30000		00																							
																						54000		00																							
																						2455250		00																							
																						3201373		39																							
																						18000		00																							
																						42000		00																							
																						3261373		39																							
																						3038867		36																							
																						222506		03																							
																						16123		39																							
																						540000		00																							
																						106000		00																							
																						30000		00																							
																						54000		00																							
																						2455250		00																							
																						3201373		39																							
																						18000		00																							
																						42000		00																							
																						3261373		39																							
																						3038867		36																							
																						222506		03																							
																						16123		39																							
																						540000		00																							
																						106000		00																							
																						30000		00																							
																						54000		00																							
																						2455250		00																							
																						3201373		39																							
																						18000		00																							
																						42000		00																							
																						3261373		39																							
																						3038867		36																							
																						222506		03																							
																						16123		39																							
																						540000		00																							
																						106000		00																							
																						30000		00																							
																						54000		00																							
																						2455250		00																							
																						3201373		39																							
																						18000		00																							
																						42000		00																							
																						3261373		39																							
																						3038867		36																							
																						222506		03																							
																						16123		39																							
																						540000		00																							
																						106000		00																							

# Bisherige Hafenanlagen.



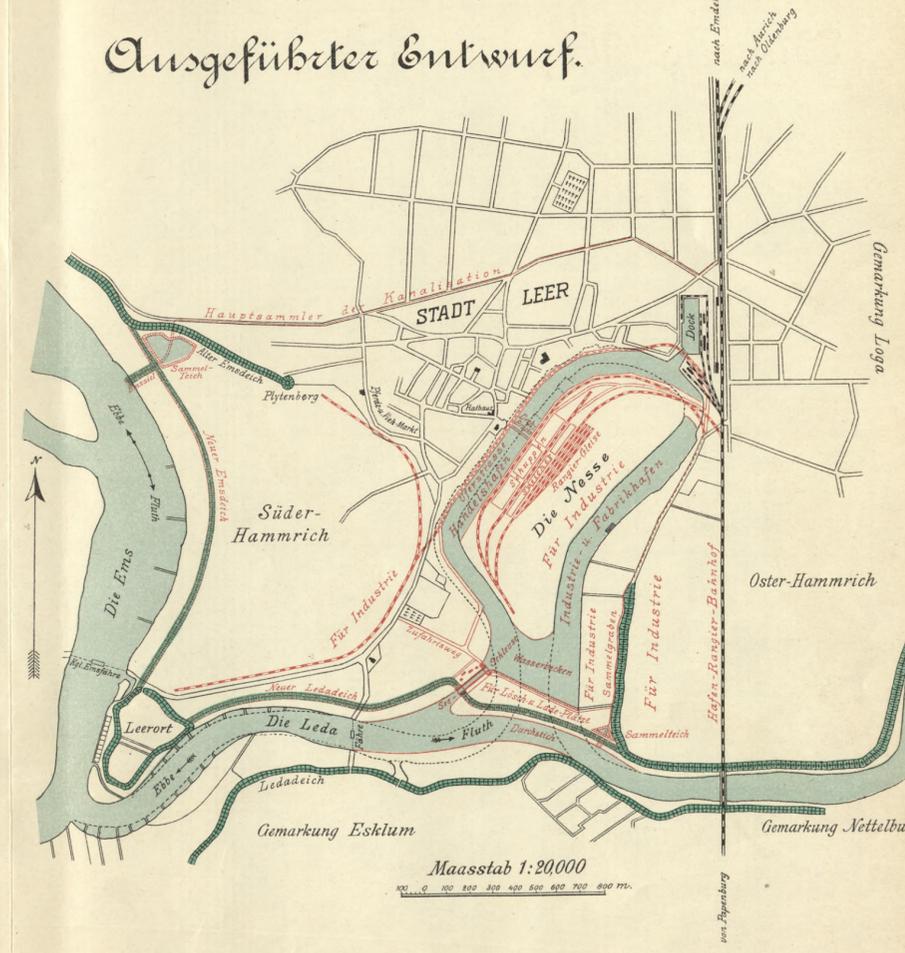
# Graevell'scher Entwurf.



# Quis'scher Entwurf.



# Ausgeführter Entwurf.





# Fest-Zeitung

10067

## zur Feier der Einweihung des Hochwasserhafens der Stadt Leer.

### Sonderbeilage zum Allgemeinen Anzeiger für Ostfriesland.

Leer, Sonnabend, den 19. September 1902.



**Arnold Geisse,**  
Königlicher Wasserbauinspektor.  
Der Erbauer des Hochwasserhafens.



### Gruss an die Feststadt.

Glück auf, mein Leer! Zu deinen Füßen ruht,  
Gefesselt durch der Technik Riesenfaust,  
Dir untertan, der Veda Wogenslut:  
Ein stolzes Werk, auf das du heute schau'st.

Zum sich'ren Port schufst klüglich du den Fluß,  
Den eigenwill'gen, daß er fürderhin  
Fein still das Joch der Schiffe tragen muß,  
Den schaffensfrohen Bürgern zum Gewinn.

Was deine besten Söhne klugem Rat  
Und kühnem Geist zu rechter Zeit entsprang,  
Ist nun gereift im Schweiß der Tat. —  
Wir preisen Gott, daß es so wohl gelang. —

Jetzt gilt's: „Dampfpf voraus“ auf's weite Meer,  
Und alle Mann an Deck mit reger Hand!  
Gar heiß umworben wird der Weltverkehr,  
Doch Tatkraft führt ihn auch zum Ledastrand.

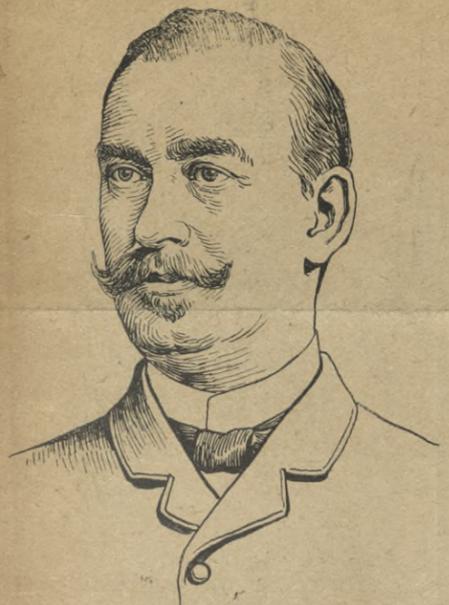
Des neuen Hafens wohlgefügt'er Bau  
Trag dir, mein Leer, die reichsten Früchte ein!  
Voll froher Hoffnung in die Zukunft schau!  
Sollst kräftig wachsen, blühen und gedeih'n!

H. W. Matthiesien.



Verhältnissen des Weltverkehrs angepaßt haben  
da steht mit goldenen Lettern auf den Tafeln  
der Wirtschafts-geschichte unseres Vaterlandes  
verzeichnet.

Wie es aber — und dieses „aber“ kommt  
unser heutige Betrachtungen sehr stark in  
Frage — bei Umwälzungen politischer oder wirt-  
schäftlicher Art stets so zu gehen pflegt, daß der  
Starke die Oberhand behält und der Schwache  
unterliegt, so ist es auch bei der großen Wandlung  
im Betriebe der deutschen Schifffahrt der Fall  
gewesen. Da die Konkurrenz auf dem Weltmarkt  
in den meisten Fällen schnellen Transport gewaltiger  
Mengen bedingt, mußte zum Bau immer  
größerer Schiffsgefäße geschritten werden, die man  
immer stärkerer, maschineller Triebkraft aus-  
gestattet hat. Damit wurde das Segelschiff auf  
den Aussterbeetat gesetzt.



**Aug. Dieckmann,**  
Bürgermeister von Leer.

Durch diese Wendung der Dinge sind nun  
ganz naturgemäß viele kleinere, deutsche Hafenplätze,  
deren Stärke die Segelreederei ausmachte, arg in  
Mitleidenschaft gezogen worden. Der stetige  
Rückgang der Segelertonnage hat dort überall ein  
Wegfallen des Schiffsverkehrs zur Folge gehabt.  
Drei oder vier große Hafenorte ziehen allein den  
Nutzen aus dem Dampfschiffs-Großbetrieb, da sie  
die Gunst ihrer natürlichen Lage (Verbindung  
mit starkproduzierenden und konsumfähigen Hinterländern  
durch schiffbare Ströme) sowohl als auch durch ihre hoch-  
entwickelten Verkehrseinrichtungen die günstigsten Chancen  
bieten. Es macht sich eben auch hierin die monopolisierende  
Kraft des Großkapitals geltend. Dazu kommt eine nicht  
wegzuleugnende Bevorzugung dieser großen Häfen durch  
das Reich bzw. den Staat (Freihäfen, Freibeirte, Aus-  
nahmestafise etc.). —

Im folgenden wollen wir unsere Aufmerksamkeit aus-  
schließlich der Situation an der unteren Ems, mit besonderer  
Berücksichtigung der für Leer in Betracht kommenden Ver-  
hältnisse zuwenden. Ganz abgesehen von den Einwirkungen  
der allgemeinen, wirtschaftlichen Depression unserer Tage  
scheinen die in den Dortmund-Ems-Kanal gesetzten großen  
Hoffnungen noch immer nicht in Erfüllung gehen zu wollen.  
Darüber mag sich wundern, wer will; wir vermögen es  
jedenfalls nicht. Der einzige binnenwärts belegene Kanal-  
platz von Bedeutung, die Stadt Dortmund, kann für sich  
allein den Verkehr eben unmöglich aufbringen, der die in  
dem Kanal und dem Emden Außenhafen verbauten, un-  
geheuren Summen im Lichte zweckmäßig angelegter Kapitalien  
erscheinen lassen würde. Der Kanal ist vorläufig ein  
Torso, dem nicht einmal auf dem Landwege Leben zu-  
geführt werden kann, da für die Kanal-Umschlagsplätze  
Eisenbahn-Ausnahmestafise nicht vorhanden sind. Es bleibt  
damit die bedauerliche Tatsache bestehen, daß die Emshäfen  
im Ein- und Ausfuhrverkehr mit zahlreichen in ihrem  
Hinterland gelegenen Plätzen der holländischen Konkurrenz  
nicht die Spitze zu bieten vermögen, und für diesen wichtigen  
Verkehr mithin völlig ausfallen. Die Leser dürften  
einigermaßen verwundert sein, hier Dinge erörtert zu finden,  
die zu der Festfreude des heutigen Tages anscheinend nicht  
recht passen. Nur gemacht! Die Erörterungen waren

### Die Bedeutung des Hochwasser- hafens für die Stadt Leer.

Ein heißer wirtschaftlicher Kampf, wie ihn  
die Seehandel treibenden Industriestaaten um die  
Vorherrschaft auf dem Weltmarkt führen, spielt  
sich — natürlich in kleinerem Maßstabe — auch  
innerhalb der Grenzen jedes einzelnen dieser  
Länder ab.

Unser deutsches Volk steht in diesem Punkte  
wahrhaftig nicht gegen die anderen Nationen  
zurück, da schon seine in raschem Tempo zu-  
nehmende Bevölkerungsziffer dafür sorgt, daß  
der Wettbewerb auf allen Gebieten des deutschen  
Wirtschaftslebens an Schärfe nichts zu wünschen  
übrig läßt.

Das einfache Rechenexempel, nach welchem die  
Ertragnisse der deutschen Landwirtschaft selbst bei  
der denkbar größten Intensität des Betriebes für  
die Ernährung des Volkes schon seit langem nicht  
mehr ausreichen, hat Deutschland mit unerbittlicher  
Logik allmählich aus einem Agrarstaat in einen  
Industriestaat verwandelt. Wir sind schon seit  
Jahrzehnten gezwungen, weit über den Bedarf des  
inländischen Marktes hinaus zu fabrizieren, um für  
unsere überschüssigen Fabrikate und Halbfabrikate  
vom Auslande die uns fehlenden Nahrungsmittel ein-  
handeln zu können.

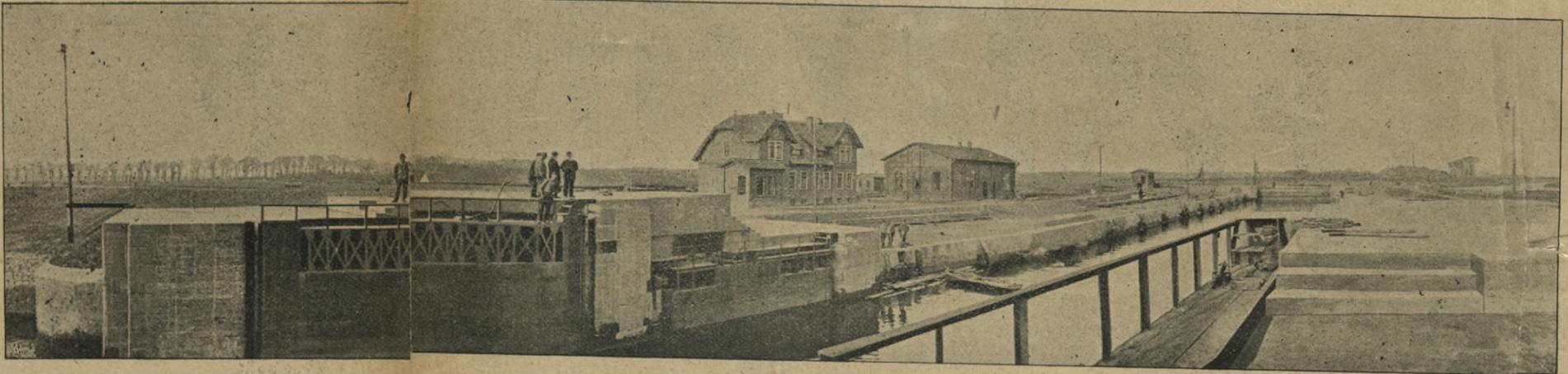
In rapidem Wachstum hat die deutsche Industrie den  
riesigen Umfang angenommen, den sie heute besitzt. Und

dieser beispiellose Aufschwung hat auch die hohe Blüte  
eines zweiten Wirtschaftselements gezeitigt, des Handels,  
der immer neue Absatzgebiete ausfindig machen und erobern  
muß, um die fort und fort kräftiger flutenden Massen  
deutscher Industrie-Er-  
zeugnisse unterzubringen.  
Wir wissen es ja nur  
zu genau, was es für  
unser Erwerbsleben be-  
deutet, wenn der deutsche  
Handel hier oder dort  
die Türen verschlossen  
findet, wie es in den  
letzten Jahren an ver-  
schiedenen Enden des  
Erdballs der Fall ge-  
wesen ist. Von diesen  
traurigen Folge-Er-  
scheinungen wollen wir heute  
aber lieber nicht reden,  
um uns die Fest-  
stimmung nicht zu ver-  
derben.

Handel und Gewerbe  
zusammen haben einen  
dritten, wichtigen Er-  
werbszweig vor schwieri-  
ge, aber dankbare Pro-  
bleme gestellt: die deutsche  
Schifffahrt. In welch'  
genialer Weise der  
deutsche Reeder und  
später auch der deutsche  
Schiffbauer sich den gegen  
früher völlig veränderten



Der Neptundampfer „Neptun“ aus Bremen läuft am 11. November 1902 als erstes  
Seeschiff durch die neue Schleuse in den Hafen ein.



Gesamtansicht der Schleusenanlage.

nötig, um über die Zweckmäßigkeit der Anlage des Hochwasserhafens bei Leer völlig in's Reine zu kommen. —

Man hat sich hier klugerweise von vorher<sup>11</sup> gesagt, daß es wenig zweckvoll sein würde, Millionen<sup>11</sup> opfern, um mit Emden in scharfen Wettbewerb hinsichtlich des Umschlags der Kanal-Schwergüter von und in<sup>11</sup> See zu

Regierung verwirklicht werden wird, dann steht der Industrie Leer's das ganze innere Deutschland bis zur fernen Ostgrenze offen.

Daß bodenkundiger Gewerbsleiß einer Hafenstadt Schiffsverkehr bringt, wird wohl niemand im Ernst bestreiten wollen. Wo regelmäßig Frachten zu haben sind, da gibt es erfahrungsmäßig stets Schiffsräume mehr als genug. Und schließlich ist auch die Erwartung gewiß nicht unberechtigt, daß Leer ebenfalls sein bescheidenes Teil am Kanal-Umschlagsverkehr abbekommt; vielleicht wird der Anteil noch etwas größer, wenn die von der Regierung in Aussicht gestellte Emsvertiefung erst mal vollendet ist, und hier moderne Einrichtungen (Zungenkais) für den Umschlag von Bord zu

entwickelten Wasserbautechnik entsprechen, mit ein's der größten und interessantesten Bauwerke dieser Art. Sie hat eine lichte Weite von 18 m, eine Drempeltiefe von 7 m bei gewöhnlichem Hochwasser, eine Länge zwischen den Hauptern von 130 m und eine größte nutzbare Länge von 145 m. In der Schleuse finden ein Schleppzug von 3 Kanalschiffen von je 60 m Länge und 8 m Breite mit Schleppdampfer Platz. Die Drempeltiefe gestattet Schiffen bis 6,5 m Tiefgang die Einfahrt in den Hafen. Da bekanntlich eine Vertiefung des Fahrwassers von Leer nach Emden auf 7 m bei gew. Hochwasser in sicherer Aussicht steht, so hat man sich



Die Statue des Fischers im Rathaus zu Leer.

Bord geschaffen werden. Somit besteht wohl begründete Hoffnung, daß die weite Fläche unseres schönen Hafenbeckens in nicht allzu ferner Zeit wieder einen Schiffsverkehr aufzuweisen haben wird, der die Bürgerschaft Leer's für die gewaltigen Opfer, zu denen sie sich mit zielbewußter Entschlossenheit aufgerafft hat, reichlich entschädigen wird. —

„Dem Mutigen gehört die Welt!“ Eingedenk dieses fernigen, alten Spruches mögen Alle, denen das Wohl Leer's am Herzen liegt, mit unerschütterlichem Mut zusammenstehen zum weiteren Ausbau des großen Werkes, das am heutigen Tage die feierliche Weihe erhalten hat. Ein Gefühl froher Zuversicht möge auch bei denen zur Herrschaft gelangen, die noch immer Zweifel in die Berechtigung unserer Erwartungen setzen. Getrostem Herzen wollen wir der Zukunft entgegenblicken und einander stärken in dem festen Glauben an eine kommende neue Blüte unserer geliebten Vaterstadt.



### Die Seeschleuse des neuen Leerer Hochwasserhafens

ist in ihren gewaltigen Abmessungen und mit ihren muster-gültigen Einrichtungen, die dem neuesten Stand der hoch-

treten. Vielmehr ist für unsern Hafenbau hauptsächlich der Gesichtspunkt leitend und bestimmend gewesen, industrielles Neuland zu schaffen, das die den Vorzüge in sich vereinigt. Die Heranziehung Gewerbetreibender wird in ausgezeichneter Weise dazu dienen, Leer einer neuen Blüte entgegenzuführen.

Die vielverbreitete, leidige Sucht, morgen schon ernten zu wollen, was heute gesät ist, hat auch hier manchen verführt, sichere Erwartungen als utopistische Ideen zu verunglimpfen. Demgegenüber sei nur kurz darauf hingewiesen, daß die gegenwärtig ungünstige wirtschaftliche Lage erfahrungsgemäß wieder von einer Periode des Aufschwungs abgelöst werden muß. Wenn gewisse Anzeichen nicht trügen, so ist die Krisis bereits überwunden. So bald der Unternehmungsgeist wieder seine Schwingen in der Morgenluft der einsetzenden Hochkonjunktur entfalten wird, kann es auch unseren prächtigen Terrains, die ihresgleichen suchen, an kapitalkräftigen Bewerbern nicht fehlen. Dafür bürgt die durch unsere Hafenerweiterung geschaffene Gunst ihrer Lage. Die zur Fabrikation benötigten Rohprodukte können auf dem billigen Wasserwege nach hier gelangen und vom Schiff direkt in die Fabrik-Niederlagen entläßt werden, und ebenso können für den Export bestimmte, fertige oder halbfertige Fabrikate direkt verschifft werden. Wenn trotz alledem und alledem später einmal die vorläufig ad acta gelegte große wasserwirtschaftliche Vorlage der preussischen



Dampfer „Concurrent“ aus Flensburg in der Schleusenammer.

beim Bau der Schleuse schon darauf eingerichtet und entsprechende Maße für Tiefe und lichte Weite gewählt.

Das Binnenhaupt der Schleuse besitzt ein flusseisernes Schiebetor von 5,4 m Breite, das in geschlossenem Zustande als Brücke für den Verkehr nach dem Osterhammrich dient. Das Außenhaupt trägt ein nach Außen lehrendes flusseisernes Fluttore und ein nach Binnen lehrendes Ebbetor aus demselben Material. Ersteres liegt mit seiner Oberkante 4 m über gew. Hochwasser, letzteres 0,85 m, das Schiebetor des Binnenhauptes 2 m.

Es kann daher jederzeit geschleust werden, mit Ausnahme der Fälle, in denen das Außenwasser höher als 2 m über Hochwasser steht. Dieser Zustand tritt in zwei Jahren ein Mal und dann nur auf wenige Stunden ein. Der Hafen, dessen Wasserstand der Höhe des gewöhnlichen Hochwassers entspricht, umfaßt eine Wasserfläche von 42 ha, die Gesamtlänge seiner nutzbaren Ufer beträgt 8 km.

Die Möglichkeit einer Erweiterung der Hafenanlage ist bei der großen Ausdehnung des zur Verfügung stehenden Gebietes auf absehbare Zeiten vorhanden.

Der Erbauer des Hafens, Kgl. Wasserbauinspektor Geisse, sagt in seiner Schrift „Hafenerweiterung der Stadt Leer“, der wir obige Angaben entnommen haben, zum Schluß: „Als Umschlagshafen liegt Leer mindestens ebenso günstig als Emden, da es für Seeschiffe ebenso leicht, für Kanalschiffe leichter erreichbar ist, als Emden.“

Die Lage Leers zum See- und Binnenverkehr ist ebenso günstig wie die Lage Bremens.

Im Leerer Hochwasserhafen findet die Schifffahrt einen in jeder Weise sicheren und bequemen Liegeplatz mit ausreichender und stets gleichbleibender Wassertiefe und Kaihöhe.

Und dieselben Gründe, die Leer zu einem Umschlagshafen geeignet erscheinen lassen, sind auch für die Anlage von Industrien maßgebend.



Durchschleusung des „Concurrent“ und des Borkumdampfers „Augusta“ von der Aktiengesellschaft „Ems“ in Leer.



# Ems- und Leda-Beitung.

Kreisblatt für den Kreis Leer.

## Abonnement.

Die Zeitung erscheint am Sonntag, Mittwoch und Freitag. Der Abonnements-Preis beträgt für hier vierteljährlich 75 Pfg. und jährlich an Trägerlohn 40 Pfennig. Für auswärtige Abonnenten erhöht sich der Preis um den Botenlohn oder Postzuschlag und Bestellgebühr.



## Insertion.

Die Insertionsgebühren betragen für Inserenten aus Ostfriesland die Corpusszeile oder deren Raum 10 Pfg., für auswärtige Inserenten 20 Pfg. Inserate werden entgegengenommen in Leer Rathhausstraße 22, sowie von sämtlichen Annoncenexpeditoren.

Telegraph-Adresse: Keendertz-Leer.

Telephon Nr. 321

III. Erstes Leer, Sonntag den 20. September 1903. Blatt. 28. Jahrgang.

## Ämtlicher Teil.

Leer, den 18. September 1903.

### Neuwahlen zum Hause der Abgeordneten.

Die Neuwahlen zum Hause der Abgeordneten stehen bevor. Die Herren Gemeindevorsteher ersuche ich daher, unverzüglich an die Aufstellung der Urwählerlisten zu gehen. Das Formular zu den Urwählerlisten erhalten die Herren Gemeindevorsteher ohne Anschreiben. Die Aufstellung ist mit größter Sorgfalt vorzunehmen und sind dabei die Kopfschriften des Schemas genau zu beachten. Bei etwaigem Zweifel über die Art der Ausstellung des Formulars wollen die Herren Gemeindevorsteher bei mir sofort anfragen. Auf folgende Punkte mache ich noch besonders aufmerksam:

1. Jeder selbständige Preuße, der das 24. Lebensjahr vollendet und nicht den Vollbesitz der bürgerlichen Rechte infolge rechtskräftigen richterlichen Erkenntnisses verloren hat, ist in der Gemeinde, worin er seit sechs Monaten seinen Wohnsitz oder Aufenthalt hat, stimmberechtigter Urwähler, sofern er nicht aus öffentlichen Mitteln Armen-Unterstützung erhält. Entscheidend ist hierbei, ob der Wähler zur Zeit der Wahl diese Erfordernisse erfüllt.

2. Bei jedem einzelnen Namen ist der Betrag der direkten Staatssteuern (Einkommen-, Ergänzungs- und Gewerbesteuer für den Gewerbebetrieb im Umherziehen), sowie der direkten Gemeinde-, Kreis- und Provinzialsteuern, welchen der Urwähler in der Gemeinde oder in dem aus mehreren Gemeinden zusammengesetzten Urwahlbezirk zu entrichten hat, in einer Summe anzugeben, — also ohne Angabe der einzelnen Steuerarten, Staatssteuern in einer Summe und Kommunalsteuern auch in einer Summe.

Dabei treten an Orten, wo direkte Gemeindesteuern nicht erhoben werden, an deren Stelle die vom Staate veranlagte Grund-, Gebäude- und Gewerbesteuer.

Direkte Steuern, welche außerhalb der Gemeinde oder des aus mehreren Gemeinden zusammengesetzten Urwahlbezirks in Preußen zu entrichten sind, kommen auf Antrag des betreffenden Urwählers mit zur Anrechnung, wenn ihr Betrag der mit Aufstellung der Urwählerlisten betrauten Behörde spätestens innerhalb der vorgeschriebenen Einspruchsfrist glaubwürdig nachgewiesen wird.

Für jede nicht zur Staatsinkommensteuer veranlagte Person ist an Stelle dieser Steuer ein Betrag von drei Mark zum Ansat zu bringen und zwar auch in dem Falle, daß für einen solchen Urwähler eine andere, von ihm zu entrichtende, direkte Staats-, Gemeinde- u. s. w. Steuer anzurechnen ist. In der Urwählerliste ist deswegen eine besondere Spalte vorgesehen, ebenso eine Spalte zur Kenntlichmachung derjenigen Wähler, welche der dritten Abteilung zuzuweisen sind, weil sie zu einer Staatssteuer überhaupt nicht veranlagt sind; als Staatssteuern gelten in diesem Falle auch die nicht zur Erhebung für den Staat kommenden Grund-, Gebäude- und Gewerbesteuern. (In Spalte 7 des Formulars sind — wie hierbei zur Vermeidung von Irrtümern nochmals hervorgehoben wird — jedoch als Staatssteuern nur die Einkommensteuer, Ergänzungssteuer und die Gewerbesteuer vom Gewerbebetriebe im Umherziehen zu rechnen, wie ja auch die Kopfschrift des Formulars besagt.)

3. Die Urwähler sind genau in der Reihenfolge nach der Höhe ihrer Steuern einzutragen und zwar nach dem Gesamtsteuerbetrag, zuerst der Höchstbesteuerte

usw. Gleichbesteuerte werden nach dem Anfangsbuchstaben der Namen in alphabetischer Ordnung eingetragen.

4. Die fertigen Urwählerlisten sind während 3 Tagen öffentlich auszulegen, nachdem dies vorher unter Mitteilung des betreffenden Lokals in ortsüblicher Weise bekannt gemacht worden ist. Dabei muß ausdrücklich erwähnt werden, daß Einwendungen gegen die Richtigkeit und Vollständigkeit der Liste binnen 3 Tagen nach der Bekanntmachung beim Ortsvorstande schriftlich oder zu Protokoll anzubringen sind. Etwaige Einwendungen sind mir sofort zur Entscheidung vorzulegen.

Nach der Auslegung haben die Herren Gemeindevorsteher die Bescheinigung auf dem Titelblatte zu vollziehen und die Listen unbedingt bis zum 6. Oktober d. Js. hierher einzusenden.

Der Landrat.  
Graf Wedel.

Leer, den 14. September 1903.

Unter Hinweis auf die Polizei-Verordnung des Herrn Regierungs-Präsidenten vom 2. Mai 1903, betr. die Stierföhrung im Regierungsbezirk Aurich wird hiermit bekannt gemacht, daß zur Vornahme der diesjährigen Herbst-Haupt-Stierföhrung für den Kreis Leer folgende Termine angesetzt sind:

1. in Fißum beim Pleis'schen Gasthose am Freitag, den 2. Oktober d. Js., vormittags 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr,
2. in Leer beim van Marck'schen Gasthose am Montag, den 5. Oktober d. Js., vormittags 10 Uhr.

Die Herren Gemeindevorsteher werden ersucht, Vorstehendes baldigst in ihren Gemeinden bekannt zu machen.

Der Landrat.  
Graf Wedel.

## Nichtamtlicher Teil.

### Die Hateneinweihung zu Leer.

© Leer, 19. September.

So ist denn der Tag gekommen, der Tag der Weihe unseres Hafens, welchem von vielen mit großer Spannung entgegesehen wurde, und zu welchem die städtischen Behörden umfangreiche Vorbereitungen getroffen haben. Das Ergebnis mancher arbeitsreichen Jahre soll heute in aller Form der Öffentlichkeit übergeben werden. Schwere Kämpfe in den städtischen Kollegien und innerhalb der Bürgerschaft unserer Stadt hat es gekostet, bis der für das Gedeihen Leer's so wichtige Beschluß gefaßt wurde, unseren den jetzigen Anforderungen nicht mehr genügenden offenen Hafen, welcher von Ebbe und Flut abhängig war, in einen modernen Hochwasserhafen umzugestalten. Nachdem der Bau beschlossen war, wurde seine Ausführung sofort mit großer Tatkraft begonnen und vollendet. Wie bei den Beratungen über die Hafenauftrage, so wurde auch während der Ausführung des Baues der Widerstandsgedanke in der heftigsten Weise laut. Doch unbekümmert um alle Schwarzjeherei und die Prophezeiungen von einem unglücklichen Ausgang der Sache haben die Leiter des Baues den einmal eingeschlagenen Weg fest im Auge behalten, eingedenk des Wortes:

„Wer da fährt nach großem Ziele,  
Lern am Steuer ruhig sitzen,  
Unbekümmert, ob am Riele  
Lob und Tadel hoch ausspritzen!“

Und so ist denn auch der große Plan glücklich ausgeführt. Wohl hat die Stadt Leer große Opfer bringen müssen, aber dafür ist sie jetzt auch in der Lage, erfolgreich mit den benachbarten Hafenstädten in den Wettkampf zu treten. Die schwere Arbeit ist getan, nun möge der liebe Gott seinen Segen dazu geben!

Zur heutigen Feier ist eine Festschrift herausgegeben, welche in knapper Form, aber doch sehr genau und erschöpfend Auskunft über die historische Entwicklung unseres Hafens gibt.

Die Stadt prangt seit dem Eintreffen der ersten Ehrengäste in reichem Flaggenschmuck. Bereits gestern nachmittag um 4 Uhr traf Se. Excellenz der Herr Minister für die öffentlichen Arbeiten Budde von Berlin hier ein, bezgl. der Herr Regierungspräsident Se. Durchlaucht Prinz Karl von Ratibor zu Aurich, von Oldenburg kommend. Der Herr Minister begab sich zum Dalbender'schen Hotel, während der Herr Regierungspräsident beim Grafen von Wedel-Ebenburg übernachtete. Unter den Ehrengästen, welche teils gestern abend, teils heute morgen hier eintrafen und von städtischen Deputationen an der Bahn empfangen wurden, befinden sich u. a.:

Regierungsrat Dr. Voh, Reg.-Rat Meinecke, Reg.- und Baurat Schulze, Reg.-Rat Dr. Werner, Landrat von Freese, Landschaftsrat von Freese, Verwaltungsges.-Direktor Schauinsland-Aurich, Oberbaurat Hermann, Handelskammerpräsident Kappelhoff-Emden, Landrat Graf von Wedel, Majoratsherr Graf von Wedel, Landesdirektor Lichtenberg-Hannover, die Bürgermeister Lichtenberg, Richard-Papenburg, Schwiening-Aurich, Becker-Esens, Geheimrat Reg.-Rat Eich, Landräte Dr. Sberhoff und Dr. Kriege.

Die Zahl der erschienenen Ehrengäste beträgt 53.

Das Wetter ist sehr schön; bei Ostwind weht eine frische Brise. Allem Anschein nach wird der heutige Tag trocken bleiben.

Der Hauptteil des Festes besteht in der offiziellen Weise. Um 11 Uhr fuhr der Festdampfer „Victoria“ vom Ufer beim Rathause ab. Der Magistrat hatte einen schönen guirlanden-geschmückten Ehrengang zum Dampfer herstellen lassen. Im ganzen nahmen reichlich 110 Herren an der Fahrt teil. Als Se. Excellenz der Herr Staatsminister Budde mit dem Herrn Bürgermeister sich auf den Dampfer begab, setzte die Musik ein und gleich darauf stieß die „Victoria“ vom Ufer ab. Die tausendköpfige Menschenmenge, welche am Ufer der Abfahrt des Dampfers zuschaute, brach in lautes Hochrufen aus. An die „Victoria“ schlossen sich noch vier Dampfer, nämlich zwei von der Deutsch-Holländischen Baugesellschaft, die „Augusta“ und der Regierungsdampfer „Dollart“ an, alle voll mit Festteilnehmern besetzt. Desgleichen folgte die Gräflin von Wedel'sche Jacht dem Festdampfer. Der ganze Zug bot einen imposanten Anblick. Als alle Schiffe in die Schleuse festgelegt hatten, hielt Herr Bürgermeister Diekmann die Festrede:

„Meine Herren“ hob er an, „es gibt ein königliches Wort, welches heißt: „Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser“! Es ist in erster Linie die Aufgabe der Regierung, dieses königliche Wort wahr zu machen. Aber auch den Kommunalverbänden liegt die Pflicht ob, mit voller Kraft für dieses Wort einzutreten. Wir haben getan, was wir tun konnten, und was wir verantworten können. Es muß unserer Bürgerschaft zur Ehre nachgesagt werden, daß sie die Eigenschaften im vollkommensten Maße besitzt, das angefangene Werk weiterzuführen und zu vollenden. Und nicht wir allein, sondern auch die Städte Emden und Papenburg stehen uns zur Seite, welche wir unsere

Schwesterstädte nennen, und deren gemeinschaftliche Mutter die Ems ist. Hiern knüpfte ich die Bitte und den Wunsch, daß die hohe königliche Regierung die Korrektion der Ems nicht nur bis Emden, sondern bis Leer und Papenburg vornehmen lassen möge. Der Handel, Wandel und Verkehr verlangen, daß diese gewünschte Korrektion ausgeführt wird. Es ist unsere stete Hoffnung, daß die Regierung unserem Wunsche bald die Tat folgen lassen möge. Ich erjuche die Festgesellschaft, in ein dreifaches Hoch auf unsere Mutter Ems einzustimmen."

Zubelnd stimmte die Gesellschaft in das Hoch ein. Hierauf ergriff Sr. Excellenz der Herr Staatsminister Budde das Wort, und führte aus:

„Wie der Herr Bürgermeister zu Beginn seiner Rede bereits ausgeführt hat, haben Seine Kaiserliche und Königliche Majestät das größte Interesse an dem Ausbau der Häfen der Emsstädte. Die Herren Ressortminister haben an Se. Majestät die Bitte gerichtet, den den Hafenbau zu Leer leitenden Männern die gebührende Auszeichnung zu teil werden zu lassen. Es ist uns jedoch nicht möglich, alle Herren, welche sich um den Ausbau des Hafens verdient gemacht haben, hier zu nennen. Die Herren mögen darin keine Zurücksetzung erblicken. Besonders einem der ersten Leiter wird jetzt die Auszeichnung nicht erteilt werden, welche ihm seinen Verdiensten um den Hafen gemäß gebührt. Doch auch er werde, wenn die Zeit gekommen sei, die gebührende Anerkennung finden. (NB. Mit diesem Herrn ist Wasserbauinspektor Geisse gemeint). Meine Herren, ich habe die Ehre, mitzuteilen, daß Se. Majestät der Kaiser und König an folgende Herren zu verleihen geruht haben:

dem Bürgermeister August Dieckmann und dem königlichen Wasserbauinspektor Duis den Roten Adlerorden 4. Klasse, dem Bürgervorsteher-Worthalter Fritzen und dem Stadtkämmerer Grote den Kronen-Orden 4. Klasse, den Bauunternehmern Broer Müller-Neufehn und Riemann-Obersum das Allgemeine Ehrenzeichen.

Ich schließe mit dem herzlichsten Glückwunsch, daß die Deforzierten noch lange ihre Auszeichnung zur Ehre tragen mögen.

Ich erjuche die Herren, mit mir einzustimmen in ein dreifaches Hoch auf seine Majestät den Kaiser und König.

Sr. Excellenz schüttelte sodann allen Ausgezeichneten, welche bis auf Herrn Duis (welcher sich auf einer Reise ins Ausland befindet) anwesend waren, die Hand. Herr Wasserbauinspektor Geisse wurde sodann noch durch eine längere Rede des Staatsministers geehrt, deren Inhalt uns nicht bekannt ist.

Nach Schluß der Reden wurden die großen Schleusentore geöffnet und die Dampfer fuhren langsam in den offenen Fluß hinaus. Die Fahrt wurde bis Sengum ausgedehnt. Während derselben fand auf der „Victoria“ das Frühstück statt, welches in angeregtester Feststimmung seinen Verlauf nahm. Nachdem die Fahrzeuge wieder zurückgekehrt und durchgeschleust waren, wurde eine Fahrt „Rund um die Nesse“ veranstaltet und dabei die großen Fabrik-Etablissements in Augenschein genommen. Sr. Excellenz bekundeten augensichtlich ein großes Interesse an den Einrichtungen unseres Hafens.

Um 1½ Uhr langten die Dampfer wieder am Ufer an.

Der erste Teil des Festes ist glänzend verlaufen. Sr. Excellenz sprachen sich sehr günstig über Leer aus. Hoffen wir, daß die Zukunft die vielen Wünsche erfüllt.

Um 3 Uhr beginnt das Festessen. Heute abend wird auf der Nesse ein großes Feuerwerk abgebrannt werden.

Ueber den weiteren Verlauf der Weihe wird in nächster Nummer ausführlich berichtet werden.

## Aus der Provinz.

— Leer, 18. September. Einen zweiten Kirchenräuber scheint man dingfest gemacht zu haben, denn die „N. f. St. u. L.“ in Oldenburg berichten wie folgt:

In letzter Zeit wurde aus vielen Orten des Landes und des benachbarten Hannover über Kirchendiebstähle berichtet. Dieselben nahmen ihren Anfang hier in der Umgegend der Stadt, in Ofen und Eversten. Der Verdacht, an diesen Diebstählen beteiligt zu sein, lenkte sich hier auf einen jungen Mann, der eine zeitlang in der Sägerei des Herrn Dieckmann Beschäftigung gehabt hatte, dann aber entlassen worden war. Der Verdacht hat sich bestätigt. Der verdächtige junge Mann ist in Osnabrück abgefaßt und in Haft gebracht worden. Dort in der Gegend waren auch zahlreiche Einbrüche in die Gotteshäuser gemacht, und nun hatte sich der Verhaftete dadurch verdächtig gemacht, daß er die von ihm zu leistenden Zahlungen meist in Nickel machte. Er ist der Mittätererschaft an verschiedenen Diebstählen überführt. Jedenfalls hat er aber auch Komplizen gehabt. Nach denen wird nach gefahndet.

— Leer, 19. Sept. Während des 2. Kreuzmarkttagess brach ein junger Mann vor der Waage auf dem Marktplatz zusammen. Ein starker Blutstrom quoll ihm aus dem Munde. Er wurde mittelst eines Krankenbordes in das Allgemeine Krankenhaus gebracht. Nach seinen Papieren ist der Verunglückte ein seit zwei Monaten hiesiger Handlungsgehilfe. Er hatte keinen Fennig mehr in Besitz und ist wahrscheinlich an Entkräftung zusammengebrochen.

— Leer, 17. Sept. Die von den städtischen Kollegien beschlossene Umsatzsteuerordnung ist vom Bezirksausschuß in Aurich und vom Oberpräsidenten in Hannover genehmigt worden. Nach dieser Ordnung, die sofort in Kraft tritt, beträgt die Umsatzsteuer bei allen bebauten Grundstücken 1 Proz. und bei unbebauten Grundstücken 2 Proz. vom Werte des Grundstückes.

— Leer, 19. Sept. Vorgestern wurde hier ein falsches Zweimarkstück angehalten. Dasselbe ist außerordentlich gut geprägt und fast nicht von echten Geldstücken zu unterscheiden. Es trägt das Bildnis des Kaisers Wilhelm I., die Jahreszahl 1876 und das Münzzeichen A.

— Leer, 19. Sept. Festschrift zur Einweihung der neuen Hafenanlagen in Leer, Ostfriesland, betitelt sich ein im Verlage von D. S. Zops & Sohn in Leer erschienenes, von Bürgermeister Dieckmann daselbst herausgegebenes Werk, welches allen denen empfohlen werden kann, die sich für die Geschichte Ostfrieslands im Allgemeinen, und für den Entwicklungsgang der Stadt Leer im besonderen, interessieren. In klarer Uebersichtlichkeit und prägnanter Ausdrucksweise, hält der Verfasser mehr, als er in seinem Vorworte verspricht. Nach einem kurzen geschichtlichen Rückblick über Leers Geschichte schildert der Verfasser den langen Werdegang der am 19. September d. Js. eingeweihten neuen Hafenanlagen Leers an der Hand reichhaltigen Materials. Die Verhandlungen, Projekte und Ausführung des Werkes — letztere sachkundig geschildert von dem Leiter der Hafenanlagen, Herrn königlichen Bauinspektor Geisse — sind in erschöpfender Darstellungsweise trefflich behandelt. Ein Anhang enthält die genaue Wiedergabe der verschiedenen Akten, und ein sorgfältig ausgearbeitetes Inhaltsverzeichnis bedeutet einen brauchbaren Führer. Durch die Reichhaltigkeit des Stoffes, dessen liebevolle Behandlung von dem Eifer und der Pflichttreue des Mannes spricht, der einen großen Anteil hat an der geleisteten Arbeit. Ausgezeichnete Illustrationen bilden eine wertvolle Ergänzung des Textes und verleihen dem Ganzen ein künstlerisches Gepräge, welches durch die geschmackvolle Ausstattung, den feinen Kunstdruck und den prächtigen Umschlag erhöht wird. Der Preis von Mark 2.75 ist in Anbetracht dieses Umstandes ein sehr mäßiger.

— Leer, 18. September. Ueber Aufgaben und Leistungen der Staatsbahnen hat sich der Minister der öffentlichen Arbeiten Budde in einer an die Oberbeamten der Eisenbahndirektion Cassel gerichteten Ansprache dahin geäußert, daß die Eisenbahnen dem Publikum neben schnellster Beförderung auch die möglichste Bequemlichkeit des Reisens, sowie die denkbar größte Sicherheit für Gesundheit und Leben zu gewähren haben. Der Frachtverkehr aber müsse durch Begünstigung der Massentransporte und Ermittlung angemessener Tarife gefördert und gehoben werden. Er bitte die Herren, ihn in diesem Bestreben zu unterstützen. Sie würden damit auch den Absichten des Kaisers entsprechen, der ein warmer Freund und Förderer des Eisenbahnwesens sei. Vor allem aber möchten die Herren ihren Beamten immer wieder klar machen, daß die Eisenbahnen um des Publikums willen, nicht aber umgekehrt, das Publikum um der Eisenbahnen willen da sei.

— Westrhanderfehn, 18. Sept. Gestern nachmittag waren im hiesigen Verlaatschause Wähler und Freunde des Landtagsabgeordneten Herrn Reg.-Rat Dr. Vogt zusammengekommen, um den Bericht des gen. Herrn über seine Tätigkeit im Parlament zu hören. Sämtliche Anwesende waren mit den Ausführungen des gen. Herrn einverstanden und versprachen für seine Wiederwahl einzutreten. Was nun gerade unsere Gegend betrifft, so ist es in erster Linie die projektierte Kanallinie nach Burlage, welche der finanziellen Unterstützung der Regierung reichlich bedarf, indem die ganze Strecke durch eine minderbegüterte Gegend geht. Herr Dr. Vogt versprach nach Kräften dahinzuwirken, daß der Wunsch der Langholter und Burlager in Erfüllung gehe. Herr Graepel hierselbst überbrachte die freudige Mitteilung, daß schon eine namhafte Summe zum Ausbau dieser Kanalstrecke vorhanden sei und der Herr Landrat unseres Kreises in allernächster Zeit mit den betreffenden Gemeinden in dieser Hinsicht in nähere Verbindung treten werde. Auch die Kanalstrecke von Rajen nach Tjacketlager kam zur Sprache, und es ist durchaus nicht ausgeschlossen, daß diese Strecke, wenn auch erst nach Jahren, zum Ausbau gelangt. Herr Dr. Vogt hat in den zehn Jahren seiner Tätigkeit voll und ganz zu unserer Zufriedenheit gearbeitet, es ist daher nicht ausgeschlossen, daß er einhellig gewählt wird.

— Emden, 17. Sept. Gestern nachmittag ist Lotfendampfer „Fede“ von See kommend hier gelauten. Der Kommandant ist der Kobtentenkapitän Krause. Der Rutter macht Belegungs-Fahrten war in der vorigen Woche an der holsteinischen Küste. Die Besatzung besteht aus 21 Mann, die vorwiegend Lotfen sind, während der übrige Teil in den Fahrwasserverhältnissen ausgebildet werden soll. Heute geht der Lotfendampfer wieder in See.

— Der Kandidat Bud, ein Sohn unseres Herrn Pastors Bud, ist als Pastor coll. in Loccum-Münchshagen angestellt.

— Der Heringsfang auf hoher See liefert bisher ein recht befriedigendes Ergebnis; die ausgeführten beiden Reisen haben 57026 Tonnen Hering ergeben.

— Aurich, 17. Sept. Heute mittag starb im Alter von 54 Jahren der Mühlenbesitzer J. D. Müller in Ostgrofesehn. Der Verstorbene war in ganz Ostfriesland bekannt und geachtet. Seit vielen Jahren war er Provinziallandtags- sowie Kreisabgeordneter und Direktor der Mühlenbrandsozietät für Ostfriesland und Harlingerland. Das letztgenannte Amt mußte er im Sommer d. J. wegen Kränklichkeit niederlegen. Ein Schlaganfall hat seinem Leben ein Ziel gesetzt.

— 18. Sept. Unter Vorsitz des Herrn Regierungs- und Geh. Medizinal-Rat Dr. Quittel fand hier am 16. und 17. d. Mts. eine Apothekergehilfenprüfung statt, welcher sich ein Kandidat, Herr Paul Wilmsen, ausgebildet in der Apotheke des Herrn Dr. Philipson in Leer, unterzog. Derselbe bestand die Prüfung mit der Prüfungsnote „Gut“.

— Rangoog, 18. Sept. Das am 9. d. M. bei heftigem Nordweststurm gestrandete Ruffschiff Altje, Kap. Debur, aus Westrhanderfehn, mit 64,06 Tonnen Steinkohlen von England kommend, ist, nachdem die Kohlen herausgehoben sind, für 156 Mark an den Fuhrwerksbesitzer Albers hiers. verkauft. Die Inventarstücke, die von der Besatzung des Rettungsbootes geborgen wurden, sind für 175 Mk. von der Versicherung „Germania“ in Westrhanderfehn zurückgekauft. — Die Mannschaften des Schiffes wurden durch das Rettungsboot „Reichspost“ mit Ausnahme des Kochs, der in die Brandung sprang und an Land lief, gerettet. Die Besatzung war mittags von Badegästen zu einem Festessen im Hotel Meinen eingeladen, wo sie mit dem Besten bewirtet wurden. — Das Schiff war mit 5000 Mk. und die Ladung mit 2000 Mk. versichert.

— Wittmund, 17. Sept. Der Pastor Eiben in Hage verkaufte seinen z. J. von dem Landwirt Jürgen Becker gepachteten Platz zu Westerhusen zur Größe von 52,96 Hektar an den Landwirt Friedrich Janssen zu Friedrichaugustengroden für 100000 Mk.

— Von der Unterems, 17. Sept. Im nächsten preussischen Etatvoranschlag soll dem Vernehmen nach eine Korrektion der Ems von Papenburg abwärts vorgesehen werden, und zwar die Herstellung von 5½ m Wassertiefe auf der Strecke Papenburg-Beerort und von 6½ m auf der Strecke Beerort-Emden. Zur Ausführung dieses Projekts werden etwa 10 Millionen erforderlich sein.

— Bremen, 18. Sept. Rettungsstation Brerow telegraphiert: Am 17. September von dem hier gestrandeten Schoner „Embla“, Kapitän Person, mit Holz von Ubo nach Flensburg bestimmt, sechs Personen durch das Rettungsboot der Station gerettet.

## Letzte Nachrichten.

— Wien, 18. Sept. Bei der Ankunft des Deutschen Kaisers herrschte schlechtes Wetter, und als die beide Kaiser den Südbahnhof verließen, ging heftiger Regen nieder. Die Begrüßung des Deutschen Kaisers an dem Bahnhofe war ungemein herzlich. Kaiser Wilhelm schritt, nachdem der Zug gehalten hatte, entblößte Hauptes auf Kaiser Franz Josef zu, und beide küßten sich dreimal.

— Lemberg 18. Sept. Seit gestern brennen die Ortschaften Zloczow und Monasterzyska.

— Lemberg, 18. Sept. In der einen der brennenden Ortschaften, Zloczow, sind 500 Häuser niedergebrannt mehrere Personen sind in den Flammen umgekommen.

— London, 17. Sept. Am 16. d. kenterte währen eines Orkans in Hongkong der Dampfer „Onling“ auf der Höhe von Kwangtschauwan; hundert Personen ertranken.

— Norfolk (Virginien), 17. Sept. Der Dampfer „Norby“ rettete einen Matrosen des gescheiterten Dampfers „Mexifano“, der sich als einziger Ueberlebender der 22 Mann starken Besatzung dieses Dampfers an ein Trümmerstück geklammert hatte.

IV 10067/03

# Ems- und Leda-Beitung.

## Kreisblatt für den Kreis Leer.

### Abonnement.

Die Zeitung erscheint am Sonntag, Mittwoch und Freitag. Der Abonnements-Preis beträgt für hier vierteljährlich 75 Pfg. und jährlich an Trägerlohn 40 Pfennig. Für auswärtige Abonnenten erhöht sich der Preis um den Botenlohn oder Postzuschlag und Bestellgebühr.

Druck-Adresse: Leendertz-Leer.



### Insertion.

Die Insertionsgebühren betragen für Inserenten aus Ostfriesland die Corpuzzeile oder deren Raum 10 Pfg., für auswärtige Inserenten 20 Pfg. Inserate werden entgegengenommen in Leer Rathhausstraße 22, sowie von sämtlichen Annoncenexpeditionen.

Telephon Nr. 321

Nr. 112. Erstes Leer, Mittwoch den 23. September 1903. Blatt. 28. Jahrgang.

### Ämtlicher Teil.

Leer, den 20. September 1903.

Zur Erörterung der gegen den Plan zum Bau eines Anschlußgleises in Stidhausen erhobenen Einwendungen habe ich als Kommissar des Herrn Regierungspräsidenten gemäß § 20 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 Termin am Bahnhof Stidhausen auf

**Montag, den 28. ds. Mts.,**  
vormittags 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr,

anberaumt.

Zu diesem Termin werden die Unternehmer, die Reklamanten und die durch die Reklamationen betroffenen Grundbesitzer hierdurch vorgeladen.

Der Landrat.  
Graf Wedel.

Leer, den 14. September 1903.

Unter Hinweis auf die Polizei-Verordnung des Herrn Regierungs-Präsidenten vom 2. Mai 1903, betr. die Stierkörung im Regierungsbezirk Aurich wird hiermit bekannt gemacht, daß zur Vornahme der diesjährigen Herbst-Haupt-Stierkörung für den Kreis Leer folgende Termine angesetzt sind:

1. in Jilsum beim Pleis'schen Gasthose am  
**Freitag, den 2. Oktober d. Js.,**  
vormittags 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr,
2. in Leer beim van Mark'schen Gasthose am  
**Montag, den 5. Oktober d. Js.,**  
vormittags 10 Uhr.

Die Herren Gemeindevorsteher werden ersucht, Vorstehendes baldigst in ihren Gemeinden bekannt zu machen.

Der Landrat.  
Graf Wedel.

### Polizei-Verordnung, betreffend

#### das Verabfolgen geistiger Getränke.

Auf Grund der §§ 137 und 139 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G. S. S. 195) und gemäß §§ 6, 12 und 13 der königlichen Verordnung über die Polizeiverwaltung in den neu erworbenen Landesteilen vom 20. September 1867 (G. S. S. 1529) wird unter Zustimmung des Provinzial-Rats für den Umfang der Provinz Hannover folgendes verordnet:

§ 1.

Den Gast- und Schankwirten sowie den Branntweinkleinhändlern ist verboten, geistige Getränke zum sofortigen Genuß oder zum Mitnehmen an Betrunkene und solche Personen, die von der Polizeibehörde als Trunkenbold bezeichnet sind, zu verabfolgen.

Den von der Polizeibehörde als Trunkenbold bezeichneten Personen darf der Aufenthalt in den zum Ausschank von geistigen Getränken bestimmten Lokalen nicht gestattet werden.

§ 2.

Das Verabfolgen von Branntwein und nicht denaturiertem Spiritus zum sofortigen Genuß an Personen unter 16 Jahren ist den Gast- und Schankwirten und den Branntweinkleinhändlern verboten.

§ 3.

Verantwortlich für die Befolgung der vorstehenden Vorschriften (§§ 1, 2) sind außer den Inhabern der Gast- und Schankwirtschaften und Branntweinklein-

handlungen auch deren Stellvertreter, Beauftragte und Gewerbegehülfen.

§ 4.

Die Gast- und Schankwirte, denen solches von der Ortspolizeibehörde aufgegeben wird, sowie die Branntweinkleinhändler haben einen deutlich lesbaren Abdruck dieser Polizei-Verordnung in ihren Schank- und Verkaufslökalen an augenfälliger Stelle anzuhängen.

Sie haben ferner die ihnen zugehenden Mitteilungen der Ortspolizeibehörden über die als Trunkenbold bezeichneten Personen, solange diese Bezeichnung in Kraft besteht, aufzubewahren und den Polizeibeamten (Gendarmen) auf Verlangen vorzuzeigen.

§ 5.

Zuwiderhandlungen gegen diese Verordnung werden mit Geldstrafe bis zu 60 Mark bestraft.

§ 6.

Diese Verordnung tritt am 1. April 1903 in Kraft.

Alle sonstigen polizeilichen Vorschriften über das Verabfolgen geistiger Getränke an Betrunkene und solche Personen, welche von der Polizeibehörde als Trunkenbold bezeichnet sind, treten außer Kraft.

Polizeiliche Vorschriften, welche das Verabfolgen geistiger Getränke an jugendliche Personen weitergehenden Einschränkungen unterwerfen, und welche das Verabfolgen geistiger Getränke an andere, als die in den §§ 1 und 2 genannten Personen betreffen, bleiben unberührt.

Hannover, den 7. Februar 1903.

Der Ober-Präsident.  
gez.: Wenzel.

### Richtamtlicher Teil.

#### Aus der Provinz.

□ Leer, 21. Sept. Im Anschluß an unseren Bericht über die Festlichkeiten der Einweihung unseres Hafens in letzter Nummer geben wir den Lesern in Folgendem die weiteren bemerkenswerten Mitteilungen. Punkt 3 Uhr nahm das offizielle Festessen im Rathhause seinen Anfang. Gleich zu Beginn der festlichen Tafel erhob sich Sr. Excellenz Staatsminister Budde zu folgenden Ausführungen:

„Die Feier, zu der wir uns hier aus Nah und Fern zahlreich versammelt haben, gilt der Vollendung eines großen Wertes, das zunächst von örtlicher Bedeutung ist. Die an geschichtlichen Erinnerungen reiche Stadt Leer, die ihre Geschichte bis in das neunte Jahrhundert zurückführt, will durch den Ausbau ihres Hafens die Möglichkeit wieder gewinnen, mit den übrigen Nordfriesländern in einer ihrer Lage und Vergangenheit entsprechenden Wettbewerb im Schiffs- und Handelsverkehr zu treten. Sie hat ferner durch die Ausgestaltung ihrer Hafenanlagen ein ausgedehntes und wertvolles Industriegelände gewonnen, das, an der Wasserstraße und Eisenbahn gelegen, allen vorbedingungen für die weitere industrielle Entwicklung der Stadt entspricht. Die mit dem Ausbau des Hafens verbundene Anlage neuer Deiche wird die Stadt in Zukunft vor zerstörenden Hochfluten sichern, durch die sie im Laufe der Jahrhunderte bis in die neueste Zeit gelegentlich heimgesucht worden ist. Endlich hat Leer bei Ausführung der großen den vorerwähnten wirtschaftlichen Zwecken dienenden Anlagen die Möglichkeit gewonnen, eine den heutigen Anforderungen entsprechende städtische Kanalisation durchzuführen, wie sie Wohnplätze von ähnlichem Umfange selten besitzen. Diese Kanalisationsanlage wird von legensreichem Einfluß auf die gesundheitlichen Verhältnisse der Stadt und Urgang sein. Die Erreichung dieser vielseitigen Ziele ist für die Stadt Leer zweifellos von größter Bedeutung, aber die Bedeutung geht über diese örtlichen Interessen hinaus, denn durch die Ausführung des Messedurchstiches ist eine wesentliche Verbesserung der Vorflut für die oberhalb an der Leda gelegenen Ländereien erreicht und dadurch die Begründung einer Meliorationsgenossenschaft gefördert worden, die für weite wirtschaftliche Kreise segensreich wirken wird. Endlich muß die Erreichung der Ziele, die sich die Stadt Leer mit weitem Blick für

die eigene Entwicklung gestellt hat, der vermehrte Verkehr in dem Handelshafen, in Verbindung mit den industriellen Anlagen, deren Wachstum wir erhoffen, fruchtbringend wirken auf das Hinterland und die dahin führenden Wasserwege und Schienenstraßen, im besonderen auf die Entwicklung des Verkehrs auf dem Dortmund-Emskanal, der ein wertvoller Zubringer und Abnehmer für den Seehafen Leer sein wird. Es ist somit eine Anlage geschaffen, die in vorteilhafter Weise auf Handel, Industrie und Landwirtschaft einwirken wird. Das, meine Herren, sind im wesentlichen die Ziele, die durch die neuen Anlagen erreicht werden sollen. Wenn uns heute das Oberhaupt der Stadt die großen Anlagen mit Stolz gezeigt und erläutert hat, so werden Sie Alle mit mir darin übereinstimmen, daß dieser Stolz voll berechtigt ist. Denn die Stadt Leer hat Alles im wesentlichen aus eigener Kraft geschaffen. Aus der Festschrift, die uns der Herr Bürgermeister Diedmann überreicht hat, haben wir ersehen, welche Schwierigkeiten zu überwinden waren, bis die Umgestaltung des Hafens zunächst geplant, beschlossen und finanziell gesichert war, welcher Arbeit und Mühenwaltung es bedurfte, um die schwierigen Bauten zum glücklichen Abschluß zu bringen. Hierzu gehörten tatkräftige Männer mit frischer Begeisterung zur Sache, die imstande waren, Kleinmut und Schwarzseherei zu überwinden. In erster Reihe muß hier ihr vortrefflicher Bürgermeister genannt werden, der mit Aufbietung seiner ganzen Kraft, mit unermüdbarem Fleiß und, wie er ja selbst gesagt, unter Zuhilfenahme der Nachstunden das Werk gefördert hat. Ferner muß volle Anerkennung gezollt werden den Senatoren und Bürgervorstehern, die ihrem Bürgermeister tatkräftig und helfend zur Seite standen. Die königliche Staatsregierung hat die Arbeit dieser Männer und die Entwicklung der Verhältnisse in Leer mit wohlwollendem Interesse verfolgt und das Unternehmen in jeder Weise gefördert. Vor Allem aber hat sie der Stadt tüchtige Baumeister zur Verfügung gestellt, von denen der eine, ein Sohn der Stadt, Baurat Duis, den Plan entworfen, der andere, Wasserbauinspektor Geisse, als Bauleiter den Plan weiter durchgebildet und mit Energie und Sachkenntnis zum glücklichen Ende gebracht hat. Ihnen und allen, die das Unternehmen gefördert haben, gebührt unser Dank und volle Anerkennung. Meine Herren! Sie dürfen überzeugt sein, daß die königliche Staatsregierung die weitere Entwicklung der Stadt Leer mit wohlwollendem Interesse verfolgen und nach Möglichkeit fördern wird. Wenn nun vorsichtige und an Bedenken reiche Köpfe erwarten, daß die geschaffenen Anlagen nach unserer Zeit von morgen ab rentieren werden, und, wenn dies nicht der Fall ist, daraus schließen wollen, daß die Männer, die die Ausgestaltung des Hafens erdacht und durchgeführt haben, einem unberechtigten Optimismus gefolgt sind, so haben sie unrecht. Die Bauherren und Baumeister haben ihre Schuldigkeit getan, ihr Werk wird aber erst lebendig und fruchtbar, wenn Schiffahrt und Handel einsetzen, wenn der Kaufmann es versteht, die Handelswaren über den neu geschaffenen Handelsplatz und die gewonnenen Fahrwege zu führen. Dies geschieht nicht von heute zu morgen, dazu gehören Zeit und glückliche Umstände. Diese sind heute gegeben, denn, während noch im vorigen Sommer die wirtschaftliche Lage sehr trübe war, die Zukunft grau in grau vor uns lag, hat die Verkehrssteigerung, die im Spätherbst vorigen Jahres langsam einsetzte, standgehalten. Die Verkehrseinnahmen auf den Eisenbahnen zeigen fortlaufend eine Steigerung und die Nachrichten aus den Kreisen der Industrie- und Handelswelt äußern sich dahin, daß die Verkehrssteigerung nicht auf eine vorübergehende Ausfuhr nach dem Auslande zu Schleuderpreisen beruhen, sondern auf erhöhtem Bedarf des Inlandes infolge einer langsam fortschreitenden Gesundung der inneren wirtschaftlichen Lage. Wengleich wir nach den gemachten Erfahrungen uns frei halten müssen von übertriebenen Hoffnungen, so dürfen wir doch die Besserung der wirtschaftlichen Lage als bestehend anerkennen; denn auch die bevorstehende Erneuerung des Kohlenyndustriats ist ein Merkzeichen dafür, daß die beteiligten Kreise Zutrauen haben zur weiteren Besserung der Verhältnisse. Dies ist ein glücklicher Umstand, mit dem die Stadt Leer rechnen darf. Während des überwundenen Niederganges baute sie sich die Anlagen, die sie nun bei dem Wiederaufblühen der wirtschaftlichen Verhältnisse ausnützen kann. Möge der rührigen Bevölkerung dies gelingen. Möge das Wort an ihr zur Tat werden: „Hilf Dir selbst, so hilft Dir Gott!“ Daß aber die Stadt ihr großes Bauwerk zum Abschluß bringen konnte, daß sie ferner mit Hoffnung und Vertrauen in die Zukunft blicken kann, das verdankt sie der erfolgreichen Regierung Seiner Majestät des Kaisers und Königs, Allerhöchswelcher dem Deutschen Reiche durch Wahrung des Friedens die Möglichkeit zur wirtschaftlichen Fortentwicklung gegeben hat und der in gleicher Weise dem Handel, der Industrie und Landwirtschaft und allen verbenden Ständen seine fortgesetzte Fürsorge widmet. Besonders die Seehandelsplätze wissen und empfinden es dankbar, welche Förderung Seine Majestät dem Seehandel und allen mit ihm in Zusammenhang stehenden wirtschaftlichen Fragen fortgesetzt zuteil werden läßt. Ich weiß mich einig mit Ihnen, daß wir Seiner Majestät dem Kaiser und Könige, dem erhabenen Förderer und Beschützer des Seehandels und aller wirtschaftlicher Bestrebungen unseren tief empfundenen alleruntertänigsten Dank ausdrücken, indem wir rufen: Seine Majestät der Kaiser und König unser allergnädigster Landesherr: Hurra, hurra, hurra!!!“

Hierauf erwiderte Herr Bürgermeister Diekmann mit einem herzlichen Willkommen auf die Gäste. Redner führte etwa wie folgt aus:

„Meine verehrten Herren und Freunde aus der Stadt Leer! Ich möchte Sie hier anrufen, um mit mir Dank darzubringen unseren Gästen, die heute hier erschienen sind, um mit uns dieses Fest zu feiern. Meine Herren! Wenn wir zurückdenken an die Worte, die wir soeben aus dem berufenen Munde Sr. Exz. des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten über unsere Arbeit gehört haben, so dürfen wir, glaube ich, stolz und sehr zufrieden sein; auch die Hoffnungen, die Sr. Exzellenz die Güte hatten auszusprechen, berechtigen uns, mit Ruhe der Zukunft entgegenzusehen. Sr. Exzellenz hatte die Güte, der einzelnen Arbeiter an dem Werte zu gebenden und möchte ich dafür im Namen aller, der besonders genannten wie auch der städtischen Kollegien unserer Stadt, meinen wärmsten und herzlichsten Dank ausdrücken. Wir dürfen uns glücklich schätzen, daß wir bei allen unseren Arbeiten getreue Gehilfen gefunden haben, wozu wir uns auch wandten. In allererster Linie habe ich hier der königlichen Staatsregierung unsern verbindlichsten Dank aussprechen für alle die Hilfe, die uns zuteil geworden ist. Ich danke ebenfalls dem Herrn, der seiner Zeit das große Werk des Messedurchstiches ausgearbeitet, ein wesentlicher Teil der Arbeit ruhte auf seinen Schultern. Ich weiß mich noch zu erinnern des Ganges der Verhandlungen, wie alles vollständig fertig war und als da das Ganze in nichts zu zerfallen drohte, daß ich gezittert und gebebt habe für ein Werk, das mein Herz erfüllte, dessen Vollendung mein alles war im Interesse dieser Stadt, der ich mein Leben und meine ganze Tatkraft gewidmet; das, meine Herren, werden Sie begreifen! (Lebhafte Bravo.) Meine Herren, wenn ich gearbeitet habe, so habe ich mich gefreut des Beistandes aller Behörden. — Ich habe mir aber auch mehrfach die Frage vorgelegt, ob man in der Lage sei, das gutzubringen, was ich für meine Person anderen zu empfehlen ernstlich beschloß. Es ist die Pflicht eines jeden ernst denkenden Mannes, sich solche Fragen in Ruhe zu überlegen und damit auch in seinem Gewissen einzig zu werden. Ich weiß, man hat mir Optimismus vorgeworfen. Ja, Optimist war ich nicht, ich sah es nur zu sein, ich mußte fortziehen, was mir in den Weg trat. Ich bekenne gern: eine große Anzahl von Herren hat treu zu meiner Seite gestanden und selbst dann, wenn ich zu wanken drohte, mich aufgerichtet; die Herren hier wissen es; leider sind viele nicht mehr. Meine hochverehrten Herren! Wenn wir so zurückschauen auf das Ganze mit einer gewissen Befriedigung und mit guter Hoffnung auf die Zukunft, wenn wir uns heute hier vereinigt haben zur Feier und von dieser Feier ein würdiges und schönes Bild bekommen, wenn diejenigen Festteilnehmer, die, sei es hier, sei es dort, uns auf jede Weise unterstützt und nunmehr alle unserem Rufe gefolgt sind, so sind wir ihnen zu herzlicher Dankbarkeit verpflichtet nicht nur für ihr Erscheinen, sondern auch für ihre freundlichen Wünsche, die Sie soeben aus den Worten Sr. Exzellenz des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vernommen haben. Ich weiß mich einig mit Ihnen, meine Herren, und mit den städtischen Kollegien, wenn ich Sie bitte, sich mit mir zu erheben und zu trinten auf das Wohlsein unserer Ehrengäste, und insbesondere Sr. Exzellenz des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten zu gedenken, der sich nicht gescheut hat, von weither zu kommen, um unserer kleinen Stadt die Ehre seiner Anwesenheit zuteil werden zu lassen. Unser hochverehrter Regierungspräsident, S. Durchlaucht Prinz v. Ratibor, ist ebenfalls erschienen; das alles erkennen wir dankbar an. Und nun, meine Herren, wollen wir uns zusammenschließen zu dem Ruf: „Unsere Ehrengäste und Gäste, sie leben hoch! hoch! hoch!“

Den Dank der Gäste brachte Se. Durchlaucht Prinz Ratibor zum Ausdruck, er entschuldigte den Herrn Oberpräsidenten, der sehr bedauerte, der heutigen Feier nicht beiwohnen zu können; Seine Exzellenz hegte den herzlichen Wunsch, daß die neuen Hafenanlagen zu einer weiteren günstigen Entwicklung der Stadt beitragen mögen. Dann fuhr Seine Durchlaucht fort: Die Stadt Leer hat mit den neuen Anlagen ein Wasserbauwerk geschaffen, das sich ebenbürtig denen der beiden übrigen Emshäfen anschließt. Embden wäre ja wohl meist für den großen Handelsverkehr geschaffen; Leer aber sei berufen ein Industriehafen zu werden. Er hoffe, daß die rührige, kraftvolle Bürgererschaft Leers es der Industrie ermöglichen werde, hier festen Fuß zu setzen. Die neuen Anlagen werden zum Segen der Stadt Leer dem Handel und Verkehr dienen. Auch die Landwirtschaft hat infolge des Messedurchstiches großen Nutzen durch diese neuen Anlagen der Stadt Leer. Dank der Bemühungen des früheren Landrats Graf Wedel-Evenburg ist eine Meliorationsgenossenschaft geschaffen, die der Landwirtschaft große Vorteile bringt. In allererster Linie gebühre der Dank aller dem Herrn Bürgermeister Diekmann, der alle seine Kraft zur Förderung des Werkes eingesetzt habe, dann den städtischen Kollegien und den hulleitenden Beamten und Technikern, von diesen besonders den Herren Duis und Gelfe. Redner schloß mit den besten Wünschen für die Zukunft des Emshafens Leer und brachte in diesem Sinne ein Hoch aus.

Herr Landrat Graf Wedel-Beer hatte die Damenrede übernommen. In schönster humoristischer Weise entledigte Redner sich seiner Aufgabe. Mit Jubel wurde in das auf die Damen unserer Stadt ausgebrachte Hoch eingestimmt. Im weiteren Verlaufe des Festes meldeten sich noch verschiedene redende Herren zum Worte, ihre Ausführungen fanden überall willige Zuhörer und freudig stimmte man in die ausgebrachten Hochs ein. Von Herrn Brouer wurden die während des Mahles eingelaufenen Telegramme zur Verlesung gebracht. Groß war die Zahl derer, die auch in der Ferne an unserer Feier Anteil genommen hatten. Nach Beendigung des Festmahles begab sich die Musikkapelle auf den Uferplatz und konzertierte hier. Zahllos war die Zahl derer, die sich hier eingefunden hatten um dem nach Eintritt der Dunkelheit auf der Messe stattfindenden Feuerwerk zuzuschauen. Gegen 8 Uhr stiegen die ersten Raketen in die Luft und bald darauf entwickelte sich das sorgfältig vorbereitete Feuerwerk zu einem herrlichen Schauspiel. Die Glut der hell-auslösenden Teertönen spiegelten gespenstisch in den Wellen der Beda wieder, unaufhörlich fausten die Raketen in die Luft, und Kanonenschläge hallten

mächtig an den Häusern wieder. Das ganze, mit einer großen Anzahl mit Campions geschmückten, auf der Beda treibenden Böten im Vordergrund gewährte einen erhebenden Anblick. Es bildete einen würdigen Abschluß der glänzend verlaufenen Hafentweih. Noch lange wird der schöne Tag in der Erinnerung der Leeraner und ihrer Gäste frisch bleiben.

Während des Feuerwerks stürzten am Ufer mehrere Personen ins Wasser, doch konnten sie alle noch rechtzeitig dem nassen Elemente entzogen werden, so daß kein Unglück zu verzeichnen ist. Die ganze Hafentweih ist glatt und ohne Unfall von starten gegangen.

□ Leer, 21. September. Folgende Telegramme wurden auf Antrag des Herrn Bürgermeisters Diekmann unter allseitiger Zustimmung der Festversammlung im Rathausjaale am Nachmittage des Hafentweihungstages abgefaßt:

An Se. Majestät den deutschen Kaiser. Ew. Majestät legen die zur festlichen Einweihung des neuen Seehafens Leer in Ostfriesland versammelten Bürger dieser Stadt mit ihren Gästen die allerehrfurchtsvollste Huldigung zu Füßen. Mögen Ew. Majestät machtvoller Wille und starker Schutz allzeit in Gnaden über dem herrlichen Emstrom und seinen Häfen walten. Alleruntertänigst erbitten wir diese Gnade mit dem Gelübde unwandelbarer ostfriesischer Treue. gez. Diekmann, Bürgermeister.

Hierauf ging Sonntag morgen folgendes Telegramm ein: Seine Majestät der Kaiser und König haben Allerhöchst sich über den treuen Gruß der dortigen Bürgerschaft anlässlich der Einweihung des neuen Seehafens gefreut und lassen vielmals danken. Auf Allerhöchsten Befehl der Geheime Kabinettsrat gez. von Lucanus.

An Se. Exzellenz Herrn Grafen zu Stolberg-Wernigerode Sannowitz (Schlesien). Ew. Exzellenz gedenken wir heute in alier ostfriesischer Treue. Alle die hier im festlichen Rathausjaal aus Ostfriesland versammelt sind, vereinigen sich mit uns in einem „Bala Graf Stolberg und Familie“. Namens Aller gez. Diekmann, Bürgermeister.

An Se. Exzellenz den königlichen Ober-Präsidenten Herrn Dr. Benzel Hannover. Ew. Exzellenz sendet von der Feier der Hafentweihung die Stadt Leer in Dankbarkeit ehrerbietigsten Gruß. Lebhaft bedauern wir, Ew. Exzellenz unter unseren Ehrengästen entbehren zu müssen, die unseren Grüßen sich anschließen. gez. Diekmann, Bürgermeister.

An Herrn Regierungs-Präsidenten a. D. von Estorff Liegnitz. Ew. Hochwohlgeboren senden wir am Tage des Festes in Dankbarkeit und treuer Erinnerung ehrerbietigsten Gruß und aufrichtigste Wünsche für das stete Wohl der Familie von Estorff. Namens der städtischen Kollegien. gez. Diekmann, Bürgermeister.

+ Leer, 22. Sept. Die hiesige Ortsgruppe des evangelischen Kindergottesdienstes veranstaltete am vergangenen Sonnabend nachmittags den üblichen Sommerausflug mit den Kleinen nach Heisfelde. In der Begleitung einer Musikkapelle marschierte die aus etwa 750 Kindern bestehende Schar unter der Obhut ihrer Helferinnen und Helfer von der lutherischen Kirche ab. Auf der Martinischen Wiese, in dem großen schönen Garten und im Saal wurden Unterhaltungsspiele veranstaltet. Als die Kleinen sich müde gefurgt hatten, wurden sie im Saale mit Schokolade und Kuchen erquicht. Alsdann wurde das benachbarte Bollinghaus Gehölz aufgesucht und hier allerlei Spiele ausgeführt. Zum Schluß hielten Herr Pastor Peters sowie Küster Weyberg und Kandidat Machert ernste und humoristische Ansprachen an die anlässlich zühörende Kinderschar. Um 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr wurde der Rückmarsch nach Leer wieder angetreten. Es gewährte ein großes Vergnügen, die glückstrahlenden Gesichter der Kleinen während der gemeinschaftlichen Spiele und der Bewirtung zu beobachten. Sogar die Kleinsten marschierten abends wieder singend nach Leer zurück, ohne Spuren von Ermüdung zu zeigen.

○ Leer, 22. Sept. Am vergangenen Sonnabend veranstaltete der hiesige Schüler-Fußballklub „Claritas“ einen Ausflug nach Aurich, um dort auf dem Ellernfelde mit dem Auricher Fußballklub „Vorwärts“ in einen Wettkampf zu treten. Auf beiden Seiten standen 11 kampfbereite Streiter; sie leisteten alle sehr gutes. Die Auricher waren den Leeranern an Schnelligkeit etwas überlegen, während diese durch planmäßigeres und besser organisiertes Spielen von den Aurichern vorteilhaft abstachen. Während des stundenlangen Spiels wurde nur ein Gang zum Auszug gebracht, und zwar zum Vorteil der Auricher, ein Zeichen davon, wie hartnäckig auf beiden Seiten das Tor verteidigt wurde. Nach Schluß des Spiels vereinigten sich die Kämpfer im Biqueurhof zu einem Glase Bier. Den 4 besten Streichern, Abiturient Hartmann und Sekundaner Karl Klopp aus Leer und den Schülern Hibben und Hidmann aus Aurich wurden von jungen Damen Eichenkränze zum Lohn überreicht. Mit dem Spätzuge langten die Leeraner hier wieder an.

\* Dikum, 20. Sept. Heute morgen ist hier die Leiche des am 29. Januar etwas oberhalb Dikum in der Ems verunglückten Schiffers Eduard Benz aus Norderney angetrieben. Die Leiche muß an der Unglücksstelle verlandet gewesen und erst jetzt wieder durch die Strömung frei gelegt sein, es ist sonst kaum denkbar, daß der Körper des Ertrunkenen nach so langer Zeit noch in treibbarem Zustande erhalten geblieben wäre.

\* Aurich, 21. Sept. Nach dem gestrigen Vortagsgottesdienst wurde in der lutherischen Kirche Kandidat Elster aus Niepe, welcher zum Pastor in Neuburg berufen ist, durch den Generalsuperintendenten Süßmann in den Pfarrdienst eingeführt. (D. N.)

## Letzte Nachrichten.

Berlin, 21. Sept. Um sich die Prämie für die erste Feuermeldung im Betrage von 3 Mark zu verdienen, zündete gestern ein Klavierspieler den Keller eines Geschäftshauses, in welchem Warenvorräte lagerten, an. Die Feuerwehr war 4 Stunden beschäftigt.

Hamburg, 21. Sept. Wie die königliche Eisenbahnbetriebsinspektion mitteilt, wollte eine Dame heute nachmittag auf dem Klostertorbahnhof trotz der Warnungsrufe der Eisenbahnbeamten aus dem noch in Bewegung befindlichen Zug 1352 steigen. Die Dame kam zu Falle, geriet unter die Räder des Wagens und wurde sofort getötet.

Danzig, 21. Sept. Der Kaiser traf um 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr zur Enthüllung des Denkmals Kaiser Wilhelms des Großen ein.

London, 21. Sept. Die „St. James-Gazette“ meldet, Austen Chamberlain sei zum Schatzkanzler, Lord Selborne zum Kolonialminister, Arnold Forster zum Kriegsminister und Brodrick zum Staatssekretär für Indien ernannt worden.

London, 21. Sept. Der Newyorker Rechtsanwalt Orrandot Dexter, ein vielfacher Millionär, wurde auf einer Fahrt im Adirondack-Gebirge erschossen. Es dürfte sich um einen Racheakt handeln, da er kürzlich einen Feldzug gegen Holzdiebe einleitete, die seinen Besitz in der Gegend heimsuchten.

Agram, 21. Sept. Bei Glin in Karst flüchteten vier Hirten während eines Gewitters unter einen Baum; in diesen fuhr ein Blitzstrahl und tötete alle vier Personen.

Mozambique, 21. Sept. In der Niederlage für Schießpulver und Granaten im Fort San Sebastian erfolgte heute eine furchtbare Explosion, bei welcher viele Menschen getötet oder verwundet wurden. Das Unglück blieb zwar auf das Fort beschränkt, indessen ist die Gefahr einer weiteren Explosion noch nicht ganz beseitigt.

## Es ist etwas wundervolles

um ein Getränk, das der Zunge und dem Gaumen ebenso zusagt, wie dem Magen und den Nerven, das nicht nur wohlschmeckend, sondern auch leicht verdaulich und bekömmlich ist. Ein solches Getränk verdient das eigentliche Volksgetränk zu werden! Man braucht es nicht erst zu suchen, es existiert schon längst und heißt „Kathreiners Malzkaffee“. Wenn seine großen Vorzüge und Vorteile jedermann bekannt wären, würde es gewiß auf keinem Tisch und in keiner Küche mehr fehlen.

3 Leer, 22. Sept. Das in Neermoor beheimatete Schiff „Anje Berg“, Kapt. Eden, segelte am 19. d. Mts. nach Cadix.

\* Bremen, 21. Sept. Wohlbehalten angekommen: RPD „Seyblitz“ in Shanghai. PD „Frankfurt“ auf der Weser. PD „Würzburg“ in Havre. RPD „Bayern“ in Singapur. RPD „Zieten“ in Kobe. RPD „Hamburg“ in Antwerpen.

\* Wohlbehalten abgegangen: RPD „Oldenburg“ nach der Weser.

\* Wohlbehalten passiert: PD „Main“ Lizard. PD „Prinzess Irene“ Vellas.

Emden	17. Sept. nach	14. Sept.	nach
Folg. Logger sind angekommen:		Flora, Sinning,	England
Rostock. Anna u. Emma.		Neptun, Brinkema,	do.
Ceres.		Cuxhafen	17. Sept. von
19. Hillea, Raß, Norderney		Die Woche, Lübben,	do.
Bremen	17. Sept. nach	D Stadt Witten, Buse,	Leer
Vorwärts, Garrels, Newhaven		19. Tjall Hoffnung,	See
19. Sept. nach		16. Sept.	nach
Harmina, Köfer, Norderney		Tjall Engelina,	See
Brake	17. Sept. von	Kaiser-Wilhelm-Kanal	
Anje, de Boer, Bremerhafen		Brunsbüttel, 15. Sept. pass. nach	
Ellisabeth, Pakmann,		Coordjedina, ter Been,	
Geeftemünde		Lemtenhafen	
19. Jantje, Loers, Bant		17. Antje Frese,	Hamburg
17. Sept. nach		Barhöft	14. Sept. pass. nach
Hermann, Boelhoff, Carolinenf.		Anna, de Buhr,	Stralsund
Bremerhafen	19. Sept. von	Swinemünde	16. Sept. von
4 Gebrüder Parl, Varel		Jafca, Wächter,	Sunderland
19. Sept. nach		Alfoa	12. Sept. nach
Hoyer, Briller, Wemby		Maria,	Bremen
Seefemünde	17. Sept. von	Cardiff	13. Sept. von
Fischd. Jonny. Paul. Betty.		Anje Berg, Eden, Bridgwater	
Darmstadt. Saturn. Eva.		Rotterdam	17. Sept. nach
Varel. Willy.		D Minos, Weihenborn, Bremen	
Hamburg	17. Sept. von	Gravesend	14. Sept. von
Johanne, Gewalt, Harburg		Aurora,	Archangel
19. Wertjedina, Ulpts, Matlum		London	16. Sept. von
18. Sept. nach		Johanna, Poppelmeier,	
Angela, Bergmann, See			Alfjedahl
19. Emanuel, Ulpts, See		Boole	15. Sept. nach
Harburg	14. Sept. von	Henrita, Duten,	Hamburg
Adelheid, Sobing, St. Nazaire		Portsmouth	15. Sept. von
17. Erna, Grüffing, England		Helgoland,	Bremen

# Ems- und Leda-Beitung.

N<sup>o</sup> 112. Zweites Leer, Mittwoch den 23. September 1903. Blatt. 28. Jahrgang.

## Amtlicher Teil.

Leer, den 18. September 1903.

### Neuwahlen zum Hause der Abgeordneten.

Die Neuwahlen zum Hause der Abgeordneten sind bevor. Die Herren Gemeindevorsteher ersuchen daher, unverzüglich an die Aufstellung der Urwählerlisten zu gehen. Das Formular zu den Urwählerlisten erhalten die Herren Gemeindevorsteher ohne Anschriften. Die Aufstellung ist mit größter Sorgfalt vorzunehmen und sind dabei die Kopfschriften des Schemas genau zu beachten. Bei etwaigem Zweifel über die Art der Aufstellung des Formulars wollen die Herren Gemeindevorsteher bei mir sofort anfragen. Auf folgende Punkte mache ich noch besonders aufmerksam:

1. Jeder selbständige Preuze, der das 24. Lebensjahr vollendet und nicht den Vollbesitz der bürgerlichen Rechte infolge rechtskräftigen richterlichen Erkenntnisses verloren hat, ist in der Gemeinde, worin er seit sechs Monaten seinen Wohnsitz oder Aufenthalt hat, stimmberechtigter Urwähler, sofern er nicht aus öffentlichen Mitteln Armen-Unterstützung erhält. Entscheidend ist hierbei, ob der Wähler zur Zeit der Wahl diese Erfordernisse erfüllt.

2. Bei jedem einzelnen Namen ist der Betrag der direkten Staatssteuern (Einkommen-, Ergänzungs- und Gewerbesteuer für den Gewerbebetrieb im Umherziehen), sowie der direkten Gemeinde-, Kreis- und Provinzialsteuern, welchen der Urwähler in der Gemeinde oder in dem aus mehreren Gemeinden zusammengesetzten Urwahlbezirk zu entrichten hat, in einer Summe anzugeben, — also ohne Angabe der einzelnen Steuerarten, Staatssteuern in einer Summe und Kommunalsteuern auch in einer Summe.

Dabei treten an Orten, wo direkte Gemeindesteuern nicht erhoben werden, an deren Stelle die vom Staate veranlagte Grund-, Gebäude- und Gewerbesteuer.

Direkte Steuern, welche außerhalb der Gemeinde oder des aus mehreren Gemeinden zusammengesetzten Urwahlbezirks in Preußen zu entrichten sind, kommen auf Antrag des betreffenden Urwählers mit zur Anrechnung, wenn ihr Betrag der mit Aufstellung der Urwählerlisten betrauten Behörde spätestens innerhalb der vorgeschriebenen Einspruchsfrist glaubwürdig nachgewiesen wird.

Für jede nicht zur Staats Einkommensteuer veranlagte Person ist an Stelle dieser Steuer ein Betrag von drei Mark zum Ansatz zu bringen und zwar auch in dem Falle, daß für einen solchen Urwähler eine andere, von ihm zu entrichtende, direkte Staats-, Gemeinde- u. s. w. Steuer anzurechnen ist. In der Urwählerliste ist deswegen eine besondere Spalte vorgesehen, ebenso eine Spalte zur Kenntlichmachung derjenigen Wähler, welche der dritten Abteilung zuzuwenden sind, weil sie zu einer Staatssteuer überhaupt nicht veranlagt sind; als Staatssteuern gelten in diesem Falle auch die nicht zur Erhebung für den Staat kommenden Grund-, Gebäude- und Gewerbesteuern. (In Spalte 7 des Formulars sind — wie hierbei zur Vermeidung von Irrtümern nochmals hervorgehoben wird — jedoch als Staatssteuern nur die Einkommensteuer, Ergänzungssteuer und die Gewerbesteuer vom Gewerbebetriebe im Umherziehen zu rechnen, wie ja auch die Kopfschrift des Formulars besagt.)

3. Die Urwähler sind genau in der Reihenfolge nach der Höhe ihrer Steuern einzutragen und zwar nach dem Gesamtsteuerbetrag, zuerst der Höchstbesteuerte usw. Gleichbesteuerte werden nach dem Anfangsbuchstaben der Namen in alphabetischer Ordnung eingetragen.

4. Die fertigen Urwählerlisten sind während 3 Tagen öffentlich auszulegen, nachdem dies vorher unter Mitteilung des betreffenden Lokals in ortsüblicher Weise bekannt gemacht worden ist. Dabei muß ausdrücklich erwähnt werden, daß Einwendungen gegen die Richtigkeit und Vollständigkeit der Liste binnen 3 Tagen nach der Bekanntmachung beim Ortsvorstande schriftlich

oder zu Protokoll anzubringen sind. Etwaige Einwendungen sind mir sofort zur Entscheidung vorzulegen.

Nach der Auslegung haben die Herren Gemeindevorsteher die Bescheinigung auf dem Titelblatte zu vollziehen und die Listen unbedingt bis zum 6. Oktober d. J. hierher einzusenden.

Der Landrat.  
Graf Wedel.

### Meisterkurse von achtwöchiger Dauer. (Vollkurse) für Tischler und Schuhmacher.

Vom 19. Oktober bis 12. Dezember ds. J. finden in Hannover Meisterkurse für Tischler und Schuhmacher statt.

Die Kurse bieten den in der Provinz und Stadt Hannover ansässigen Handwerkern Gelegenheit, ihre theoretischen und praktischen Kenntnisse zu erweitern und die für sie in Frage kommenden Maschinen, Werkzeuge, Rohstoffe usw. kennen zu lernen.

#### Unterrichtspläne.

#### 1. für Tischler:

Fachzeichnen, Zeichnen Materialkunde, praktisches Arbeiten, Werkzeug- und Maschinenkunde, Geßelkunde, Kalkulation, Rechnen, schriftl. Arbeiten und Buchführung, Exkursionen.

#### 2. für Schuhmacher:

Fachzeichnen, Zuschneiden, Muster schneiden, Abformen in Gips, Leisten und Formen, Materialkunde, prakt. Arbeiten, Kalkulation, Geßelkunde, schriftl. Arbeiten und Buchführung, Exkursionen.

Zu jedem Kursus werden nur 10 Teilnehmer zugelassen, die in der Provinz Hannover ansässig sein müssen; selbständige Meister erhalten den Vorzug, ferner Gehülfen, die sich in Kürze selbständig machen wollen.

Das Schulgeld beträgt 30 Mk. Bedürftigen Teilnehmern können Beihilfen gewährt werden. Materialien und Werkzeuge werden kostenlos geliefert.

Der Unterricht findet täglich von 8—12 und 2 bis 6 Uhr außer Sonntag statt.

Selbstgeschriebene Meldungen um Zulassung sind an den Leiter der Kurse, Direktor Feyerabend, Hannover, Neuerweg 3 A bis zum 12. September ds. J. zu richten. Beizufügen sind: Kurzgefaßter Lebenslauf mit Angaben über Alter, Geburts- und Aufenthaltsort des Bewerbers, wie lange er Meister oder Gehülfe ist, und ein polizeiliches Führungsattest. Kann Bewerber die durch den Besuch der Meisterkurse erwachsenen Kosten nicht aus eigenen Mitteln bestreiten, so ist ein Gesuch um Gewährung eines Stipendiums gleichzeitig mit der Meldung einzureichen.

Weitere Kurse, und zwar für Tischler, Schlosser, Schneider und Schuhmacher, finden vom 13. Januar bis 8. März 1904 statt.

Meldungen zu diesen Kursen werden auch jetzt schon entgegen genommen.

Der Vorsitzende der Kommission für die Abhaltung der Meisterkurse.  
J. B.: gez. Eyl.

Vorstehende Bekanntmachung wird hiermit den Beteiligten zur Kenntnis gebracht.

Leer, den 16. September 1903.

Der Landrat.  
Graf Wedel.

Der Magistrat.  
Dieckmann.

Leer, den 10. September 1903.

Diejenigen Personen im Landbezirk des Kreises Leer, welche im Jahre 1904 ein der Steuer vom Gewerbebetriebe im Umherziehen unterliegendes Gewerbe zu betreiben beabsichtigen, werden aufgefordert, zur Sicherung des rechtzeitigen Eintreffens der Wandergewerbescheine ihre diesbezüglichen Anträge im Laufe des Monats Oktober bei mir zu stellen.

Zugleich mache ich darauf aufmerksam, daß nach dem Stempelsteuergesetz vom 31. Juli 1895 Gewerbelegitimationsscheine einer Stempelabgabe von einer Mark unterliegen.

Der Landrat.  
Graf Wedel.

## Nichtamtlicher Teil.

### Neueste Nachrichten.

Deutschland. Berlin, 19. Sept. Die deutschen Eisenbahnen hatten auch im Monat August eine sehr bedeutende Mehreinnahme, nämlich 2560000 Mk. aus dem Personen- und 5967000 Mk. aus dem Güterverkehr. Die gesamte Mehreinnahme seit dem Beginn des Statsjahrs (meist 1. April) erreicht jetzt beinahe 43 Millionen.

— Nach einer Wiener Meldung beschlossen sämtliche Mächte, eine Verbalnote mit Mahnungen und Vorstellungen an Bulgarien zu richten, um es vom Kriege zurückzuhalten. Die Situation ist äußerst gespannt, doch hofft man, der erste Schritt der Mächte werde seine Wirkung nicht verfehlen.

Hamburg, 21. Sept. Die in Untersuchungshaft befindliche Frau Wiese ist nunmehr überführt worden, das Kind ihrer eigenen Tochter und drei andere ihr anvertrauten Kinder geißelt zu haben. Die Leichen der letzteren verbrannte sie im Ofen.

Magdeburg, 19. Sept. Wegen Promenierens in der Bادهofe verurteilte das Schöffengericht in Arendsee den Naturmenschen Gustav Nagel zu 150 Mk. oder zu 30 Tagen Haft. Der Richter empfahl dem Verurteilten, zu den Hottentotten auszuwandern.

Türkei. Konstantinopel, 18. Sept. Die erste Nachricht über eine angebliche Mobilmachung von drei bulgarischen Divisionen hat hier beunruhigt. Die richtiggestellte Meldung, daß nur sechs Infanterie-Jahrgänge der drei südlichen bulgarischen Divisionen einberufen werden, wird nicht als eine Kriegsvorbereitung betrachtet, sondern als Verstärkung der Grenzbeobachtung, die bisher ungenügend war und den Uebertritt der Banden nicht zu hindern vermochte. Die Pforte hat diesbezügliche Versicherungen von bulgarischer Seite erhalten.

### Aus der Provinz

+ Leer, 21. Sept. Nachdem die Ausgestaltung des Emsfahrwassers unterhalb Emden für die Großschiffahrt so gut wie beendet ist, will die Regierung nun auch zwischen Emden und Leer bezw. Papenburg ein für die Entwicklung der letztgenannten beiden Häfen notwendiges Fahrwasser herstellen. Wie wir von unterrichteter Seite hören, ist bis Leer eine Wassertiefe von 6 1/2 m und von da bis Papenburg eine solche von 5 1/2 m vorgesehen. Eine derartige Korrektur der Ems wird nach sachverständiger Ansicht auch auf die Erhaltung des tiefen Fahrwassers unterhalb Emden von günstigem Einfluß sein. Die Kosten der gedachten Arbeiten schätzt man auf rund 10 Mill. Mark; eine erste Rote wird durch den neuen Staatshaushaltsplan gefordert werden. Die Ausführung des Projektes wird voraussichtlich 4 Jahre dauern.

+ Leer, 21. Sept. Das „Kirchliche Amtsblatt“ veröffentlicht eine Liste der Schenkungen und Vermächtnisse, die im Jahre 1902 für die evangelischen Gemeinden, Kirchen u. d. der Provinz Hannover gemacht worden sind. Als größere Gaben und Vermächtnisse seien die folgenden aus dem Konsistorialbezirk Aurich hervorgehoben: Hlow. Ostfriesischer Bezirksverein des evangelisch-kirchlichen Hilfsvereins 634 Mk. 41 Pfg. zum Kirchenbau. Bium. Fabrikbesitzer Voelhoff und Frau 5000 Mk. für Arme. Leer. C. Bergmann und Frau 5000 Mk., 3000 Mk. für das Pfarrwitium, 3000 Mk. für Arme und 1000 Mk. für den Kindergottesdienst.

+ Leer, 21. Sept. Mit den nächsten Seeschifferprüfungen für große Fahrt wird in Geestemünde am 14. Oktober und in Leer am 23. November, mit den nächsten Seesteuermannsprüfungen in Papenburg am 1. Dezember und in Geestemünde am 15. Dezember d. J. begonnen werden. Mit der Seeschifferprüfung in Geestemünde am 14. Oktober wird eine Seesteuermannsprüfung und mit der Seesteuermannsprüfung daselbst am 15. Dezember d. J. eine Seeschifferprüfung für große Fahrt verbunden werden.

+ **Leer**, 21. Sept. Am Sonntag, den 27. d. Mts., mittags 1 Uhr, hielt der Nordwestdeutsche Verband Gabelsberger Stenographen im „Prinzen von Oranien“ zu Leer eine Sitzung des Verbandsvorstandes und sämtlicher Verbandsausschüsse ab. Am 11. Oktober, nachmittags 4 Uhr, tritt der Ausschuss des Ostfriesischen Bezirksvereins ebenfalls in Leer in der „Börse“ zu einer Sitzung zusammen.

□ **Leer**, 21. Sept. Die Zeit der aufgerollten Achselklappen ist wieder da. Nur einmal erblickt man diese. Sie stellen den Krieger ins bürgerliche Leben zurück. Ein Lebensabschnitt von Bedeutung ist beendet. Fast bei allen Soldaten wurde er mit schwerem Herzen angefangen. Nur der eiserne Zwang kommandierte den Gang zur Kaserne. Doch wie kehrt der Reservist an seinen Heimatsort zurück! Das schwerfällige baumelnde Troddeln, das er sich hinter dem Pfluge angewöhnt hatte, ist verwandelt worden in einen straffen, elastischen Gang. Der Schuhmacher und Tischler zeigt eine tadellose Körperhaltung. Kerzengrade schreitet er nun einher, während seine früher in meist gebückter Stellung seinen jugendlichen Körper schon zu beugen begann. Jeder Handwerker hat mehr oder minder eine einseitige körperliche Tätigkeit. Die Militärzeit hat seinen Körper nach allen Seiten gedehnt und gerade und etwaige Neigung zu fehlerhafter Bildung ausgeglichen. Nun ist der Körper fester geworden und wird nicht mehr so leicht beeinflusst von der Berufs-Tätigkeit. Seine Haltung ist bleibend, so daß man oft noch im Alter den gedienten Soldaten sofort erkennt. Das Auftreten des heimkehrenden Reservisten ist grundverschieden von dem des scheidenden Rekruten. Es erfreut die Augen aller und gewinnt ihm sogar die Gunst der Schönen, die bekanntlich auf alles Formgerechte hohen Wert legen. Und wie verändert haben sich die nur zu oft plumpen Manieren; ja, mancher eigenwillige Sohn hat ganz andere und praktischere Lebensanschauungen bekommen! Es läßt sich nicht leugnen, daß die Soldatenzeit eine vortreffliche Schule für die körperliche, geistige und besonders formelle Bildung eines jeden jungen Mannes ist; sie macht vielfach erst geschickt zu manchen Stellungen im öffentlichen Leben. Und manche Freude hat sie auch gebracht! Wer nun den Wunsch hat, die während der aktiven Dienstzeit gepflegte treue Kameradschaft weiter zu betätigen und seine Erinnerungen an das Soldatenleben lebendig zu erhalten, der trete in einen unserer Krieger- und Militärvereine. Was wollen diese Vereine? Sie wollen die Liebe zu Fürst und Vaterland, Kaiser und Reich stärken und betätigen, treue Kameradschaft unter ihren Mitgliedern pflegen, hilfsbedürftigen Kameraden und ihren Witwen und Waisen mit Rat und Tat helfen, die Bestrebungen des „Roten Kreuzes“ fördern. Welchen Nutzen bringen diese Vereine? Ihre Mitglieder werden in Krankheit und Not unterstützt. Die Vereine gewähren ferner Vorteile durch die Sterbefälle.

+ **Leer**, 21. September. Nach der „Statistischen Korrespondenz“ betrug der Saatenstand in Preußen Mitte September, wobei 2 gut und 3 mittel bezeichnet: für Kartoffeln 2,8 gegen 2,7 im Vormonat und 2,8 im September des Vorjahres; für Klee 2,4 gegen 2,5 im Vormonat und 2,3 im Vorjahre; für Luzerne 2,8 gegen 2,8 im Vormonat und 2,5 im Vorjahre; für Wiesen 2,8 gegen 2,6 im Vormonat und 2,7 im Vorjahre.

\* **Gmden**, 18. Sept. Am Außenhafen sind die Vorarbeiten für eine Verlängerung der Kaimauer beim Kohlenkipper um 40 m in Angriff genommen. Es wird dadurch einem Wunsche der Interessenten entsprochen. Wenn nämlich größere Dampfer unter dem Ripper laden, ragen sie über die Kaimauer hinaus und können bei Niedrigwasser nicht verholten. Dieser Uebelstand wird nach Verlängerung der Kaimauer beseitigt werden, da dann die erforderliche Tiefe hergestellt werden kann.

\* **Halsbel**, 20. Sept. Der 12jährige Piepersjohanns erschob heute nachmittag aus Unvorsichtigkeit den 7jährigen Brüntjen, Sohn von Oltmann Brüntjen.

\* **Zwischenahn**, 18. Sept. Gedankenlosem Jagdeifer sind die beiden schönen zahmen Schwäne, die seit zwei Jahren eine Fierde des Sees waren, zum Opfer gefallen. Die Tiere kamen fast täglich mit ihren Jungen die Aue hinab, bis zur Brücke, wo sie häufig gefüttert wurden. Dienstag hatten sie wieder den Strom verfolgt bis ins Ohrweger Gebiet. Hier erlegte sie ein Landwirt in dem Glauben, es mit Wildschwänen zu tun zu haben. Die Jungen hat man nach längerem Mühen wieder eingefangen.

### □ Die schnellsten Segelschiffe der Welt.

Wie unter den Dampfschiffen die riesigen Brachtdampfer des Norddeutschen Lloyd, „Kaiser Wilhelm der Große“, „Kronprinz Wilhelm“ und „Kaiser Wilhelm II.“, sowie die „Deutschland“ der Hamburg-Amerika-Linie ihren schnell erworbenen Ruhm, die größten, schönsten und schnellsten Dampfer der Welt zu sein, sich dauernd zu erhalten vermögen und dann und wann unter besonders günstigen Verhältnissen vielleicht noch imstande sind, ihre eigenen Schnelligkeitsrekorde zu verbessern, so nehmen unter den deutschen Seglern neben den Kadettenschulschiffen „Herzogin Sophie Charlotte“ und „Herzogin Cecilie“ des Norddeutschen Lloyd, einigen Viermastern der Rickmersschen und verschiedener Hamburger Reedereien, die beiden Laeisziischen Fünfmasten „Potosi“ und das im vorigen Jahre in Fahrt gesetzte Fünfmast-Vollschiff „Preußen“ eine ähnliche Stellung ein. Die beiden Fünfmaster haben sich auf ihren bisherigen Fahrten zwischen Hamburg und Iquique ganz hervorragend bewährt und Reisen vollendet, die teilweise unerreicht dastehen und sowohl der Schiffsführung als auch der Erbauerin der Fahrzeuge, der Firma Joh. C. Tecklenborg in Geestemünde, zum Ruhme gereichen. Das Fünfmast-Vollschiff „Preußen“ legte seine beiden ersten Reisen nach Iquique in weniger als zwölf Monaten zurück. Ueber die letzte Reise, die von Quessant an der französischen Westküste bis Iquique nur 57 Tage in Anspruch nahm, liegt ein Bericht des Kapitäns Petersen an seine Reederei vor, aus denen die vorzüglichen Eigenschaften des stolzen Schiffes besonders klar hervorgehen. Nach diesem Bericht befand sich das Schiff am 5. März d. Js. morgens in der Nähe von Quessant, gelangte bei westlichen Winden südlich von dem nahenden Hochdruckgebiet und erhielt infolgedessen raumen Wind, der auf Nordost und später unmittelbar in den Passat überging. Kap Finisterre und das Feuer von Vilano wurden gesichtet, und nach einer Reise von 13 1/2 Tagen die Linie erreicht. Von hier bis 50 Grad südlicher Breite herrschte fortwährend gutes Wetter bei zeitweise flauen Winden. Mit westlichem Wind wurde am 12. April die Straße von Le Maire durchsegelt, während südlich der Straße stürmische Südwest- und Westwinde den Fortgang der Reise verzögerten, so daß die Umsegelung von Kap Horn 50 Grad südlicher Breite westlich des Kaps zehn Tage in Anspruch nahm. Auf der letzten Strecke der Reise zwischen 44° und 38° südlicher Breite hatte das Schiff Gelegenheit, seine volle Geschwindigkeit zu entfalten. Bei stürmischem Südwestwind wurden 17 Seemeilen in der Stunde erzielt. Allerdings hielt der Wind in gleicher Stärke nicht volle 24 Stunden an, immerhin wurde ein Etmal von 360 Meilen erreicht. Am Abend des 30. April war das Schiff vor Iquique und ging am nächsten Morgen unter Segel vor Anker. Auch auf der Heimreise hat „Preußen“ seine vorzüglichen Segeleigenschaften bewiesen, indem mehrfach mit dem vollbeladenen Schiff ein Etmal von 330 bis 340 Meilen erzielt wurde. — Am 21. d. M. hat „Preußen“ im Tau eines Schleppdampfers von Hamburg aus seine dritte Reise nach der amerikanischen Westküste angetreten. Glückliche Fahrt!

### □ Die Kalisalze und die Herbstbestellung.

Für den deutschen Landwirtschaftsbetrieb kommen in erster Linie Kalinit und 40% Kalidüngesalz, in geringerem Maße auch Carnallit zur Verwendung. Kalinit kommt mit einem Gehalt von 12,4% Kali, 40% Kalidüngesalz mit einem solchen von 40% in den Handel. Carnallit enthält 9% Kali. Genaue Regeln, wann wir dieses oder jenes Salz anwenden sollen, lassen sich nicht aufstellen, aber im allgemeinen ist Kalinit für leichte nährstoffarme Böden 40% Kalidüngesalz für schwere, feuchte und auch Moorböden am Platze. Carnallit hat besondere Vorzüge nur auf ganz leichtem Fluglande, weil seine wasseranziehenden Eigenschaften diesen Boden bindiger machen, und in der Nähe von Kalimwerken, wo der geringe Preis von 45 Pfennig für den Ztr. nicht durch die Fracht unverhältnismäßig erhöht wird. Für die Herbstbestellung kommt, vom Carnallit ganz abgesehen, in erster Linie der Kalinit in Betracht, der sich zu allen Feldfrüchten bewährt hat. Roggen wie Weizen und auch Raps lieben eine kleine Gabe von 1 bis 1 1/2 Ztr. Kalinit neben Phosphaten, was ihnen besser über den Winter hilft. Besonders sollte niemand versäumen, seinen Wiesen und Weidplätzen die durch die letzte Grasnutzung entnommenen Bodennährstoffe durch eine kräftige Düngung mit Kalinit und irgend welchen Phosphaten zurückzusetzen. Hierdurch werden die guten Gräser und Kräuter so getränkt, daß sie die schlechten und dem Vieh unbedimmlichen zurückdrängen. Dies wird übereinstimmend von allen Praktikern, die Versuche mit Kalidüngung gemacht haben, bezeugt. Im ersten Jahre gibt man bis 6 Zentner Kalinit pro Morgen, die man später auf 3 bis 4 Ztr. ermäßigen kann. Sehr feuchten Wiesen gibt man zweckmäßig im Frühjahr 1 1/2 bis 2 Ztr. 40% Kalidüngesalz.

### Literarisches.

Es ist an der Zeit, sich einen Kalender anzuschaffen. Mit dem Herbst kommen die langen Abende, die uns wieder mehr und mehr am Familientisch unter der Lampe im traulichen Kreise vereinen. Da wird an manchem Abend ein Beseständchen abgehalten, und die Familienblätter und guten Bücher werden fleißig vorgenommen. Wenn dann der Buchhändler

den Kalender gesandt hat, den der Familienvater alljährlich anzuschaffen pflegt, beginnt ein eifriges Studium, was der neue Jahrgang wieder Schönes und Gutes bringt. Einer der beliebtesten ist der **Gartenlaube-Kalender**, der sich in den bald 20 Jahren seines Erscheinens schon eine sehr große Schar treuer Freunde erworben hat. Er bringt aber auch in jeder Hinsicht treffliches, und wenn man den hübschen Band betrachtet, der trotz seines stattlichen Umfangs nur eine Mark kostet, so muß man allerdings staunen über die Fülle und Reichhaltigkeit des Gebotenen. Der Gartenlaube-Kalender, der den Beifall seines alten Leserkreises finden wird, ist durch W. J. Leenderz Buchhandlung zu beziehen.

### Vermischtes.

Ein verunglückter Hochzeitszug. Nach einer Meldung aus Zombor sind sechs Personen eines Hochzeitszuges bei Szablya ertrunken. Der Wirtschaftsbefitzer Melioj Dostic begab sich mit seiner, ihm eben angetrauten Frau zu Wagen nach Szablya. Der Zug mußte die Djeif passieren, und die Wagen wurden auf eine Fähr verladen. In der Mitte des Flusses begann die Musik zu spielen. Ein Gespann Pferde wurde scheu, sprang zur Seite und riß den Wagen ins Wasser. Durch das Geschrei der mit den Wellen kämpfenden wurden auch die anderen Pferde scheu und sprangen ins Wasser. Es gelang nur, zwei junge Richten des Bräutigams zu retten, während er selbst und fünf Gäste in den Wellen verschwunden waren, ehe man ihnen Hilfe bringen konnte.

### Marktbericht.

□ **Leer**, 19. Septbr. (Notierung der vereinigten Butterhändler.) Ia. Grasbutter 48—50 Mk., extra feine 51 Mk.

+ **Weener**, 19. Septbr. (Butter- und Käsemarkt.) Angebracht waren 42 Faß Butter (zu 50 Pfund.), 34 Stück Käse. Bezahlt wurde für Ia. Grasbutter 52,50 Mk. Käse (weißer und Rümmler) 18 1/2 Mk.

Notierungskommission der landw. Vereine des Rheider- und Oberledingerlandes.

### Coursbericht der Ostfriesischen Bank in Leer.

	22. September 1903.	Gekauft.	Verkauft
3 1/2 % Deutsche Reichsanleihe	101.10	101.70	
do. do.	89.30	89.90	
3 1/2 % Preussische Consols convert.	101.20	101.80	
do. do.	89.40	90.—	
4 % mit 103 % rückzahlbare „Doornkaat“-Anleihe	—	101.—	
4 % Anleihen ostfriesischer Gemeinden	100.—	—	
3 1/2 % Landschaftliche Central-Pfandbriefe	99.20	99.80	
3 1/2 % Pr. Centr.-Boden-Credit-Pfandbriefe	96.10	96.70	
3 1/2 % Leer Stadt-Anleihe von 1902	98.70	—	
4 % Hannov. Landes-Credit-Obligationen	102.—	103.—	
4 % Italienische Rente	—	—	
4 % Oesterreichische Goldrente	101.20	102.—	
4 % Russische Anleihe (Consols)	98.85	99.65	
4 % Ungarische Goldrente	98.—	98.80	
4 1/2 % Norddeutsche Lloyd-Prioritäten	103.50	104.30	
3 % Oldenburgische 40 Thaler-Loose	128.—	130.—	
Weintinger 7 fl.-Loose	30.60	32.60	
Braunschweiger 20 Thaler-Loose	137.50	141.50	

### Wechselcourse.

Amsterdam kurz	168.15	168.95
London kurz	20.31 <sup>5</sup>	20.39 <sup>5</sup>
Paris kurz	80.45	81.25

### Goldcourse.

20 Francs-Stücke	16.12	—
Sovereigns	20.25	—

Unsere verehrlichen auswärtigen Abonnenten werden freundlichst gebeten, das Abonnement pro IV. Quartal 1903 rechtzeitig zu erneuern. Der Preis incl. „Unterhaltungsblatt“ und den „Hannoverschen Landmann“ ist nur 75 Pfennig excl. Bestells geld.

### Die Expedition.

# GEDENKBLATT

zur

## Einweihung der neuen Hafenanlagen in Leer



Extra-Ausgabe zu No. 221  
des »Leerer Anzeigebblatt«

## Zur Einweihung der neuen Hafenanlagen.

Dass auf dem Wasser unsre Zukunft liegt,  
Das ist die Zuversicht der deutschen Lande!  
Das Wasser ists, das unsre Schiffe wiegt,  
Die uns verbinden mit dem fernsten Strande.  
Darum Germania, mach dir untertan  
Des Wassers Kraft und seine weite Bahn  
Und mühe dich, in deinen Dienst zu stellen  
Allzeit der Ströme und der Meere Wellen!

Dem Wasser wollen wir uns anvertraun,  
Drum lasst uns fleissig Schiffe konstruieren,  
Lasst uns Kanäle, lasst uns Häfen baun,  
Lasst uns durch Zögern keine Zeit verlieren.  
Das Wasser rauscht, es bringt uns den Verkehr,  
Umrauscht vom Wasser liegt auch unser Leer,  
Das durch die Sturmflut schon in frühern Jahren  
War ausgesetzt so mancherlei Gefahren. —

Zwar reich an Segen ist des Wassers Kraft,  
Doch muss man es in seine Grenzen dämmen.  
Nur wo man Schleusen baut und Deiche schafft,  
Kann man der Fluten wilden Andrang hemmen.  
Auch wir verkannten unsre Lage nicht,  
Der neue Hafenbau erschien uns Pflicht,  
Er wird ein Schutz uns sein in künftgen Tagen  
Und dem Kanal-Verkehre Rechnung tragen!

Nun steht ein zeitgemässer Hafenbau,  
Wo Ems und Leda ineinander fliessen, —  
Zwar rechneten die Bürger sehr genau, —  
Die hohen Kosten wollten fast verdrissen. —  
Und doch — der Geist der Neuzeit hat gesiegt,  
Da auf dem Wasser unsre Zukunft liegt,  
Ist einsichtsvoll der grosse Bau gebilligt  
Und opferfroh der Kostenpunkt bewilligt!

Naturgemäss hat sich so manches schon  
Die alte Stadt gewünscht seit vielen Jahren,  
Nun hat sie alles — Kanalisation  
Und Hochflutschutz mit einem mal erfahren. —  
Wer vorwärts will, darf nie die Kosten scheu'n,  
Und unsre Bürgerschaft wirds nie gereu'n —  
Dass man den Säckel unsrer Stadt entleerte,  
Um das zu bauen, was man längst entbehrte!



Seemanns-Statue im Rathause.

Es wird nicht mehr in sturmbewegter Nacht  
Das Wasser in die Strassen sich ergiessen,  
Ein Heil den Männern, die das Werk erdacht,  
Es soll heut freudig seine Meister grüssen!  
Dass es für unsre Stadt von Segen sei,  
Dass diese wachse, blühe und gedeih',  
Dies ist der Wunsch, den froh bewegt der Leiter  
Der heut'gen Festschrift ausspricht durch  
Ernst Heiter.

Was wir lange erhofft, ist endlich erreicht. In unserer schnell dahinfliegenden Zeit werden wir uns kaum der Wandlungen bewusst, die um uns herum geschehen.

Noch vor wenigen Jahren sagte man bei der Nachricht irgend einer Errungenschaft des menschlichen Geistes, bei einer Neuerung, einem Fortschritt auf sozialen und kommunalen Gebiet: »das ist fin de siècle«. In dem Gebrauch dieses fremdsprachlichen geflügelten Wortes liegt schon dessen Bedeutung. Die Generation, die zu Ende des 19. Jahrhunderts lebte, erkannte voll und ganz die hohe Stufe des Fortschritts, auf der sie angelangt war. Und das »fin de siècle«, das »Ende des Jahrhunderts« ist heute überschritten. Wir stehen im Anfange eines neuen Jahrhunderts. Wer erinnert sich nicht der Jahrhundertfeier, welche vor wenigen Jahren in aller Welt stattfand. Prophetische Worte ertönten damals aus dem Munde berufener Männer und — Frauen.



Der erste Spatenstich.

Fortschritt hieß es und heißt es überall. Vorwärts, immer vorwärts drängte und drängt der menschliche Geist und europäische Kultur stürmt unwiderstehlich voran in ihrem Siegeszuge durch die Welt. Dem neuen Jahrhundert werden Wunderdinge vorausgesagt und über die Erreichung fabelhafter Unmöglichkeiten spricht man heute mit erhabener Selbstverständlichkeit. Röntgenstrahlen und Verflüssigung der Luft, Marconi- und Phototelegraphie, Phono- und Kinematograph sind uns geläufige Worte und Begriffe. Noch vor einem halben Jahrhundert hätte man den, der sich mit Ideen solcher und ähnlicher Art trug, als verrückt in ein Irrenhaus eingesperrt. Das Problem des lenkbaren Luftschiffes ist als gelöst zu betrachten und der Begriff Entfernung wird nahezu illusorisch, angesichts der Vervollkommnung der Verkehrsmittel. Die geistreichen Phantasien eines Jules Verne sind von der Wirklichkeit übertrumpft. Wenn wir die

Stufe der Entwicklung der Elektrizität betrachten und dabei von ernst und nüchtern denkenden Fachleuten hören, die Elektrizität stecke noch in den Kinderschuhen, so dürfen wir nicht überrascht sein, wenn heute oder morgen der Scharfsinn menschlichen Geistes eine nicht geahnte, kaum glaubhafte Entdeckung hervorbringt. Das Wort unmöglich erscheint heute fast absurd.

In demselben Masse wie der geistige Horizont des Menschen in immer weitere Ferne entrückte, wurde der Kampf ums Dasein immer schärfer. In keinem Stande aber ist heute dieser Kampf heftiger entbrannt, als in dem Handelsstand. Schon im grauen Altertum trieben die Völker Handel und tauschten ihre Waren gegeneinander aus. So sehen wir die Phöniker und Ägypter mit ihren Schiffen das Mittelmeer durchkreuzen und griechische Bernsteinhändler kamen selbst bis in die Ostsee. Während die Römer vorwiegend auf Eroberungen ausgingen, traten in späteren Jahren die Araber an die erste Stelle der handeltreibenden Völker. Zur Zeit der Kreuzzüge wurde durch die Erfindung des Kompasses ein erneuter Aufschwung im Handel bemerkbar, und hauptsächlich konzentrierte sich dieser auf die italienischen Mittelmeerstädte. In dieser Zeit, vom 13.—15. Jahrhundert, entstand auch das Bankwesen mit dem Wechselverkehr, und als Ueberbleibsel an das in hoher Blüte stehende italienische Handelswesen erinnern heute noch viele im Handel übliche italienische Bezeichnungen, wie Saldo, Conto, Giro etc. In dieselbe Zeit fällt auch die Blüte des bekannten Hansabundes und mit ihr die hohe Stufe des deutschen Handels. Augsburg, Nürnberg, Strassburg, Basel u. a. deutsche Städte erlangten weltgeschichtliche Bedeutung in der Geschichte des Handels und Verkehrs.

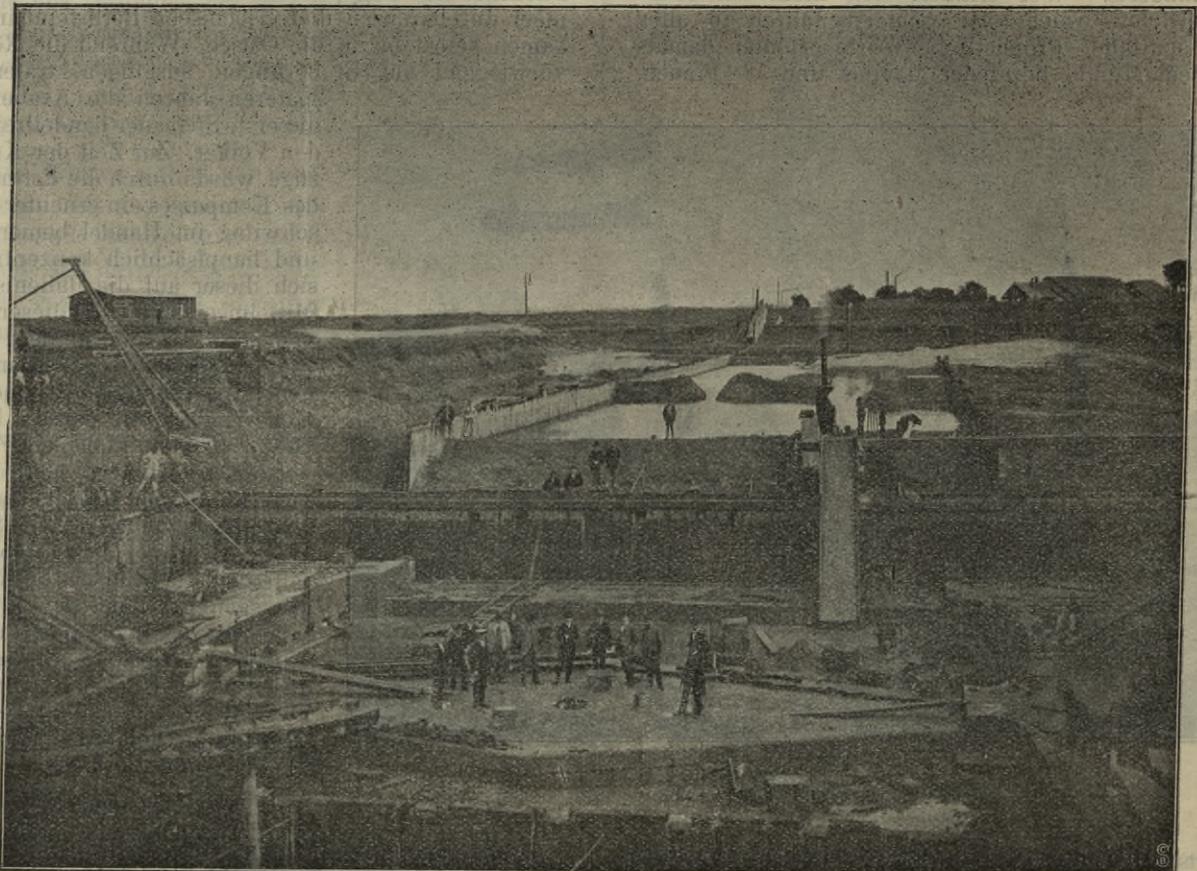
Der Name Fugger war damals das, was heute der Name Rothschild oder Rockefeller oder Morgan bedeutet.

Mit der Entdeckung Amerikas fing für Portugal und Spanien eine Zeit wirtschaftlichen Aufschwunges an und mit diesem Zeitpunkte beginnt eine völlige Umwälzung des Handels und Verkehrs. Als spanische Provinz wurden die Niederlande, ein schon frühzeitig Handel und Gewerbe treibendes Volk, ein Mittelpunkt regen europäisch und amerikanischen Handelsverkehrs, mussten aber nach mehreren unglücklichen Kriegen mit England diesem weichen. Seither nimmt England als Welthandelsmacht die erste Stelle unter den Völkern ein, bis in neuester Zeit mit der Gründung des Deutschen Reiches dieses zur Weltmachtstellung gelangte, und berufen ist, das Erbe Englands anzutreten.

Würden wir die Ursache des wirtschaftlichen und politischen Aufschwunges irgend eines Volkes bzw. Staatswesen näher untersuchen, so werden wir finden,

dass fast immer eine Hebung der Seeschifffahrt damit Hand in Hand geht, entweder als Ursache selbst oder als Folgeerscheinung. Wenn wir oben die grossartigen Erfindungen der Neuzeit erwähnten, so müssen wir hier beifügen, dass fast alle Erfindungen des letzten Jahrhunderts von der Dampfmaschine an bis zum Auerschen Gasglühlicht sich in den Dienst des Handels und Verkehrs stellten, oder doch eng damit verbunden sind. Und wie das Zeitalter des Dampfes und der Elektrizität, das Zeitalter der Erfindungen unsere Lebensanschauung änderte und eine Umwälzung des gesamten Handels und Verkehrswesens herbeiführte und damit immer grössere Ansprüche an die Schifffahrt stellte, so wurde auch bei dieser der Wettstreit immer schärfer. Hafenplätze und

im allgemeinen von überwältigender Wahrheit. Im besondern hat es seine hohe Bedeutung für unser engeres Heimatland, für Ostfriesland und nicht zuletzt für unsere Stadt Leer. Und diese Bedeutung ist in unserer Stadt von jeher richtig erkannt worden. Schon die Abstammung des Wortes Leer von »Hler«, dem Gott des Meeres ist prädestinierend. Es ist hier nicht unsere Sache, einen geschichtlichen Ueberblick über den Entwicklungsgang Leers und seines Handels zu geben. Wir verweisen zu diesem Zwecke auf die im Verlage von D. H. Zopfs & Sohn in Leer erschienene Festschrift zur heute stattfindenden offiziellen Einweihung der neuen Hafenanlagen, welche von keinem Berufenerem herausgegeben ist, als — von dem Manne, der in rastloser Arbeit



Die Grundsteinlegung zur Seeschleuse.

Reedereien, die vor 20 Jahren den grössten Anforderungen genügten, sind heute zu klein geworden und müssen, wenn sie in den allgemeinen Wettstreit nicht eintreten können oder wollen, erbarmungslos zu Grunde gehen. Und das gleiche gilt im grösseren Massstabe bei den verschiedenen Staatswesen. Nur derjenige Staat, der heute im Seehandel mit zu konkurrieren imstande ist, darf einen sozialen und politischen Aufschwung erhoffen und ein Ausspruch aus höchstem Munde hat heute seine volle Berechtigung:

„Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser.“

Die Bedeutung dieses prophetischen geflügelten Wortes ist nicht nur für unser grosses Deutschland

und treuer Pflichterfüllung nur eins kannte und kennt, Leer seinem natürlichen Ziele entgegenzuführen, Leer zu einer blühenden Seehandelsstadt zu machen, — von unserem verdienstvollen Bürgermeister Dieckmann, — der im Anfange des genannten Werkes den Wunsch ausspricht, dass

„Leer vom Meere sich mehre“.

In diesem Sinne hat er immer gewirkt und die heute eingeweihte Seeschleuse ist nicht zum mindesten ein Werk seiner treibenden Kraft. Seit Ende des 18. Jahrhunderts waren die Bewohner von Leer bestrebt, ihre Hafenverhältnisse zu verbessern und es tauchten von Zeit zu Zeit Projekte in diesem

Sinne auf. Von den älteren Projekten sind nur Andeutungen über das seinerzeitige Bestehen derselben vorhanden. Dagegen ist im Besitze der Familie Connemann ein Aktenstück, welches ein Projekt des Herrn H. J. Connemann aus dem Jahre 1840 enthält. Der Plan dieses Projektes ist, an Stelle einer Brücke, welche in der Gegend der Esklumer Fähre seiner Zeit vorgesehen war, als man eine Verbindung von Leer mit Papenburg durch eine Chaussee über Esklum und Ihrhove beabsichtigte, durch Abdämmung des Ledabettes an derselben Stelle eine festländische Verbindung zwischen Leer und Esklum herzustellen und die Leda mit der Ems auf kürzerem Wege in Verbindung zu setzen, indem man von der südlichen Seite der Stadt Leer, etwa von der alten Navigationsschule aus einen Kanal in erforderlicher Breite und Tiefe nach der Ems herstellen und an zweckentsprechender Stelle eine Schleuse einfügen wollte.



Die Seeschleuse kurz vor ihrer Vollendung.

Später tauchten dann verschiedene Projekte ziemlich rasch hintereinander auf und voluminöse Akten aus den Jahren 1840—87 lassen erkennen, dass in den Verhandlungen der städtischen Kollegien in dieser Zeit die Frage einer Verbesserung der Hafenanlagen und des Schutzes der Stadt gegen Sturmfluten immer wieder verhandelt wurde. Von den bedeutenderen Projekten sind zu erwähnen: das Nesseniusche Projekt einer Kaistrasse aus dem Jahre 1873, und das von dem derzeitigen Königlichen Regierungsbaumeister Duis ausgearbeitete Projekt eines Schutzdeiches für den südwestlichen Stadtteil aus dem Jahre 1884. Beide Projekte haben in dem Graevellschen Projekt Verwendung gefunden. Ferner haben noch einige Mitglieder der städt. Kollegien Abänderungsvorschläge gemacht. Anträge in diesem Sinne stellten die Herren Senatoren Loets und Viëna, sowie die Herren Bürgervorsteher H. Wiemann, H. E. Schmidt und Oltmanns. Im

Jahre 1890 wurde ein Gesuch der Stadt Leer an das Ministerium, »es mögen die fiskalischen Hafenanlagen in Leer in der vom Herrn Regierungsbaumeister Graevell angegebenen Richtung, Art und Weise auf das Ufer der Leda unterhalb der Stadt auf Staatskosten ausgedehnt, die Lagerplätze gegen Ueberflutungen geschützt und Hafen und Lagerplätze durch Schienenstränge mit dem Bahnhof in Verbindung gebracht werden,« abschlägig beschieden. Es folgte nun eine Zeit der Ruhe in Angelegenheit der Hafenanlage, bis im Jahre 1894 eine Schrift erschien, in welcher der damalige königl. Wasserbauinspektor Duis ein neues Projekt in Vorschlag brachte. Als den Urheber der Grundidee seines Projektes bezeichnete der Verfasser den 1888 verstorbenen Senator Börner. Das Duissche Projekt bestand in der Anlage aus den Einzelprojekten: Nessedurchstich, Hochwasserhafen mit einer Wasserfläche von rund 40 ha, einer Uferlänge von rund 8000 m und mit Lagerplätzen von rund 64 ha und einer Seeschleuse von 7 m Drempeltiefe, 15 m lichter Weite, 130 m nutzbarer Kammerlänge und einer kleinen Schleuse für Kanalschiffe, Eisenbahnverbindung mit der Nesse, Wegeverbindung mit der Nesse, Kais und Ladebrücken (späterer Ausführung vorbehalten), Eindeichung eines Teils des Süderhammricks.

Herr Baurat Duis fasste die Vorteile einer solchen Anlage in die Worte: »Ein solcher Hafen, in dem die Schiffe gegen Sturm geschützt, ständig flott liegen können, ist den allergrössten Ansprüchen gewachsen, und Leer kann die Konkurrenz mit sämtlichen Nordseehäfen aufnehmen, abgesehen natürlich von denjenigen, die durch ihre grössere Wassertiefe einen Vorzug haben.« 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 würde, dem Schiffsverkehr von der Ems nach preussischen und oldenburgischen, an der Leda und Jümme belegenen Fehnen würde durch Abkürzung des Weges ein bedeutender Vorteil entstehen. Die Kosten dieser gesamten Anlagen waren vom Herrn Baurat Duis überschläglich auf 1025000 Mark angenommen.

Auch zu diesem Duisschen Projekte wurden aus der Mitte des Bürgervorsteherkollegiums mehrere Abänderungsvorschläge gemacht; so von den Herren H. E. Schmidt, Bamme und Konsul Dirks. Sodann

ist noch die Idee einer Anlage eines Docks am Plynberg zu erwähnen. Es wurden nun mehrere Gutachten von Fachleuten von Ruf über das Duissche Projekt eingeholt u. a. von den Herren Ingenieur Karl Schott zu Köln, Marine-Oberbaurat und Hafendirektor, Geheimer Marine-Baurat G. Franzius zu Gaarden-Kiel, Geheimer Baurat Oppermann zu Hildesheim und Regierungsbaumeister a. D. Hoernecke zu Bremen. Sämtliche Gutachten sprachen sich in äusserst günstigem Sinne für das Duissche Projekt aus, und dieses würde denn nach längeren Verhandlungen am 21. Februar 1896 von beiden städtischen Kollegien angenommen. Nachdem hierauf noch Verhandlungen mit den Staatsbehörden gepflogen, wurde

endung der Seeschleuse konnte mit der Sperrung der unteren Einfahrt in die Ledaschleife begonnen werden. Die übrigen Arbeiten zur Leda-Korrektion: Durchstich, Abdämmung des oberen Zugangs zur Ledaschleife, oberer und unterer Abstich am linken Ufer und die Schüttung der Deichstrecke vom linken Ufer der unteren Abdämmung bis zum Anschluss an den alten Ledadeich im Osterhammrich, waren in der Zeit vom 14. März 1902 bis zur Vollendung der Schleuse und zwar in der angegebenen Reihenfolge bereits ausgeführt.

Mit den Arbeiten der Kanalisation wurde am 17. Mai 1901 begonnen und werden in nächster Zeit vollendet werden. Die Ausführung der Deiche zum



Dampfer „Neptun“ läuft als erstes Schiff in den neuen Hafen ein.

würde in sämtlichen an der Leda und Lümme gelegenen Verhältnissen herabzusetzen, da durch Senkung des Niedrigwasserspiegels in den beiden die Ausführung des Projektes gesichert durch endgültige Annahme desselben durch die Plenarsitzung vom 12. Juli 1899. Die Ausführung des Projektes wurde dem von der Regierung empfohlenen Herrn Bau-Inspektor Geisse übergeben und unverzüglich in Angriff genommen. Durch die Ausführung des Projektes wurde die bis dahin nicht direkt notwendige Kanalisation der Stadt erforderlich und gleichzeitig nach Ausarbeitung eines diesbezüglichen Planes mit ausgeführt. Am 10. Mai 1900 wurden die Arbeiten in Angriff genommen und zwar als erste, die Herstellung der Schleuse, welche 2 1/2 Jahre in Anspruch nahm. Am 11. November 1902 konnte das erste Schiff die neuerbaute Schleuse passieren. Nach Voll-

Schutze der Stadt gegen Hochwassergefahr wurden am 17. März 1902 begonnen und im selben Jahre noch vollendet. Und heute sind wir endlich so weit gelangt, dass wir daran denken können, anzufangen die Früchte langjährigen Schaffens zu sammeln.

Es war kein leichtes Stück Arbeit, das nun überwältigt ist. Die Sturmflut im Winter 1900/1901 vernichtete zum Teil die noch im Anfangsstadium befindlichen Erdarbeiten. Trotzdem gegen solche Eventualitäten nach menschlichem Ermessen die grösstmögliche Vorsorge getroffen war, so war man gegen diesen Schicksalsschlag nichtsdestoweniger ohnmächtig. Die allmächtige Naturgewalt zeigte sich stärker als das Gebild aus Menschenhand. Es hiesse

Eulen nach Athen tragen, wollte man hier auch nur den Versuch machen, die Vorwürfe gegen die Bauleitung zurückzuweisen, welche damals von schadenfrohen Elementen gegen dieselbe erhoben wurden. Und Vorwürfe und Spott hört man auch heute noch leider des öfteren ertönen. Doch es ist von jeher in der Geschichte der Menschheit so gewesen, dass das Gute bekämpft wurde, und von jeher sah man Neuerungen mit schiefen Blicken an. Was verschlägt's? Auch bei unserer Schleuse werden sich die Worte bewahrheiten: »Das Gute bricht sich endlich Bahn.« Und diejenigen, die heute wettern und toben gegen das Werk, welches die Zukunft Leers bedeutet, sie, die da als die wahren Freunde

nur einen Augenblick auf vergilbten Lorbeeren, auf ehemaligem Ruhm ausruhen will, der ist im nächsten Augenblicke vom Fluge der Zeit weit überholt, und er steht einsam und verlassen da, verloren und vergessen. Drum Dank den Männern, die mit scharfem praktischen Blick das erkannt, und die mit ungebeugtem Mute und rastloser Energie, allen Widerwärtigkeiten zum Trotze, das Werk vollendet haben, vor dem wir heute stehen. Dank allen, die mitgewirkt haben und noch mitwirken an der Erreichung unseres Zieles, an dem Aufschwung unserer Stadt. Noch stehen wir am Anfange des Weges, der zu diesem Ziele führt. Mit der Einweihung der Schleuse am heutigen Tage möge zugleich der Grundstein ge-



Dampfer in der Schleusenammer.

unserer Stadt sich aufspielen, während sie in Wirklichkeit durch ihr Festhalten am Alten die Feinde der Entwicklung Leers heissen könnten, auch sie werden dereinst ihren Kleinmut bereuen, wenn sie den Aufschwung Leers, die Frucht der heute eingeweihten Anlagen noch erleben. Unsere Nachkommen aber werden jedenfalls den Männern Dank wissen, die in weiser Fürsorge die Zukunft im Auge hielten, die in fortschrittlichem Geiste mutig vorangingen. Denn nur im Vorwärtsstreben liegt heute Aussicht auf Sieg. Und überall um uns herum wird gerüstet zum Konkurrenzkampf, und wer heute auch

legt sein, zur weiteren, gedeihlichen Entwicklung unserer Handelsstadt Leer. Und wie damals bei der Beschlussfassung zur Verbesserung der Hafenanlage, und dann wieder bei der Grundsteinlegung der Schleuse, frischen Mutes in die Zukunft geblickt wurde, und frohe Hoffnung die Herzen aller erfüllte, die in Liebe und Treue unserer Stadt anhängen, wie damals auf Gottes Hilfe gebaut, so wollen wir auch am heutigen Tage froh in die Zukunft blicken und in gläubiger Ergebenheit dessen gedenken, der der Schützer alles Guten ist, und der uns auch in Zukunft nicht verlassen wird.

Das walte Gott!



## Der Festakt.

Lebhaft wehen die Flaggen in den Strassen der Stadt. Am Ufer sind Triumphbogen errichtet, mit Guirlanden verziert, und bunte Wimpel flattern lustig im Winde. Zahlreiches Publikum hatte sich am Ufer eingefunden, allwo um 11 Uhr der Festakt beginnen sollte.

Heller Sonnenschein spiegelte sich wieder auf der glatten Fläche der Leda und der Ems. Um 11 Uhr fuhr der Dampfer »Viktoria« bei den Klängen eines flotten Marsches vom Ufer ab und begab sich mit einem stattlichen Gefolge von Dampfern zur Schleuse.

Nachdem die »Viktoria« und »Augusta«, welche von der Aktiengesellschaft »Ems« in freundlichster Weise zur Verfügung gestellt wurden, und der Regierungsdampfer »Dollart«, sowie zwei Dampfer der Deutsch-holländischen Baugesellschaft und die Lustjacht des Majoratsherrn Grafen Wedel-Evenburg in der Schleuse Aufstellung genommen hatten, begrüßte Herr Bürgermeister Dieckmann in seiner Festrede die Gäste. Als Ehrengäste waren anwesend:

Exzellenz Budde, Staatsminister und Minister der öffentlichen Arbeiten, Berlin. Prinz Ratibor, Regierungs-Präsident, Aurich. Dr. Lotz, Regierungsrat, Münster. Pannenberg, Eisenbahn-Direktionspräsident, Münster. Schauinsland, Verwaltungs-Gerichtsdirektor, Aurich. Hermann, Oberbaurat, Münster. Schäfer, Bauinspektor, Emden. Dyrssen, Regierungs- und Baurat, Münster. Suling, Baurat, Bremen. Dr. Wrede, Regierungsrat, Aurich. Dr. Werner, Regierungsrat, Aurich. Schulze, Regierungs- u. Baurat, Emden. Lichtenberg, Landes-Direktor, Hannover. Meinecke, Regierungsrat, Hannover. Frank, Regierungsrat, Aurich. Graf Wedel I, Landrat, Leer. Graf Wedel II, Evenburg-Loga. Dr. Iderhoff, Landrat, Aurich. Dr. Kriege, Landrat, Weener. von Frese, Landrat, Emden. Schwiening, Bürgermeister, Aurich. Lichtenberg, Bürgermeister, Dortmund. Richard, Bürgermeister, Papenburg. Becker, Bürgermeister, Esens. Farwick, Bürgermeister, Münster. Rudloff, Baurat, Bremen. Wix, Bauinspektor, Aurich. Sörgel, Betriebsdirektor, Aurich. Kappelhof, Senator, Handelskammer-Präsident, Emden. von Frese, Landschaftsrat, Hinte. Geck, Hafen-Direktor, Dortmund. Eich, Geheimrat, Münster.

Bürgermeister Dieckmann sprach den Dank aus für die Unterstützung der Bürgerschaft und pries das Werk, welches heute in seiner Vollendung vor uns stehe. Er hoffe, dass auch die Regierung uns weiter unterstütze durch die Regulierung der Ems. Dieser, der gemeinschaftlichen Mutter der Emshäfen-Städte, galt das Hoch des Redners.

Hierauf erwiderte der Vertreter der Staatsregierung, Exzellenz Minister Budde, dass die Leeraner stolz sein könnten auf das Werk, das sie aus eigener Kraft geschaffen, wie Herr Bürgermeister Dieckmann schon betont. Die Schleuse, die neuen Hafenanlagen seien ein immerwährendes Denkmal für Leer. Mit grossem Interesse habe er in die frisch aus dem Drucke gekommene Festschrift Einsicht genommen. Er habe daraus ersehen, mit welcher Energie dem endlich erreichten Ziele zugestrebt worden sei. Se. Majestät Kaiser Wilhelm II. habe den Männern, die sich um die Ausführung des Werkes verdient gemacht hätten, die mit Energie das Werk gefördert, die Anerkennung seiner kaiserlichen Huld gegeben.

Nicht alle hätten berücksichtigt werden können. Er spreche aber allen seinen und der Regierung Dank und höchste Anerkennung aus. Im Namen Sr. Majestät überreiche er den Roten Adlerorden IV. Klasse dem Herrn Bürgermeister Dieckmann und Herrn Wasserbauinspektor Baurat Duis. Ferner den Königlichen Kronenorden IV. Klasse den Herrn Bürgerworthalter Fritzen und Stadtkämmerer Grote. Das allgemeine Ehrenzeichen erhielten Broer Müller in Neufehn und Herr Bauunternehmer Riemann in Oldersum. Seine Exzellenz wünsche, dass die Dekorierten noch lange das Kaiserliche Ehrenzeichen tragen würden. Mit brausendem Hurra wurde das Hoch auf Seine Majestät aufgenommen, in das die zahlreiche Zuschauermenge auf beiden Seiten der Schleuse begeistert einstimmte.

Hierauf öffneten sich die Pforten der Schleuse, und die »Viktoria« fuhr mit Volldampf voraus in die Ems. Bei Jemgum wurde gedreht, und gegen 1/2 2 Uhr legte man beim Ufer wieder an. Das Frühstück an Bord verlief in gemüthlicher Stimmung, und frohe Zuversicht erfüllte die Herzen der Teilnehmer. »Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser« betonte Herr Bürgermeister Dieckmann in seiner Festrede. Und in diesem Sinne wünschen wir die glänzendste Zukunft Leers, den Aufschwung unserer Stadt.

Leer, den 19. September 1903.

J. Schoenebeck.



10067/103

# Leererer Anzeigebblatt.

erschint täglich nachmittags,  
 mit abnahme der Sonn- und Feiertage. Preis für das Vierteljahr einschlie-  
 ßlich Postlohn 1 Mark 15 Pfg., für ein halbes Jahr 2 Mark 10 Pfg., für ein  
 Jahr 3 Mark 30 Pfg. zu zahlen. — Bestellungen  
 nehmen alle Postämter, die Landboten und die Expedition jederzeit entgegen.



**Anzeigen - Gebühr**  
 für Ostfriesland 10 Pfg. die sechsgehaltene Pettzeile oder deren Raum.  
 Anzeigen werden nur noch an demselben Tag aufgenommen, wenn der Ein-  
 gang vor 10 Uhr vormittags erfolgt. Anzeigen von außerhalb Ostfriesland  
 kosten die Pettzeile 20 Pfg., Reklamen die breite Pettzeile netto 30 Pfg.

## Allgemeine Zeitung für den Kreis Leer.

Wöchentliche Beilage:  
 Unterhaltungsblatt  
 zum Leererer Anzeigebblatt.

No. 222. Drud und Verlag: D. S. Jopfs & Sohn in Leer. Dienstag den 22. September 1903. Verantwortlich für die Redaktion: Seimattstell: D. S. Jopfs. Polit. u. Feuilleton: Hof. Schoenede. Bebe in Leer. 56. Jahrg.

### Politische Tages-Uebersicht.

**Deutsches Reich.**  
 \*— Berlin, 20. September. Die Meldungen über den Stand der Kanalfrage werden immer ungünstiger. Auch der „Hannov. Anz.“ schreibt: Wie uns von Berlin berichtet wird, soll, so lange der gegenwärtige Reichskanzler am Ruder ist, eine Klärung der Kanalfrage nicht zu erwarten sein. Herr von Bülow sei als vorsichtiger Mann, der sich nicht gern in die Resellen setze, kein Freund des Kanals. Auch der Kaiser, der einst so energisch für den Kanal eingetreten ist, interessiere sich augenblicklich nicht mehr besonders für die Frage. Nur Minister Budde hat dem Kanal die früheren Sympathien bewahrt; gegen die mächtigeren Einflüsse von oben ist er aber machtlos.

### Kaiser Wilhelm in Wien.

Wien, 20. September. Kaiser Wilhelm empfing gestern abend in Wien den österreichischen Minister des Auswärtigen in besonderer Audienz. Wien, 20. September. Reichskanzler Graf Bülow hatte im Laufe des gestrigen Nachmittags eine längere Unterredung mit dem italienischen Botschafter Grafen Nigra.

### Wien, 20. September.

Kaiser Franz Josef empfing Sonnabend vormittag den Reichskanzler Graf Bülow in Audienz. Hierauf wurde Graf Bülow von der Königin-Mutter Maria Christina von Spanien empfangen. Der Minister des Auswärtigen, Graf Goluchowski, gab mittags ein Frühstück zu Ehren des Reichskanzlers, woran auch der deutsche Botschafter, die Herren der Botschaft und das Gefolge des deutschen Kaisers teilnahmen. Zu dem abends zu Ehren Kaiser Wilhelms in der deutschen Botschaft stattfindenden Dinner sagte auch Kaiser Franz Josef zu.

### Großbritannien.

**Zur Ministerkrise.**  
 \*— London, 19. September. Die politische Lage hat sich nicht wesentlich verändert, angenommen, daß auch Elliot, der Finanzsekretär des Schatzamts, seine Entlassung nachgesucht hat. Der Herzog von Devonshire hat sein Verbleiben nur bedingungsweise zugesagt und droht, sich ganz aus dem politischen Leben zurückzuziehen. Sein Rücktritt würde den Zusammenbruch des Ministeriums beschleunigen. Es herrscht allgemeine Uebereinstimmung darüber, daß der erste Lord der Admiraltität Earl of Selborne das Kolonialamt übernehmen und der Generalpostmeister Austin Chamberlain der Nachfolger des Schatzkanzlers Ritchie werden dürfte. Weiter wird angenommen, daß der Kriegssekretär Brodrick zum Staatssekretär für Indien und der Sekretär für Irland Wyndham oder der Untersekretär Arnold Forster zu seinem Nachfolger ernannt werden wird. (Hann. Cour.)

### Vom Balkan.

Die letzten Nachrichten lauten wieder etwas beruhigender. Der erwartete Ausbruch ernstlicher Feindseligkeiten hat noch nicht stattgefunden. Die diplomatischen Verhandlungen zwischen Türkei und Bulgarien haben sogar einen positiven Erfolg gehabt, da es dem bulgarischen diplomatischen Agenten in Konstantinopel gelungen ist, die Freilassung zahlreicher gefangener Bulgaren zu erwirken. Die Stellungnahme der Mächte kennzeichnet folgendes Pariser Telegramm:  
 Paris, 19. September. Im Ministerrat gab der Minister des Auswärtigen Delcassé bekannt, daß die Bemühungen Russlands und Oesterreich-Ungarns lediglich bezwecken, die Türkei zur schnelleren Durchführung der Reformen in Mazedonien zu veranlassen. Die anderen Mächte unterstützen diese Bemühungen. Der lezthm berichtete Einfall serbischer Banden in Mazedonien hat zu einer Audienz des türkischen Gesandten in Belgrad bei König Peter geführt, in deren Verlauf der Gesandte mit Repressalien drohte. Ueber den Stand der Verhältnisse am Balkan meldet der Draht ferner:  
 Konstantinopel, 19. September. Vertrauliche Meldungen besagen, daß in dem bulgarischen Grenzgebiet von Kustendil und Dubnik etwa 20000 Mazedonier die Bildung von Banden und die Ueberschreitung der Grenze vorbereiten. Von maßgebender Seite wird die Wichtigkeit dieser Meldung bezweifelt. Eine neue Meldung schätzt die in den Grenzgebieten angesammelten Mazedonier auf 4—5000. Die maßgebenden Kreise in Pilsitz

und in der Pforte scheinen über den Stand der mazedonischen Bewegung keineswegs beunruhigt. Bei ihnen herrscht über die Unterdrückung der Bewegung eine bemerkenswerte optimistische Auffassung.

### Ostfriesland.

### Leer, 21. September 1903.

### Die feierliche Einweihung der neuen Hafenanlagen.

Die Festklänge sind verhallt. Die Stadt ist ihres Festgewandes wieder entkleidet. Die Bürger gehen wieder in gewohnter Weise ihren alltäglichen Geschäften nach. Der 19. September war ein Festtag für unsere Stadt, ein Tag der Freude und jubelnden Entzückungen nach langer Zeit trüben regnierte im Lande. Am 19. September wieder in ihrer herrlichen Pracht und sandte ihre lang-erlehten Strahlen auf die Erde nieder. Ein gutes Omen, dieser Beweis des ewig wahren Sprichwortes: „Nach Regen folgt Sonnenschein.“ Neuer Mut zog in die Herzen ein, alle Griesgrämigkeit verschwand. Es schien, als ob der Himmel selbst uns ein Zeichen geben wollte, daß nun die trüben Tage für Leer vorbei seien, daß nun die sonnigen Tage verdienten Glückes, neuer Blüte für unsere Stadt gekommen seien. Hoffen wir es, der Sorgen-tage sind es jetzt genug gewesen. Wir haben ein Recht auf eine glückliche Zukunft, und sie wird uns doppelt wert sein, da wir sie selbst aus eigener Kraft erkämpft haben werden. Der 19. September ist ein Tag geschichtlicher Bedeutung für Leer gewesen. Alt und jung war auf den Beinen. Jeder wusch sich der Bedeutung des Tages bewußt. Am Tage vorher, am Freitag, war bereits die Ankunft Sr. Excellenz des Staatsministers Budde erfolgt, welcher um 3<sup>1/2</sup> Uhr von Berlin kommend hier eintraf. Sr. Excellenz wurde vom Herrn Bürgermeister Diedmann am Bahnhof empfangen und nach kurzer Begrüßung zum Hotel „Prinz von Dranien“ geleitet, alwo Sr. Excellenz Absteigequartier genommen hatte. Unterdessen wurde rüstig weitergearbeitet an den Vorbereitungen zum Feste. Am Ufer waren Triumphbogen errichtet, reich mit Gurtanden verziert, und auf hohen Masten rauschten wallende Fahnen, während bunte Wimpel lustig im Winde flatterten. Die Schrengäste, die ferner zum Feste erschienen waren, haben wir schon in unserem Gedenkbild namentlich aufgeführt. Programmäßig begann um 11 Uhr der Festakt.

In festlichem Gewande lag die „Viktoria“ am Ufer, wo eine Schar fröhlicher Zuschauer Kopf an Kopf gedrängt stand. Bald darauf erschien der Wagen des Ministers, begrüßt von den Klängen der Henedelischen Festmusik. Freundlich dankte Minister Budde den ehrerbietigen Grüßen der Leereraner. Nachdem Sr. Excellenz an Bord der „Viktoria“ angeklagt war, machte diese vom Ufer los und glitt majestätisch dahin, der neuerbauten Seeschleuse zu. Im Gefolge der „Viktoria“ befand sich die „Augusta“. Beide Dampfer waren in lebenswürdigster Weise von der Aktiengesellschaft „Ems“ zum Feste zur Verfügung gestellt worden. Ferner folgten der Regierungsdampfer „Dollart“, zwei Dampfer der deutsch-holländischen Baugesellschaft und die Luftjack des Majoratsheeren Grafen Wedel-Evenburg. Nach kurzer Fahrt langte die „Viktoria“ mit ihrem Gefolge in der Schleuse an, wo auf beiden Seiten viele Zuschauer der feierlichen Einweihung beimohnten. Auch hier waren hübsch dekorierte Flaggenmasten angebracht. Bald lagen alle Dampfer fest und bei feierlicher Ruhe lauften alles gepanzt auf die Worte des Herrn Bürgermeisters.

„Meine Herren“ hob er an, „es gibt ein königliches Wort, welches heißt: „Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser! Es ist in erster Linie die Aufgabe der Regierung, dieses königliche Wort wahr zu machen. Aber auch den Kommunalverbänden liegt die Pflicht ob, mit voller Kraft für dieses Wort einzutreten. Wir haben getan, was wir tun konnten, und was wir verantworten können. Es muß unserer Bürgerchaft zur Ehre nachgesagt werden, daß sie die Eigenschaften im vollkommensten Maße besitzt, das angefangene Werk weiterzuführen und zu vollenden. Und nicht wir allein, sondern auch die Städte Emden und Papenburg stehen uns zur Seite, welche wir unsere Schwestersstädte nennen, und deren gemeinschaftliche Mutter die Ems ist. Hieran knüpfte ich die Bitte und den Wunsch, daß die hohe königliche Regierung die Korrekturen der Ems nicht nur bis Emden, sondern bis Leer und Papenburg vornehmen lassen möge. Der Handel, Wandel und Verkehr verlangen, daß diese gewünschte Korrekturen aus-

geführt wird. Es ist unsere feste Hoffnung, daß die Regierung unserem Wunsche bald die Tat folgen lassen möge. In diesem Sinne unserer Ems, die ihre Kinder gemeinsam zum Meere führt, ein Hoch!“

Freudig stimmte die Gesellschaft in das Hoch ein. Hierauf ergriß das Wort zur Erwiderung in kurzer Ansprache Sr. Excellenz Staatsminister Budde.

„Wie der Herr Bürgermeister zu Beginn seiner Rede bereits ausgeführt hat, haben Seine Kaiserliche und königliche Majestät das größte Interesse an dem Ausbau der Häfen der Emsstädte. Die Herren Ressortminister haben an Seine Majestät die Bitte gerichtet, den den Häfenbau zu Leer leitenden Männern die gebührende Auszeichnung zuteil werden zu lassen. Es ist uns jedoch nicht möglich, alle Herren, welche sich um den Ausbau des Hafens verdient gemacht haben, hier zu bedanken. Die Herren mögen darin keine Zurücksetzung erblicken. Besonders einem der ersten Leiter wird jetzt die Auszeichnung nicht erteilt werden, welche ihm seinen Verdiensten um den Hafen gemäß gebührt. Doch auch er wird, wenn die Zeit gekommen ist, die gebührende Anerkennung finden. (Der Herr Herr ist Wasserbaupinspektor Geisse gemeint). Meine Herren, ich habe die Ehre, mitzutheilen, daß Se. Majestät der Kaiser und König an folgende Herren zu verleihen gerührt haben dem Bürgermeister August Diedmann und dem königlichen Wasserbaupinspektor Düis den Roten Adlerorden 4. Klasse, dem Bürgervorsteher-Worthalter Frizen und dem Stadtkämmerer Grote den Kronenorden 4. Klasse, den Baunternehmern Broer Müller-Neufelsh und Niemann-Oberum das Allgemeine Ehrenzeichen. Ich schließe mit dem herzlichsten Glückwunsch, daß die Dekorierten noch lange ihre Auszeichnung zur Ehre tragen mögen.“

Ich erjuchte die Herren, mit mir einzustimmen in ein dreifaches Hoch auf Seine Majestät den Kaiser und König. Die Zuschauer an beiden Seiten der Schleuse fielen begeistert in das brausende Hurra ein.

Bald öffneten sich die Thore der Schleuse und die „Viktoria“ mit Gefolge fuhr mit Wellen raus voran in die Ems. Unterwegs wurde der Dampfer „Herc“ der Neptungesellschaft begrüßt, dessen Erscheinen umfomehr bemerkt wurde, als seinerzeit ebenfalls ein Dampfer der Neptungesellschaft als erstes Seeschiff die neuerbaute Seeschleuse passierte. Herrlich war die Fahrt. Zu beiden Seiten leuchtende Ufer, welche sich in der klaren Flut wiederpiegelten. Und hoch oben das unenbliche Blau des Firmaments und der goldig strahlende Sonnenball, während die leise sächelnde Brise des Ost-Süd-Ost die brennende Glut der Sonne wohlthuend kühlte. Bald fand alsdann ein erquickendes

### Frühstück an Bord

frühstück an Bord edler Weine und ledere Frischstückschüsseln machten die Feststimmung noch gehobener. Während der Festsahrt wurde der Herr Minister von Herrn Bürgermeister Diedmann auf die bemerkenswertesten Punkte des Hafens und der Umgebung Leers zu beiden Seiten der Beda und der Ems aufmerksam gemacht. Seine Excellenz folgte mit großem Interesse den Erläuterungen des Herrn Bürgermeisters. Bei Jemgum wurde geredet, und ehe man sich verfuhr, war man wieder zurückgelangt zum Ufer, wo gegen 1/2 2 Uhr, wie es aus dem Festprogramm vorgesehen, die „Viktoria“ wieder anlegte, empfangen von einer zahlreichen Schar Publikum. Dann folgte eine Stunde der Ruhe, während welcher sich die Festteilnehmer zum

### Festmahl

vorbereiteten, das um 3 Uhr im prächtvollen Kaiseraal unseres Rathhauses begann. Der Saal und die Tafel waren von kundiger Hand mit Blumen und Grün schön geschmückt. Es waren 120 Teilnehmer anwesend. Nach dem vorliegenden — sehr sauber lithographierten bezw. gedrucktem — „Programm“ des Mahles gab es zunächst „Schwedische Schüsseln“, zu der moussierender Burgunder gereicht wurde. Die weitere Speisenfolge war: Ohnenschwanzsuppe, Steinbutt mit zerlassener Butter und Kartoffeln, geträufelter Damwildrücken garniert mit Metrüsen, frischer Hummer mit Gloucester Beiguh, französische Pfahnhühner mit Salat und eingemachten Früchten, Fürst Pöckel-Eis, Käsestangen, Früchte, Kaffee mit Likören.

Es wurden 4 offizielle Tischreden gehalten. Zuerst erhob sich Sr. Ex. Staatsminister Budde zu folgender Rede:

„Die Feier, zu der wir uns hier aus Nah und Fern zahlreich versammelt haben, gilt der Vollendung eines großen Werkes, das zunächst von örtlicher Bedeutung ist. Die an geschichtlichen Erinnerungen reiche Stadt Leer, die ihre Geschichte bis in das neunzte Jahrhundert zurückführt, will durch den Ausbau ihres Hafens die Möglichkeit wiedererlangen, mit den übrigen Nordseehäfen in einen ihrer Tage und Vergangenheit entsprechenden Wettbewerb im Schiffs- und Handelsverkehre zu treten. Sie hat ferner durch die Ausgestaltung ihrer Hafenanlagen ein ausgedehntes und wertvolles Industriegebiet gewonnen, das, an der Wasserstraße und Eisenbahn gelegen, allen Vorbedingungen für die weitere industrielle Entwicklung der Stadt entspricht. Die mit dem Ausbau des Hafens verbundene Anlage neuer Deiche wird die Stadt in Zukunft vor zerstörenden

hochfluten sichern, durch die sie im Laufe der Jahrhunderte bis in die neueste Zeit gelegentlich heimgejucht worden ist. Endlich hat Leer bei Ausführung der großen den vormaligen wirtschaftlichen Zwecken dienenden Anlagen die Möglichkeit gewonnen, eine den heutigen Anforderungen entsprechende städtische Kanalisation durchzuführen, wie sie Wohnpläne von ähnlichem Umfange selten besitzen. Diese Kanalisationsanlage wird von segensreichem Einfluß auf die gesundheitlichen Verhältnisse der Stadt und Umgebung sein. Die Erreichung dieser vielseitigen Ziele ist für die Stadt Leer zweifellos von größter Bedeutung, aber die Bedeutung über diese örtlichen Interessen hinaus, denn durch die Ausführung des Resedurchstiches ist eine wesentliche Verbesserung der Vorflut für die oberhalb an der Beda gelegenen Ländereien erreicht und dadurch die Begründung einer Meliorationsgenossenschaft gefördert worden, die für weit wirtschaftliche Kreise segensreich wirken wird. Endlich muß die Erreichung der Ziele, die sich die Stadt Leer mit weitem Blick für die eigene Entwicklung gestellt hat, der vermehrte Verkehr in dem Handelshafen, in Verbindung mit den industriellen Anlagen, deren Wachstum wir erhoffen, fruchtbringend wirken auf das Hinterland und die dahin führenden Wasserwege und Schienenstrahlen, im besonderen auf die Entwicklung des Verkehrs auf dem Dortmund-Emskanal, der ein wertvoller Zubringer und Abnehmer für den Seehafen Leer sein wird. Es ist somit eine Anlage geschaffen, die in vor- teilhafter Weise auf Handel, Industrie und Land- wirtschaft einwirken wird. Das, meine Herren, sind im wesentlichen die Ziele, die durch die neuen Anlagen erreicht werden sollen. Wenn uns heute das Oberhaupt der Stadt die großen Anlagen mit Stolz gezeigt und erläutert hat, so werden Sie Alle mit mir darin übereinstimmen, daß dieser Stolz voll berechtigt ist. Denn die Stadt Leer hat Alles im wesentlichen aus eigener Kraft geschaffen. Aus der Festchrift, die uns der Herr Bürgermeister Diedmann überreicht hat, haben wir erfahren, welche Schwierigkeiten zu überwinden waren, bis die Umgestaltung des Hafens zunächst geplant, beschlossene und finanziell gesichert war, welcher Arbeit und Müheverwendung es bedurfte, um die schwierigen Bauten zum glücklichen Abschluß zu bringen.

Zur Sache, die imstande waren, Kleinmut und Schwarzseherei zu überwinden. In erster Reihe muß hier ihr vortrefflicher Bürgermeister genannt werden, der mit Ausübung seiner ganzen Kraft, mit unermüdlichem Fleiß und, wie er ja selbst gesagt, unter Jubelstimmen der Nachtstunden das Werk gefördert hat. Ferner muß volle Anerkennung gezollt werden den Senatoren und Bürgervorstehern, die ihrem Bürgermeister tatkräftig und helfend zur Seite standen. Die königliche Staatsregierung hat die Arbeit dieser Männer und die Entwicklung der Verhältnisse in Leer mit wohlwollendem Interesse verfolgt und das Unternehmen in jeder Weise gefördert. Vor Allem aber hat sie der Stadt tüchtige Baumeister zur Verfügung gestellt, von denen der eine, ein Sohn der Stadt, Baurat Düis, den Plan entworfen, der andere, Wasserbaupinspektor Geisse, als Bauleiter den Plan weiter durchgebildet und mit Energie und Sachkenntnis zum glücklichen Ende gebracht hat. Ihnen und allen, die das Unternehmen gefördert haben, gebührt unser Dank und volle Anerkennung. Meine Herren! Sie dürfen überzeugt sein, daß die königliche Staatsregierung die weitere Entwicklung der Stadt Leer mit wohlwollendem Interesse verfolgen und nach Möglichkeit fördern wird. Wenn nun vorliegende und an Bedenken reiche Köpfe ermartet, daß die geschaffenen Anlagen nach unserer Feier von morgen ab reniketen werden, und, wenn dies nicht der Fall ist, daraus schließen wollen, daß die Männer, die die Ausgestaltung des Hafens erachtet und durchgeführt haben, einem unberechtigten Optimismus gefolgt sind, so haben sie unrecht. Die Bauherren und Baumeister haben ihre Schuldigkeit getan, ihr Werk wird aber erst lebendig und fruchtbar, wenn Schiffahrt und Handel einfließen, wenn der Kaufmann es versteht, die Handelswaren über den neu geschaffenen Handelsplatz und die gewonnenen Fahrwege zu führen. Dies geschieht nicht von heute zu morgen, dazu gehören Zeit und glückliche Umstände. Diese sind heute gegeben, denn während noch im vorigen Sommer die wirtschaftliche Lage sehr trübe war, die Zukunft grau in grau vor uns lag, hat die Verkehrssteigerung, die im Spätherbst vorigen Jahres langsam einsetzte, standgehalten. Die Verkehrsbeziehungen auf den Eisenbahnen zeigen fortlaufend eine Steigerung und die Nachrichten aus den Kreisen der Industrie- und Handelswelt äußern sich dahin, daß die Verkehrssteigerungen nicht auf eine vorübergehende Ausfuhr nach dem Auslande zu Schuldenverpflichtungen beruhen, sondern auf erhöhtem Bedarf des Inlandes infolge einer langamen fortschreitenden Gesundung der inneren wirtschaftlichen Lage. Wenn gleich wir nach den gemachten Erfahrungen uns frei halten müssen von übertriebenen Hoffnungen, so dürfen wir doch die Beförderung der wirtschaftlichen Lage als bestehend anerkennen; denn auch die bevorstehende Erneuerung des Kohlenfunditus ist ein Merkzeichen dafür, daß die beteiligten Kreise Zutrauen haben zur weiteren Beförderung der Verhältnisse. Dies ist ein glücklicher Umstand, mit dem die Stadt Leer rechnen darf. Während des überwundenen Niederganges baute sie sich die Anlagen, die sie nun bei dem Wiederaufblühen der wirtschaftlichen Verhältnisse ausnützen kann. Möge der ruhigen Bevölkerung dies gelingen. Möge das Wort an ihr zur Tat werden: „Dir Dir selbst, so hilft Dir Gott!“ Das aber die Stadt ihr großes Bauwerk zum Abschluß bringen konnte, daß sie ferner mit Hoffnung und Vertrauen in die Zukunft blicken kann, das verdankt sie der erfolgreichen Regierung Seiner Majestät des Kaisers und Königs, Allerhöchsterweidem dem Deutschen Reiche durch Fort- rüstung des Friedens die Möglichkeit zur wirtschaftlichen Fort- entwicklung gegeben hat und der in gleicher Weise dem Handel, der Industrie und Landwirtschaft und allen wesentlichen Ständen seine fortgesetzte Fürsorge widmet. Besonders die Seehandelsplätze wissen und empfinden es dankbar, welche Förderung Seine Majestät dem Seehafen und allen mit ihm in Zusammenhang stehenden wirtschaftlichen Fragen fortgesetzt zuteil werden läßt. Ich weiß mich einzig mit Juncr, daß wir Seiner Majestät dem Kaiser und Könige, dem er-

\*) Erschieneu im Verlage von D. S. Jopfs & Sohn in Leer.



September. Der Kaiser geht in Wien nach Pest, um die Verhandlungen dieser Art der Kräfte fortzusetzen.

1. September. Um 10 Uhr gestern abend nach herzlicher Verabschiedung vom Kaiser Josef die Abreise Kaiser Wilhelms nach Belgien.

21. September. Lord Balfour of Scotland, Staatssekretär für Schottland, und Arthur Henderson, Finanzminister im Schatzamt, haben ihre Entlassung eingereicht.

21. September. Im Hafen von Genua wurden 3000 Kohlenarbeiter von ihren Arbeitgebern ausgesperrt.

21. September. Die Schleisenschiffahrt ist im hiesigen Aquarienpark auf der Insel verunglückt. Sie stieß, während sie kopfweils durch die Schleife fahrte, so heftig gegen den Brettergerüst, daß ihr die ganze Kopfhaut abgerissen wurde. Nach 24 Stunden starb sie.

1 Million Kerzen haben und auf eine Entfernung von 40-50 Meilen in das Meer tragen soll, die beiden Feuer ersehen die gegenwärtig auf Kap Vizcaro sind. Der neue Leuchtturm wirft alle 5 Sekunden einen Lichtblitz.

Bremen, 19. September. D. Eisenberger, Feltrup, heute rückkehrend Port Said passiert. - D. Oberstein, Hachagen, gestern in Abo angekommen. - J. W. Burmeister am 12. September in Jiquiue angekommen. - Gmitte, Wilms, segelte heute von Antwerpen nach Port Los Angeles. - Schoner Genus, Stellanmanns, gestern in Kircalby angekommen.

Hamburg, 19. September. Biermaschist Alsterdwan, heute von Newcastle, N.S.W., nach San Francisco abgefahren. - Biermaschist Schürbel, Nicolai, gestern von Liverpool abgefahren.

London, 18. September. Der deutsche Dampfer Gunther geriet im Rigerflusse an Grund. Der Hinterkegel ist beschädigt. Der Dampfer ging nach Astoria weiter, um dort zu reparieren.

Senator, Heydemann  
nach Bremerhaven  
nach Steinhilber  
18. September  
Johann Meyer  
nach Bremen  
Hensburg, 18. Sept. von  
Henriette, Belg. Hamburg  
17. September  
Christine, Siebs  
Hollensau  
Straßburg, 16. Sept. nach  
Frieda, Schumacher  
Kalmars  
Stettin, 16. September von  
Jafca, Wächter  
Sunderland  
Lissabon, 12. September nach  
Mary, Ullis  
Helsingborg  
Kopenhagen, 16. Sept. von  
Renfieu, Albert  
Hartlingen

Dense Fjord, 17. September  
nach Deutschland  
Grabsend, 16. Sept. nach  
Helsingborg  
London, 16. September von  
Johanna, Poppelmeier  
Helsingborg  
Cardiff, 17. September  
Melite, Pöbfin  
Helsingborg  
Egret, 17. September nach  
Lonna, Ksweigen  
Fomey  
Manzanillo, 20. Aug. von  
Barcelona  
Batavia, 5. Sept. von  
Tromp, Heimes  
Amsterdam  
Guayaquil, 7. Sept. nach  
Nürnberg, Büschen  
Machilla  
Jauique, 12. Sept. von  
J. W. Burmeister  
Cardiff

Berlin, 19. September. Amtliche Preisfeststellungen der Berliner Produktenbörse. (Preise in Mark für 1000 Hilo frei Berlin netto Kaffe.)

Weizen, Sept.	115,50	Schluff	157,75	Haffer, Dez.	126,50	Schluff	126,50
" Okt.	167,50	"	167,75	" Sept.	118,50	"	118,75
" Dez.	162,75	"	161,75	" Okt.	116,75	"	115,75
Roggen, Sept.	131,25	"	130,25	" Dez.	44,90	"	44,70
" Okt.	131,25	"	131,50	" Nov.	45,50	"	45,30
" Dez.	133,75	"	133,50	"		"	
Haffer, Sept.	123,50	"	123,75	"		"	

Die flauen amerikanischen und westeuropäischen Berichte haben hier heute vermehrtes Angebot in allen Getreidemärkten gebracht und die Stimmung um so ungünstiger beeinflusst, als die Kaufkraft infolge des schönen Wetters noch mehr zurückging und die Preise sich auf der ganzen Linie merklich billiger stellten. Weizen war schwach, Spiritus nicht gefordert.

WTB. Westerbode, 21. September. Leichtsinnesig umgehen mit einem Schiessgewehr hat gestern über bei Familien im Nachbarort Halsbrot großes Unglück gebracht. Der 14 Jahre alte Hans-John Wilhelm Piepelsohn legte im Scherz mit seines Vaters Gewehr auf den kleinen sechsjährigen Nachbarnsohn Peter Wintjen an; dabei trachte er ein Schuß und traf den kleinen Burschen so unglücklich am Kopf, daß er auf der Stelle tot niederfiel.

Angelommene und abgegangene Schiffe.

Gmden, 18. September von  
Bunte 12, Litzmeyer  
Bunte 58, Meyer  
Bunte 70, Riepe  
Bunte 8, Bueren I. Bogd  
Hardenberg  
Schleppi Schall, Hauschild  
Hamburg

19. September  
Janitz, Voers  
Kuxhafen, 17. Sept.  
Ruff E. Friedo  
Altona, 17. Sept.  
Frau Dina, Part  
18. September  
Engelina, Siemer

18. September nach  
Roger Noth, Anna und  
Emma, Johannes, Ceressee  
Emanuel, v. Walden Leer  
Schleppi. W. L. G. 34,  
Braak Rheine  
Schleppi. Untermeier T.  
Brecht Münster  
Engl. D. Waterville, Ruffell  
Newcastle

19. September  
D. Hero, Runoth  
Leer  
Geestemünde, 19. Sept. von  
Fischb. Schilling  
See  
Bremervahen, 19. Sept. von  
Bier Gebrüder, Part Barel  
Räthe, Poppe Wilhelmshafen  
19. September nach  
Hofher, Briffel Westwemph  
Aufgejagelt:  
Wilhelm, Garrels

Wetterbericht der deutschen Seewarte  
Uebersticht der Witterung vom 19. September.

Eine Depression liegt über dem Ozean, mit Ausläufer von unter 757 mm nach dem Biskajasee, sonst ist der Luftdruck hoch Ein Maximum von über 779 mm liegt über Mittelschweden. In Deutschland ist das Wetter trocken, im Norden heiter mit Normaltemperatur. Im Süden trübe und meist kühl Heiteres, nachmittags wärmeres Wetter wahrscheinlich.

Notiz, 19. September, 4 Uhr - Min. nachm. Wind D., mäßige Brise, heiter. See leicht bewegt.

Markt- und Handelsberichte.

Leer, 19. September. Notierung der vereinigten Händler Leers. Preis: La Gräsbutter 48-50 Mark, extra feine 51 Mark.

Weener, 19. September. Butter- und Käsemarkt. Angebracht: 42 Faß Butter (zu 50 Pfund), 34 Stück Käse Bezahlt wurde für La Gräsbutter Mark 22,50, Käse (weisser Kümmele) Mark 18,50 (Notierungskommission der landw. Vereine des Rheider- und Oberledingerlandes).

Weener, 19. September. Butter- und Käsemarkt. Die Butter- und Käseproduktion geht allmählich zurück und damit auch die Anfuhr zu unseren Märkten, welche heute in 49 Faß Butter und 1154 Pfund Käse in 62 Stück bestand. Butter wurde mit Mark 22,50 pro Metteltonne zu 50 Pfund Netto bezahlt und Käse mit 13 17 Mark pro 100 Pfund.

Wozu dient vorzugsweise Doerings Eulen-Seife? Sie dient als bewährte, reizlose Kinderseife; sie dient - und das beweist ihre allgemeine Verbreitung - als bevorzugte Toiletteseife für die Damen; sie dient als erprobtes Mittel zur Pflege der Haut, befähigt, schlummernde Schönheit zu wecken, beschleunigt zu vollenden und zu erhalten, so lange es nur möglich ist. Daher verwendet Alle Doerings Eulen-Seife zu eurer Toilette. Für 40 Pfg per Stück ist sie überall erhältlich.

Surra - ich bin ihn los -

meinen Katarrh nämlich! Das war einer von der dauerhaften Sorte, einer, der einem alle Lebensfreude nehmen kann. Und eine einzige Schachtel Surra löste Sobener Mineralpastillen hat keine Spur mehr davon übrig gelassen. Und nun müssen die prächtigen Dinge mir stets im Hause sein, zumal sie billig sind - kostet die Schachtel mit 36 Stück doch nur 85 Pfg. Ueberall erhältlich.

Schiffsnachrichten.

Schiffe nach Hamburg

Schiffe nach London

Schiffe nach Batavia

Grundbesitz, aus einem Wohnhaus nebst 2 Diemat Ländereien bestehend, am Donnerstag, den 24. September cr., nachmittags 4 Uhr, im Wöhlmannschen Wirtshause zu Warningsbunderd freiwillig öffentlich meistbietend verkaufen lassen.

Nach Beendigung dieses Verkaufs sollen mehrere Acker Kartoffeln, der eingeerntete Roggen und Hafer, sowie 1 Ziege auf Zahlungsfrist verkauft werden.

Leer, Bernhd. Buttjer, Königl. Preuß. Auktionator.

Freitag, den 25. September cr., nachmittags 1 Uhr, folgende zum Nachlasse gehörende Gegenstände, als: 1 mahagoni Sekretär, 1 mah. Ausziehtisch, 1 Schenkstisch, 1 ovaler und 1 vieredriger Sofatisch, 2 Sofas, 1 Küchensisch, 1 Sessel mit schwarzem Damastbezug, 1 großer Spiegel mit Konsole (nußbraun), 1 mah. Spiegel, 1 Toilettenpiegel, 1 Regulator, 1 Kommode, 1 Schränkchen, 6 Polsterstühle, diverse Holzstühle, 1 Küchenschrank, 1 Wäscherolle, 1 Wagschale, mehrere Büsten und Gipsfiguren, 1 gut erhaltene Nähmaschine (Ortner), 1 hölzerner und 1 eiser. Bettstelle, beide mit Matratzen, 1 grüne fast neue große Portiäre, 1 Schreibtisch, 1 Wäschstich, Bettzeug, 1 Fleischhackmaschine, 3 eintürige Kleiderstühle, mehrere kleine Tische, Bilder, darunter 1 sehr großer schöner Stahlstich, Bilderahmen, 1 Teppich, Hängelampe und sonstige Lampen und was sonst noch alles da ist bei der früheren Wohnung des Erblassers, Wilhelmstraße 13, öffentlich meistbietend auf Zahlungsfrist verkaufen.

Die Gegenstände, welche gebraucht aber sehr gut erhalten sind, können am Tage vor der Auktion besesehen werden.

Leer, Bernhd. Buttjer, Königl. Preuß. Auktionator.

am Donnerstag, den 24. September d. J., nachmittags 3 Uhr, an Ort und Stelle die bislang der luther. Kirchengemeinde gehörenden, an der Augustenstraße hier selbst belegenen Bauäcker und sodann nachmittags 4 Uhr eine Anzahl Bauäcker bei Wilhelmshafen öffentlich meistbietend auf mehrere Jahre verpachten.

Leer, den 19. September 1903. G. C. Wegemann, Königl. Preuß. Auktionator.

Gesucht auf sofort ein junges Mädchen zur Stütze im Laden und Haushalt bei Familienanschluss. Näheres in der Geschäftsstelle d. Bl. werden.

Gmden, den 17. Septbr. 1903. Diekmann, Königl. Preuß. Auktionator.

Öffentliche Verpachtung. Die sämtlichen zur Pastorei, Kirche, Schule, Gemeinde und Armen-Verwaltung in Rittersmoor gehörenden, diesen Herbst pachtlos werdenden Bau-, Weide- und Weidelandereien Montag, den 5. Oktober cr., nachmittags 2 Uhr, - und nicht wie angezeigt am Donnerstag, den 1. Oktober, im Fokkenschen Wirtshause das. im Wege der freiwilligen Versteigerung öffentlich meistbietend auf mehrere Jahre verpachten, wozu Pachtlustige damit eingeladen werden.

Leer, Bernhd. Buttjer, Königl. Preuß. Auktionator.

Grundbesitz, bestehend aus Wohnhaus mit Garten und Bau- und Grünland zur Größe von 2,7565 Hektar, sowie 1 Acker Bauand, Brunnen, groß 0,0842 Hektar und 1 Acker Bauand, Feldacker Gasse, groß 0,1885 Hektar, zum Antritt auf Herbst ds. bezw. Mai n. J. freiwillig meistbietend öffentlich verkaufen.

Stichhausen, den 15. September 1903. Grünefeld, Königl. Preuß. Auktionator.

Der Handelsmann Ilfert Harders zu Brinkum will am Donnerstag, d. 25. Sept. d. J., vormittags 9 Uhr, im Bahnhof-Hotel (6 Rugo) hier, eine Anzahl große und kleine Schweine auf Zahlungsfrist verkaufen.

Leer, G. C. Wegemann, Königl. Preuß. Auktionator.

60 Tagewerk trockenen schwarzen und bunten Torf am Mittwoch, den 23. Sept. d. J., nachmittags 3 Uhr, an Ort und Stelle freiwillig öffentlich auf Zahlungsfrist verkaufen. Der Torf kann am Verkaufstage von 1 Uhr an besichtigt werden.

Belbe, den 10. Septbr. 1903. Heimann, Königl. Preuß. Auktionator.

Mehrere Frauen zum Kartoffelroden gesucht, pro Tag Mark 150. G. Basse, Loga.

Gesucht. Auf sofort eine gesunde Amme. C. Meyer, Bremen, Schönhausenstraße 20.

20 tüchtige Maurer auf sofort gesucht. G. Müller, Baugeschäft, Leer.

Gesucht per sofort oder zum 1. Oktober ein tüchtiger erster oder zweiter Müllergehilfe. Müller Ahten, Leer.

Gesucht zum 1. Oktober ein zweiter Müllergehilfe gegen guten Lohn. H. S. Pleuter, Jemgum.

Gesucht auf sofort ein kräftiger zuverlässiger zweiter oder angehende erster Müllergehilfe. F. S. Weers, Oiderum.

Suche zu Ostern 1904 einen verkehrsfähigen ersten Müllergehilfen für meine Walzen-, sowie einen zweiten und dritten Gefellen für meine Windmühle. Müller Ahten, Leer.

Suche auf sofort für meine Konditorei und Bäckerei einen tüchtigen Gehilfen. Carl Müller, Leer.

Ein tüchtiger werkverständiger Bäckergehilfe, der seine Arbeit gut versteht und der der Bäckerei allein vorstehen kann, gegen guten Lohn und dauernde Stellung gesucht. G. Knoop, Müller in Aurich.

Gesucht zum 27. September ein erster Bäckergehilfe Jacob Cornelius, Norderncy.

Suche zum 1. Oktober d. J. einen soliden Autscher für die Fahrpost Leer-Jemgum. Gute Zeugnisse und persönliche Vorstellung erwünscht. Job. van Wart, Leer, am Bahnhofe.

Gesucht zu Michaelis oder später ein Lehrling unter günstigen Bedingungen. H. Busch, Schuhmachermeister, Leer, Mühlenstraße Nr. 13.

Unter meiner Nachweisung sind zwei Jagdhunde schwarzbunter Farbe, 6 Monate alt, preiswert abzugeben. D. Winkel, Reermoor.

Grundbesitz, bestehend aus Wohnhaus mit Garten und Bau- und Grünland zur Größe von 2,7565 Hektar, sowie 1 Acker Bauand, Brunnen, groß 0,0842 Hektar und 1 Acker Bauand, Feldacker Gasse, groß 0,1885 Hektar, zum Antritt auf Herbst ds. bezw. Mai n. J. freiwillig meistbietend öffentlich verkaufen.

Stichhausen, den 15. September 1903. Grünefeld, Königl. Preuß. Auktionator.

Verkauf einer Marichlandstelle. Glwürden i. Obhg. Die Witwe des Schiffskapitans Otto Genter zu Glsteth will ihre vor kurzem von dem Landmann Wilhelm Mengert Müller in Ruhwarderweg gekaufte Marich-Landstelle mit sofortigem Antritt durch mich öffentlich meistbietend verkaufen lassen und wird hierzu dritter und letzter Verkaufstermin angefertigt auf Sonnabend, den 26. September d. J., nachmittags 4 Uhr, im Hause des Gastwirts Frankens zu Süllwarden.

Die Stelle ist groß 10 ha 45 a 34 qm und liegt in nächster Nähe der Chauße. Die Gebäude sind vor einigen Jahren neu gebaut. Die Ländereien liegen in unmittelbarer Nähe des Hauses und eignen sich sehr gut zu Weideland. Zum Kauf ist nur eine geringe Anzahlung erforderlich. Feste Hypotheken können übernommen werden.

Bei irgend annehmbarem Gebot soll sofort der Zuschlag erteilt werden. Kaufsüßhaber ladet ein G. Vulling, beständigster Auktionator.

Geschäftshäuser mit Hofraum und Hausgarten zum Antritt nach Uebereinkunft im Wege der freiwilligen Versteigerung öffentlich durch mich verkaufen lassen.

Die Bestigungen liegen an der günstigsten Lage der Stadt, haben auch eine Zuwegung vom Hochwasser-Gafen her; in dem Hause Nr. 62 ist seit langen Jahren die Gast- und Schenkwirtschaft mit bestem Erfolge betrieben worden, desgleichen im Nebenhause Nr. 62a das Manufakturwaren-Geschäft.

Verkaufstermin: Dienstag, den 20. Oktober d. J.,

Öffentliche Verpachtung. Die sämtlichen zur Pastorei, Kirche, Schule, Gemeinde und Armen-Verwaltung in Rittersmoor gehörenden, diesen Herbst pachtlos werdenden Bau-, Weide- und Weidelandereien Montag, den 5. Oktober cr., nachmittags 2 Uhr, - und nicht wie angezeigt am Donnerstag, den 1. Oktober, im Fokkenschen Wirtshause das. im Wege der freiwilligen Versteigerung öffentlich meistbietend auf mehrere Jahre verpachten, wozu Pachtlustige damit eingeladen werden.

Leer, Bernhd. Buttjer, Königl. Preuß. Auktionator.

Privat-Anzeigen.

Entlaufen ein kleiner gelber Hahn. Leer, Osterstraße 52.

Suche per 1. Oktober eine tüchtige 1. Köchin, Salär 50 Mark pro Monat, zwei 2. Köchinnen, Salär 25-30 Mark pro Monat. Suche Stellung für mehrere junge Mädchen zur Stütze der Hausfrau, schlicht um schlicht.

Leer, Seintr. Vosberg, Nordstr. 2. Stellen-Vermittler.

Kutscher. Per 1. Oktober ein tüchtiger Kutscher gesucht, gewissermaßen bevorzugt. Prima Papiere erforderlich. Seintr. Vosberg, Leer.

Für mein erkranktes Dienstmädchen suche zum 1. Oktober ein anderes im Alter v 15-17 Jahren. Frau S. W. Geerdes, Gaswerkstr.

Junges Mädchen aus acht Familie sucht für diesen Winter Stellung zur Stütze im Haushalt. Df unter „Stütze“ erl. an die Exped. d. Bl.

Junges Mädchen, welches d. Buchführ. erl. sucht Stellung bei bes. Anspr. zum 1. resp. 15. Oktbr. als Buchhalterin oder Kassiererin. Off. u. W. 199 an die Exped. d. Bl. erbeten.

Umständlicher steht meine Wohnung per 1. Oktober zu vermieten.  
**J. Veil, Veer, Kirchstraße Nr. 41.**  
 Ein Kochherd zu verkaufen bei d. D.  
 Ein großes möbliertes Zimmer mit Pension zum 1. Oktober zu vermieten.  
**Frau Sonnensburg, Veer, Marienstr. 10.**  
 Zu vermieten per 1. Mai 1904 eine oder zwei Vorderstuben mit Mittelstube, zwei Schlafstuben, Küche, Regenbade, gr. Keller u. sonst. Räumlichkeiten, gr. Bleiche, nebst Gartengrund. **Z. Frenema, Geiselder-Chauffeur.**

Auf 1. Mai n. J. wird in Laga eine Wohnung für eine kleine Familie gesucht. Offerten mit Beschreibung u. Bedingungen befördert die Expedition d. Bl. unter litt. P. 1835.

Ein schönes schwarzbuntes Anstalt zu verkaufen.  
**G. Brüning, Veer, Blnke.**

Zu verkaufen ein Anstalt.  
**Peter Brüning, Veer.**

Billich zu verkaufen ein großer und ein kleiner Hund.  
 Näheres in der Exped. d. Bl.

Eine ziemlich neue komplette Baden-Einrichtung (Kolonialwaren) steht umständlicher preiswert zu verkaufen. Wo, sagt die Expedition d. Bl.

Für Wirtschaften!  
 Ein gebrauchter noch sehr guter großer Sprungherd mit meißingenerm Backeisen billig zu kaufen bei  
**Gustav Ziele, Veer.**

Wegen Vergrößerung habe einen 1- bis 2pferd. Gasmotor und eine Brotmaschine billig abzugeben. Beide Maschinen sind tadellos erhalten.  
**Reinh. de Boer, Bäckermeister, Veer.**

Die gut besetzte **Nachweide** von 5 Gras, bei Midlum belegen, zu verkaufen.  
**R. Plenter, Zemgum.**

**Hochrent. landw. Betrieb!**  
 Hof, an Stadt u. Bahn (Unterelbe) bel., m. 360 Morg. Acker, Bod., gute Geb., eig. Molkerei, f. m. Ente u. Zin., 10 Pf., 45 Rube, 170 Schw. r., Milch-, Butterertrag ab. M. 400 000, —, gänst. f. M. 160 000. — m. 1/3 Anz. verk. m. Aust. ert. P. G. Ehrig, Hamburg, Weidenstieg 4.

Auf die infolge ungenügenden Gebotes im kürzlichen Verkaufstermine unverkauft gebliebene, den Erben des Schuhmachermeisters **Wille Kramer** zu Drieber gehörige

**Grundbesitzung** nebst Kirchen- u. Kirchhofsgerechtigkeiten werden

**Nachgebote** innerhalb 14 Tagen entgegen genommen.  
**Veer, den 14. September 1903.**  
**Semles, Notar.**

Nachdem im gestrigen Verkaufstermin auf die zu **Logarfeld** belegene Besitzung des Rentiers **B. Behrends** zu **Stichhausen** — Haus mit 7 Dien. Bauland — ein genügendes Gebot nicht abgegeben worden, nehme ich

**Nachgebote** auf dieselbe in den nächsten 14 Tagen entgegen.  
**Velbe, den 20. Septbr. 1903.**  
**Heimann, Königl. Auktionator.**

Bestellungen auf **Sellerie und Porree** für den Winterbedarf nehme ich von jetzt an entgegen.  
 Sellerie 25 Stück 1 Mark.  
 Porree 100 Stück 1 Mark 1.50.  
 Ablieferung: Mitte Oktober.  
**Johann Olthoff, Veer, Weferende 20.**

**Henkels Bleich-Soda**

**Ia Kurz- und Tafeltrauben**  
 10 Pfd. Rkt. Nr. 2.90 fco. Nach  
**C. A. Gähning, Dürkheim a. G.**

Nach mehrfacher vergeblicher Aufforderung, ersehe ich meine Schuldner aus dem Jahre 1902 nochmals endgültig jetzt vor dem 1. Oktober d. J. Zahlung zu leisten. Bis dahin nicht bezahlte Forderungen lasse ich unnahehaftig gerichtlich einziehen.

**Gerhd. de Wall, Veer.**

**Bitte zu beachten!**  
 Halbwooll, gezwirnt. u. reinwooll

**Buckskins und Kammgarn-Cheviots,**  
 à Meter Mark 2.60, 3.00, 4.20, 4.80 und 6.00, also der Stoff zum Anzug Mark 8.50, 10.00, 14.00, 16.00 und 20.50. Bei Barzahlung auch noch 5% Rabatt, halte empfohlen.

**G. A. Kellner in Stichhausen.**  
 Frische Rotzunge, Koch- und Bratschellfische empfehlen

**Apfeld & Obes, Veer.**

**Esterweger, Burlager und Hefeler Saatroggen**  
 in besonders schönen Qualitäten empfiehlt  
**G. A. J. Hagius, Sohn, Bestraandersehn.**

**Ziehung 28., 29., 30. Septbr., 1. u. 2. Octbr. in Berlin Wohlfahrts-Lose Nr. 3.30**  
 zu Zwäcken der Deutsch. Schutzgebote, Porto u. Liste 30 Pf. extra.  
**Geldgewinne ohne Abzug Mark 16,870**

**Hauptgewinne:**  
 M. 100,000  
 M. 50,000  
 M. 25,000  
 M. 15,000  
 2 à 10 000 = 20 000  
 4 à 5 000 = 20 000  
 10 à 1 000 = 10 000  
 100 à 500 = 50 000  
 150 à 100 = 15 000  
 600 à 50 = 30 000  
 16000 à 15 = 240 000  
 Lose empf. das Bankgeschäft  
**Ad. Müller & Co.**  
 in Hamburg, gr. Johannisstr. 21, in Darmstadt, Rheinstr. 14.  
 Telegr.-Adr.: Glücksmüller.

**H. Hoffmann, Instrumentenmacher, Veer, Würde 30. Lager in Pianos v. ersten Firmen.**  
 Fabrikpreise. — Garantie. Gintausch gebrauchter Instrumente. Reparaturen. — Stimmen.

**Helmholz**  
 Erstklassige Fabrikate zu mässigen Preisen. Vollkommen in Ton, Spielart u. Haltbarkeit. Nur eigene Fabrikate. Moderne Gehäuse in jeder Holzart.  
**Fr. Helmholz** Hoflieferant Hannover  
 Braunschweigerstr. 10, illust. Preislisten, sowie Entwürfe über Pianos in jeder Stilart kostenlos u. umgehend. Ev. Ratenzahlung. Kostenfr. Probessendung. Gespielte Pianos werden in Zahlung genommen.

**Pianos**

Sämtliche Neuheiten für die bevorstehende Jahreszeit sind in reichhaltiger Auswahl eingetroffen.  
**Modelle**  
 sowie fertige Hüte für Damen und Kinder stehen zur gest. Ansicht und halte zur Abnahme bestens empfohlen.  
**Ernst Fischer, Veer, Osterstrasse 12.**  
 — Keine Schaufenster-Ausstellung! —

Zur Anzeige, daß ich wieder anwesend sein werde in Veer: **Donnerstag, den 24. September, Victoria-Hotel, 1 Treppe, Zimmer Nr. 15, morgens von 8 bis nachm. 5 Uhr; Deener: Freitag, den 25. September, Hotel zum Weinberge, morgens von 7 1/2 bis 10 1/2 Uhr; Vunde: Freitag, den 25. September, Hotel Krämer, morgens von 11 bis nachm. 3 Uhr; Abhove: Freitag, den 25. September, Hotel v. Mark, nachm. von 3 1/2 bis 6 Uhr; Westraandersehn: Sonnabend, den 26. September, Hotel zum gold. Anker, morgens von 8 bis 12 Uhr für an Bruch und Vorfal Leidende, mit Bruchband ohne Feder, welches bequem zu tragen ist, auch nachts, wodurch die Bruchöffnung stets verschlossen und Starkerwerden verhindert wird; mit Regulatorband, welches verstellbare Pelotte besitzt und daher starken Leuten zu empfehlen ist, schließt die Bruchöffnung und hält ohne Tragen eines Schenkelriemens den Bruch zurück und noch andere mehr; mit Muttergürtel für an Vorfal leidende Damen, bei dessen Tragen Schmerzen sich lindern und jede Arbeit verrichtet werden kann; ist von jeder Dame selbst anzulegen und belästigt nicht; mit Leibbinden für Fettleibige, an Nabelbruch-Leidende ufm.; mit Suspensorium für Krampfadern, Wasserbrüche, u. stärkere von Leder für feststehende Brüche; mit Waidmairtel, welcher Zurückhaltung des Mastdarmsvorfallens bewirkt; halte diese empfohlen und nehme Bestellungen entgegen. Hochachtungsvoll!  
**G. Rohdis, Bandagist aus Hamburg, Altonaerstr. 68, St. Pauli.****

**Sanatorium Klushügel bei Osnabrück.**  
 Das ganze Jahr besucht.  
**Naturheilanstalt s Anwendung aller physicalisch-diätetischen Heilmittel.**  
 Gesamtes Wasserheilverfahren — Massage incl. elektrische und Thure Brand'sche — Dampf-, Heissluftbäder — elektrische Lichtbäder, elektrische Behandlung — Gymnastik — Medicinalbäder — Inhalatorium — Diätetiken. Mässige Preise.  
 Man verlange Prospekte vom Anstaltsarzt Dr. Grosskopf.

**Fertige Anzüge,**  
 unerreicht in Qualität und Sitz.  
**Riesen-Auswahl**  
 in hierorts nicht gekannter Größe.  
 Anfertigung nach Maß ohne Preisserhöhung.  
**G. Cordes, Veer.**

Wir empfehlen  
**Portland-Cement, Weisskalk und Graukalk, Gips, Gipsdielen und Gipswandplatten, Rohrgewebe, Mauersteine, feuerfeste Steine, Schwemmsteine, Fliesen für Wandbekleidung u. Flurbeläge, Backofenfliesen, Dachziegel in allen Arten, Dachpappe und Isolierpappe, Schweineerträge, Pferdekrippen, Ferkeltröge, Tonröhren und alle Kanalisations-Artikel, Drainröhren, Viehtränke-\*\*\* becken, Schornstein-Aufsätze etc. etc. \*\*\***

**Heimann & Ukena, Veer. Reservisten**

**Anzüge, auch einzelne Röcke, Joppen, Hosen und Westen**  
 gut und preiswert bei  
**S. G. Dieckmann, Veer.**

**Aziagurken**  
 zum Einmachen empfehlen  
**Apfeld & Obes, Veer.**

**J.L. Schmidt Lebensstrom** Nr. 3.75, 5.00.  
**Von der Reise zurück!**  
**Dr. Jilden zu Remels.**

**Maschinen**  
 bei  
**G. Geerdes, Veer, Ref. Kirchgang, 4.**  
 Kränker **Jacoba Maria Bortelboer** empfiehlt J. P. de Biese, Holtland, bei

**Königreich Sachsen Technikum Hainichen**  
 Hsh. Lehranstalt f. Masch.- u. Elektro-Ingenieure, Techn. Werkm. Prog. fr.  
 Direktor: E. Boltz.

**Neue grüne Erbsen,**  
 weichköchend, pro Liter 17 Pf.  
**Jürgen Dintgrabe, Veer.**

**Neue grüne Erbsen,**  
 empfindlich billigt  
**Ginr. van Vengen, Veer, Wilhelmstraße.**

**Dienstag früh:**  
 Frische große Schellfische, pro Pfund 18 Pf., frische große Bratschellfische bei  
**C. Brabant, Veer.**

**Einmachereisweissen**  
 sind wieder vorrätig.  
**Apfeld & Obes, Veer.**  
**Singverein Leer.**  
 Montag, d. 21. September 1903, abends 8 1/2 Uhr pünktlich:

**Jahres-General-Versammlung**  
 im „Klub“.  
 Tagesordnung:  
 1. Jahres- und Kassenbericht.  
 2. Dirigenten-Frage.  
 3. Vorstandswahl.  
 4. Mitteilung des Vorstandes.  
 Der Vorstand.  
 8 Uhr Vorstands-Sitzung.

**Photographien**  
 der Hafen-Einweihung  
 im **Atelier Fischer, Veer,**  
 zu haben.

**Mein Geschäft ist am**  
**Mittwoch, den 23. d. M.,**  
 von mittags 12 Uhr an geschlossen.  
**J. G. Ahten, Veer.**

**Ausw.**

**Eine neue reformierte Gemeinde,**

die etwa 500 S. umfasst, soll in **Ihrenfeld**, das aus mehreren weit auseinander liegenden Dörfern besteht und von der Muttergemeinde **Ihrenfeld** 1/4 bis 1 1/2 Std. entfernt ist, entstehen. **Ihrenfeld** hatte jahrzehntelang kein eigenes Gotteshaus, keinen sonntäglichen Gottesdienst, keine auch nur entfernt ausreichende Seelsorge. Daher sind denn auch ganze Familien und Einzelne unserer Kirche untreu geworden und sind allerlei Sekten zum Raub geworden, insbesondere den Baptisten. Ein eigener Prediger und Seelsorger ist nun seit diesem Sommer dort. 18000 M. sind auch für Bau einer Kirche und Dienstwohnung gesichert. Beide Gebäude, sowie die ganze innere Einrichtung der Kirche (Gestühl, Kanzel, Orgel) sollen dafür aber beschafft werden! **Luzus** soll wahrlich nicht getrieben werden, aber damit können wir nicht auskommen! Wir hoffen daher auf die Hilfe und Liebe der evangelischen Gemeinden Ostfrieslands. Ob nicht die Herren Geistlichen von der Kanzel unser Anliegen bekannt machen und ans Herz legen? Ob nicht diese sowie einzelne Gemeindeglieder für uns in Freundeskreis und Vereinen sammeln?  
 Wir hoffen es und bitten herzlich und dringend darum. Diesmal gibt es eine armen reformierten Gemeinde unserer Heimat zu helfen, die sich sonst zerstreut und auch in dem Einen was not tut, Schaden leidet.  
 Um Gaben bittet  
**Valentien, Pastor coll., Ihrhove.**

**Dankfagung.**  
 Für die vielen Beweise der Teilnahme bei dem uns betroffenen schweren Verluste sagen wir allen auf diesem Wege unsern herzlichsten Dank.  
**Familie Zwivolde.**  
 Veer, den 21. September 1903.

Für die mir beim Hinscheiden meiner teuren Mutter erwiesene Teilnahme spreche ich auf diesem Wege meinen herzlichsten Dank aus.  
**Diedrich Menken, Loga.**

**Jacoba Maria Boer-Krämer** empfiehlt **Edz der, Bagband.**  
 Reiche Heirate, Herren jed. Stand u. Alters — v. a. oh. Verm. — erh. n. Mittel. Adresse sof. 600 reiche Partien u. d. z. Auswahl. — U. a. wünsch. z. verh.: 1 j. Waise m. 15000 Verm., 1 häusl. erz. Dame mit 20 M. Verm. u. 1 Gutsbes., Ww. m. ca. 300 M. Verm. u. spät. Erbe. — Alles Näd. Bureau Reform, F. Gombert, B.S. 14.

**Geburts-Anz.**  
 Der glücklichen Geburt eines kräftigen Knaben wird sehr erfreut  
**Ahlich Buisman und Frau Johanne, geb. Backhs.**  
 Leer, den 20. September 03.

Heute wurde uns ein köstliches Mädchen geboren.  
**G. van Hoorn und Frau, geb. Feenders.**  
 Heisfelde, den 20. September 1903.  
 Durch die Geburt eines munteren Töchterchens wurden erfreut  
**Ghr. Schröder und Frau, geb. Greving.**  
 Bingham, den 19. September 1903.

**Verlobungs-Anzeige.**  
 Statt jeder besond. Mitteilung!  
 Verlobte:  
**Minna Brüning, Johann Tamminga.**  
 Leer, Hamburg, den 20. September 1903.

**Heirats-Anzeige.**  
 Verheiratet:  
**Frithz Ullrich, hat, geb. Hieronim, hat, Bremen, den 19. Septem. 1903.**

**Codes-Anzeigen.**  
 Leer, den 19. September 1903.  
 Heute morgen starb sanft und ruhig unsere liebe einzige Tochter **Bernhardine Gertrude** im zarten Alter von 2 1/2 Monaten, tief betrauert von ihren Eltern und Brüdern.  
**Gerhard Wits und Frau.**  
 Beerdigung: Dienstag, den 22. September, nachmittags 4 Uhr.

Leer, den 20. September 1903.  
 Statt des Anjagens!  
 Heute morgen 10 1/2 Uhr entschlief im städt. Krankenhaus zu Emden nach langem mit Geduld ertragenen Leiden meine geliebte Braut, unsere liebe Schwester, Schwägerin und Tante **Cornelia Schneider** im 24. Lebensjahre, was mit tiefbetäubtem Herzen zur Anzeige bringt.  
 der trauernde Bräutigam **Job. Buis** nebst Angehörigen.

Die Beerdigung findet am Mittwoch, den 23. d. M., vom Krankenhaus in Emden aus statt.  
**Collinghorst,**  
 den 20. September 1903.  
 Wir erfüllen hierdurch die traurige Pflicht, den unerwarteten Tod unseres langjährigen Auswärtsmitgliedes, des Landwirts

**Harm Hoek**  
 mitzuteilen. Wir verlieren an ihm einen treuen, gewissenhaften Berater, dessen Andenken lange unter uns in Ehren bleiben wird.  
**Der Gemeinde-Ausschuß.**  
 Barjingssehn,  
 den 15. September 1903.  
 Heute verschied plötzlich und unerwartet mein lieber Bräutigam

**Wilhelm Thiems**  
 im Alter von 21 Jahren.  
 Tiefbetrauert von seiner Braut **Trientje Bettinga.**

Ditzum, den 19. September 1903.  
 Heute morgen 6 Uhr entschlief sanft und ruhig unsere liebe Tante und Schwester

**Ama van Anken**  
 in ihrem 64. Lebensjahre.  
 Dies bringen mit betrübten Herzen mit der Bitte um stille Teilnahme auch im Namen der Geschwister und Angehörigen der Verstorbenen zur Anzeige  
**P. Strenge und Frau, geb. Hanken.**  
 Beerdigung Dienstag, den 22. d. M., von hier aus nach Weenermoor.

114 10067/03

Er scheint täglich mit Ausnahme der Tage nach den Sonntagen und Feiertagen. Der vierteljährliche Bezugspreis beträgt für auswärts bei den Postanstalten 1 Mk., frei ins Haus 1 Mk. 42 Pfg., für die Stadt 1 Mk. 10 Pfg. einschließlich Bringerlohn. Bestellungen werden von sämtlichen Postanstalten und Landbriefträgern, sowie von der Expedition, Oberstraße 5., entgegengenommen.

# Allgemeiner Anzeiger für Ostfriesland.

Insertions-Gebühr für die einfache Korpus-Zeile oder deren Raum 10 Pfg., von außerhalb Ostfrieslands 15 Pfg., Reklamen pro Zeile 20 Pfg. Anzeigenannahme bei der Expedition, Oberstraße 5., und den Annoncen-Expeditionen. Inserate werden in die nächste Nummer aufgenommen, wenn sie bis 11 Uhr vormittags in unseren Händen sind.

Nr. 222.

Leer, Dienstag, den 22. September 1903.

12. Jahrgang.

## Das Hafenspektakel.

Leer, den 20. September 1903.

Lachender, blauer Himmel, flutender, goldiger Sonnenschein und ein belebendes Lüftchen, das mit den vielen hunderten von Fahnen und bunten Wimpeln sein lustiges Spiel trieb, stimmten am Sonnabend so recht zu dem festlichen Leben und Treiben, das in unserer guten Stadt herrschte. Wir haben schon in der Sonntag-Nr. über den Festbeginn kurz berichtet. Am Ufer drängte sich eine große, festlich bewegte Menschenmenge. Kurz vor 11 Uhr langte Se. Excellenz Staatsminister Budde dort ein und begab sich an Bord der „Victoria“, die sich bald darauf, gefolgt von der „Augusta“, dem Hamburger Seeschlepper „Goliath“, zwei Dampfbooten der Deutsch-holländischen Baugesellschaft und der Lustjacht des Herrn Grafen von Wedel-Poga, nach der Schleuse zu in Bewegung setzte. Unter den Ehrengästen auf dem offiziellen Festschiff bemerkten wir neben vielen anderen bekannten Persönlichkeiten Landesdirektor Lichtenberg aus Hannover, Regierungspräsident Prinz Ratiborow, Reichsministerpräsident von Bayern, Reichsminister für die Provinzen, die Bevollmächtigten der Städte Aurich, Emden und Leer sowie die Bürgermeister der Städte Dortmund, Münster, Aurich, Papenburg, Weener und Sems. Sehr stark war naturgemäß das höhere Bauvolk vertreten. Nach Einlaufen der Festflotte in die geräumige Schleusentammer, die an beiden Seiten von laubumwundenen Fichtenmasten flankiert war, nahm der Beiseht seinen Anfang. Mit weithin-schallender Stimme erinnerte Bürgermeister Dieckmann an das herrliche Kaiserwort: „Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser.“ Dieses Wort zur Tat zu machen, sei in erster Linie Sache der Königl. Staatsregierung. Aber auch die Kommunalverbände, und vornehmlich die Städte an den deutschen Küsten hätten die Aufgabe, hierzu beizutragen. Leer habe alle Kräfte angespannt, um für seinen Teil diese Zukunftshoffnung verwirklichen zu helfen, und es bestühe die Kräfte, das Geschaffene weiter auszubauen. Einem Sinne mit den Schwesterstädten Emden und Papenburg strebe Leer ahn, die gemeinsame Mutter, die gegenwärtige Ems mit liebevoller Fürsorge zu umgeben, um ihrer mütterlichen Segnungen im vollsten Maße teilhaftig zu werden. Er (Redner) hege das Vertrauen, daß die Königl. Staatsregierung, deren wohlwollendes Interesse für unsere Stadt durch das Erscheinen des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten bei der heutigen Feier ernt zum Ausdruck gekommen, mit der in Aussicht gestellten Vertiefung des Emsfahrwassers nicht zögern werde. Der Herr Bürgermeister schloß mit einem jubelnd aufgenommenen, dreifachen Hoch auf den Emsstrom. Sodann eriff Se. Excellenz Staatsminister Budde das Wort zu einer Ansprache, eingangs welcher er die Freude über das stolze Bauwerk äußerte, auf das Leer mit berechtigtem Stolz blicken könne, mal es aus eigener Kraft der Bürger geschaffen worden sei. Den Männern, die das Werk mit It und Tat gefördert hätten, gebühre höchste Anerkennung. Sie hätten sich selbst in dem ihnen Bau ein Denkmal gesetzt. Die beteiligten Ressortminister wären dahin überingekommen, Se. Majestät den Kaiser und König, der die größte Interesse an der Entwicklung von Han-, Industrie und Schifffahrt nehme, zu bitten, um die Hafenerweiterung der Stadt Leer besonders verdienten Männern ein sichtbares Zeichen seiner königlichen Huld in Gnaden zu gewähren. Natürlich sei es nicht möglich, alle nach Verdienst auszuzeichnen, doch möge sich niemand deshalb zurückgesetzt fühlen, der heute leer sage. Bezüglich eines Herrn, der in allerengster Beziehung zu dem Hafensbau stehe, behalte ich die Regierung eine spezielle Anerkennung seiner großen Verdienste noch vor. Der Herr Minister gab sodann folgende Ordensverleihungen bekannt: Roter Adlerorden 4. Klasse: Bürgermeister Dieckmann und Baurat Duis, Kronenorden 4. Klasse: Bürgerworthalter Bankdirektor Frick und Stadtkämmerer Grote, Allgemeines Ehrenzeichen: Bauunternehmer Br. Müller-Neufelb und Bauunternehmer Riemann-Obersum. Die Defortierten nahmen die ihnen verliehenen Orden alsbald in Empfang. Ein dreifaches Hurra, das Excellenz Budde auf Se. Majestät ausbrachte, brauste von den Schiffen und vom Schleusenplatz machtvoll in die Welt. Das kleine Geschwader nahm nun seinen Weg durch die geöffneten Schleusentore nach der Ems und dampfte bis auf die Höhe von Ditzum. An Bord der „Victoria“ wurde ein

ausgezeichnetes Frühstück serviert, dem tapfer zugesprochen wurde. Auf der Rückfahrt wurde die Messe still gerundet. Kurz nach 1 1/2 Uhr legte die „Victoria“ unter dem Geläute aller Glocken wieder am Ufer an. Um 3 Uhr nahm das Festmahl auf dem Rathaus seinen Anfang. Das Bestibül des Rathauses war mit Blatt-pflanzen geziert und ebenso wies der Kaiserjaal reichen Festschmuck auf. Unterhalb der Glasfenster mit den Bildnissen der drei Kaiser stand die Ehrentafel, von der aus sich drei weitere Tafeln durch die ganze Länge des Saales zogen. Die prächtig ausgestattete Speisefarte verzeichnete: Schwedische Schüssel, Ochsenschwanzsuppe, Steinbuit mit zerlassener Butter und Kartoffeln, getrüffelter Damwild- rücken garniert mit Gemüse, frischer Hummer mit Gloucester Beigauß, französische Masthühner mit Salat und eingemachten Früchten, Fürst Pückler-Eis, Käsestangen, Früchte und Kaffee mit Klören. Der von der Hennede'schen Kapelle ausgeführten Tafelmusik lag ein brillantes Programm zu Grunde, das trefflich ausgeführt wurde. Nach der Suppe erhob sich Se. Excellenz Staatsminister Budde zu dem Koitertast, den wir nachstehend im Wortlaut wiedergeben:

Meine Herren! Die Feier, zu der wir uns hier aus Nah und Fern zahlreich versammelt haben, gilt der Vollendung eines großen Wertes, das zunächst von örtlicher Bedeutung ist. Die an geschichtlichen Erinnerungen reiche Stadt Leer, die ihre Geschichte bis in das neunte Jahrhundert zurückführt, will durch den Ausbau ihres Hafens die Möglichkeit wiedergewinnen, mit den übrigen Nordseehäfen in einen ihrer Lage und Vergangeneit entsprechenden Wettbewerb im Schiff- und Handelsverkehr zu treten. Sie hat ferner durch die Ausgestaltung ihrer Hafenanlagen ein ausgedehntes und wertvolles Industrie- gelände gewonnen, das, an der Wasserstraße und Eisenbahn gelegen, allen Vorbedingungen für die weitere industrielle Entwicklung der Stadt entspricht. Die mit dem Ausbau des Hafens verbundene Anlage neuer Deiche wird die Stadt in Zukunft vor zerstörenden Hoch- fluten sichern, durch die sie im Laufe der Jahr- hunderte bis in die neueste Zeit gelegentlich heimgesucht worden ist. Endlich hat Leer bei Ausführung der großen, den vorerwähnten wirtschaftlichen Zwecken dienenden Anlagen die Möglichkeit gewonnen, eine den heutigen An- forderungen entsprechende städtische Kanalisation durchzuführen, wie sie Wohnplätze von ähn- lichem Anfange selten besitzen. Diese Kanali- sations-Anlage wird von segensreichem Einfluß auf die gesundheitlichen Verhältnisse der Stadt und Umgegend sein. Die Erreichung dieser vielseitigen Ziele ist für die Stadt Leer zweifel- los von größter Bedeutung; aber die Bedeutung geht über diese örtlichen Interessen hinaus, denn durch die Ausführung des Hafensbaues ist eine wesentliche Verbesserung der Vorflut für die oberhalb an der Ems gelegenen Länd- eren erreicht und dadurch die Begründung einer Meliorationsgenossenschaft gefördert wor- den, die für weite wirtschaftliche Kreise segens- reich wirken wird. Endlich muß die Erreichung der Ziele, die sich die Stadt Leer mit weitem Blick für die eigene Entwicklung gestellt hat, der vermehrte Verkehr in dem Handelshafen, in Verbindung mit den industriellen Anlagen, deren Wachstum wir erhoffen, fruchtbringend auf das Hinterland und die dahin führenden Wasserwege und Schienenstraßen, insbesondere auf die Entwicklung des Verkehrs auf dem Dortmund-Ems-Kanal, der ein wertvoller Zu- bringer und Abnehmer für den Seehafen sein wird. Es ist somit eine Anlage geschaffen, die in orteilhaftester Weise auf Handel, Industrie und Landwirtschaft einwirken wird. Das, meine Herren, sind im Wesentlichen die Ziele, die durch die neuen Anlagen erreicht werden son. Wenn uns heute das Oberhaupt der St die großen Anlagen mit Stolz gezeigt unbräutert hat, so werden Sie alle mit mir dort übereinstimmen, daß dieser Stolz voll- berechtigt ist. Denn die Stadt Leer hat alles im Menschlichen aus eigener Kraft geschaffen. Aus der Festschrift, die uns der Herr Bürger- meister überreicht hat, haben wir ersehen, welche Schwierigkeiten zu überwinden waren, bis die Umgestaltung des Hafens zunächst geplant, beschloß und finanziell gesichert war, welcher Arbeit unermüdeten Mut bedurfte, um die wertvollsten Augen zum glücklichen Abschluß zu bringen. Zu gehörten tatkräftige Männer in frischer Heisterung zur Sache, die imstande waren, Kleint und Schwarzheererei zu über-

winden. In erster Reihe muß hier Ihr vor- trefflicher Bürgermeister genannt werden, der mit Aufbietung seiner ganzen Kraft, mit un- ermüdblichem Fleiß und, wie er mir selbst gesagt hat, unter Zuhilfenahme der Nachstunden das Werk gefördert hat. Ferner muß volle Aner- kennung gezollt werden den Senatoren und Bürgervorstehern, die ihrem Bürgermeister tat- kräftig und helfend zur Seite standen. Die Königl. Staatsregierung hat die Arbeit dieser Männer und die Entwicklung der Verhältnisse in Leer mit wohlwollendem Interesse verfolgt und das Unternehmen in jeder Weise gefördert. Vor allem aber hat sie der Stadt tüchtige Baumeister zur Verfügung gestellt, von denen der eine, ein Sohn der Stadt, Baurat Duis, den Plan entworfen, der andere, Wasserbau- inspektor Geisse als Bauleiter den Plan weiter durchgebildet und mit Energie und Sach- kenntnis zum glücklichen Ende gebracht hat. Ihnen und Allen, die das Unternehmen ge- fördert haben, gebührt unser Dank und volle Anerkennung. Meine Herren! Sie dürfen überzeugt sein, daß die Königl. Staatsregierung die weitere Entwicklung der Stadt Leer mit wohlwollendem Interesse verfolgen und nach Möglichkeit fördern wird. Wenn nun vor- sichtige und an Bedenken reiche Köpfe erwarten, daß die geschaffenen Anlagen nach unserer Feier von morgen ab rentieren werden, und wenn dies nicht der Fall ist, daraus schließen wollen, daß die Männer, die die Ausgestaltung des Hafens erdacht und durchgeführt haben, einem unberechtigten Optimismus gefolgt sind, so haben sie unrecht. Die Bauherren und Baumeister haben ihre Schuldigkeit getan, ihr Werk wird aber erst lebendig und fruchtbar, wenn Schifffahrt und Handel einsehen, wenn der Kaufmann es versteht, die Handelsware über den neugeschaffenen Handelsplatz und die gewonnenen Fahrwege zu führen. Dies geschieht nicht von heute zu morgen; dazu gehören Zeit und glückliche Umstände. Diese sind heute gegeben, denn, während noch im vorigen Sommer die wirtschaftliche Lage sehr trübe war, hat die Zukunft grau in grau vor uns lag, hat die Verkehrssteigerung, die im Spätherbst v. Js. langsam einsetzte, standgehalten. Die Verkehrssteigerung auf den Eisenbahnen zeigen fortlaufend eine Steigerung, und die Nachrichten aus den Kreisen der Industrie- und Handelswelt mehren sich dahin, daß die Verkehrssteigerung nicht auf einer vorübergehenden Ausfuhr nach dem Auslande zu Schleuderpreisen beruhe, sondern auf erhöhtem Bedarf des Inlandes infolge einer langsam fortschreitenden Bessung der inneren wirtschaftlichen Lage. Wenn gleich wir nach den gemachten Erfahrungen uns freihalten müssen von übertriebenen Hoffnungen, so dürfen wir doch die Besserung der wirtschaftlichen Lage als bestehend anerkennen; denn auch die bevorstehende Erneuerung des Kohlen-Syndikats ist ein Merkzeichen dafür, daß die beteiligten Kreise Zutrauen haben zur weiteren Besserung der Verhältnisse. Dies ist ein glücklicher Um- stand, mit dem die Stadt Leer rechnen darf. Während des überwindenen Niederganges baute sie sich die Anlagen, die sie nun bei dem Wiederaufblühen der wirtschaftlichen Ver- hältnisse ausnützen kann. Möge der rührigen Bevölkerung dies gelingen! Möge das Wort an ihr zur Tat werden: „Hilf dir selbst, so hilft dir Gott!“ Daß aber die Stadt ihr großes Bauwerk zum Abschluß bringen konnte, daß sie ferner mit Hoffnung und Vertrauen in die Zukunft blicken kann, das verdankt sie der er- folgreichen Regierung Sr. Majestät des Kaisers und Königs, Allerhöchsterwählter dem deutschen Reiche durch Wahrung des Friedens die Möglichkeit zur wirtschaftlichen Fortentwicklung gegeben hat, und der in gleicher Weise dem Handel, der Industrie und Landwirtschaft und allen werdenden Ständen seine fortgesetzte Fürsorge widmet. Besonders die Seehandels- plätze wissen und empfinden es dankbar, welche Förderung Se. Majestät dem Seehandel und den mit ihm in Zusammenhang stehenden wirtschaftlichen Fragen fortgesetzt zu teil werden läßt. Ich weiß mich eins mit Ihnen, daß wir Sr. Majestät dem Kaiser und Könige, dem erhabenen Förderer und Beschützer des Seehandels und aller wirtschaftlichen Be- strebungen unseren tiefempfundenen, aller- untertänigsten Dank ausdrücken, indem wir rufen: Se. Majestät der Kaiser und König, unser allergnädigster Landesherr: Hurra, hurra, hurra!

Rebe stehend angehört und stimmte begeistert in das dreifache Hurra ein, worauf das „Heil Dir im Siegertranz“ gesungen wurde. Die Begrüßung der Gäste hatte Bürgermeister Dieck- mann übernommen, der sich dieser schönen Auf- gabe wie folgt entledigte:

Meine verehrten Herren und Freunde aus der Stadt Leer! Ich möchte Sie hier anrufen, um mit mir Dank darzubringen unseren Gästen, die heute hier erschienen sind, um mit uns dieses Fest zu feiern. Meine Herren! Wenn wir zurückdenken an die Worte, die wir soeben aus dem berufenen Munde Sr. Excellenz des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten über unsere Arbeit gehört haben, so dürfen wir, glaube ich, stolz und sehr zufrieden sein; auch die Hoffnungen, die Se. Excellenz die Güte hatten auszusprechen, berechtigen uns, mit Ruhe der Zukunft entgegenzusehen. Se. Ex- cellenz die Güte, der einzelnen Arbeiter an dem Werke zu gedenken, und möchte ich dafür im Namen aller, der besonders genannten wie auch der städtischen Kollegen unserer Stadt, meinen wärmsten und herzlichsten Dank ausdrücken.

Was die Arbeit selbst anbetrifft, so haben wir ebenfalls im wesentlichen den Gang derselben erfahren, es sei mir aber, da es doch mit der Begrüßung in einem engen Zusammenhange steht, gestattet, auf Einzelheiten zurückzukommen. — Wir finden in der Festschrift, die ich mir zu verfertigen gestattete, zum ersten Male aus dem Jahre 1840 ein Projekt über die Hafenanlagen. Es war dieses bearbeitet von einem Herrn Connemann, dessen Enkelsohn heute in unserer Mitte weilt. Auf Einzelheiten dieses Projektes einzugehen will ich unterlassen, da die Herren später in der Festschrift näheres darüber finden werden. In den Verhandlungen über dieses Projekt zeigt sich, daß schon zu Ende des 18. Jahrhunderts man sich ernstlich mit der Idee getragen hat, für Leer neue Hafensverhältnisse zu schaffen, damals scheint es wesentlich am Kostenpunkt gescheitert zu sein wie auch hier das Connemann'sche Projekt. Darauf trat lange Zeit Ruhe ein, bis zum Jahre 1870, als ein Projekt entstand von einem Herrn Neffentius, welches eine Qua- straße bei Leer behandelte. Daran schloß sich das Duis'sche Projekt der Einweihung des südwestlichen Stadteils. Dann kam das Projekt, das eine besondere Bedeutung besitzt in der Gange unserer Bestrebungen zur Ver- besserung des Hafens, als zum ersten Male ein königlicher Beamter zur Verfügung gestellt war, der ein selbständiges Projekt ausarbeitete. Dieses Projekt wurde nach Fertigstellung dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten unter- breitet mit der Bitte, dasselbe auf Staatskosten auszuführen. Dieser Antrag wurde aber ab- gelehnt. Damit schien Ruhe eingetreten zu sein in den Bestrebungen zur Schaffung eines neuen Hafens; aber im stillen wurde weiter gearbeitet. Der verstorbene Senator Börner hatte ein Projekt aufgestellt, welches einen Durchstich der Nesse als Grundidee behandelte. Dieses Projekt hat der damalige Wasserbau- Inspektor Duis, der heute leider uns fehlt, aber soeben ein Begrüßungs Telegramm aus Budapest sendet, benutzt, um es technisch aus- zuarbeiten und uns in einer Form zu präsen- tieren, die es ermöglichte, einen Beschluß zu fassen, ob es möglich sei, dieses Projekt aus- zuführen. Die Stadt und alle, die ein Interesse haben an der Verbesserung unseres Hafens, können dem Herrn Duis ihren größten Dank zollen und ich weiß auch, daß sie das alle tun. Bei dem Graebel'schen wie auch bei dem Duis'schen Projekte haben die Mitglieder der städtischen Kollegien gezeigt, daß sie nicht gewillt sind, ohne weiteres alles hinzunehmen, was ihnen vorgelegt wird, sondern erst sorg- fältig zu prüfen. Wir haben dann das Projekt unseren Sachverständigen, ich brauche nur Franzius, Oppermann, zu nennen, vor- gelegt, von diesen begutachten lassen und ein- stimmig wurde es uns zurückgegeben mit der Erklärung: „Da ist es gut, da düst ihr Hütten bauen.“ Wir haben sie gebaut und wir haben soeben aus dem berufenen Munde des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten gehört, daß das, was wir taten, nicht die Folge eines leicht- sinnigen Optimismus, sondern die Folge eines Optimismus ist, der der Bestimmung bedarf und der auf Grund heiliger, ernster Ueber- zeugung geschaffen ist.

Meine hochverehrten Herren! Wir dürfen uns glücklich schätzen, daß wir bei allen unseren Arbeiten getreue Gehilfen gefunden

# Riesen-Auswahl in fertigen Anzügen.

G. Cordes, Leer.





# Fertige Anzüge,

unerreicht in Qualität und Sitz.

# Riesen-Auswahl

in hierorts nicht gekannter Größe.

Anfertigung nach Maß ohne Preiserhöhung

Leer.

G. Cordes.

Der Handelsmann Alfert Harders zu Brinkum will am  
**Donnerstag, den 24. Sept. cr.,**  
vormittags 9 Uhr,  
im Bahnhofshotel, S. Hugo hierf. eine Anzahl große und kleine **Schweine** auf Zahlungsfrist verkaufen.  
Leer. G. C. Vegemann, Königl. Auktionator.

**Montag, den 5. Oktober cr.,**  
nachmittags 2 Uhr,  
und nicht wie angezeigt am Donnerstag, den 1. Oktober, im Fokken'schen Wirtshause das im Wege der freiwilligen Versteigerung öffentlich meistbietend auf mehrere Jahre verpachten, wozu Pachtlustige damit eingeladen werden.  
Leer. Bernhd. Buttjer, Königl. Preuß. Auktionator.

## Wer

im Begriff steht, eine Waschmaschine kaufen zu wollen und Wert darauf legt, etwas Vorzügliches zu bekommen, darf nicht allein nach dem Preise fragen, sondern muß vor allem die Güte des Fabrikats in Betracht ziehen. — Die Schmidt'sche Patent-Waschmaschine gehört wohl nicht zu den billigsten, wohl aber zu den besten und entspricht in Bezug auf Dauerhaftigkeit und Leistungsfähigkeit den höchsten Anforderungen.

120 000 Stück im Gebrauch. Man achte auf die Patent-No. 767 und hüte sich vor Nachahmungen. Eine neue Bodenverstärkung und ein patentierter Metallbeel sichern der Schmidt'schen Patent-Waschmaschine einen weiteren dauernden Vorsprung gegenüber allen Konkurrenzfabrikaten.

Allein-Vertrieb für Westdeutschland:

C. Koch, Wittgensteiner Holzwaren-Industrie, Berleburg i. W.

Im freiwilligen Auftrage werde ich für die Firma G. Schumacher am **Donnerstag, den 24. Sept. cr.,** nachmittags 3 Uhr, an Ort und Stelle

Den 3. St. von Herrn Landwirt Fokken in Freepsum bewohnten und bewirtschafteten

die bislang der Luth. Kirchengemeinde hierf. gehörenden, an der Augustenstraße hierf. belegenen **Bauäcker** und sodann nachmittags 4 Uhr, eine Anzahl

**Bauäcker** bei Wilhelmshaus öffentlich meistbietend auf mehrere Jahre verpachten.  
Leer, den 19. September 1903.  
G. C. Vegemann, Königl. Preuß. Auktionator.

Der Landwirt L. de Niese in Nortmoor läßt **am freitage, 25. Septbr. cr.,** nachmittags 4 Uhr, im Mühlmann'schen Gasthose daselbst seinen zu Brunn an der Landstraße Logabirum-Hiesel belegenen

## Grundbesitz

bestehend aus **Wohnhaus** mit Garten und Bau- und Grünland zur Größe von 2,7565 ha, sowie 1 Acker Bauland „Brunn“, groß 0,0842 ha, und 1 Acker Bauland „Feldacker Gaste“, groß 0,1885 ha, zum Antritt auf Herbst ds. bezw. Mai n. Js. freiwillig meistbietend verkaufen.

Stichhausen, den 15. Septbr. 1903.  
Grünefeld, Königlich Preussischer Auktionator.

**Verpachtungen.** Die sämtlichen zur Pastorei, Kirche, Schule, Gemeinde und Armen-Verwaltung in Nortmoor gehörenden, diesen Herbst pachtlos werdenden

**Bau-, Weide- und Miedeländereien** werde ich am

## Platz

des Herrn Johannes Nicolai in Boquard, bestehend aus dem **Wohn- und Wirtschaftsgebäude** und **38,9193 ha Landes,** werde ich am

**Donnerstag, den 8. Oktober cr.,** nachmittags 4 Uhr, im Meyer'schen Gasthose in Freepsum auf die 12 Jahre 1. Mai 1905 bis 1917 anderweit öffentlich verpachten. Die Bedingungen sind vom 15. d. Mts. an bei mir einzusehen. Freepsum, den 10. Septbr. 1903.  
Der Nicolai'sche Vermögens-Verwalter, Wilhelm Kulfes.

Privat-Anzeigen.  
**Gesucht: Tüchtige Maurer.**  
B. Habben, Leer.

Zu verkaufen: **Ein Kuhfals.**  
Peter Bränning.

Ein fast neues Fahrrad zu verkaufen.  
H. Ammermann, Weeseborg.

**Ender Weiß- und Rotkehl** empfehlen  
Apfeld & Obes.

**Rohen gemahlten Peru-Guano** (Füllhornmarke) zur Herbstbestellung empfiehlt

**T. Wiemann.**

**Einmache-Zwetschen** sind wieder vorrätig  
Apfeld & Obes.

für die bevorstehende Jahreszeit sind in reichlicher Auswahl eingetroffen.

## Modelle,

sowie **fertige Hüte für Damen und Kinder**

stehen zur gefl. Ansicht und halte zur Abnahme bestens empfohlen.  
Leer, Osterstrasse 12. **Ernst Fischer.**  
Keine Schaufenster-Ausstellung!

Beim Wiederbeginn des regeren Schiffsverkehrs zu Bremerhaven und Geestemünde finden daselbst **tüchtige Arbeiter**

von Mitte Oktober bis Ende April lohnende Beschäftigung. Schriftliche Anmeldungen erbeten an den **Arbeitsnachweis „Lagererei“** zu Bremerhaven, welche auch nähere Auskunft erteilt.

Nach mehrfacher vergeblicher Aufforderung er suche ich meine Schuldner aus dem Jahre 1902 nochmals, endgültig jetzt vor dem 1. Oktober d. J. Zahlung zu leisten. Bis dahin nicht bezahlte Forderungen lasse un-nach-sichtlich gerichtlich einziehen.  
**Gerh. de Wall, Leer.**

**Photographien** der **Hafen-Einweihung** sind im **Atelier Fischer** zu haben.

Fertig genähte zweischlägige **Bettbezüge,** mehr als 200 versch. Muster, pr. Stück von Mk. 2.40 an; **Strohstoffe,** haltbar genäht, von 1.35 Mk. an, empf. **Wilh. Gieseke, Leer.**

**Rasend** schnell verschwind. Hautausschläge, Hautunreinigkeit und Sommersprossen durch **Bergmann's Teerschwefelseife** a St. 50 Pf. bei: H. Leonhardy, Drog.

**Dienstag früh:** **Frische große Schellfische,** pro Pfund 18 Pfennige, **frischegroße Bratschellfische** bei **C. Brabandt.** **Ostsee-Störfleisch,** a Pf. 80 Pf., empfiehlt **G. C. Schmidt.**

Von der Reise zurück

**Mittwoch, den 23. d. M.,** von mittags 12 Uhr an, **geschlossen.**  
Leer. **J. G. Ahten.**

**Depositen.** Spareinlagen nehmen wir von 50 Mark an auf sechsmonatliche Kündigung zu 3 1/2 % p. a. entgegen.  
**Ostfriesische Bank in Leer.**

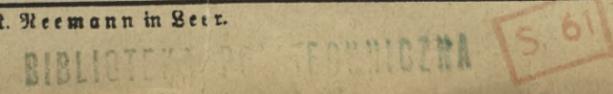
**Acia-Gurken** zum Einmachen empfehlen **Apfeld & Obes.**

**Familien-Anzeigen.** Durch die glückliche Geburt eines kräftigen Knaben wurden sehr erfreut **Ahlich Buisman** und Frau Johanne, geb. Backhaus. Leer, den 20. Septbr. 1903. Heute wurde uns ein kräftiges Mädchen geboren. **G. van Hoorn** und Frau, geb. Feenders. Heisfelde, den 20. Sept. 1903.

Neermoor-Kolonie, den 19. September 1903. Wir erhielten soeben die traurige Nachricht, dass unser lieber Sohn und Bruder **Wilhelm** in Folge eines Unfalles in seinem 21. Lebensjahre plötzlich von uns genommen ist, welches wir mit betrübtem Herzen zur Anzeige bringen. Die trauernden Eltern **C. Thiems** und Frau, nebst Geschwistern.

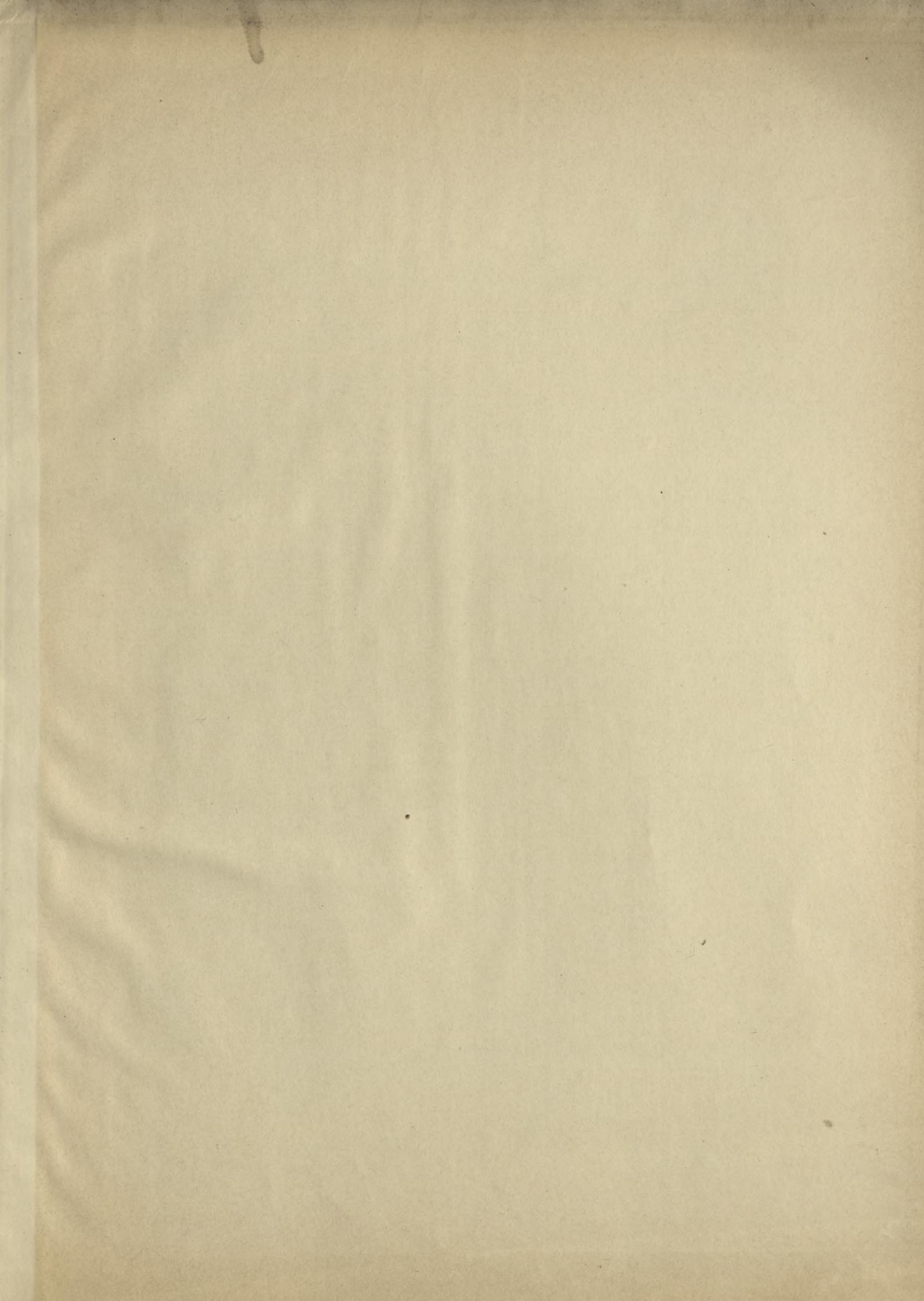
Timmel, den 21. Sept. 1903. Gestern abend entschlief sanft und ruhig mein lieber, Mann, unser guter Vater und Grossvater der Altschiffer

**Jann Behrends Poppen,** in seinem 81. Lebensjahre, welches tiefbetrübt zur Anzeige bringen. **Sophie Poppen,** geb. Arkona, nebst Kindern u. Kindeskindern.









WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA



L. inv.

16285

Kdn., Czapskich 4 — 678. 1. XII. 52. 10.000

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000300294