

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Vehn-Kolonien und Hunte-Ems-Kanal

Mosle, Johann Ludwig

Oldenburg, 1845

Landesbibliothek Oldenburg

Shelf Mark: 92-6110,5

[Vehn-Kolonien und Hunte-Ems-Kanal]

[urn:nbn:de:gbv:45:1-876329](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-876329)

Die ungeheuern Moorstrecken (Hochmoore), welche das deutsche Flachland an der Nordsee theilweis bedecken, können bekanntlich, nicht bloß zum Torfstich benutzt werden, sondern sie sind auch kulturfähig. Eine durchgreifende Anwendung dieser doppelten Benützung der Hochmoore hängt aber von ihrer Zugänglichkeit ab; ohne diese hält sich sowohl der Torfstich, als der Anbau mühsam und ärmlich am Rande der unwirthlichen Wüste und das Innere bleibt leer und unbenutzt Jahrtausende hindurch. So ist es hier wie allenthalben das große Princip der Kommunikation, welches alles Leben und Gedeihen bedingt. Bleibt die Beschaffung der Zugänglichkeit dem Schlendrian oder dem Zufall überlassen, so wird dieselbe nur sehr allmählig, unregelmäßig und unvollständig hergestellt. Hier und da zieht irgend ein Bedürfnis durch kleinere Moorstrecken oder durch einspringende Arme und Buchten des Hochmoors einen Damm, und rechts und links von demselben siedeln sich einzelne dürftige Anbauer an, oder zu näherer Verbindung größerer Ortschaften wird wohl gar eine Kunststraße quer durch einen Theil des Moores gelegt, was denn zu zahlreicherer und gedeihlicherer Ansiedelung sofort Gelegenheit giebt. Es ist dann möglich geworden, das nächste Product des Moores den Torf, dort mühsamer hier leichter, zu vertreiben, die Bedürfnisse zum Anbau heranzuschaffen, die Erzeugnisse desselben zu verwerthen. Wir finden hier im Lande viele Beispiele solcher partiellen und halb zufälligen Kolonisationen, die zum Theil durch die dürftigste Wegegemeinschaft entstanden und lediglich auf den Vertrieb

durch Fuhrwerk begründet sind. Sie bringen nicht ins Innere der Hochmoore ein und erheben sich selten zu einem höheren Grade des Gedeihens. Die Zweelbäker Kolonie an der Bremer Straße ist ein Beispiel solcher Art und, eben weil sie an einer Chauffee liegt, wohl am frühesten zu einiger Blüthe gekommen.

Systematischer und gründlicher ist die Ausbeutung und Anbauung der Moore seit Jahrhunderten von unsern Nachbarn, den Holländern, betrieben worden. Man grub dort, in dem Lande der Schiffahrt und der Wasserbauten, zunächst einen Kanal, um das Moor mit dem nächsten schiffbaren Wasser zu verbinden. Dann gestattete man keinen unregelmäßigen, willkürlichen Torfstich mehr, sondern ließ zunächst den Kanal in regelmäßiger Anlage tiefer ins Moor führen. Der durch die Ausgrabung desselben und von seinen Ufern gewonnene Torf wurde sofort auf dem Kanale selbst in Schiffen verführt, das bis zu einem gewissen Grade abgegrabene Land an den Ufern an Kolonisten ausgegeben, die in regelmäßiger Reihenfolge vorschriftsmäßig Häuser bauen mußten, allmählig ihre Besizung durch senkrecht auf den Hauptkanal geführte Nebkanäle einschlossen, den dadurch gewonnenen Torf auf die leichteste und förderlichste Weise zu Schiffe nach den Marschen und großen Städten vertrieben, Dünger, Schlick und andere Hülfsmittel des Unbaues von da zurückbrachten, und in nicht langen Jahren ein hübsches und gedeihliches Besizthum sich erschufen. Brücken und Schleusen wurden gebaut, wo es nöthig war, Leinpfade eingerichtet, Postschiffe fuhren hin und her, der Hauptkanal verzweigte sich höher im Moor nach vielen Seiten, und so entstand allmählig aus der früher völlig öden Fläche so weit das Auge blickte ein freundlich angebautes, mit Wohnungen, Kanälen, Wiesen und Feldern, Kirchen und Schulen bedecktes Land. Die Hochmoore der östlichen Niederländischen Provinzen (Friesland, Grönningen, Drenthe und Oberyssel) sind mit solchen Kolonien — Behnen nennt sie der friesische Ausdruck — bedeckt, manche haben Kanalstrecken von zusammen 5 Meilen, vielleicht 100,000 Menschen haben sich in solchen Kolonien angesiedelt, Ortschaften von 5000 Einwohnern und mehr sind allmählig entstanden, eine einzige Quadratmeile der früheren todten Wüste, in der kaum einige Schlangen und Birkhühner hauseten, ernährt zuweilen 10,000 fleißige und wohl-

habende Menschen; man sieht schöne Häuser mit Gartenanlagen, denn selbst manche Reiche aus den großen Städten haben sich, durch das wohlfeile, heitere und bewegte Leben in den Wehnen angezogen, hier angebaut und bleiben durch die unaufhörlich sich hin- und herbewegende Schifffahrt mit allen Genüssen der Welt in Verbindung. Solche Wunder erschafft eine mit Muth und Verstand hergestellte Erleichterung und Möglichkeit der Kommunikation!

Das den genannten Holländischen Provinzen ähnliche und nahe Ostfriesland entzog sich dem Einfluß eines so glänzenden Beispiels nicht. Schon im 17. Jahrhundert suchte man dort die Niederländischen Anlagen nachzumachen, freilich aber unter weit ungünstigeren staatlichen und socialen Verhältnissen. Dennoch gedeihen besonders in neueren Zeiten auch die Ostfriesischen Wehnen zu bedeutender Blüthe. In 10 bis 15 Kolonien sind dort gegen 12000 Menschen angesiedelt, 1816 erst 5000. Schon damals betrug ihr Eigenthum weit über eine Million Thaler an Werth. Am blühendsten ist nächst dem Grotenvehn im Amte Aurich, wohl das Rhauervehn mit seinen Nebenzweigen, dicht neben unserm Saterlande. Mitten im Hochmoor, fast 2 Meilen von der schiffbaren Ems entfernt, doch durch Kanäle und die sogenannte Sater-Ems mit ihr verbunden, haben sich dort gegen 3000 Menschen in fast 400 freundlichen Häusern und Landstellen angebaut, das Ganze bietet den Anblick eines großen mit Kanälen durchschnittenen Gartens, an wohlaussehenden öffentlichen Gebäuden, Kirchen, Schulen, Mühlen, Brücken und Schleusen fehlt es nicht; zahlreiche Schiffe von 20 bis 30 ja 40 Lasten, Eigenthum der Bewohner, liegen auf dem Hauptkanal und laden aus und ein, die Kolonisten sind wohl und reinlich gekleidet, halb Schiffer, halb Landbauer; ein gewandter, ansehnlicher Menschenschlag.

Nicht mehr zu Ostfriesland gehörig, aber die blühendste aller Deutschen Moorcolonien ist Papenburg, hart an der Ostfriesischen Grenze, durch einen Kanal mit der Ems in Verbindung. In der Mitte des 17. Jahrhunderts standen hier sieben elende Hütten von Haidbauern, und daneben Reste einer alten Burg, deren Besitzer der Freiherr von Zeelen war. Dieser, ein unternehmender und weitblickender Mann, ließ



durch das sandige etwa eine Stunde breite Ufer der Ems mit für einen Privatmann großen Kosten einen Kanal mit Schleuse bauen, um das ihm gehörige mehrere □ Meilen große Moor mit der Ems zu verbinden. So wie diese Verbindung hergestellt war, fanden sich zahlreiche Kolonisten aus Holland und Westphalen, die den Kanal im Moor fortsetzten, den Torf in ihren Schiffen auf der Ems verführten, Dünger und Schlamm zurückbrachten, und sehr bald reinliche, wohnliche Häuser und fruchtbares Acker- und Wiesenland besaßen. 1680 wurde die erste Kirche und die erste Mühle gebaut. 1770 gab es schon 17 Schiffswerfte, 2 Kirchen, 3 Schulen, 2 Mühlen, 4 Schleusen. 1780 waren 400 Häuser und Landstellen in dem wüsten Moore entstanden, von 2500 Menschen bewohnt, und die Freiherren von Landsberg (Erben der Freiherren von Beelen) hatten als Patrimonial- und Grundherren eine reiche und einträgliche Herrschaft auf der früheren Wildnis. Jetzt hat Papenburg über 5000 Einwohner in 700 Häusern und Stellen, gegen 4 Meilen schiffbarer Kanäle, Werfte, auf denen jährlich gegen 60 Schiffe gebaut werden, blühende Handelshäuser und Gewerke, 160 eigene See- und Torfschiffe, und ist einer der blühendsten Handels- und Schiffahrts-Plätze des Königreichs Hannover.

Auch rechts von unserer Grenze, jenseits der Weser, im Herzogthum Bremen, sind in neuerer Zeit auf Wassercommunication begründete Moorcolonien — Behnen — entstanden und von der Hannoverschen Regierung eifrig gepflegt worden. Durch kleine Kanäle (Schiffsgräben) hat man dort die großen innern Moorstrecken der Provinz auf der einen Seite mit den Zuflüssen der Elbe, auf der andern mit denen der Weser in Verbindung zu setzen gewußt. Die Versorgung der beiden großen Städte Hamburg und Bremen mit Torf war dabei der Hauptgesichtspunct, die Kolonisation mehr Nebensache, wenigstens bei der ursprünglichen Anlage. Diese ist daher auch nicht planvoll und regelmäßig, wie bei den Holländischen und Ostfriesischen Unternehmungen solcher Art. Die Kanäle durchkreuzen sich, nicht immer ist die beste und kürzeste Richtung gewählt, sie sind sämmtlich sehr eng und seicht und können nur mit kleinen Booten befahren werden, so daß weit mehr Arbeitskraft und eine Umladung auf den Flüssen erforderlich ist. Die Colonien

liegen zerstreut, sind nach verschiedenen Grundsätzen und unter verschiedenen Bedingungen angelegt und haben bei weitem nicht das blühende und freundliche Ansehen und Gedeihen der Holländischen und Ostfriesischen. Das größte Gebrechen ist, daß der Hauptkanal fehlt, auf welchen alle Nebenkanäle münden müßten, welcher Schiffe tragen könnte, die die großen Flüsse und selbst die See zu befahren im Stande wären, der in Holland die Puls- und Lebensader der ganzen Anlage bildet. Dieser Mangel ist längst eingesehen und man ist von Seiten der Regierung, sicherem Vernehmen nach, beschäftigt, nachträglich einen großen Schiffahrtskanal durch die nach und nach entstandenen vereinzelteten Anlagen zu ziehen und ihnen so erst Zusammenhang und das rechte Gedeihen zu geben, freilich jetzt unter ungleich größeren Schwierigkeiten und mit größeren Kosten (die versäumte Zeit und das bisherige geringere Gedeihen ungerechnet), als wenn man von vorn herein den vereinzelteten Unternehmungen eine solide und zusammenhaltende Basis gegeben hätte. Trotz dieses Mangels sind bei der begünstigenden Nähe der beiden großen Flüsse und Städte schon 15 bis 20,000 Menschen in den Bremischen Behnen angesiedelt, die im Ganzen gut fortkommen und weit über 25,000 Morgen Hochmoor in cultivirtes Acker- und Wiesenland verwandelt haben. — —

Mitten unter solchen glücklichen Beispielen, ja eingeschlossen von denselben, ist es kein Wunder, daß auch bei uns besonders in neueren Zeiten häufig die Frage aufgeworfen ist: „Warum benützen wir unsere Moore nicht in ähnlicher Weise?“ Die Antworten, welche auf solche Frage möglich sind und bisher gehört worden, dürften auf folgende drei hinauslaufen:

- a. Wir haben kein passendes Terrain, keine wohlgelegene Localität für dergleichen Anlagen; oder:
- b. In unsern Landesverhältnissen liegt keine genügende Veranlassung zu solchen Unternehmungen; oder:
- c. Es fehlt uns an Mitteln.

Was die Terrainfrage betrifft, so ist allerdings richtig, daß sich nicht jedes Hochmoor gleich vortheilhaft zu einer Behnanlage eignet. Außer verschiedenen andern ist die Hauptbedingung, daß ein schiffbares Gewässer nicht gar zu entfernt sei, denn besonders von der Länge des zur Verbindung des Moors mit dem Fluß zu grabenden Kanals

hängen die größeren oder geringeren Kosten der Unternehmung ab. Wo diese nothwendige Vorarbeit schwierig und sehr theuer ist, da wird man nur unter ganz besondern Umständen die Sache angreifen dürfen. Sehr große dafür verwandte Summen sind entweder als verloren zu betrachten, oder die junge Kolonie, welche sie decken soll, verkümmert unter der unverhältnißmäßigen Last.

Außer vielen andern größeren oder kleineren Moorstrecken haben wir hier im Lande vier Hochmoore von sehr bedeutender Ausdehnung:

1. Das unter verschiedenen Namen längs der Ostfriesischen Grenze von Bokel und Hengstforde bis in die Gegend von Zetel sich hinziehende Moor, fast 4 Meilen lang, $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ bis 1 Meile breit.
2. Das Hochmoor in den Aemtern Oldenburg, Zwischenahn, Frisothe und Westerstede, welches die Wasserscheide zwischen den Gebieten der Ems und Weser bildet und von den Zuflüssen derselben durchzogen wird.
3. Das Moor von der Hunte bis zur Jahde, in den Aemtern Oldenburg, Rastede, Ovelgönne und Rothenkirchen, $3\frac{1}{2}$ Meile lang, von verschiedener Breite.
4. Das Hochmoor in den Aemtern Behta und Steinfeld, an der Grenze der Grafschaft Diepholz.

Die drei ersteren liegen schiffbaren Gewässern ungemein nahe. Für No 1 bedarf es zwischen Bokel und Hengstforde nur eines Durchstichs von wenigen hundert Schritten Halde-landes, so ist die Verbindung mit dem schiffbaren Aper-Tief und weiter mit der Ems hergestellt, und auf der andern Seite dürfte selbst ein Erreichen der Jahde z. B. durch die Zeteler und Steinhäuser Sieltiefe dereinst nicht unmöglich sein. Von dem dortigen Torfe sagt man, er sei von vortrefflicher Beschaffenheit. Den Hauptkanal selbst grüben die Kolonisten, ohne irgend bedeutende Kosten von Seiten der Unternehmer, allmählig aus, indem sie den dadurch gewonnenen Torf erwürben und verschifften. Unter weit ungünstigeren Verhältnissen (der Kanal zur Erreichung des Flusses bei Stieckhausen ist vielleicht 10fach länger, der Torf bei weitem nicht so gut als auf der Oldenburgischen Seite) hat die Hannöversche Regierung fast parallel mit der Grenze in demselben Moor das

Georgs-Behn anlegen lassen, welches eben im Aufblühen ist. Dem Vernehmen nach wird die Kolonisation des Bokeler Moors von unserer Regierung erwogen. Da hätten wir denn die Aussicht auf einen 4 Meilen langen Schiffahrtskanal, auf eine Verbindung der Jahde und Ems, auf eine blühende Behn, die vielleicht einmal 15 bis 20,000 Menschen ernähren kann. Freilich werden viele Fahrzehende, es wird ein halbes Jahrhundert dahinschwinden, ehe sich so große Dinge vollenden können. Aber was thut das? Trägt nicht jeder Fortschritt zu solchem Ziel sogleich seine Folgen und Früchte? Liegt hier nicht in dem allmäligen Wachsen und Gedeihen sogleich auch Ersatz und Lohn? Das Ziel aber würde, bei richtigem und gründlichem Anfassen der Sache von vorn herein, eben so gewiß erreicht werden, als es unter ähnlichen Umständen bei unsern Nachbarn niemals verfehlt worden.

Von den unter 3 und 4 erwähnten Hochmooren soll hier nicht weiter gesprochen werden. Die Anlegung einer Behnkolonie möchte in beiden nicht ohne bedeutende Schwierigkeit sein. Das Moor zwischen Hunte und Jahde (N^o 3), welches die Marschvogteien und das Stadtland von der Rasteder Geest und der Vogtei Jahde scheidet, bietet dem Vernehmen nach der Anlage eines schiffbaren Kanals große technische Schwierigkeiten, so höchst wünschenswerth eine solche für den Verkehr und für die Abwässerung auch sein möchte, es ist ferner von sehr ungleicher Breite, an verschiedenen Stellen vom Anbau bereits durchschnitten und fast durchgängig in Privathänden. — Das Moor an der Grenze von Diepholz wird zwar von der Hunte durchströmt, aber diese ist dort nicht schiffbar. Der Torfvertrieb, welcher die Grundlage aller Behnanlagen sein muß, würde nur in sehr beschränktem Maße stattfinden können, und bei den Verhältnissen der Umgegend kaum lohnend sein.

Bleibt noch von dem Hochmoor zwischen der Hunte und den Zuflüssen der Ems (N^o 2) zu sprechen, womit wir denn auf dem eigentlichen Boden dieser Abhandlung anlangen.

Es ist dies die bei weitem größte zusammenhängende Moorstrecke des Herzogthums Oldenburg, rechnet man nur den Theil zwischen Hunte und Soeste, von dem hier die Rede sein soll, so werden reichlich 4 □ Meilen wüsten Moors herauskommen. Destlich in der Gegend von Hundsmühlen tritt dasselbe

fast unmittelbar an einen schiffbaren Zufluß der Hunte, an die Eethe, heran, während es im Nordwesten, 4 deutsche Meilen von Hundsmühlen entfernt, das Ufer des schiffbaren Barsseler-Tiefs (so heißt die Soeste weiter unterwärts) ebenfalls fast unmittelbar berührt. Würden diese 4 Meilen ununterbrochenen Hochmoors zur Anlage eines Behnkanals, anfangs in westlicher nachher in nordwestlicher Richtung, mit Colonistenplätzen an beiden Ufern bestimmt, so wäre dadurch Raum und Gelegenheit zur allmäligen Errichtung von mehr als tausend Häusern und Kolonaten gegeben und eine schiffbare Verbindung zwischen Weser und Ems hergestellt. Der Torf könnte auf der einen Seite nach Oldenburg, Bremen, Hamburg und nach den Marschen der Weser, Elbe und Jahde, auf der andern nach Leer, Emden, Norden und den Ostfriesischen und Holländischen Marschen leicht und vortheilhaft vertrieben werden. Zur allmäligen Anlage von Neben- und Seiten-Kanälen, z. B. in der Richtung von Edewecht, Frisothe, Garrel, Littel, Bloh u. s. w. wäre nächste Gelegenheit und Veranlassung gegeben, und die ungeheure seit Jahrtausenden völlig nutzlos liegende Wüste wäre der Ausbeutung und der Kultur geöffnet. Der doppelte Umstand, daß hier 1) durch einen nur 4 Meilen langen Moorkanal, der mit verhältnißmäßig großer Leichtigkeit und fast ohne alle Landentschädigungskosten herzustellen scheint, zwei große in die See mündende Flüsse verbunden werden können, an deren Ufern blühende Handelsstädte liegen, und daß 2) an beiden Seiten das Moor unmittelbar an die schiffbaren Gewässer herantritt, so daß eine kostbare Voranlage zur Erreichung derselben ganz erspart ist, — dieser überaus günstige Umstand ist vielleicht einzig in seiner Art. Man kann bei einiger durch Selbstanschauung und Kartenstudium erworbenen Kenntniß des Gegenstandes mit Dreistigkeit die Behauptung wagen, daß keine der zahlreichen und blühenden Niederländischen und Ostfriesischen Behnkolonien, ja keine einzige, unter so vortheilhaften und begünstigenden Terrainbedingungen ins Leben gerufen ist, als hier vorliegen. — Also an passendem Terrain, an wohlgelegenen Localitäten, für die Anlegung von Moorkolonien fehlt es uns gewiß nicht. —

So wäre denn nun zu untersuchen, ob in unsern allgemeinen Landesverhältnissen hinreichende oder dringende Ver-

anlassung zu solchen Unternehmungen liegen möchte. Man könnte billig zunächst bemerken, wo die Gelegenheit und Möglichkeit gegeben sei zur Gründung neuen Lebens, da solle man sie nicht versäumen, da sei immer auch Veranlassung genug. Um des Lebens willen ist alles Leben da. Wer eine unwirthliche und rauhe Wüste, die nie ein menschlicher Fuß betritt, in blühende Fluren verwandelt, wer tausend menschenwürdige Wohnungen errichten läßt, wo früher nur Schlangen und Eidechsen hauseten, wer an die Stelle todten und grausigen Schweigens das Geräusch lebensvoller Thätigkeit, das Spiel freier und doch geregelter, sich selbst tragender und bedingender Kräfte setzt, der hat schon deshalb Großes gethan. „Lebe hoch, wer Leben schafft, das ist meine Lehre!“

Aber auch aus dem Gesichtspunkte der Verbindung mit dem Vorhandenen, des Eingreifens und der Rückwirkung auf dasselbe, dürfte sich das in Frage stehende Unternehmen außerordentlich empfehlen. Man bedenke nur. So zu sagen, vor den Thoren der Hauptstadt des Landes, kaum eine kleine Stunde von ihr entfernt, siedelt sich eine neue immer wachsende, immer wohlhabender werdende Bevölkerung an, die in dem erleichtertsten, ununterbrochensten Verkehr mit ihr steht, im lebhaftesten Austausch der Bedürfnisse und Erzeugnisse. Es gründen sich allmählig in unmittelbarer Nähe und Verbindung mit dieser Stadt neue blühende Dörfer und Kirchspiele, die das Gebiet ihrer Beziehungen und ihres Verdienstes nach und nach, man darf dreist sagen, verdoppeln werden. Welche Rückwirkung muß das auf ihr Gedeihen und ihre Größe haben? — Und die ganze übrige angebaute Gegend, die das Moor umgiebt, wird sie nicht ebenso nach Maßgabe des Heranwachsens der neuen Schöpfung mit ihr und durch sie gehoben werden? Das einsame, fast unzugängliche Frisothe mit dem großen Amte gleichen Namens, von dessen Oberfläche kaum der funfzehnte Theil angebaut ist, wird endlich zur Verbindung mit dem Mittelpunkt des Landes, wie mit der Welt überhaupt, und damit zur Möglichkeit des Aufblühens gelangen. Edeweicht und das ganze Ammerland wird sein Holz und seinen andern Ueberfluß in nächster Nähe verwerthen oder mit Leichtigkeit nach allen Richtungen vertreiben können. Nach Sage, nach dem Amte Cloppenburg, längs der Hunte und Lethe, nach der obern

Haaren, wird sich nach und nach die günstigste Verbesserung und Belebung aller Verkehrsverhältnisse erstrecken. Es ist ganz unberechenbar, welch ein neues reicheres Leben sich durch alle Verzweigungen der materiellen und geistigen Güter ergießen muß, wenn alle diese Gegenden und Ortschaften mitten zwischen ihnen eine neue bevölkerte und blühende Provinz entstehen sehen, welche statt der früheren unzugänglichen und trennenden Einöde die allerleichteste Verbindung mit sich und unter ihnen selbst schafft und vermittelt.

Lassen sich dergleichen Ergebnisse im Allgemeinen unschwer voraussehen und nöthigenfalls an Beispielen nachweisen, so möge hier noch zweier speciellen Umstände gedacht werden, die — neben so vielen entfernteren — als nächste Veranlassungen zu einer Kolonisation solcher Art bei uns sich geltend machen. Der erste ist der ungleiche Preis der Feurung im Lande, der zweite die wachsende Schwierigkeit für jüngere Söhne und Richterben, sich eine Haushaltung und ein Eigenthum zu gründen.

Dieselbe Quantität Torf, welche zu Frisothe oder Barffel für 1 R etwa zu haben ist, kostet in Oldenburg $1\frac{1}{2}$, in Butjadingen 2, in einem Theil von Feverland $2\frac{1}{2}$ R . Es ist begreiflich, daß der Preis eines so voluminösen Products nach Maßgabe der Entfernung vom Erzeugungsorte zunimmt, aber das genannte Verhältniß ist enorm. In einer Behnkolonie wird der Torfstich zweckmäßiger, systematischer, ausschließlicher stets von denselben Menschen betrieben, die unendliche Erleichterung des Transports kommt hinzu, die Rückfrachten werden mit in Anschlag gebracht, und so erniedrigt sie den Preis dieses nothwendigen Bedürfnisses überall, am meisten verhältnißmäßig für die entfernteren Absatzorte. So haben die Behnkolonien zunächst die vortheilhafte Wirkung, daß sie den Preis des Torfs im ganzen Lande, zwar nicht gleich, aber doch weniger ungleich machen. Man glaubt nicht wie wichtig dies ist. Drückte z. B. unsere Behnkolonie den Preis des Torfs im Feverlande nur um 24 % per Fuder herunter, so würde diese kleine Provinz gewiß 10 bis 15,000 R jährlich für Feurung ersparen, ebensoviel die Marsch zwischen Labde und Weser, halb soviel die Stadt Oldenburg. Die sogenannten Torfbauern, welche am Rande des Moors aus unregelmäßigen

Löchern und Gruben (die sie nachher häufig mit Wasser gefüllt liegen lassen, und so das Moor in ihrem Bereich allmählig zu jeder Benutzung unbrauchbar machen) den Torf aufwählen, würden bald die Kundschaft der Städte und der Marschen verlieren und nur noch für ihren eigenen Bedarf zu sorgen haben. Sie würden dafür Zeit und Fleiß ihren Feldern zuwenden und dadurch schließlich vielleicht mehr gewinnen als verlieren. Wie wenig sie mit Behnartiger Ausbeutung des Moores konkurriren können, beweiset hier bei Oldenburg ihr Verhältniß zu der Hundsmühler Anstalt. Diese arbeitet unter Herrschaftlicher Administration und für Herrschaftliche Rechnung, ohne Kolonisten und mit Tagelöhnern, also nothwendig sehr theuer; dennoch hält sie bei eignem Bestehen durch den Wassertransport und Behnartigen Betrieb nicht nur gleiche Preise mit den Bauern, sondern hat dieselben noch herabgedrückt. —

Wie schwer es ferner nach gerade für jüngere Söhne und Eigenthumslose bei uns auf dem Lande wird, sich ein Unterkommen und einen Besitz zu gründen, bestätigen Berichte von allen Seiten. Die Bevölkerung wächst bedeutend, die Haiden sind, wenn auch noch nicht urbar gemacht, doch größtentheils getheilt und in festen Händen; die Erwerbszweige sind die alten und ertragen keine größere Konkurrenz. Dem jungen Bauer, der nicht ewig Knecht bleiben und sich verheirathen will, bleibt nichts übrig, als etwas unkultivirtes Land zu verhältnißmäßig enormen Preisen von einem Besitzer in Erbzins zu nehmen, und sich daneben alle Jahr ein Stückchen Moorland zum Buchweizenbau ausweisen zu lassen. Er kommt in ein trauriges Verhältniß, das zwar nicht den Namen aber den Character der Hörigkeit hat, denn ein Bauer ist dem andern gewöhnlich ein harter Herr. Der Buchweizenbau auf dem Moore, in solcher Weise betrieben, ist dabei ein höchst unsicherer und demoralisirender Erwerb. Er ist eine Arbeit ohne Zukunft und Folge. Die Moorstrecken, die dazu benutzt werden, sind nicht Eigenthum des Bearbeiters und bleiben nach einigen Jahren wüst und abgebrannt liegen, bis sich nach Jahrzehenten wieder eine trockene Oberfläche gebildet hat, wo denn das Brennen von Neuem beginnt und dem ganzen Lande in der schönsten Jahreszeit Lust und Sonne verdirbt. Es wäre eine öffentliche Wohlthat, wenn man diese Art der Moorbenuzung ganz aufheben

könnte*). Die Unglücklichen, die sie treiben, sind ein herabgewürdigtes Geschlecht, leben von der Hand in den Mund und bilden einen Stamm von Proletariern auf dem Lande, dessen Anwachsen man um jeden Preis verhüten sollte. Und doch drängen sich bei der wachsenden Bevölkerung immer mehrere hinzu; gerade auf dem Ammerlande ist dies am ärgsten. Die das traurige und herabwürdigende Loos scheuen, wandern aus über das Meer. Aus dem Amte Zwischenahn allein sind schon Hunderte von Familien weggezogen, aus dem Münsterlande, wo sie die harten Verhältnisse der Heuerleute haben, noch Mehrere. Und das sind häufig die Besseren, die noch etwas haben, die das erbärmliche Schicksal eines Anbauers auf Bauerngründen verschmähen. Die schlaffsten und ärmlichsten bleiben zurück, brennen das Moor und werden dem Lande mehr und mehr eine schwere Last.

Hier Remedur und Abzug zu schaffen, der wachsenden Bevölkerung offenes Feld, den unbenutzten Kräften Raum und Arbeit zu geben, an die Stelle des sporadischen, planlosen und gedrückten Anbaues, einen vernünftig geordneten, mit allen Bedingungen möglichen Gedeihens ausgerüsteten zu setzen, sind Behnkolonien das wahre Mittel. Durch die Konkurrenz derselben werden außerdem sofort die Besitzer unkultivirten Landes veranlaßt, auch ihren Anbauern bessere Bedingungen zu geben.

Und man sage nicht, das Mittel sei wieder nur ein zeitweises, ein Palliativ. Selbst wenn man jetzt gleich und mit allen Kräften die Sache anfaßte, würde mehr als ein Jahrhundert darauf hingehen, ehe unsere großen Moore überall in Behnen verwandelt wären. Jede Zeit hat ihre Aufgabe. Andere Zeiten, andere Umstände, andere Bedürfnisse, andere Menschen, die sich anders helfen müssen und zu helfen wissen werden. —

„Das mag Alles recht gut und schön sein, aber die Mittel, die Mittel! Wir sind ein kleines Land, ohne viel Unternehmungsggeist, ohne große Capitalisten. Der Staat, die Regierung

*) Böllig befreit von der Landplage des Moorrauchs können wir freilich sobald nicht werden. Auch in den Behnen muß das Hochmoor mehrere Jahre gebrannt und mit Buchweizen besäet werden, um es vor dem Abgraben dichter zu machen. Aber dann wird es abgegraben und später bebaut, so daß doch ein Ende abzusehen ist.

sollen bei uns Alles thun. Die sind aber schon beschwert genug mit Ausgaben und Unternehmungen. Da sind in den letzten 12 Jahren für eine halbe Million einige 40 Meilen Chaussee gebaut und noch nicht bezahlt; andere 10 bis 12 Meilen nach Fever und Brake, die theuersten von allen, sind in Arbeit oder stehen bevor; die kostbare Regulirung der untern Hunte ist man im Begriff anzugreifen; die sehr kostbare Landes-Vermessung ist im vollen Gange; die nothwendigen Centralbauten in der Hauptstadt sind noch nicht vollendet; die unumgängliche Verbesserung des Unterrichtswesens nimmt immer größere Mittel in Anspruch, noch mehr die wachsenden Forderungen des Bundes an unsere Wehrhaftigkeit. Woher sollen die pecuniairen und selbst die personellen Mittel und Kräfte kommen, zu gleichzeitigem Angreifen einer abermaligen großen und weitaussehenden Unternehmung?“

Es giebt Stimmen im Publikum, die im Sinn der Regierung zu sprechen glauben, wenn sie in solcher Weise replizieren. Und wer könnte die Berechtigung leugnen, die in dieser Ansicht und Aeußerung liegt. Es ist wahr, unsere Zeit ist die anspruchvollste, die es je gegeben. Die durch Beispiele und Lectüre unruhig erregte Phantasie der Zeitgenossen überspringt oft die tiefe und nothwendige Kluft zwischen der Konception und der Ausführung, zwischen dem Wünschenswerthen und dem Möglichen. „Die Welt ist eng und das Gehirn ist weit.“ Doch wird man so billig sein zuzugeben, daß derselben Eigenschaft, die dies theilweise Uebermaß erzeugt, auch die größten theoretischen und practischen Fortschritte zu verdanken sind. Die geistige Erregtheit und Müßigkeit der Menschen dieser Zeit ist es, die ihnen so glänzende Eroberungen auf dem Felde des Gedankens und in dem Kampf mit der Natur verschafft hat, und es ist keine unter denselben, die nicht bei ihrer ersten Konception als leere Phantasterei und reine Unmöglichkeit verschrieen worden.

Will man eine Unternehmung wie die hier besprochene wegen Mangels an Mitteln verwerfen, so scheint das wenigstens vorauszusetzen, daß man die Größe der erforderlichen Mittel übersehe. Kann das schon jetzt irgend Jemand? Wäre es nicht möglich, daß sich dieselben recht gering ergäben im

Verhältniß zu dem großen zu erreichenden Zweck, ja selbst im Verhältniß zu den vorhandenen oder flüssig zu machenden Kräften des Landes?

Die Holländischen und Ostfriesischen Behnen bieten gegeneinander und unter sich die größte Verschiedenheit in Bezug auf die Art ihrer Gründung und auf die Größe ihrer Anlagekosten dar. Der erste und Hauptpunct rücksichtlich der letzteren ist, wie schon erwähnt worden, ob der vorläufig von den Unternehmern anzulegende Kanal vom Moor bis zu dem nächsten schiffbaren Gewässer lang und schwierig, oder kurz und leicht herstellbar ist. Es giebt Behne in Ostfriesland, z. B. das Holter und das Neue Georgs-Behn, deren Anlage kaum ein paar tausend Thaler gekostet hat, weil ihr Terrain fast unmittelbar an einem schon vorhandenen schiffbaren Wasser liegt. Die ersten Kolonisten rechts und links graben den Anfang des Kanals aus und verschiffen sofort den dadurch gewonnenen Torf, die folgenden setzen die Arbeit fort, anfangs einige hundert Schritt vom Kanal in, auf dem Hochmoor errichteten, provisorischen Hütten wohnend und dort ein paar Kartoffelfelder und Buchweizenäcker bebauend. So wie der Kanal vorrückt übernehmen vorzugsweise die weiter zurückliegenden Kolonisten die Arbeit daran; die erstangebauten graben nun allmählig das Moor bis zur bestimmten Tiefe für ihre Hausplätze und ersten Aecker ab. Sie schreiten dann, gewöhnlich schon etwas zu Kräften gekommen, zum Hausbau, wozu sie indeß in der Regel ein paar hundert Thaler Vorschuß von den Unternehmern erhalten. Die reinlichen, steinernen Häuser werden nach einer gewissen Regel, gegen 100 Schritt von einander entfernt, hart an dem Kanal erbaut, so daß nur die breite Straße dazwischen bleibt. Jeder Kolonist hat 20 bis 40 Fück Moorlandes neben und besonders hinter seinem Hause ausgewiesen erhalten, die er allmählig abtorft und kultivirt, so zerfällt das Ganze in 100 Schritt breite, aber weit längere Besitzungen, die sich vom Kanal beginnend ins Moor erstrecken. Allmählig gräbt sich der Kolonist als Gränze seines Grundstücks einen kleinen mit Booten zu befahrenden Kanal, der in den Hauptkanal mündet, und den er weiter ins Moor treibt. Der dadurch gewonnene Torf wird in Booten zu den Schiffen auf dem Hauptkanal gebracht. Dieser wächst von Jahr zu Jahr tie-

fer ins Moor hinein, und jährlich entstehen in immer weiterer Entfernung neue provisorische Hütten auf dem Hochmoor, die allmählig durch hübsche Häuser am Kanal ersetzt werden.

Wo der Wasserstand Schleusen erfordert, wo ein Sandrücken im Moor zu durchschneiden ist, mehrt sich natürlich die Auslage der Unternehmer; auch für Brückenbau haben sie vielfach zu sorgen; Vorschüsse an die Kolonisten zur Anschaffung von Schiffen und Häusern sind fast überall erforderlich, obwohl man vorzugsweise Leute zu erhalten sucht, die einigen Vorlag haben. Am Ende sind auch Schulen, Kirchen, Mühlen zu bauen, aber ehe es zu den letzteren beiden Requisiten kommt, sind in der Regel die Kolonisten selbst so bei Kräften und Kredit, daß sie sich damit zu helfen wissen. Dann übernehmen sie auch die Unterhaltung der Schleusen und Brücken, und bezahlen schon lange vorher, außer der Abgabe an den Staat, einen oft hohen und drückenden Erbzins von Häusern und Feldern an die ersten Unternehmer.

In Holland und Ostfriesland ist gewöhnlich eine Actiengesellschaft erste Unternehmerin. Diese läßt sich, nachdem sie konstituiert ist, die zu kolonisirende Moorfläche im Ganzen von der Regierung anweisen und bezahlt sofort eine kleine Abgabe davon an den Staat, die nachher auf $\frac{3}{4}$ bis 1 Thaler für den kultivirten Morgen steigt. Natürlich müssen die Kolonisten diese Abgabe der Kompagnie ersetzen, außerdem den noch weit höheren Erbzins an dieselbe zahlen, die erhaltenen Vorschüsse verzinsen und abtragen, Schleusen und Brücken unterhalten &c. Wo günstige Verhältnisse sind, guter Torf, leichter Absatz, tragen die Colonisten alle diese Lasten und die Kompagnien floriren. Wo aber die erste Anlage und namentlich der Verbindungscanal sehr schwierig und theuer gewesen, so daß die Kompagnie unverhältnißmäßig große Summen hat aufwenden müssen, die sie nun verzinsset haben will und deswegen die von den Kolonisten ihr zu zahlenden Abgaben unnatürlich in die Höhe schraubt, da können diese nicht gedeihen und hören nach und nach auf zu zahlen; die Kompagnie ist zum Nachlassen gezwungen und sieht sich in Verluste verwickelt. Mehrere der Ostfriesischen Kompagnien sind in diesem Fall, die Entfernung des Moors vom Flusse war zu groß, die Anlage zu theuer gewesen, ihre Actien stehen schlecht, und schon haben

einige mit den Kolonisten ein Abkommen getroffen und denselben mit bedeutendem Verlust die Actien überlassen. In manchen andern Fällen, sowohl in den Niederlanden als in Ostfriesland, haben die ersten Unternehmer ihr Kapital sehr vortheilhaft angelegt und Gewinn gemacht. Im Allgemeinen ist indeß das späte Ausblühen der Ostfriesischen Kolonien dem zu harten Druck der Actien-Kompagnien ohne Zweifel zuzuschreiben.

Indessen sind auch mehrere und häufig gerade die blühendsten Behnen in den Niederlanden von den Provinzialregierungen (den Staaten), in Ostfriesland von der Landesregierung gegründet worden (auch Papenburg kann man in diese Gathegorie rechnen), — und das scheint das allein Richtige. Unternehmungen so umfassender Art, welche in so allgemeine Interessen eingreifen, soll der Staat, der Repräsentant des Allgemeinen, begründen und leiten. Es ist immer ein Uebel, wenn eine zahlreiche Klasse von Bürgern neben der Abhängigkeit und den Abgaben, die sie dem Staate schuldig ist, auch von Privatpersonen für immer abhängig wird und ihnen schwere Abgaben zahlt. Sie ist dann doppelt und mehr als recht ist beengt und gedrückt. Der Staat braucht nicht auf directen Vortheil, auf unmittelbare Verzinsung des aufgewandten Kapitals zu sehen. Durch die vermehrte Bevölkerung, den größeren Verkehr, das Ausblühen der Umgegend, die wachsende Wohlhabenheit, die größere Konsumtion steuerbarer Artikel, die Abgaben von Ländereien und Häusern, wächst ihm allmählig reiche Entschädigung zu. Im Fall er diese genießt ohne alle aufgewandte Opfer, und die Kolonisten noch daneben Erbzins und Steuern an Privatpersonen zahlen läßt, könnte man ihn hart finden gegen seine jüngsten Kinder, die nur unter Nachsicht und Pflege recht gedeihen, dann aber auch die auf ihre Heranziehung verwandten Opfer gar reichlich lohnen werden *).

*) Wie wahr das ist, beweiset folgende Betrachtung und Berechnung. Angenommen, nach 58 Jahren sei die Kolonie von Hundsmühlen nach Barßel ganz angebaut, so würden dann — nach dem jetzigen Ostfriesischen Maßstab — von ihr an den Staat bezahlt werden:

Welches aber könnten in unserm Falle diese Opfer etwa sein? Das ist ohne vorhergegangene technische Untersuchung, ohne genaue Bestimmung über das Wie? und Wo? der Anlage, freilich ungemein schwer auch nur einigermaßen annähernd vorherzusagen. Die Anlage eines der theuersten Ostfriesischen Behnen hat am Ende des vorigen Jahrhunderts gegen 70,000 \mathcal{F} gekostet; das ältere von der Regierung angelegte Georgs-Behn mit einem langen Canal durch bebauten Land und Privatgründe kostete bis jetzt, nach mündlicher Mittheilung, schon gegen 40,000 \mathcal{F} , das neue Süder-Georgs-Behn dagegen nur 3 bis 4000 \mathcal{F} . Die Anlage eines Behns zwi-

1. für etwa 24,000 Jücker cultivirten Landes an Grund-	
abgaben	18,000 \mathcal{F}
2. An indirecten Abgaben für etwa 6000 Köpfe	5000 "
3. An Haussteuer, Classensteuer u., dann Schleichengel-	
der, Schifffahrtsabgaben, gewiß	7000 "
Summa	30,000 \mathcal{F}

Nun wird aber zu der Zeit die Kolonie längst Nebenäste getrieben haben nach allen Richtungen, die vielleicht die Länge und den Umfang des Hauptkanals und der Hauptkolonie übertreffen; wir wollen indeß nur die Hälfte dafür annehmen, welche also dem Staate noch einträge 15,000 \mathcal{F} . Ferner ist hinzuzurechnen, was die durch die Kolonie wohlhabender und bevölkerter gewordene Umgegend, die herangewachsene Hauptstadt, das lebendig und betriebsam gewordene Amt Friesoythe, die vielleicht zu kleinen Städten heranreifenden Orte Barßel und Edevecht u. an directen und indirecten Abgaben und Beiträgen dem Staate mehr leisten würden als vorher. Es bedarf keines großen Rechners, um einzusehen, daß wenn der Staat die verhältnißmäßig ungeheure Summe von einer Million an Anlage und Administrationskosten und an anfangs verlorenen Zinsen auf die Kolonie verwandt hätte, er doch noch ein vortreffliches Geschäft gemacht haben würde. Keinenfalls dürfte der dritte Theil solcher Summe erforderlich sein. — Außer diesen Abgaben an den Staat haben nun aber die Ostfriesischen Behnen zum Theil eine wenigstens eben so große Summe jährlich als Erbpacht und Zins an die sogenannten Behnherrn, d. i. an die Inhaber der Actien, zu zahlen. Und sie thun es, wenn auch mit Mühe und meistentheils auf Kosten einer raschen und fröhlichen Entwicklung. Wenn dies Verhältniß auf der einen Seite die große und nachhaltige Kraft planvoller Behn-Kolonisation beweiset, so ergiebt es auf der andern Seite, wie verkehrt es ist, dergleichen allgemeine Landesverbesserungen in die Hände von Privatpersonen und Privatgesellschaften zu geben.



schen Bokel und Hengstforde auf Oldenburgischem Boden ist, wie erzählt wird, zu 20,000 \mathcal{F} veranschlagt.

Diese und andere dürstige Nachrichten geben freilich kaum irgend zu benutzende Anhaltspuncte für die Abschätzung der Kosten einer Behnanlage von Hundsmühlen nach Barssel. Auch die ungefähre vorliegende Schätzung eines Sachverständigen, der in runder Summe 200,000 \mathcal{F} für die vollständige Herstellung eines Schiffahrtskanals auf dieser Strecke anschlägt, möchte kaum in Betracht kommen können. Alles wird bezüglich der Kosten ankommen: auf eine genaue technische Untersuchung des Terrains und auf einen wohlwogenen Beschluß über das Wie? der Anlage.

Das Technische kann nicht Gegenstand dieser Abhandlung sein. Nur ganz im Allgemeinen werde bemerkt, daß anscheinend keine große und nur mit übermäßigen Kosten zu besiegende Schwierigkeiten entgegenstehen. Der Kanal wird allerdings in bedeutender Tiefe durch die Mitte des Hochmoors, wo die Wasserscheide zwischen Ems und Weser ist, und überall wohl noch mehrere Fuß in den Sandgrund eingeschnitten werden müssen, wenn man nicht mehrfache die Schiffahrt erschwerende und kostbare Schleusen bauen will. Ein paar derselben (namentlich eine bei der Einmündung in die Lethe oder Hunte) werden dennoch erforderlich sein. Einige der sogenannten kleinen Meere im Moor werden vielleicht zur Speisung des Kanals benutzt werden müssen; bei Barssel tritt schon die Fluth $1\frac{1}{2}$ Fuß hoch herauf und bringt Wasser. Die Brücken in der Stadt Oldenburg würden eingerichtet werden müssen, um die Schiffahrt nicht zu hemmen. Die große Mühle am Stau könnte dort nicht bleiben, aber ihr steht, dem Bernehmen nach, ohnehin eine Verlegung bevor. Die, wie es heißt, beschlossene Regulirung der untern Hunte würde um so dringender und nothwendiger. Eine Verbesserung des Barsseler Tiefs und der Summe würde sich wohl erforderlich zeigen und mit der Hannoverischen Regierung verabredet werden müssen.

Was aber die Art der Anlage betrifft, so dürfte in dieser Beziehung vor allem ein Punct als feststehend, als Ausgangspunct, im Auge zu behalten sein. Der Hauptkanal muß ein wahrer Schiffahrtskanal zu unmittelbarer Verbindung der Ems und Weser, er muß für

kleine Seeschiffe von 20 bis 30 Lasten brauchbar werden, und daher, wie die Holländischen und Ostfriesischen Kanäle, eine obere Breite von einigen 40 Fuß und eine Wassertiefe von mindestens 5 Fuß erhalten. Nur so wird er seinen doppelten Zweck: 1) als Puls- und Lebensader einer bedeutenden an seinen Ufern aufblühenden Kolonie, und 2) als künftige Wasser- und Handelsstraße zwischen großen Städten und Stromgebieten, erfüllen können.

Es ist früher schon erwähnt worden, daß man im Bremischen die Anlage eines Hauptkanals in den dortigen Behnen (wahrscheinlich aus unzeitiger und übelverstandener Sparsamkeit) versäumte, dann die Unerläßlichkeit desselben eingesehen und nun zu nachträglicher Herstellung eines solchen sich entschlossen hat. Derselbe soll wie ein Theil der Ostfriesischen 5 Fuß Wassertiefe erhalten und wird nun durch schon bestehende Anlagen, durch Privatgründe und cultivirtes Land zu führen sein, also viel größere Schwierigkeit machen. Bei einem großen Theil der Ostfriesischen Behne ist die nämliche Erfahrung gemacht. „Bis zu dem Jahr 1783, sagt ein dortiger Berichtserstatter, kamen die Behne in den Aemtern Emden und Aurich nur langsam vorwärts, woran die Seichtigkeit ihres Hauptkanals besonders Schuld war, der nur von Schiffen von ein paar Lasten befahren werden konnte. Da gelang es, nach Ueberwindung unsäglicher Schwierigkeiten, einem thätigen und einsichtsvollen Manne (dem Fiscal Ihering in Emden) sämtliche Behnesitzer zur Vergrößerung ihres gemeinschaftlichen Kanals zu bewegen. Seitdem kamen selbst Seeschiffe dahin, und die Folge war, daß die Behne um's Doppelte zunahm.“ — Die Sache ist (abgesehen von andern auf der Hand liegenden Vortheilen): daß die Kolonie mit ihren eignen Schiffen und für eigne Rechnung die in ihrem Bereich liegenden Küsten und großen Städte muß befahren können, zu möglichst vortheilhafter Verwerthung ihres Hauptproducts des Torfs im Großen, zur Herbeischaffung aller ihrer Bedürfnisse besonders des Schlammes und Düngers auf wohlfeilstem Wege durch die Retouren, zur gelegentlichen Rhederei und Frachtschiffahrt selbst, zur Verbindung, mit einem Wort, des Schiffer- und Handels-Gewerbes mit dem Torfstich und Landbau. So erzeugt

sich erst jenes rührige, gewandte, umsichtige, seinen Vorthail richtig berechnende, zu jeder Unternehmung in die Weite aufgelegte und doch an die Heimath hängende Menschengeschlecht, das man auf den Niederländischen Behnen besonders findet, das dieselben eben durch diesen seinen Geist so blühend macht und welches himmelweit von dem dumpfen Moorbauer verschieden ist, der nichts als Torfgräberei und den dürftigsten Ackerbau treibt. Kommt es bei uns wirklich zu Behnanlagen, so wird nichts wichtiger sein, als die ersten Kolonisten aus Ostfriesland oder Holland herbeizuziehen, damit sie ein Beispiel geben, wie die Sache anzugreifen ist. Die Kolonisten der Ostfriesischen Behne haben weit mehr Seeschiffe als z. B. alle Häfen und Ziele des Jahdebusens. Sie fahren sogar einzeln nach England, Schottland, Norwegen, Schweden, zeichnen sich durch Unternehmungsgeist aus und sind mit geringem Verdienst zufrieden. Schiffsbau und Schiffszeherei stellen sich sofort als Nebenerwerbe auf allen großen Behnkanälen ein.

Eine minder leicht zu entscheidende Frage betrifft die nähere Bestimmung über Zeit und Ort der Anlage. Vieles wird in dieser Beziehung die technische Untersuchung zu bestimmen haben. Da wird z. B. in Frage kommen, ob Hundsmühlen der rechte Anfangspunct im Osten ist, da die dort vorhandene Kanalsstrecke wenigstens in ihren jetzigen Dimensionen doch nicht benützt werden können, oder ob nicht vielleicht vorzuziehen wäre, die Lethé ganz aus dem Spiel, und den Canal zwischen Eversten und Hundsmühlen, wo Moor und Hunte sich ganz nahe kommen, direct in die Hunte münden zu lassen? Ferner ob auf der Westseite Barffel selbst der rechte Anfangspunct ist, oder vielleicht das Barffeler Tief etwas weiter oberhalb? Dann ob ein Theil der Behne (ein Moorflüßchen, an welchem die Edewechter Schiffswerfte liegen, welches nachher Aue und Nordloher Tief heißt und in das Barffeler Tief mündet) zu benutzen? u. s. w. — Sodann, an welchen Orten soll angefangen werden, zu Barffel oder bei Oldenburg, oder an beiden Orten zugleich, oder auch noch an einem dritten möglichen, in der Gegend von Edewecht oder Westerscheps nämlich, wo man den Canal durch einen Nebenarm in die Aue münden lassen und ihm also durch diese einen zwei-

ten Abzug nach der Ems geben könnte, was denn aber freilich eine vorgängige Regulirung und Verbesserung des Nordloher Tiefs voraussetzte.

Es kann kein Zweifel darüber sein, daß dieser letztere Modus, Angreifen der Sache an drei Orten zugleich, gleichzeitige Gründung von drei Behnkolonien, eine bei Oldenburg, eine bei Barßel, eine bei Edewecht, den Zweck am meisten fördern, ein sicheres, wenn auch immer nur sehr allmähliges Erreichen des Ziels voraussehen lassen würde. Man denke sich die drei Colonien in voraus bestimmter Richtung (die Edewechter nach zwei Seiten hin, nach Osten und Westen) mit ihrem Hauptkanal einander entgegenarbeitend, so müßte, scheint es, die Vereinigung der getrennten Enden in nicht gar zu langer Zeit bevorstehen. Indes darf man sich in dieser Beziehung keine zu sanguinischen Vorstellungen machen. Unter den Ostfriesischen Behnanlagen wird es als ein seltenes Beispiel von schnellem Wachstum angesehen, daß der Hauptcanal des Ihering-Behns in 15 Jahren um eine halbe Meile weiter rückte. Wollte man das zum Maßstab nehmen, so würden doch 30 bis 40 Jahre ins Land laufen, ehe unsere drei gleichzeitig angelegten Kolonien die Strecke von Barßel bis Oldenburg mit ihrem schiffbaren Hauptcanal durchschnitten und so Hunte und Ems verbunden hätten.

Hier nun entsteht die Frage, ob es sich nicht thunlich und rathlich erweisen möchte, die Ausgrabung des Kanals nicht von der Kolonisation abhängig zu machen und mit dieser gleichen Schritt halten zu lassen, sondern diese Ausgrabung ganz oder theilweise zunächst vorzunehmen, und die Kolonisation an den Ufern des unabhängig von ihr entstehenden Kanals erst zu gründen? — Technische Untersuchung und Beurtheilung, namentlich aber der Kostenpunct werden diese Hauptfrage entscheiden müssen. In Nachstehendem ist versucht, einen vorläufigen Beitrag zu ihrer allgemeinen Beurtheilung zu liefern.

Wenn aus dem bisher Gesagten sich ergibt, daß eine Behnkolonie des schon fertigen das ganze Moor durchschneidenden und ihr nach zwei Seiten Kommunikation und Abzug eröffnenden Hauptkanals zu ihrem Aufblühen nicht bedarf, so wird auf der andern Seite nicht verkannt werden können, daß das Vorhandensein eines solchen die Niederlassung

und ihr Gedeihen um so sicherer verbürgen, ja um die Hälfte erleichtern muß. Die Kolonisten finden dann das Terrain in der Hauptsache, der Zugänglichkeit, vollkommen vorbereitet, sie brauchen die Bedingung ihres Gedeihens nicht erst allmählig selbst zu schaffen, sondern können sich sogleich mit voller Kraft auf die Bearbeitung ihrer Grundstücke werfen. Statt der allmählichen von dem Fortschritt des Hauptkanals abhängigen Ansiedelung von jährlich vielleicht 16 bis 20 Familien (wenn man an drei Orten anfinge) könnten gleichzeitig an verschiedenen Orten auf der ganzen Länge des Kanals Niederlassungen in größerer Zahl und wie das Bedürfnis es erforderte entstehen. Ein directer Ertrag für den Staat von den angebauten Grundstücken, von der Konsumtion einer rasch zunehmenden Bevölkerung würde sich wahrscheinlich viel früher ergeben. Freilich aber wäre auch das anzulegende Kapital viel größer, und allgemein gesprochen ist nicht zu verkennen, daß da, wo es sich um Gründung einer Kolonie, um die Bildung einer ganz neuen Art von Existenz handelt, ein nicht übereiltes, allmähliges Wurzeln und Wachsen den Vorzug verdient. Es müßten daher schon besondere, ganz eigenthümliche Umstände und Motive vorliegen, um den erprobten gewöhnlichen Gang zu verlassen und die vermehrten ersten Opfer für sofortige Herstellung des Hauptkanals in seiner ganzen Ausdehnung nicht zu scheuen. Sind dieselben in unserm Fall vorhanden?

Es scheint allerdings so. Handelt es sich hier doch nicht bloß um die Anlegung einer wenn auch noch so wichtigen und in den Landesverhältnissen durchaus begründeten Moorkolonie, sondern auch um die Erreichung eines andern damit zu verbindenden, vielleicht eben so bedeutenden, vielleicht noch bedeutenderen Zwecks. Es können, etwa 5 Meilen von ihrer Mündung, zwei parallel laufende sich unmittelbar ins Meer ergießende schiffbare Ströme, es können vier bedeutende Städte (Bremen, Oldenburg, Leer, Emden) von resp. 50,000, 10,000, 6000 und 12,000 Einwohnern und eine Menge kleinerer Ortschaften durch einen vier Meilen langen im herrenlosen Moorlande leicht auszugrabenden Kanal auf nächstem Wege in unmittelbare Binnenschiffahrts-Verbindung gebracht werden.

X

Ein Amerikaner, ein Engländer, ein Holländer würde wahrscheinlich schon auf solche allgemeine Darstellung der Sachlage hin rathen und ausrufen: „Fangt in Gottes Namen an, das Werk wird sich lohnen!“ Ein näheres Eingehen könnte, wie es scheint, diese Ansicht nur befestigen, obwohl jener nicht, wie unsere bedenklichen Rechner, eine genaue und unumstößlich gewisse Nachweisung in Zahlen verlangen würde, daß das Unternehmen rentabel sei.

Dieser Gesichtspunct ist so eng, daß er nicht einmal derjenige eines Privatmanns bei irgend einer gewerblichen Unternehmung sein kann. Kein Handwerker, kein Krämer, kein Fabrikant ist des Erfolgs mathematisch gewiß, kann genau berechnen, welchen Ertrag ihm seine Arbeit, welche Procente ihm sein Anlagecapital bringen wird; überall in menschlichen Dingen muß dem Zufall und dem Glück ein kleinerer oder größerer Spielraum gelassen werden. Namentlich der directe und indirecte Ertrag und Vortheil einer Kunststraße, eines Kanals, einer Eisenbahn läßt sich nie und nirgends mit voller Sicherheit vorherbestimmen, und man scheint sich in dieser Beziehung bei der Erfahrung beruhigen zu können, daß fast sämtliche Unternehmungen solcher Art direct oder indirect sich zuletzt bezahlt gemacht haben.

Solche, welche die Verhältnisse unserer Umgegend kennen oder zu kennen glauben, werden dieser »überkühnen« Behauptung gegenüber sogleich auf den Aarich-Emder Kanal hinweisen, welcher im Anfang des Jahrhunderts von einer Actiengesellschaft gebaut, dieser allerdings üble Früchte getragen hat. Aber der Aarich-Emder Kanal war erstens darauf berechnet, quer durch Ostfriesland nach Wittmund und von da in zwei Armen nach Karolinenfiel und über Fever nach Hofsiel geführt zu werden, also eine Binnenschiffahrt durch ganz Ostfriesland und Feverland und die Verbindung von Jahde und Dollart herzustellen. Die Preussische Regierung hatte in den damaligen blühenden Zeiten die Fortsetzung des Kanals auf ihre Kosten eben übernommen, als der Krieg von 1806 hereinbrach, welcher die Provinz von Preußen losriß, ihr an Verlust von Schiffen und Eigenthum Millionen kostete und den Handel von Emden vernichtete. Also der Kanal von Emden nach Aarich konnte schon deshalb nicht rentiren, weil er nur das

Bruchstück eines nicht zu Stande gekommenen größeren Ganzen ist, und es ist sehr begreiflich, daß eine theure durch cultivirtes Land und Privateigenthum geführte $3\frac{1}{4}$ Meilen lange Kanalstrecke, welche in einen Sack läuft und als Endpunct ein Städtchen von noch nicht 3000 Einwohnern hat, schwerlich durch bloße Schleusengelder und Schifffahrtsabgaben die Zinsen des darauf gewandten Kapitals decken kann, da von Kolonisation in Erbpacht zu gebender großer unkultivirter Strecken hier nicht die Rede war. Wer sieht nicht, daß die hier vorliegenden allernüchternsten Umstände in keiner Weise zum Vergleich herbeigezogen werden können, und — dennoch ist es eine Frage, ob nicht das den Unternehmern freilich verloren gegangene Kapital von 130,000 fl dem Lande und dem Staat durch Belebung der beiden Städte und der ganzen Gegend, durch Wachstum der Bevölkerung und ihres Verdienstes, durch größeren Werth des Grundeigenthums an den Ufern des Kanals u. s. w. reichlich Zinsen getragen hat. So wahr ist es, daß eigentlich nur der Staat geeignet und berufen ist, die Kräfte des Ganzen für das Gedeihen des Ganzen in großen Unternehmungen aufzuwenden.

Wirft man einen Blick auf unser Nachbarland, das Königreich der Niederlande, so fällt sofort auf, in welche gewagte und zahlreiche Unternehmungen zur Beförderung der Kommunikation und des inneren Verkehrs sich die vorsichtigen und bedächtigen Provinzialregierungen und Bewohner dieses Landes eingelassen haben. Da ist fast keine kleine Stadt, die nicht durch einen Kanal mit dem ganzen System der innern Schifffahrt der Provinz verbunden wäre, neben den Kanälen und parallel mit ihnen laufen treffliche Straßen, parallel mit den großen Flüssen und mit dem Meer noch große Schifffahrtskanäle. Und das gilt nicht etwa bloß von den westlichen und südlichen Provinzen, die der Sitz mächtiger Städte und des Welthandels sind, sondern auch die nordöstliche Gegend des Landes, die an jenen großen Verhältnissen wenig oder gar nicht participirt, ist verhältnißmäßig unendlich reicher an solchen Anlagen als unser Land. Von Delfsiel über Groningen, Doekum und Leuwarden nach Harlingen läuft z. B., parallel mit der Meeresküste und nur 1 bis 3 Meilen von ihr entfernt, ein achtzehn Meilen langer Schifffahrtskanal durch fast lauter

Marschboden, welcher den Dollart mit der Südersee verbindet, welchen die Provinzen Groningen und Friesland als ihre Lebensader ansehen und nicht um alles missen würden. Es ist dort keinen klugen Leuten eingefallen zu behaupten, eine solche Verbindung sei unnöthig und zwecklos, weil Dollart und Südersee schon durch das Meer und die Wattenschiffahrt verbunden seien!

„Aller Vergleich hinkt,“ sagt ein wahres Sprichwort, und es nicht schwer zu sehen, warum aller Vergleich hinken muß. Dennoch ist es gut, daß man die Dinge und sich selbst zuweilen vergleiche. — Nur wenige Meilen von uns entfernt ganz im Nordosten der Niederlande liegen ein paar kleine gegen die übrigen in vieler Beziehung zurückstehende Provinzen derselben, die sich füglich dem Herzogthum Oldenburg an die Seite stellen lassen, wenn man etwa den südlichsten District des letzteren, den Kreis Bechta, davon wegdenkt. Groningen und Drenthe sind zusammen 86 □ Meilen groß, das Herzogthum Oldenburg ohne Bechta aber mit Knipphausen 85 □ Meilen; beide liegen in gleicher Breite und haben ganz dasselbe Klima; beide bestehen aus Marsch-, Geest-, Haide und Moorland in ähnlichem Verhältniß, denn wenn Oldenburg vielleicht etwas weniger Marsch hat, so hat es dafür eine weit fruchtbarere, angebautere, holzreiche Geest; die dürren und öden Strecken des Kreises Cloppenburg und des Amts Wildeshausen aber, welche fast ganz aus Haide und Moorland bestehen und zusammen 30 □ Meilen groß sind, werden mehr als aufgewogen durch die ganz gleiche Beschaffenheit der 44 □ Meilen großen Provinz Drenthe. Beide Landstrecken haben ferner am Meer und an dessen Busen, Dollart und Jahde, eine Küstenausdehnung von 13 bis 15 Meilen, aber Oldenburg hat den Vortheil voraus, daß es außerdem auf 7 Meilen an einen großen schiffbaren Fluß, die Weser, gränzt. Im Ganzen ist daher Oldenburg durch Lage und Boden gewiß begünstigter. Eigne bedeutende See- und Handelsplätze haben beide Länder nicht, und an den Früchten der Schifffahrt und des Welt Handels participiren sie nur indirect, Oldenburg durch die Nähe von Bremen, Groningen weniger nahe und günstig durch den Zusammenhang mit den Niederländischen großen Handelsplätzen. Daher sind auch die Häfen und Ziele an der Oldenburgischen

Weser- und Seeküste reichlich so belebt, als die von Groningen, und letzteres treibt durchaus keinen sogenannten Propre- und directen Handel mit transatlantischen Ländern. Auch hat es so wenig als Oldenburg irgend bedeutende auf Absatz im Auslande berechnete industrielle Anlagen, obwohl alle Gewerbe für den Bedarf der Provinz allerdings in blühendem schwunghaften Betriebe sind.

Nun hatten aber im Jahr 1843 jene beiden Niederländischen Provinzen 246,000 Einwohner, Oldenburg ohne Bechta 188,000, also jene auf der □ Meile 600 Menschen mehr; davon kamen auf städtische Bevölkerung in Groningen und Drenthe über 50,000 Menschen, in Oldenburg etwa 20,000; die größte Stadt im Herzogthum Oldenburg hatte noch nicht 10,000 Einwohner, die größte Stadt in den Provinzen über 30,000; an Einkünften und Abgaben brachten jene Provinzen gewiß mehr als das Doppelte auf, und wenn man für Oldenburg in der angenommenen Beschränkung den Ertrag aller öffentlichen Revenüen auf 600,000 fl anschlagen wollte, so läßt sich mit annähernder Wahrscheinlichkeit annehmen, daß der Beitrag der beiden Niederländischen Provinzen zur Staats- und Provinzial-Verwaltung gegen $1\frac{1}{2}$ Millionen Thaler beträgt. Der Anbau in den letzteren war aber auch viel verbreiteter und sorgfältiger, der Binnenverkehr unendlich beförderter und lebhafter durch mehr als 30 Meilen schiffbarer Kanäle, wogegen aber besondere Kunststraßen kaum mehr, aber ungleich ältere vorhanden waren, als im Oldenburgischen. Trotz der stärkeren Bevölkerung, des im Ganzen undankbareren Bodens und der höchst drückenden Abgaben war in den beiden Niederländischen Provinzen von Auswanderung keine Rede; von Jahr zu Jahr aber mehrten sich die Moorkolonien. Die Hauptstadt Groningen war durch zahlreiche Chaussees und durch fünf von ihr nach allen Richtungen ausgehende große Kanäle mit den kleineren Städten der Provinz (Delffiel, Winschoten, Appingadam, Assen, Meppel und Roeverden) und mit allen Theilen des Landes in lebhafter ununterbrochener Verbindung, und da dies Verhältniß schon seit langen Jahren bestanden, so war sie aus lediglich provinziellen Mitteln und Einwirkungen (wenn man nicht etwa die kleine Universität, welche übrigens fast nur die Provinz Friesland mit beschickt, als eine extraordinaire

Nahrungsquelle in Anschlag bringen will) allmählig zu einer sehr blühenden und reichen Stadt von 31,000 Einwohnern geworden. Hat man sich die Wechselwirkung zwischen Stadt und Land einigermaßen deutlich gemacht, so wird man die Wichtigkeit einer solchen bedeutenden Existenz für die ganze kleine Provinz begreifen, deren Blüthe und wiedererzeugende Frucht sie zugleich ist.

Wer es der Mühe werth hält, mag sich die Konsequenzen aus dieser Parallele selbst ziehen, wobei denn auch wohl zum Vorschein kommen wird, was etwa Lahmes an ihr ist. Das Gebrechen dürfte keinesfalls so groß befunden werden, daß nicht ein überwiegender Rest von Gesundheit und Anwendbarkeit verbliebe. Jedenfalls möchte daraus als Ergebnis hervorgehen, daß sich unsere Niederländischen Nachbarn nicht lange darauf besinnen würden, das Moor zwischen Hunte und Barkseler Tief zu durchstechen.

Man ist dort durch Beobachtung und zahlreiche Erfahrungen schon früh zu der Ueberzeugung gekommen, daß möglichste Erleichterung des Binnenverkehrs die solideste Basis des Wohlbefindens und Wohlstandes eines Landes ist, und daß selbst kostbare Anlagen in diesem Sinn nicht bloß durch schon vorhandene, nachweisbare Bedürfnisse gerechtfertigt sind. Wenn man bei uns häufig ein reich angebautes Land und große blühende Städte verlangt und voraussetzt, ehe man sich entschließt bedeutende Summen auf eine erleichterte Verbindung zu verwenden, so meinen Jene mit wie es scheint größerem Recht, ein reicher Anbau und blühende Städte entstanden eben durch die erleichterte Verbindung, diese müsse jenen vorhergehen und jene setzten diese voraus. Damit ist denn aber freilich eine vernünftige Berechnung der Wahrscheinlichkeit, eine sorgfältige Erwägung der Umstände, eine Vergleichung der aufzuwendenden Mittel mit dem möglichen erreichbaren Resultat in jedem einzelnen Falle nicht ausgeschlossen, und wenn von den zu erwartenden Vortheilen und der möglichen Frequenz eines Schifffahrtskanals zur Verbindung der Weser und Ems die Rede wäre, so möchten etwa die nachfolgenden Betrachtungen zur Sprache kommen:

Erstens. Von welcher Art und von welchem Umfang ist der gegenwärtig schon vorhandene Schifffahrts-Verkehr zwischen

den beiden Flüssen? — Wenn die beiden Emporien an der untern Weser und Ems, Bremen und Emden, auch im Wesentlichen dieselbe Handelsbestimmung haben, diejenige nämlich, ihre respectiven sich ziemlich ähnlichen Flußgebiete mit überseeischen Waaren zu versehen und deren Ueberfluß an Erzeugnissen über See auszuführen, so stehen sie und ihre Nebenplätze doch auch in vielfacher Beziehung zu gegenseitiger Ergänzung und Aushülfe mit einander, wie das immer unter sonst gleichartigen und an einer Küste liegenden Handelsplätzen der Fall zu sein pflegt. Denn einestheils herrscht in den Producten ihrer Fluß- und Handelsgebiete nothwendig doch einige größere oder geringere Verschiedenheit, und andernteils wird die eine diesen, die andere jenen Handelszweig vorzugsweise mit Glück und Geschick angebaut haben. Beide Umstände geben zu mannichfaltigem Austausch Gelegenheit. So sehen wir schon gegenwärtig (nach sichern vorliegenden Nachrichten) jährlich durchschnittlich etwa hundert Wattensfahrer von 15 bis 35 Last von den Ostfriesischen Häfen (Leer, Emden und Norden) in Bremen ankommen und von da nach der Ems zurückfahren. Sie bringen größtentheils Producte des Emlandes (Getraide, Butter, Käse, Ziegelsteine &c.) und führen Fabrikate, Taback, Reis, Zucker, Branntwein, Eisenwaaren &c. zurück. Wäre Emden ein so blühender Handelsort, wie es nach seiner Lage zu sein verdient, und nach erfolgtem Anschluß an den Zollverein, nach Verbesserung seines Hafens und nach Verbindung von Ems und Lippe einmal sein wird, so würde dieser Verkehr mit Bremen ungemein an Ausdehnung und Wichtigkeit gewinnen. Nun ist zwar schwerlich anzunehmen, daß derselbe den Weg über das Watt jemals ganz aufgeben und dem projectirten Hunte-Ems-Kanal völlig zufallen würde. Aber daß er sich allmählig größtentheils dahin ziehen möchte, wenn dieselben Watt-Schiffe die Binnenfahrt durch den 5 Fuß Wassertiefe bietenden Kanal ohne Hinderniß und hohe Schleusengelder in weit kürzerer Zeit, in weit größerer Sicherheit und zu fast jeder Jahreszeit zurücklegen könnten, läßt sich gewiß annehmen.

Zweitens. Auch mit Amsterdam und andern Holländischen Plätzen steht Bremen und die Weser in derselben Weise in lebhaftem Schiffahrts-Verkehr, welcher gegenwärtig im Durch-

schnitt fast eben so viele kleine Seeschiffe (hundert Wattenfahrer) jährlich beschäftigt. Ein weit größerer Aufschwung und Umfang steht aber diesem Verkehr eben bevor, da in den Generalstaaten eine sehr bedeutende Herabsetzung der Holländischen Transitzölle vorgelegt ist, wodurch die Beziehungen zwischen Weser und Rhein ungemein gewinnen würden. Schon gegenwärtig nimmt ein Theil dieser zwischen Holland und der Weser fahrenden Schiffe, namentlich in schlechter Jahreszeit, der größeren Sicherheit wegen die Binnenfahrt durch den Friesisch-Groningenschen Kanal von Harlingen nach Delffiel, von wo an sie denn freilich gezwungen sind, den Weg um Ostfriesland, Seerland und Butjadingen über das Watt zu nehmen. Ist einmal durch den Hunte-Emskanal die Binnenfahrt zwischen Dollart und Weser bequem hergestellt, so wird ohne Zweifel ein großer Theil dieser Schiffahrt demselben zufallen.

Drittens. Der zu Lande bestehende Verkehr zwischen Bremen und Oldenburg einerseits, Leer und Emden andererseits ist erst von einiger Bedeutung seitdem Kunststraßen die genannten Städte verbinden oder zu verbinden beginnen. Feinere und weniger voluminöse Waaren, namentlich Manufacturartikel die aus dem mittleren und östlichen Deutschland kommen, gehen in zunehmenden Frachtfuhren auf diesem Wege nach Ostfriesland. Daß dieselben fast ganz der wohlfeileren und bequemerer Kanalschiffahrt anheim fallen würden, kann wohl nicht zweifelhaft sein.

Viertens: Eine theilweise Dampf-, theilweise Treckschiffahrt für Personentransport zwischen den vier Städten und den anliegenden zum Theil reich bewohnten Districten wird durch den projectirten Kanal leicht und vortheilhaft herzustellen sein. Die Dampfschiffahrt auf der untern Hunte bis Oldenburg dürfen wir wohl als bevorstehend annehmen, eine Treckfahrt auf dem Kanal von Oldenburg nach Barssel wird ohnehin nicht ausbleiben können wenn nur der Kanal einmal da ist, ein Dampfschiff von Barssel nach Leer auf den überall 3 bis 5 Fuß Wasser bietenden Nebenflüssen der Ems könnte sich, wie es scheint, ohne Schwierigkeit anschließen. In Leer haben sie die regelmäßige Dampfschiffahrt nach Emden und Delffiel seit einem Jahr, die so gut rentirt hat, daß eben jetzt von der Compagnie beschlossen worden, im nächsten Sommer

ein zweites Dampfschiff in Kurs zu setzen. So wäre eine Dampf- und Treckschiffahrts-Verbindung zwischen den Niederlanden und der obern Weser, zwischen Amsterdam und allen Niederländischen Städten, bis Hameln und Münden, ja bis Kassel und Meinungen hergestellt, denn das Kasseler Polizeiverbot wird schon wieder aufgehoben werden, und Privatnachrichten von sicherer Hand besagen, daß im nächsten Sommer bereits ein leichtes Dampfboot von ganz eigenthümlicher neuer Konstruktion die Werra von Münden bis Wanfried befahren und daß die weitere Fahrt nach Meinungen berathen wird. Jenes Boot wird bei einem Tiefgang von nur 15 Zoll, nicht durch zwei Schaufelräder, sondern durch ein hinten mit dem Boot verbundenes 11 Fuß breites Ruderrad fortbewegt, wodurch die Zerstörung der Ufer auf schmalen Gewässern durch die sonst unvermeidlichen Kollwellen vermieden wird. Die Erbauer werden das Boot im künftigen Frühjahr in Hannover und selbst hier präsentiren. Vielleicht eignete sich die neue Erfindung vorzugsweise für die Hunte, und machte später auch die Dampfschiffahrt auf dem Kanal möglich. — Dem sei wie ihm wolle, jedenfalls dürfte durch den Hunte-Emskanal ein wohlfeiler und sicherer Personentransport von den nördlichen Niederlanden und von Ostfriesland nach Oldenburg, Bremen und ganz Mittel- und Oberdeutschland gegeben sein, dem es an Benutzung nicht fehlen wird, selbst wenn einmal theilweise Konkurrenz von Eisenbahnen eintrete. Die Fluß-Dampfschiffe in Amerika und auf dem Rhein haben selbst bei parallelen Eisenbahnen an Frequenz zugenommen.

Fünftens. Durch den vorgeschlagenen Kanal wird dem Bremer Handel eine Binnenschiffahrt nach der ganzen Ober-Ems, dem Emden und Ostfriesischen Handel die Binnenschiffahrt nach der ganzen Oberweser eröffnet. Alle Waaren, welche Bremen jetzt auf der Aare nach dem nordwestlichen Preussischen Westphalen, nach dem Eingschen u. s. w. versendet, können wohlfeiler und bequemer auf einem Boden (d. h. in denselben darnach einzurichtenden Fluß- und Kanalschiffen) die Weser hinunter bis Elsfleth, dann auf der Hunte Oldenburg vorbei, durch den Kanal Barssel und Leer vorbei, und die Ems aufwärts nach Eingen, Rheina und Greven bis einige

Meilen von Münster geschafft werden. Man sage nicht, das Waarenquantum werde unbedeutend, der Umweg zu groß sein. Die Beziehungen Bremens mit Münster sind nach sichern Nachrichten bedeutend; die ganze Gegend wird von Bremen aus mit Kolonial-, Amerikanischen- und selbst Oberländischen Erzeugnissen wenn nicht ausschließlich, doch zu einem großen Theil versorgt. Den Umweg aber scheuen dergleichen Waaren nie, wenn er nur wohlfeiler und bequemer ist. Beides scheint nicht bezweifelt werden zu können. — Wäre diese Konkurrenz im Emsgebiet zunächst scheinbar gegen das Interesse der Ostfriesischen Pläze, so eröffnete sich ihnen dafür als Compensation die directe Verschiffung nach dem viel größeren Gebiet der Weser, mit ihren Landesprodukten sowohl, als mit den durch sie am vortheilhaftesten zu beziehenden Niederländischen und überseeischen Artikeln. In Emden und Leer beladene Flußschiffe könnten ohne Aufenthalt und Umladung nach Minden, Hameln und Münden gelangen, und den Hannoveranern und Hessen würde die Ostfriesische Butter direct von Ostfriesischen Schiffen gebracht, ja der unternehmende Ostfriesische Behnbewohner könnte in eigner Person sein eignes Product verschiffen und auf dem Marke zu Bremen, Nienburg und Minteln verkaufen. Der Wettstreit, in welchen Bremen und Emden dadurch geriethen, würde schließlich nur dazu dienen, die Handelsthätigkeit beider zu beleben und sie zu doppelter Anbauung ihrer eigenthümlichen Vorzüge und Beziehungen zu veranlassen. Je mehr Wege und Möglichkeiten des Umsatzes, je größer der Vortheil für den unternehmenden Kaufmann! — Wie allmählig sich aber auch diese neuen Verhältnisse und Beziehungen durch den Hunte-Ems-Kanal entwickeln möchten, ganz ausbleiben können sie nicht, und je mehr sie hervortreten, je mehr werden sie seine Ufer beleben.

Sechstens. In unserer Zeit, die wesentlich eine Zeit des Fortschritts und der Entwicklung ist, mag es wohl gestattet werden, auch Verhältnisse der Zukunft, und einer vielleicht nahen Zukunft, in den Calcul zu ziehen. So ist z. B. schon oben erwähnt, daß von Seiten der Hannoverschen Regierung die Durchführung eines schiffbaren Kanals mit 5 Fuß Wassertiefe durch das Herzogthum Bremen, also die Verbindung von Elbe und Weser mittelst desselben, sicherm Vernehmen

nach beschlossen worden. Käme unser Hunte-Ems-Kanal hinzu, so wäre eine bequeme Binnenschiffahrt von der Elbe zur Ems hergestellt, und auch der Verkehr Hamburgs und der Elbpläze mit Ostfriesland würde wenigstens zum Theil dem Kanal zufallen, ja auch das Elbgebiet wäre den Ostfriesischen und Oldenburgischen Flußschiffen, das Emsgebiet den Elbfahrzeugen eröffnet. Bis jetzt wird freilich der Verkehr zwischen Hamburg und Ostfriesland auf jährlich 40 bis 50 Wattschiffen, nach vorliegenden sichern Nachrichten, betrieben, denen für Altona, Glückstadt, Stade, Haarburg und die andern Elbpläze noch eine Anzahl hinzugehen werden, aber es ist vorauszusehen, daß eben durch die Binnenschiffahrt und die dadurch gegebene Möglichkeit die Flüsse hinaufzufahren, dann durch die nicht mehr lange zu unterdrückende größere Entwicklung des Emdenschen und des Deutschen Handels überhaupt, der Verkehr zwischen diesen Deutschen Strömen und Handelsgebieten sich dauernd steigern wird. Auch der schon jetzt sehr bedeutende Schiffahrtsverkehr zwischen Hamburg und Holland würde, so gut wie der Bremisch-Holländische und in so viel größerem Maße als er an sich größer und umfassender ist, dann zum Theil der Binnenschiffahrt, also dem Elbe-Weser- und Hunte-Ems-Kanal zufallen.

Siebentens. Kommt ferner die früher oder später, aber so gewiß als der Tag, bevorstehende Zollvereinigung des innern Deutschlands mit den Nordseestaaten zu Stande, so werden auch Lippe und Ems bald durch einen schiffbaren Kanal verbunden sein, den nur die gegenwärtige Mißstimmung zwischen der Preussischen und Hannoverschen Regierung aufhält. Damit aber und mit der gleichzeitigen Aufräumung seines Hafens beginnt eine neue Glanzperiode für Emden; das ganze Rheingebiet öffnet sich ihm und es wird ein mächtiger Konkurrent aller Holländischen und Belgischen Häfen. Mittelst unserer Kanalprojecte wären denn auch Elbe und Weser durch gesicherte Fluß- und Binnenschiffahrt mit dem Rhein in Verbindung gebracht, und da Spree und Oder ohnehin schon der Elbe durch Wasserkommunikation verbunden sind, so zöge sich am Ende eine große Binnenschiffahrtsstraße von Breslau und Berlin nach Wesel und Köln, die die Flußgebiete der Oder, Elbe, Weser, Ems und des Rheins verbindend, allen

großen Deutschen Handels- und Fabrikplätzen die Möglichkeit directer Schiffsverkehrsverbindung gäbe. Es wäre doch gar hübsch, wenn man den Strom des dadurch hervorgerufenen größeren oder geringeren Verkehrs, der trotz aller Konkurrenz von Eisenbahnen, Chaussees und Seefahrern noch immer bedeutend genug sein wird, durch Oldenburg und den schon fertigen Hunte-Emskanal leiten könnte! Die Sache ist lange nicht so undenkbar und weitläufig, als das kluge und ungläubige Lächeln manches Lesers andeuten möchte.

Achtens. Es ist so eben der Ausdehnung des Deutschen Zollvereins über die Nordsee-Staaten erwähnt, von der mit anscheinend großer Sicherheit vorausgesagt werden kann, daß sie noch früher da sein wird als der Hunte-Emskanal. Nichts wäre wünschenswerther für den letztern, als gleichzeitig mit der Zollvereinigung ins Leben zu treten, denn sie dürfte sofort ihm doppelte Blüthe verleihen. Man erkennt leicht, daß der ganze gegenseitige Verkehr und Austausch der Deutschen Uferstaaten und Uferplätze dann vorzugsweise die Binnen-Wasserstraße suchen wird, um die Formalitäten und Kosten eines zweimaligen Passirens der Zolllinie auf dem Seewege zu vermeiden. Nicht nur ein Theil, sondern fast die ganze Wattenschiffahrt zwischen Weser und Ems, eventuell auch zwischen Elbe und Ems, dürfte sich also im Fall der Zollvereinigung unserm Kanal zuwenden.

Neuntens. Noch näher vielleicht sind die Aussichten auf vervielfältigte Verbindungen der Ems mit der Niederländischen Binnenschiffahrt, welche sämmtlich, wie leicht zu übersehen, auch dem Hunte-Emskanal zu Gute kommen würden. Vor wenigen Wochen brachte das Amsterdamer Handelsblatt z. B. den folgenden Artikel:

„Es besteht gegründete Hoffnung, daß im nächsten Jahr endlich die Gewässer von Zwoll mit denen der Dedemsfahrt verbunden und die Pläne des Herrn von Royen in Ausführung gebracht werden, nämlich die Dedemsfahrt über Koeverden bis an die Ems fortzusetzen, so daß dadurch eine vortreffliche Wasserstraße von dem Zwollschen Diep, also von der Südersee und der Yssel, nach Deutschland hergestellt würde. Natürlich würde das wüste Haideland und die weiten Torf-Behnen von Drenthe dadurch außerordentlich gewinnen, und

„die Handelsverbindungen zwischen Holland und den benachbarten Ländern des nördlichen Deutschlands, die in letzter Zeit so sehr gelitten haben, wieder angeknüpft und erweitert werden.“

Ferner ist schon lange und wiederholt in Ostfriesland die Führung eines Kanals von der Ems zur Aa, auf der kurzen Strecke von nicht 2 Meilen zwischen Wehner und Neuschanz, zur Sprache gebracht. Die Ems wäre dadurch unmittelbar und ohne die schwierige Passirung des Dollart mit dem ganzen Kanalsystem der nördlichen Niederländischen Provinzen in Verbindung gebracht. Das im schweren Marschboden theuer zu acquirirende Terrain und kleinliche Localeifersucht haben das höchst wichtige und folgenreiche Project bisher aufgehalten. Die zahlreichen Stimmen dafür werden sich immer lauter wieder erheben und es ist bei der Güte der Sache kaum ein Zweifel, daß sie endlich durchdringen werden.

Es bedarf keiner Ausführung, wie diese und alle andere Ausdehnungen der Emsverbindungen und des Emsgebietes, sofort auch zum Vortheil für den Hunte-Emskanal und für die Beziehungen Oldenburgs, Bremens u. s. w. zu Holland ausschlagen müßten. Von ganz unberechenbar günstiger Wirkung aber würden sie dann werden, wenn sich Holland gezwungen durch die Maßregeln des Zollvereins und durch die Konkurrenz der Belgischen und der Deutschen Nordseehäfen einmal dem Deutschen Handelssystem nähert, seine Abgeschlossenheit aufgibt und seine Handelsbeziehungen zu uns auf einen liberalen Fuß stellt. Auch das steht so sicher bevor, als man unverkennbaren historischen Prämissen und einer gesetzmäßigen Entwicklung derselben trauen darf, und wer wird verkennen können, welche Fülle von vortheilhaften und belebenden Beziehungen für uns entstehen muß, wenn das nahe an unserer Gränze gelegene reichste Land des Continents von Europa, das jetzt durch eine chinesische Mauer von uns getrennt ist, das als Abnehmer so gut wie gar nicht für uns existirt, allmählig der nächste und natürlichste Tummelplatz unsers Absatzes und Verkehrs wird.

Zehntens. Kehren wir schließlich von diesen Aus- und Fernsichten auf den eigenen Grund und Boden zurück, so ist zu behaupten, daß das nächste und gesichertste Leben dem Kanal aus eben diesem erwachsen würde. Haben dann etwa die

angränzenden Aemter und Kirchspiele, Zwischenahn, Wester-
stede, Friesoythe, Kloppenburg, Oldenburg, nichts nach der
Weser und nach Ostfriesland zu versenden und von da zu ho-
len? Werden sie durch den Kanal nicht unter einander und
und mit den nächstgelegenen Gegenden und Ortschaften an der
Hunte, Weser, Leda und Ems bald in dem allerlebhaftesten
Austausch der Producte stehen und dadurch gegenseitig steigen
und gewinnen? Gibt es da nicht Bau-, Brenn- und Schlen-
genholz, Rocken, Buchweizen, Branntwein, Honig und Wachs,
Flachs und Garn, Schweine und Schinken zu verschiffen und
auszutauschen gegen hundert Bedürfnisse, die aus den Städten
zu beziehen sind? Werden nicht die voluminösen und schweren
Gegenstände, in welchen der Austausch so schwierig aber grade
am wünschenswerthesten ist, Torf, Steine, Holz, Knochen,
Heu, Stroh, Dünger aller Art, den Kanal aussuchen, und so
einen Verkehr in Dingen herstellen, wie er bisher geradezu un-
möglich war? Die Behnen in Ostfriesland und Niederland
geben das Beispiel zu welcher unglaublichen Lebendigkeit der
Schiffahrt die bloße Befriedigung dieser innern, man könnte
sagen lokalen, Bedürfnisse Gelegenheit giebt. Es ist nichts
Seltenes, daß in einem einzigen Jahr 2 bis 3000 Schiffe die
Hauptschleuse eines der größeren Binnenvehne passiren. Die
Bewohner der Behne im Amte Aurich hatten 1838 zusammen
266 Schiffe, die in steter Bewegung waren, und alle diese
Kolonien stehen doch nur nach einer Seite und auf großen
Umwegen mit der Ems in Verbindung. Papenburg hatte
in demselben Jahre 165 größere und kleinere Schiffe; Rhau-
der- und Holter-Behn und was dazu gehört 190. Darunter waren
in Papenburg etwa $\frac{2}{3}$, im Rhau-dervehn etwa $\frac{1}{3}$ Seeschiffe.

Noch zweier Anlagen oder Existenzen mag an diesem Ort
endlich Erwähnung geschehen, welche unter den bestehenden
mangelhaften und engen Verhältnissen dennoch sich Luft gemacht
haben, also tief in der Natur der Dinge liegen müssen, denen
aber erst durch den Kanalbau der günstige und rechte Boden
erwüchse. Es ist eine alte und treffliche Regel, jeder Mensch
wie jedes Land soll seine Eigenschaften kultiviren. Die
Schiffswerfte zu Ebewecht und der Trieb unsers
Volkes zur Schiffahrt sind es, die zu dieser Bemerkung
Veranlassung geben.

Seit Jahren bestehen zu Edewecht an dem unbedeutenden Flüßchen der Aue vier stark beschäftigte Schiffszimmereien, welche Schiffsrümpfe bauen, die dreimal so lang sind als das elende Wässerchen breit. Sie werden quer ins Wasser gelassen und mühsam ohne weitem Ausbau und ohne Masten (die der Bach nicht tragen würde) hinunter nach dem Barsseler-Tief und so in die Eeda und Ems geschafft. Man rechnete vor einigen Jahren, daß dort jährlich etwa 8 größere Seeschiffe, außer mehreren Watten- und Binnensfahrern von 15 bis 20 Last, zu Stande gebracht wurden. Ueber 100 Menschen fanden dabei Beschäftigung und Verdienst, über 20,000 Thaler wurden dafür gelöst, das Eichenholz des Ammerlandes wurde dadurch wie man vernahm 25 Procent höher verwerthet. Welche Ausdehnung würde dieser unter den ärmlichsten Verhältnissen aber auf natürlich günstigstem Boden entstandenen Industrie durch den Kanal gegeben, der es möglich machte, die Schiffe ganz fertig zu bauen und zahlreichen neuen Gewerbsleuten dadurch Gelegenheit zur Ansiedelung und zum Verdienst gäbe.

Aber lieber noch als es Schiffe baut, befährt das dortige Volk dieselben. Alle Anwohner der vier Strömungen (Sater-Ems, Soeste, Behne, Aker-Tief), die aus unserm Lande der Ems zufließen, sind ein halbes Schiffervolk. Barssel allein hat 100 Schiffe, von denen die meisten in See gehen; die Saterländer sind Besitzer und Führer vieler Schiffe; zu Nordloh, Hengstforde, weiter hinauf in den Dörfern, giebt es Schiffseigenthümer und noch mehr junges Volk, das auswärts auf Schiffen dient; ja aus dem ganzen Ammerlande, noch mehr aus dem Münsterlande, bis Damme hinauf, wandern die jungen Männer nach Holland, selbst nach der Weser, und fahren als tüchtige und gesuchte Matrosen über den Ocean. Es ist das eine Lebensart und ein Erwerbszweig, der vorzugsweise dem Friesischen Volksstamm dieser Gegenden zusagt, den er mit Geschick und Glück betreibt. Der Kanal mit den Kolonien an seinen Ufern würde diesem Trieb, dieser natürlichen Anlage, erst volle Nahrung und das kräftigste Gedeihen geben. Man erinnere sich der Charakteristik der Niederländischen Behn-Kolonisten. Von frühester Kindheit an lernt die Jugend der Behnen mit dem Ruder und Steuer umgehen, alles vertreibt sich dort zu Wasser, wie in Venedig giebt es oft kein Fuhrwerk

mit Pferden Stunden weit. Auf dem wüsten Moorboden erwüchse ein Geschlecht tüchtiger Schiffer, dem die nahe See zum Tummelplatz des Erwerbs wird; eine Pflanzschule zugleich für die Ausdehnung Deutscher Seeschiffahrt und Deutschen Welt Handels, deren Aufblühen die Nation sehnsüchtig erwartet und ihm eifrig entgegenstrebt. —

Es scheint nach allen diesen Datis und Bemerkungen, die das Resultat gewissenhafter Nachforschung und Ueberlegung sind, kaum zweifelhaft sein zu können, daß mit der Herstellung des Kanals in seiner ganzen Länge das Unternehmen zu beginnen sein dürfte. Wenn jeder einzelne der angeführten Gründe Zweifeln und Bedenklichkeiten Raum giebt, wie das der Fall ist und nothwendig der Fall sein muß, so scheinen sie, wenn nicht alles täuscht, in ihrer Gesamtheit von solchem Gewicht, daß ihnen schwer möchte zu widerstehen sein. Damit soll indessen keineswegs gesagt werden, daß nicht nähere Erwägung und besonders die technische Untersuchung zu Modificationen Veranlassung geben würde. Möglich z. B., daß schon die Verwendung und Wegschaffung der ausgegrabenen Moorerde in solcher Masse Schwierigkeiten verursachte, daß die Beschaffenheit und Vorbereitung des Hochmoors selbst eine gar zu rasche Ausgrabung nicht gestattete, und daß ein gemischtes Verfahren, wonach der Kanal theilweise von Kolonisten, theilweise in Verdung ausgegraben und die Vollendung auf 8 oder 10 Jahre berechnet würde, sich zweckmäßig zeigte.

Die allergründlichste Vorbereitung und Ueberlegung wird natürlich vorhergehen müssen. Findet sich der rechte Mann, so dürfte nichts wünschenswerther sein, als daß ein Einzelner, der zugleich Administrateur und Techniker ist, die ganze Leitung des Kanalbaues und der Kolonisation unmittelbar unter der Landesbehörde übernimmt. Nur dadurch ist in der Regel zu erreichen, daß alles gehörig in einandergreift, und wie aus einem Guß ohne Hemmungen und falsche Richtungen konsequent zum Ziel geführt wird. Im Hannoverschen hat man unter dem garstigen Titel Moorcommissaire dergleichen Stellungen geschaffen. —

Doch das alles sind specielle oder technische Fragen, die nicht Gegenstand dieser Abhandlung sein sollten. Sie hat nur den Zweck die allgemeinen Gründe und Gesichtspunkte für das Unternehmen zusammenzustellen und das Interesse dafür an-

zuregen. Gelingt das, bemächtigt sich die große Idee, welche der Sammler dieser Notizen nicht gefunden aber zu exponiren sich bestrebt hat, der Gemüther der Menschen, besonders derjenigen, welche die Geschicke dieses Landes leiten, so ist alles gewonnen. Die Ausführung kann dann nicht mehr fern sein; sie wird um so thunlicher und dringender scheinen, je mehr man sich mit dem Gedanken vertraut macht. Vorbereitungen, vermehrte Arbeit, Unkenntniß, Einwendungen, Widerstand, Hindernisse, Unterhandlungen, Kosten, alles was jetzt wie ein unersteiglicher Berg zwischen dem Gedanken und der Ausführung liegt, wird allmählig und mit siegreichem Muth überwunden werden, wenn nur das Ziel bedeutend und leuchtend genug erschienen ist, um auf immer den Blick zu fesseln. Es ist noch gar nicht lange, daß die Anlage von Kunststraßen für unser Land theils unthunlich, theils unnöthig gehalten wurde, und daß kluge Leute mit Eifer deducirten, weder Mittel noch Bedürfnisse seien dafür vorhanden. Seitdem verdanken wir dem erleuchteten Willen unsers hochverehrten Großherzogs (neben so vielen andern Wohlthaten und öffentlichen Werken) in einem einzigen Jahrzehnt ein Netz der schönsten Chaussees, welches fast vollendet das ganze Land überzieht. Nach allen Seiten hin entwickeln sich die wohlthätigsten Früchte dieser neuen Schöpfung, und der aufmerksame Beobachter und Kenner des Landes erblickt deren noch viel andere und größere, als sie gewöhnlich im Publikum zur Sprache kommen. Ein System von guten Landstraßen aber, so sehr es das erste und nächste Bedürfnis sein mag, ist in seinen directen und indirecten Früchten doch kaum zu vergleichen mit einem System der Kanalisation, das zugleich ein System der Kolonisation ist. Hier ist die reichste Verwerthung des aufgewandten Kapitals weit schneller und sicherer für den Staat; nicht bloß das vorhandene Leben wird erhöht, sondern eine Masse neuen und fruchtbaren Lebens wird geschaffen, und ein Austausch und Verkehr geweckt, von dem der Umstand einen annähernden Begriff giebt, daß ein Pferd vor einem Kanalschiff dieselbe Last fort schafft, wie 50 Pferde auf der besten Chaussee.

Ist das Land einmal im Besitz der Kunststraßen und Kanäle, die seine Lage und sein gegenwärtiges Bedürfnis fordern, so mag denn auch später die vielleicht unvermeidliche Eisenbahnfrage an uns herantreten. Sind durch jene die Kräfte

dafür gesammelt, die Bedürfnisse dafür geweckt, so wird sie nur als eine natürliche und wohlberechtigte Weiterentwicklung erscheinen. Für jetzt dürfte sie den Meisten eine voreilige, störende Saat, eine Superfötation, dünken, welcher der unpräparirte dürstige Boden nicht gewachsen ist, die ihn auf lange hinaus schwächen und aussaugen und doch nur kümmerlich gedeihen könnte. Wenn sie wirklich auf die Dauer unvermeidlich ist, wie von Vielen behauptet wird und kaum zu leugnen sein möchte, so ist um so mehr Grund mit naturgemäßer Vorbereitung des Bodens zu eilen, und diejenige Manipulation und Entwicklung desselben vorhergehen zu lassen und nachzuholen, mit welcher wir allerdings ein wenig stark im Rückstand sind.

In einer früheren Versammlung hat der Gewerbe- und Handels-Verein seine Absicht ausgesprochen, die Großherzogliche Regierung um baldige Anordnung einer gründlichen technischen Untersuchung des Terrains zwischen Oldenburg und Barßel in Bezug auf die Anlage eines Hunte-Ems-Kanals verbunden mit gleichzeitiger Errichtung von Moorkolonien (Behnen), dringend und gehorsamst zu ersuchen. Möge er nun nicht länger damit säumen! Mit welchen Augen man auch von vorn herein das ganze Project, das mehr und mehr das Nachdenken einsichtsvoller Freunde des Landes und das öffentliche Interesse überhaupt beschäftigt, betrachtet haben möge, so viel Gewicht wird ihm nach Allem was vorliegt wohl eingeräumt werden müssen, daß es zunächst der Ausgabe und Mühe einer gründlichen Untersuchung des Terrains, der Entwerfung eines wohlüberdachten Plans, einer Veranschlagung der Kosten, einer Vernehmung der Sachverständigen, einer schließlichen Berathung der Möglichkeit und der besten Art der Ausführung, werth sei.

(November 1844.)



