

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Oldenburger Jahrbuch des Oldenburger Landesvereins für Geschichte, Natur- und Heimatkunde

**Oldenburger Landesverein für Geschichte, Natur- und
Heimatkunde**

Oldenburg, 1949-1955

Den beiden Aufsätzen über die Baugeschichte des Küstenkanals zum
Geleit

urn:nbn:de:gbv:45:1-3204

Den beiden Aufsätzen über die Baugeschichte des Küstenkanals zum Geleit

Hundert Jahre Bauarbeiten an der Wasserstraße zwischen Hunte und Ems, zwanzigjähriges Bestehen des Küstenkanals und der Abschluß des Ausbaus seiner engen oldenburgischen Strecke geben Anlaß, den Blick zurückzuwenden, um zu sehen, wie der Kanal entstand und wie er die von Schifffahrt und Siedlung an ihn geknüpften Hoffnungen erfüllt hat.

Nach harten Auseinandersetzungen entstanden aus dem Gedanken einer quer durch den nordwestdeutschen Küstenraum verlaufenden Verbindung zwischen den Unterläufen der Ems, Weser und Elbe mit ihren Seehäfen, vielleicht sogar bis nach Lübeck hinauf, hat der Küstenkanal schon als Teilstück einer solchen Linie seinen Wert für die Schifffahrt unter Beweis gestellt. Außerdem ist der Kanal mit seinen beiden Flügeln nordwärts zur Leda und westwärts zur Ems seit dem ersten Spatenstich vor hundert Jahren das Rückgrat der Hochmoor-Entwässerung und -Besiedlung geworden. Darüber hinaus unterstützt er durch Hochwasserentlastung die Kultivierung der Leda/Jümme-Niederung.

Gerade die Verküpfung dieser hier in glücklicher Weise gelösten Aufgaben des Verkehrs und der Landeskultur, Siedlung und Landschaftsgestaltung hat immer wieder das Interesse sowohl der wirtschaftstreibenden als auch der heimatbewußten Kreise besonders im oldenburgischen Raum erregt. So ist es dem Oldenburger Landesverein für Geschichte, Natur- und Heimatkunde zu danken, daß er mit Unterstützung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes im Rahmen seiner Jahrbücher eine zusammenfassende Darstellung der geschichtlichen und technischen Vorgänge bei der Entstehung und Fortentwicklung der Kanalverbindung zwischen Hunte und Ems veranlaßt und damit zugleich einen Beitrag zur Gesamtgeschichte des westdeutschen Wasserstraßennetzes geliefert hat.

Möge diese Arbeit auch über den engeren Rahmen des Kanalgebietes hinaus interessierte Leser finden.

B r e m e n , im Herbst 1956.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Dr.-Ing. W a l t h e r





Georg Limann

Der Küstenkanal

Entwicklungsgeschichte der Kanalverbindung zwischen Niederweser und Ems von 1811—1935.

mit 33 Abbildungen, davon 4 Kartenskizzen im Text und 1 Karte
als Anlage¹⁾

Inhaltsübersicht:

I. Der Hunte-Emskanal (1811—1893)	Seite 1—24
II. 44 Jahre Streit um den Ausbau des Hunte-Ems- Kanals (1882—1926)	Seite 24—32
III. Der Hunte-Ems-Kanal von 1893 bis 1924 und sein wirtschaftlicher Einfluß	Seite 32—36
IV. Baugeschichte des Küstenkanals (1921—1935)	Seite 36—55
Zeittafel, Literaturverzeichnis und Kartenverzeichnis.	
Anlage: Repr. von Fimmens Karte aus seinen „Voruntersuchungen zum Hunte-Ems-Kanal“ 1847, durch Fotolithografie.	

I: Der „Hunte-Ems-Kanal“ (1811—1893)

Es war die Zeit der allgemeinen oldenburgischen Landesvermessung und des eifrigsten Straßenbaues um die Mitte des 19. Jahrhunderts, als der Plan einer Binnenwasserstraße zwischen Niederweser und Ems feste Formen anzunehmen begann.²⁾ Nach zehnjähriger Bauzeit war eine direkte Landstraße von Oldenburg nach Bremen als erste gepflasterte „Chaussee“ 1830 fertig geworden, 1837 ebenso die nach Vechta und Cloppenburg, 1839 nach Varel (1846 bis Jever), 1843 nach Westerstede und 1852 nach Brake. Zur besseren Ausnutzung der Hunte als Schifffahrtsweg nach Elsfleth und damit nach Bremen, nach Brake und zum Meer hatten 1835 umfassende Begradigungs- und

¹⁾ Das Quellenstudium zu vorliegender Abhandlung wurde durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung im Jahre 1953 veranlaßt und unterstützt. Ein großer Teil des vorhandenen Schrifttums und Kartenmaterials befindet sich im Niedersächsischen Staatsarchiv Oldenburg.

²⁾ In Anlehnung an sprachlich richtige Kennzeichnung niedriger Lage wie in „Niedersachsen, Niederlande, Niederrhein, Niederelbe“, sind in dieser geschichtlichen Abhandlung „Niederweser“ und „Niederhunte“ verwendet statt der amtlichen und in der Schifffahrt gebräuchlichen „Unterweser“ und „Untere Hunte“.