

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

**Der Hunte-Ems-Kanal und seine Einwirkung auf den
Seeverkehr in Emden**

Dursthoff, Wilhelm

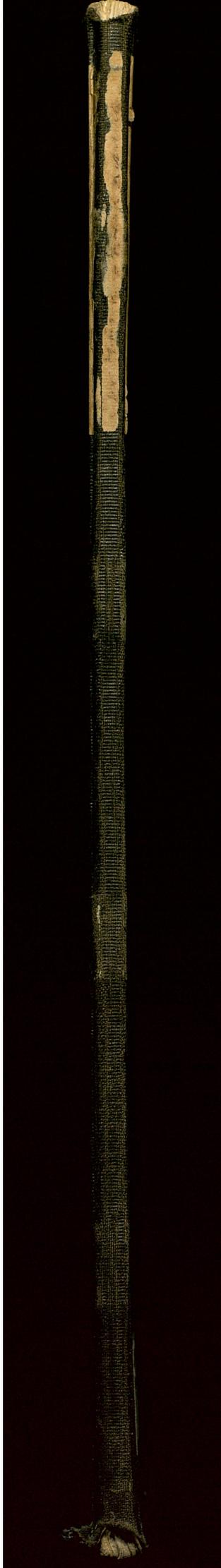
Oldenburg i. Gr., [ca. 1905]

urn:nbn:de:gbv:45:1-7753

Ge IX A

403

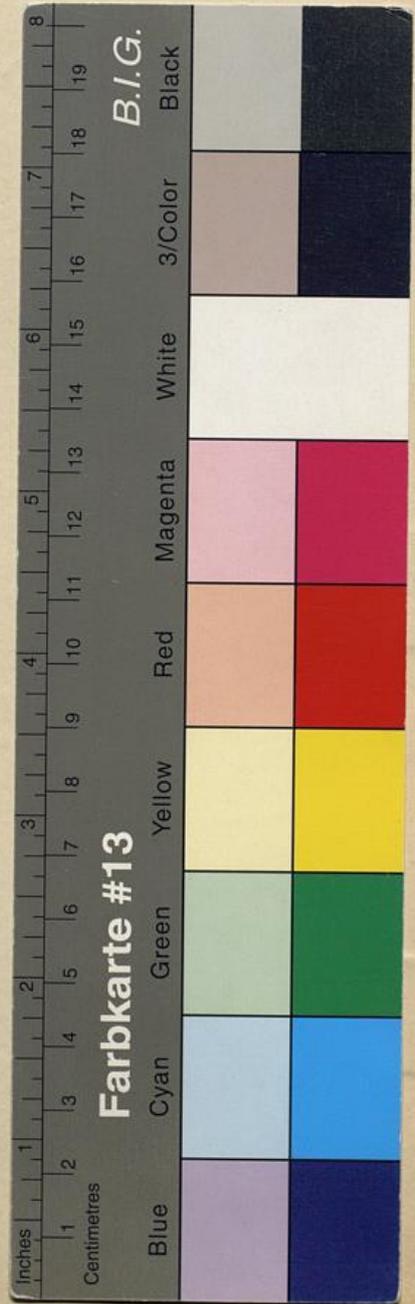


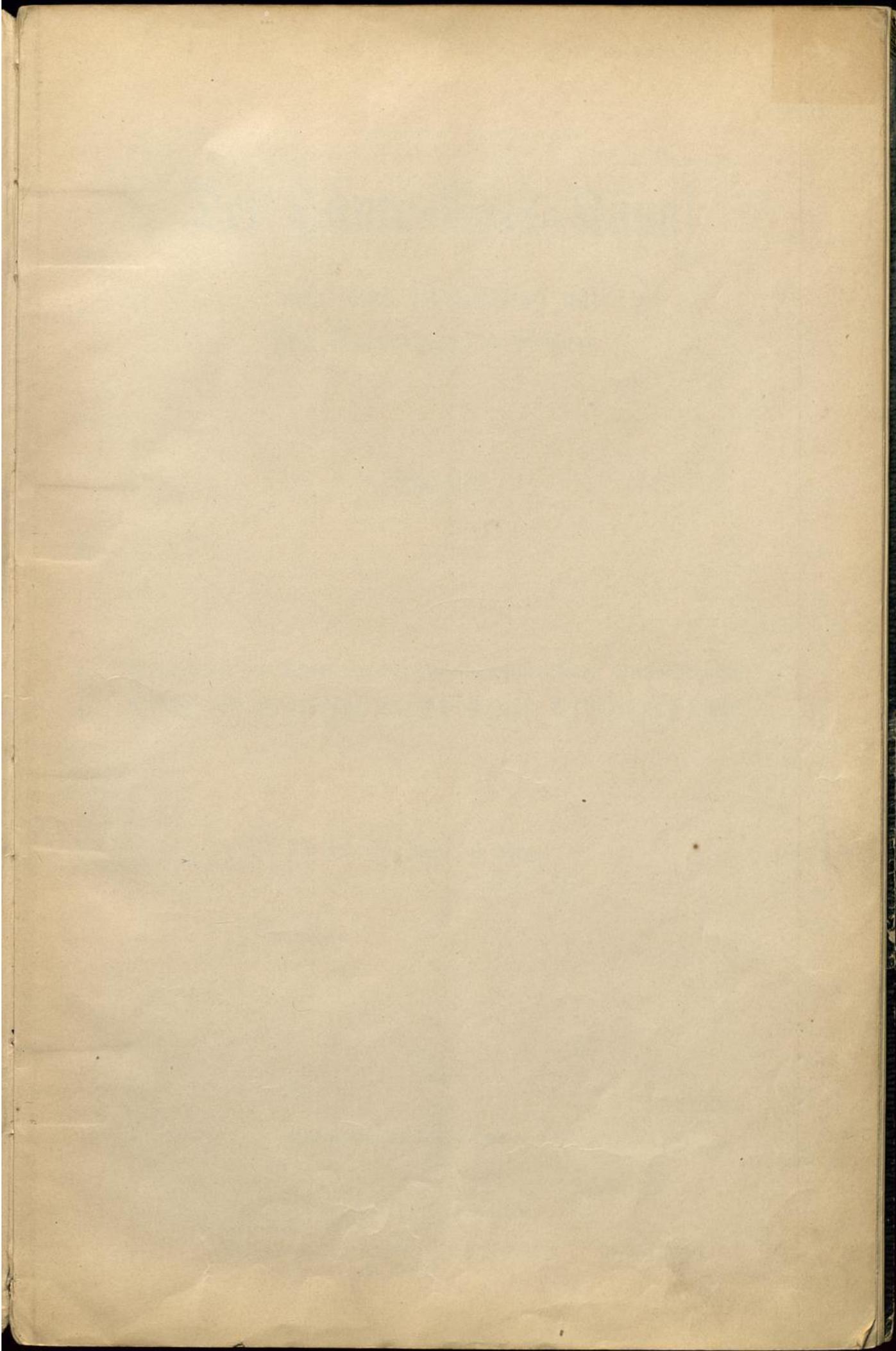


A.

403

20





Der Hunte-Ems-Kanal

und seine Einwirkung auf
den Seeverkehr in Emden.



Denkschrift im Auftrage des Nordwestdeutschen Kanalvereins
verfaßt von Professor Dr. Dursthoff, Oldenburg i. Gr.

∴ Mit einer Karte als Beilage ∴

Druck von Gerhard Stalling, Oldenburg i. Gr.

50.

[1905]



BIBLIOTHECA
OLDENBURGENSIS



Schon die preußische Kanalvorlage vom Jahre 1882 sah neben dem Mittellandkanal eine Kanalverbindung von Westfalen nach der unteren Ems vor und von da einen Kanal nach der Unterweser und der Unterelbe. Von diesem sogenannten Küstkanal wurde im Jahre 1886 als erstes Stück der Dortmund-Ems-Kanal angenommen; dieses Teilstück ist inzwischen gebaut und seit 1899 dem Verkehr übergeben worden.

Nachdem dieser erste Teil des Küstkanals fertiggestellt ist, erstrebt nunmehr der Nordwestdeutsche Kanalverein den Bau des zweiten Teilstückes, die Verbindung von der Ems nach der Hunte, den sogenannten Hunte-Ems-Kanal. Dieser Kanal soll, wie dies schon von der Preussischen Regierung vorgesehen war, etwa bei Dörpen von dem Dortmund-Ems-Kanal abgehen und bei Kampe in den Hunte-

Ems-Kanal münden, der ebenfalls auf die Dimensionen des Dortmund-Ems-Kanals gebracht werden soll. Auf diese Weise wird, da von Oldenburg, dem Endpunkt des Hunte-Ems-Kanals, die Hunte auch für größere Schiffe fahrbar ist, eine direkte und billige Binnenwasserstraße von Westfalen nach der Unterweser hergestellt.

Ein eingehendes Projekt ist von Baurat Taaks in Hannover ausgearbeitet worden, worin außerdem von dem Hauptkanal bei Kampe abzweigend ein Zweigkanal zur Leda vorgesehen ist. Auch die Großherzoglich Oldenburgische Staatsregierung interessiert sich für das Zustandekommen dieses Kanalprojekts; sie hat infolgedessen, um die Genehmigung zur Vornahme der erforderlichen Vorarbeiten bei der Preussischen Regierung nachgesucht, diese Genehmigung erhalten und inzwischen auch die Vorarbeiten bereits ausführen lassen. Nachdem nunmehr das Projekt in allen seinen Einzelheiten vorliegt, wird es sich jetzt zunächst darum handeln, von der Königlich Preussischen Regierung die Genehmigung zum Bau des Kanals zu erhalten, soweit derselbe durch preussisches Gebiet geht. Wie nun allgemein bekannt geworden ist, hat sich gegen dieses Kanalprojekt in Emden die lebhafteste Opposition erhoben. Als Grund für diese Gegnerschaft wird dabei geltend gemacht, daß der Kanal den Emdener Seeverkehr vernichten oder zum mindesten schwer schädigen werde, so daß dadurch die großen Summen, die Preußen

in die Emdener Hafenanlagen hineingesteckt hat, brach gelegt würden. Da die Gefahr nicht ausgeschlossen erscheint, daß diese Behauptung, obgleich ihre Haltlosigkeit für Eingeweihte ohne weiteres klar zu Tage liegt, doch bei Fernerstehenden einen gewissen Eindruck machen und dadurch in weiteren Kreisen ein gänzlich falsches Bild der wirklich bestehenden Verhältnisse hervorrufen könnte, sei es uns gestattet, in nachstehender Denkschrift die Zwecke und Aufgaben des Hunte-Ems-Kanals, seine wirtschaftliche Bedeutung und seine mögliche Einwirkung auf den Emdener überseeischen Güterverkehr einer näheren Betrachtung zu unterziehen.

In dieser Denkschrift soll im ersten Teil eine allgemeine Übersicht über den Emdener Überseehandel gegeben werden; im zweiten Teil wird die Frage behandelt, ob und wie weit dieser Güterverkehr durch den Hunte-Ems-Kanal beeinflusst werden kann; im dritten Teil sollen einige nähere Angaben über die voraussichtliche Güterbewegung auf dem Hunte-Ems-Kanal und seine wirtschaftliche Bedeutung für Handel, Industrie und Schifffahrt folgen; daran anschließend soll dann im vierten Teil die Frage erörtert werden, ob die Transporte des Hunte-Ems-Kanals nicht ebensogut durch den Mittellandkanal oder mittels Seeleichter über Emden geleitet werden könnten; im fünften Teil folgt noch eine kurze Darstellung der Bedeutung des Hunte-Ems-Kanals für die Erschließung der von ihm durchzogenen Moorflächen und im letzten

Teil endlich wird nachgewiesen werden, wie auch die fiskalischen Interessen Preußens im Gegensatz zu der von Emden vertretenen Auffassung den Bau des Hunte-Ems-Kanals als dringend erwünscht und notwendig erscheinen lassen.

—*—

I.

Der Überseehandel in Emden.

Die deutsche Binnenschiffahrts-Statistik gibt alljährlich eine genaue Übersicht über den Emdener Güterverkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal.

Legen wir das Jahr 1904 zu grunde, so ergibt sich folgendes Bild:

1904		E m d e n		1904	
Angekommen zu Tal:		Tonnen	Abgegangen zu Berg:		Tonnen
1. Düngemittel aller Art	270	1. Zement, Traß, Kalk	503		
2. Zement, Traß, Kalk	678	2. Verarbeitetes Eisen aller Art	326		
3. Meißig und Faschinen	3011	3. Stroh, Heu, Kartoffeln, Gemüse, Wein, Fische, Holzwaren	228		
4. Mauersteine und Fliesen aus Ton, Dach- ziegel, Tonröhren	9708	4. Kohlenteer, Pech, Harz, Asphalt, Steinkohlen	613		
5. Torf	480	5. Mauersteine und Fliesen aus Ton, Dachziegel, Tonröhren	403		
6. Soda, Getreide, Obst, Felle, Glas, Holz- waren, Mehl und Wolle	277	6. Petroleum und andere Mineralöle	3484		
7. Harte und weiche Schnittware	361	7. Weiche Schnittware	5601		
8. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide	36287	8. Eisenerz	178873		
9. Verarbeitetes Eisen aller Art	30622	9. Weizen und Spelz	38210		
10. Andere Erze (Rasenerz)	2535	Roggen	10379		
11. Steinkohlen	97031	Hafer	9994		
12. Alle sonstigen Gegenstände einschließlich Bier	8689	Gerste	90631		
	189949	Anderes Getreide und Hülsenfrüchte	5078		
		Elsaaf	246		
			154538		
		10. Alle sonstigen Gegenstände einschl. Mehl- und Mühlenfabrikate	20652		
			365221		

Obige Zahlen decken sich nun natürlich nicht ohne weiteres mit den wirklichen Import- und Exportziffern;



namentlich beim Export wird sich eine größere Differenz ergeben, da z. B. Kohlen infolge des überaus billigen Eisenbahn-Ausnahmetarifs, der für die Ems-Häfen besteht, auch in großen Mengen per Bahn angeliefert worden sind. Man wird daher bei Verwertung dieser Statistik für den Überseeverkehr Emdens in erster Linie mit berücksichtigen müssen den Güterverkehr des Emdener Hafens mit der Eisenbahn, worüber die Statistik der Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen, die im Königlich Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegeben wird, zuverlässige Angaben enthält. Außerdem haben wir für die vorliegende Arbeit die Berichte der in Betracht kommenden Handelskammern, die äußerst vielseitigen und höchst lehrreichen Veröffentlichungen des Königl. Hafenamts in Emden sowie Spezialstatistiken einzelner größerer Firmen und wirtschaftlicher Verbände verwertet. Endlich sind dann in einzelnen Fällen noch besondere Auskünfte von den betreffenden Import- und Exportfirmen sowie der einzelnen Syndikate erbeten und auch bereitwilligt erteilt worden, so daß sich auf Grund des so ermittelten Materials ein ziemlich genaues Bild des Emdener Seeverkehrs nach Umfang, Art, Herkunft und Bestimmungsort gewinnen läßt.

Wenn wir nun mit dem **Import** beginnen, so müssen hier zunächst aus dem obigen Verzeichnis der von Emden zu Berg abgegangenen Güter diejenigen ausgeschaltet werden, die nicht über See eingegangen sind. Unter diesem Gesichtspunkt müssen ausfallen, wie ohne weiteres ersichtlich, die Positionen 1 bis 5 einschließlich.

Es bleiben also nur „sonstige Gegenstände“ „Holz“ und „Petroleum“, die aber sämtlich nur in geringen Mengen eingehen, und dann, **als einzig in Betracht kommend**, „Erz“ und „Getreide.“*)

Die Position „sonstige Gegenstände“ setzt sich hauptsächlich zusammen aus Zucker, Mehl- und Mühlenfabrikaten, Südfrüchten, Malz, Kolonial- und Kramwaren aller Art, die in Leichtern von Hamburg und zu einem kleinen Teil auch

*) Heringe sind bei der Einfuhr nicht berücksichtigt, da die von den Emdener Heringsfischereien gefangenen Heringe selbstverständlich nach wie vor nach Emden gehen werden und für den Hunte-Ems-Kanal nicht in Frage kommen.

von der Weser angebracht werden. Es ist also kein eigentlicher überseeischer Verkehr.

An Holz sind von Emden kanalaufwärts gegangen 5600 t bei einer Gesamteinfuhr über die Ems von etwa 80 000 Tonnen. Schon diese Gegenüberstellung zeigt, daß Emden an dem Holzhandel der Ems nicht beteiligt ist. Der Import von Holz liegt ganz in den Händen von Holzhändlern, die oberhalb Emdens, hauptsächlich in Papenburg und Münster, ansässig sind. Das von Emden abgegangene kleine Quantum Holz ist lediglich umgeleitet von Schiffen, die ihres Tiefgangs wegen nicht bis an ihren stromaufwärts gelegenen Bestimmungsort kommen konnten.

An Petroleum werden reichlich 3000 Tonnen kanalaufwärts versandt. Die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft unterhält in Emden Tankanlagen für den Konsum in Emden und Umgegend; das kanalaufwärts importierte Petroleum stammt größtenteils von einer russischen Gesellschaft, die es in Tankschuten pumpt und darin nach oben hinauf schleppen läßt.

Der wichtigste Importartikel Emdens ist Erz. Importiert wird dasselbe von den westfälischen Werken in ganzen Ladungen direkt und ohne jede Vermittlung Emdener Häuser. Die wirkliche Einfuhr betrug 1904 188 499 Tons und ist, wie eine im zweiten Teil der Denkschrift abgedruckte Zusammenstellung zeigt, in erfreulicher Zunahme begriffen. Diese Einfuhr wird sich auch in Zukunft noch immer weiter heben, denn von den großen Werken, wie Dortmunder Union, Hörde, Stahlwerk Hösch etc., bezieht jedes einzelne allein mehr Erze vom Ausland, als bislang überhaupt über Emden eingeführt wurden.

Auch in Getreide hat die Einfuhr sich sehr günstig entwickelt; die Gesamteinfuhr über die Ems hat im Jahre 1904 ca. 200 000 Tonnen betragen, wovon 154 000 Tonnen vom Emdener Hafen aus kanalaufwärts gegangen sind. Diese Einfuhr über Emden hat im Verkehrsgebiet des Dortmund-Ems-Kanals einen Teil der Einfuhr über die Rheinhäfen zurückgedrängt und wird sich, dem zunehmenden Getreidekonsum jener Gegenden entsprechend, aller Voraussicht nach auch in Zukunft noch weiter heben. Allerdings kann das Getreide über Emden nur in ganzen Schiffsladungen bezogen werden, und zwar kommt es in der Hauptsache in besonderen Getreidedampfern von den südrussischen Häfen. Getreide aus anderen

Ländern, das als Teilladung zu sonstigen Gütern häufig zu sehr billigen Frachtsätzen herüber gebracht wird, kann über Emden nicht bezogen werden, weil für die übrige Schiffs- ladung in Emden kein Markt zu finden ist. Auch im Ver- kehrsgebiete des Dortmund-Ems-Kanals wird daher immer noch ein Teil des Getreidebedarfs über die Rheinhäfen be- zogen und darin wird sich auch in Zukunft nichts ändern.

Was den **Exportverkehr** anbetrifft, so sind hier aus der Zusammenstellung der im Emdener Hafen talwärts ange- kommenen Güter abzusehen die Positionen 1—8, da diese abgesehen von kleineren Mengen der unter 8 aufgeführten Güter, nicht über See ausgeführt werden, sondern in Emden bzw. dessen nächster Umgebung verbleiben. Von dem Posten „sonstige Gegenstände“ verbleibt ein größerer Teil ebenfalls in Emden und gelangt überhaupt nicht zur Ausfuhr; anderer- seits treten in Emden einige andere Güter, z. B. Steinkohlen- teeröl, Pappe, Serringe u., hinzu. Wie groß auf diese Weise der Posten „sonstige Gegenstände“ in Wirklichkeit wird, ist nicht mit Bestimmtheit festzustellen, jedenfalls ist er für den gesamten Güterverkehr ganz belanglos. Steinkohlenteeröl geht nach England, die übrigen Güter werden in der Hauptsache mittels Leichter nach der Unterelbe und der Ostsee versandt; das ist also im wesentlichen ein intern deutscher Güteraus- tausch und kein Überseehandel. So bleiben für die **Ausfuhr** lediglich übrig „andere Erze“, womit wohl Rasenerze gemeint sind, die aus der Gegend von Meppen kommen, so- wie „verarbeitetes Eisen“ und „Steinkohlen“. Die letzten beiden Positionen sind in Wirklichkeit etwas größer gewesen, als die zu Tal angekommenen Gütermengen. An Eisen und Stahl sind nach einer Zusammenstellung des Hafenamts Emden im Jahre 1904 abgegangen 34390 Tons; wie viel hiervon über See ausgeführt ist, läßt sich nicht genau feststellen, es soll deshalb vorsichtigerweise dieses ganze Quantum als über See ausgeführt angenommen worden. An Kohlen sind nach der Statistik des Kohlensyndikats im Jahre 1904 zur überseeischen Ausfuhr gelangt 132000 Tons; dieses Quantum ist aber ein ganz abnorm hohes, weil in diesem Jahre große Mengen von Kohlen für russische Rechnung via Emden geliefert worden sind. Nach der Zusammenstellung des Kohlensyndikats betrug dieses Quantum etwa 80000 Tons. Da das ein Posten ist, der nicht wieder vorkommen wird, darf man bei der Be-

urteilung der Gesamtentwicklung des Emdener Güterverkehrs hiermit für die Zukunft natürlich nicht rechnen.

Sehen wir uns nun diesen Überseeverkehr in Emden etwas näher an, so springt uns zunächst die Tatsache mit greifbarer Deutlichkeit in die Augen, daß **ein eigener Seehandel in Emden überhaupt nicht existiert**. Der gesamte Import an Erzen und Getreide wie der Export an verarbeitetem Eisen und Kohlen wird ausschließlich von außerhalb Emdens domizilierten Firmen bewirkt. Diese Tatsache verdient hier nachdrücklich festgestellt zu werden, da in binnenländischen Kreisen vielfach der Glaube vertreten ist, als ob Dank dem Dortmund-Ems-Kanal und der großen Summen, die der preußische Staat für Emdens Hafenanlagen aufgewandt hat, Emden sich zu einem Seehandelsplatz zu entwickeln begönne und mit Erfolg bestrebt sei, den Platz in der Reihe der deutschen Seehandelsstädte wieder einzunehmen, welchen es dereinst besessen. Nichts ist verkehrter als eine solche Anschauung. **Ein Überseehandel besteht heute in Emden noch ebensowenig wie vor Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals, und ein solcher Überseehandel wird sich auch in absehbarer Zeit in Emden nicht entwickeln können, weil dafür die notwendigen Vorbedingungen vollkommen fehlen.** Überseehandel ist nur dann möglich, wenn sich viele Faktoren zusammenfinden; in erster Linie gehört dazu ein rühriger, kapitalkräftiger Kaufmannsstand, der Weitblick, Opfermut und Unternehmungsgeist besitzt und auf Grund eigener persönlicher Beziehungen die Verhältnisse in überseeischen Ländern kennt. — Zweitens sind dazu erforderlich eine Anzahl leistungsfähiger Schifffahrtslinien, die nach den verschiedenen in Betracht kommenden Ländern regelmäßige Verbindungen aufrecht erhalten. Nur wo diese Faktoren vorhanden sind und zusammen wirken, nur da kann sich allmählich ein regelmäßiger Überseehandel und ein Markt für den Import und Export entwickeln.

Alles dieses fehlt Emden vollkommen, es besitzt keinen Groß-Kaufmannsstand, nur etwas Detailhandel und Handel mit den benachbarten ostfriesischen Orten besteht in Emden. In Bezug auf Handel und kaufmännisches Leben ist z. B. das viel kleinere und weiter landeinwärts belegene Leer Emden weit überlegen. Direkte Schifffahrtslinien, die regelmäßig nach bestimmten Plätzen fahren, sind in Emden ebenfalls nicht vorhanden, und verschiedene auswärtige Linien, die Emden früher

noch häufiger mal anliefen, haben diesen Verkehr immer mehr eingeschränkt. So gab es, von den Seeleichter-Gesellschaften und der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Neptun“ abgesehen, die den Verkehr mit der Nord- und Ostsee betreiben, und die als Überseelinien nicht anzusehen sind, im Jahre 1904 nur noch 4 solcher Linien. Die Reederei W. Kunstmann-Stettin, die im Jahre 1903 noch 30 Dampfer von Emden expeditiert hatte, hat 1905 Emden überhaupt nicht mehr angelaufen; die Firma E. Theodor Lind, Hamburg, die mit 16 Dampfern in der Emdener Hafenstatistik von 1903 aufgeführt war und nach London fuhr, ist im Jahre 1905 ebenfalls nicht ein einziges Mal in Emden angelaufen. Die Firma De Freitas & Co., die mit 8 Dampfern den Verkehr nach Norwegen aufrecht erhielt, ist im Jahre 1905 ebenfalls ausgeschieden, so daß unter den regelmäßigen Linien im Jahre 1905 nur noch aufgeführt sind die Hamburg-Amerika-Linie, die Woermann-Linie, die Mittelmeerlinie von Robert M. Sloman jr. und die sogenannte Sphinx-Linie Emden-Alexandrien. Aber auch diese Linien haben Emden so selten angelaufen, daß es recht gewagt erscheint, wenn das Königl. Hafenamt in Emden sie als Schifffahrtslinien bezeichnet, „die im Emdener Hafen im Kalenderjahr 1905 regelmäßig verkehrt haben“. So hat die Sphinx-Linie im ganzen Jahre nur einen einzigen Dampfer nach Emden geschickt, nicht viel häufiger dürfte die Hamburg-Amerika-Linie, abgesehen von den beiden Erzdampfern, die regelmäßig Erz von Lulea und Narvik bringen, Emden angelaufen haben, und gegenwärtig ist sie überhaupt seit Monaten nicht Emden angelaufen und wird auch in den kommenden Monaten keine Gelegenheit dazu haben. Wie überaus geringfügig dieser von den sogenannten regelmäßigen Linien in Emden aufrecht erhaltene Betrieb ist, geht aus folgender Übersicht des Jahres 1905 hervor.

Angebrachte Güter.

Bezeichnung der Reederei	Zahl der Schiffe	Eisenerz	Sonstige Güter	Zusammen	Ursprungs-ort
Hamburg-Amerika-Linie	35 D.	131 763	—	131 763	Narvik
Woermann-Linie	6 D.	—	—	—	—
Robert M. Soman jr. (Mittelmeerlinie)	9 D.	—	18	18	Malaga
Sphinx-Linie	1 D.	—	—	—	—

Ausgeführte Güter.

Koks Kohlen	Eisenerz	Eisen	Sonstige Güter	Zusammen	Bestimmungs-ort
10 801	—	1 286	—	12 087	Kobe
—	—	8 868	—	8 868	Swafomund
3 150	1 630	1 670	419	6 869	Malaga
—	—	1 258	—	1 258	Alexandrien

Von den beiden Erzdampfern abgesehen, die lediglich Erze anbringen und nichts mit hinausnehmen, hat also das ganze von den regelmäßigen Dampfern sonst angebrachte Quantum im ganzen Jahr 1905 18 Tonnen, und die angebrachte Ladung 29 082 Tonnen betragen.

Wie diese Übersicht deutlich zeigt, ist von einem regelmäßigen Import und Export nach überseeischen Ländern in Emden keine Rede; die sogenannten regelmäßigen Linien laufen Emden nur dann an, wenn es sich mit ihren sonstigen Dispositionen verträgt und auch dann nur, wenn ein größerer Posten nach einem Punkte, der von einer dieser Linien angelaufen wird, mitzunehmen ist. So läuft die Hamburg-Amerika-Linie z. B. Emden nur dann an, wenn der zu befördernde Posten mindestens 1000 Tonnen groß ist. Solche Posten sind vereinzelt nach unseren Kolonien gegangen und haben in der Hauptsache aus Schienen und Eisenbahnmateral bestanden. Derartige Fälle sind aber so selten, daß man sie für die Ausfuhr als ganz belanglos ansehen kann. Das regelmäßige, überseeische Geschäft muß mit weit kleineren Quanten rechnen, und dieser Verkehr findet in Emden keinerlei Beförderungsmöglichkeiten.

Fassen wir das oben Gesagte zusammen, so ergibt sich, daß Emden lediglich Umschlagplatz für gewisse Massengüter ist, und zwar nur insoweit, als diese Güter in ganzen Ladungen angebracht werden. Ein Export und Import in Teilladungs- und Stückgutverkehr ist über Emden so gut

wie ausgeschlossen, weil es an einem Handel, der diesen Verkehr vermittelt, und regelmäßigen Schifflahrtslinien, die die Güter anbringen und abnehmen, vollkommen fehlt.

Soviel über den Seehandel Emdens, untersuchen wir nun, ob und welchen Einfluß auf diesen Emdener Hafenverkehr der Hunte-Ems-Kanal haben wird.

II.

Einfluß des Hunte-Ems-Kanals auf Emdens Seeverkehr.

Nehmen wir eine Karte zur Hand, so sehen wir, daß die Entfernung von Dortmund nach Emden auf dem Dortmund-Ems-Kanal 272 km, die Entfernung von Dortmund über den Dortmund-Ems- und Hunte-Ems-Kanal nach Bremen 330 km, nach Geestemünde-Bremerhaven 335 km beträgt. Der Wasserweg vom Industriegebiet nach Emden ist somit 58 bzw. 63 km kürzer als nach Bremen bzw. nach der Mündung der Weser, folglich muß natürlicherweise auch der Frachttatz von Emden nach dem Industriegebiet und umgekehrt niedriger sein, als von der Unterweser nach dem Industriegebiet bzw. vom Industriegebiet zur Weser. Legt man die zurzeit auf dem Dortmund-Ems-Kanal gezahlten Durchschnittsätze auch für den Weg zur Unterweser zu Grunde, so würde man erhalten:

		für 10 Tonnen		
		Getreide	Erze	Kohlen
Von Emden nach Dortmund	} ober um gekehrt	ca. 27,50	ca. 19	ca. 17 <i>M</i>
„ Bremerhaven u. „		ca. 33,50	ca. 23,50	ca. 21 <i>M</i>

Ferner ist zu berücksichtigen, daß auch die **Abgaben** auf dem Wege von und nach der Unterweser erheblich höher sein werden, als auf dem Wege von und nach Emden. Zu Rücksicht genommen sind für den Hunte-Ems-Kanal die Gebühren des Mittelkanals. Legt man diese zu Grunde, so erhält man folgende Zahlen:

		für 10 Tonnen		
		Getreide	Erze	Kohlen
von Emden bis Dortmund		7,56	1,08	1,08 <i>M</i>
von Bremerhaven bis Dortmund		14,08	4,48	4,48 „

Auf Grund obiger Zusammenstellung ergibt sich also, daß die Transportkosten von Bremerhaven nach Dortmund sich auf ca. 48 *M* für Getreide, 28 *M* für Erze und 25,50 *M* für Kohle stellen werden, während sie von Emden nur ca. 35 *M* für Getreide, 20 *M* für Erze und 18 *M* für Kohle betragen.

Nimmt man nicht Geestemünde-Bremerhaven zum Ausgang der Berechnung, sondern Bremen, so erhält man, da dies über den Hunte-Ems-Kanal fast genau so weit entfernt ist vom Industriegebiet, wie Bremerhaven, auch die gleichen Zahlen, nur kommt hier als weiteres, erschwerendes Moment noch hinzu, daß für alle Transporte, die in Bremen seewärts eingehen bezw. von Bremen seewärts ausgehen, Korrekptionsabgaben zu zahlen sind. Dadurch werden also, soweit Bremen in Frage kommt, die Verhältnisse noch mehr zu Gunsten Emdens verschoben.

Auf Grund obiger Feststellungen kann zunächst das eine als unbestreitbare Tatsache hingestellt werden, daß alle Transporte, die für das westfälische Industriegebiet bestimmt sind oder von ihm ausgehen und für die ebenso bequem und ebenso billig Seeschiffsfrachten nach bezw. von Emden zu erlangen sind, auch nach Ausban des Hunte-Ems-Kanals wegen der erheblich billigeren Kanaltransportkosten den Weg über Emden nehmen werden.

Sehen wir uns nun auf Grund dieses unanfechtbaren Satzes die mögliche Einwirkung des Hunte-Ems-Kanals auf den Emdener Hafenverkehr an.

Was den **Import** betrifft, so kommen hier zunächst Petroleum und Holz in Frage.

Petroleum wird einmal von der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft eingeführt; die Gesellschaft unterhält eigene große und neue Tankanlagen in Emden und schickt das Petroleum in eigenen Tanklechtern zu je 600 Tonnen von Hamburg aus nach Emden. Dieses Petroleum dient in der Hauptsache dem Konsum in Emden und der näheren Umgebung und wird daher unter allen Umständen Emden verbleiben. — Außerdem kommt Petroleum über die Ems von einer russischen Gesellschaft; dieselbe bringt es mit einem eigenen Petroleumschiffe von der Unterweser nach Emden,

dort wird es umgeleichtert in kleinere Tankleichter von 3—400 Tonnen und mit diesen kanalaufwärts verschickt. Dieser Import wird allerdings, wie das meiste, was in Leichtern von der Unterweser kommt, auf den neuen Kanalweg übergehen. Das hat aber für Emden keinerlei Bedeutung, da es sich erstens um ganz geringfügige Quantitäten handelt, und im übrigen Emden ja von diesem Leichterverkehr so wie so nicht den mindesten wirtschaftlichen Nutzen hat. In unserem gesamten wirtschaftlichen Interesse aber liegt es zweifellos, daß dieser interne deutsche Güteraustausch sich so billig wie möglich vollzieht, und Emden hat daher kein Recht, zu verlangen, daß dieser Verkehr von der Unterweser über Emden geleitet wird, wenn er sich besser und billiger auf einem anderen Wege vollziehen kann.

Der **Holzhandel** liegt nicht in Emden, sondern weiter stromaufwärts, hauptsächlich in Papenburg, teils auch in Münster. Das Holz kommt hauptsächlich von Skandinavien. Die Schiffe gehen in der Regel bis Papenburg und leichtern dort um, zum teil gehen sie aber auch noch höher hinauf. In Emden wird nur ganz vereinzelt mal geleichtert. Der Holzimport kommt deshalb für Emden gar nicht in Frage und wird im übrigen, wie aus den angeführten Tatsachen ohne weiteres ersichtlich, nach wie vor der Ems verbleiben, da bei diesem direkten Verkehr zwischen Skandinavien und den Importplätzen am oberen Dortmund-Ems-Kanal naturgemäß der so viel weitere teurere Weg über die Unterweser und den Hunte-Ems-Kanal nicht konkurrieren kann.

Was die Position „**sonstige Gegenstände**“ betrifft, so sagten wir schon, daß diese Güter meist von Hamburg in Seeleichtern ankommen. Diese Schiffe werden, da sie doch einmal über See müssen, naturgemäß in der Regel wie bisher über Emden gehen, statt den längeren, kostspieligeren und zeitraubenderen Weg durch den Hunte-Ems-Kanal zu nehmen. Nur in den Fällen, wo in See rauhes Wetter herrscht, werden die Schiffer vielleicht den Weg über die Hunte vorziehen, da die Fahrt um die Inseln nach der Ems für die Leichter bei schlechtem Wetter nicht ohne Gefahr ist. Der auf diese Weise Emden entgehende Güterverkehr kann aber nur ganz minimal sein, andererseits dürfte sich gerade im Interesse dieses Seeleichterverkehrs nach der Ems der Ausbau des Hunte-Ems-Kanals als höchst nützlich erweisen. Denn es wird die

Regelmäßigkeit dieses bisher recht unzuverlässigen und unregelmäßigen Seeleichterverkehrs wesentlich erhöhen, wenn die Schiffe bei schlechtem Wetter die Fahrt durch den Kanal nehmen können und nicht mehr gezwungen sind, wie bisher tagelang im Hafen zu liegen, um ruhige See abzuwarten.

Wirklich in Betracht kommen für Emden als Importgüter eigentlich nur **Erze** und **Getreide**. Die Erzeinfuhr ist in erfreulicher Entwicklung begriffen, wie folgende Zahlen des Königlichen Hafenamts in Emden zeigen.

Es sind von Emden abgegangen in Tonnen

an Erzen	1890	29 538
	1900	43 118
	1901	64 107
	1902	146 028
	1903	209 054
	1904	182 652
	1905	264 945

Das weitaus größte Quantum wird von zwei in der Erzfahrt regelmäßig verkehrenden Dampfern der Hamburg-Amerika-Linie von Narvik und Lulea angebracht. Die Erzdampfer laufen natürlich ebenso leicht und billig nach Emden wie nach der Unterweser. Die Lössung geht in Emden ebenso rasch und billig vor sich wie an der Unterweser. Auf irgendwelche Rückfrachten sind die Dampfer nicht angewiesen, es ist also klar, daß dieser gesamte Erzimport durch den **Hunte-Ems-Kanal in keiner Weise beeinflusst werden wird.**

Ähnlich liegt es bei der Einfuhr von **Getreide**; das Getreide kommt ebenfalls in ganzen Ladungen an und zwar zum weitaus größten Teil in Dampfern vom Now und Schwarzen Meer; daneben kommt noch Getreide von Rumänien, ebenfalls in ganzen Ladungen, und endlich von den Ostseehäfen, teils in eigenen Dampfern, teils auch, das ist jedoch ein ganz verschwindend geringer Teil, in Seeleichtern oder durch die Dampfschiffahrts-Gesellschaft Neptun. Lehrreich für die Getreideeinfuhr ist folgende Zusammenstellung:

Es wurde angebracht an Getreide

von		1902	1903	1904	1905
		Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Ruß- land	Now-u. Schw. Meer	132 998	166 849	169 568	186 344
	Ostseehäfen . . .	7 550	12 163	9 254	30 321
	Weißes Meer . .	783	627	—	892

von	1902	1903	1904	1905	
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	
Nordamerika	18 146	2 805	—	3 245	
La Plata	9 070	19 317	10 402	—	
Rumänien	4 693	—	2 928	17 998	
Bulgarien	—	—	2 160	—	
Deutschland	Östseehäfen	1 013	2 448	3 995	3 474
	von der Elbe	4 124	7 063	1 513	1 975
Total 178 377 211 272 199 820 244 249					

Von diesem gesamten Quantum von 244 000 Tonnen sind 1905 von der Dampfschiffahrts-Gesellschaft Neptun 4676 von der Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Unterweser“ 1015 von der Westfälischen Transport-Aktien-Gesellschaft 1953 von der vereinigten Bugfier-Fracht-Schiffahrts-Gesellschaft 8068

im ganzen 15712 Tonnen eingeführt werden, im Vergleich zu der gesamten Einfuhr also ein verschwindend kleiner Prozentsatz. Lehrreich ist auch folgende Zusammenstellung nach der Art der Schiffe, welche Getreide in Emden angebracht haben.

Das Getreide wurde angebracht

von	mittels	1902			1903			1904			1905		
		D	S	S/L	D	S	S/L	D	S	S/L	D	S	S/L
Rußland	Asow u. Schw. Meer	37			46			42			47		
	Östseehäfen	8		1	14		1	6		1	21		3
	Weißes Meer	1			1						1		
Nord Amerika (S/L via Hamburg)			11			4					1		
Süd-Amerika (La Plata)					9			3					
Rumänien								1			5		
Bulgarien								1					
Deutschland	Östseehäfen	6	5		10	22		19	9	1	25	1	
	von der Elbe			10			23		1	10			7
D. Dampfer		63	5	22	80	22	28	72	10	12	100	1	10
S. Segelschiffe		90 Fahrz.			130 Fahrz.			94 Fahrz.			111 Fahrz.		
S/L. Seeleichter		178 377 T.			211 272 T.			199 820 T.			244 249 T.		



Aus obigen Übersichten ergibt sich, daß auch in der Getreideeinfuhr der Hunte-Ems-Kanal Emden keinen Abbruch tun wird, denn die Getreidedampfer laufen ebenso billig Emden an, wie die Unterweser, auf Rückfracht sind sie ebenfalls nicht angewiesen. Diese Einfuhr wird daher unzweifelhaft Emden auch nach Fertigstellung des Hunte-Ems-Kanals verbleiben. Wenn eine Konkurrenz möglich ist, wäre es höchstens den Seeleichtern gegenüber möglich, worüber sich gegenwärtig aber keinerlei Mutmaßungen weder nach der einen noch nach der anderen Richtung hin aufstellen lassen. Sollte aber wirklich hier eine gewisse Konkurrenz eintreten, so kann das nach den oben von uns wiedergegebenen Zahlen irgendwelche Bedeutung für den Getreideverkehr in Emden nicht haben.

Nun noch einige Worte über den Exportverkehr, der ja erheblich geringer ist, als der Import über Emden. In Frage kommen hier „sonstige Gegenstände“ und vor allem **verarbeitetes Eisen** und **Kohlen**.

Von den „sonstigen Gegenständen“ geht der Hauptteil mittels Seeleichter nach Hamburg und der Ostsee; für sie gilt ganz dasselbe, was über diese Position bezüglich der Einfuhr gesagt ist. Außerdem gehört in diese Position Steinkohlenteeröl. Dasselbe kommt vom Industriegebiet, wird in Emden in größeren Tanks eingelagert und von dort einige Male im Jahre von einem dazu eingerichteten Dampfer nach England ausgeführt. Daß hierauf der Hunte-Ems-Kanal keinen Einfluß haben kann, ist ohne weiteres ersichtlich. Das **verarbeitete Eisen** geht zum größten Teil nach unseren Kolonien und besteht vorzugsweise aus Schienen und Eisenbahnmaterialien. Diese Posten werden von Dampfern der Woerman- und Hamburg-Amerika-Linie eingeladen, und hierin wird auch der Kanal keine Änderung bringen, denn da das verarbeitete Eisen erheblich billiger nach Emden wie nach Geestemünde-Bremerhaven transportiert werden kann, werden die Dampfer, denen es im übrigen ja ganz gleich ist, ob sie Bremerhaven oder Emden anlaufen, diese größeren Posten nach wie vor in Emden an Bord nehmen.

Ein anderer Teil verarbeitetes Eisen geht als Rückfracht hauptsächlich mit Leichtern der Vereinigten Bugfier- und Frachtschiffahrts-Gesellschaft Hamburg nach Hamburg und in die deutschen Ostseehäfen. Einige ganz kleine Posten werden auch von den Neptun-Dampfern und der Dampfschiffahrts-

Gesellschaft „Unterweser“ mitgenommen. Daß auch auf diesen Verkehr der Hunte-Ems-Kanal keinerlei Einfluß haben kann, ist wohl ebenfalls als ziemlich sicher anzusehen.

Ganz ähnlich liegt es mit den **Kohlen**. Der Versand von Kohlen nach Emden ist erheblich größer gewesen, als das Quantum, welches zur Ausfuhr gelangt ist. Daraus ergibt sich, was ja auch ganz selbstverständlich ist, daß ein bedeutender Teil der angebrachten Kohlen von den in Emden verkehrenden Dampfern zum **Bunkern** gebraucht wird. Dieses Quantum kommt hier überhaupt nicht in Betracht, da hierfür natürlich jede Konkurrenz des Hunte-Ems-Kanals ausgeschlossen ist. Über die **Ausfuhr** von Kohlen gibt nachfolgende Zusammenstellung ein interessantes und erschöpfendes Bild.

Überseeische Ausfuhr über Emden.

	Dtische Nordsee	Italien	Rußland	Dänemark	Spanien	Schweden	Kiantchou	Asien	Asien	Griechenland	Amerika	Norwegen	Zusammen
1903 v. 1/1.—31./12.													
Kohlen	11627 ⁵	2430	925	1475	5490	1730	5690	—	—	—	—	—	29 367 ⁵
„ f. d. Marine	12152 ⁵	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 152 ⁵
Koks	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 520
Briketts	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1904 v. 1/1.—31./12.													
Kohlen	25600	—	7482 ⁵	807 ⁵	—	1147 ⁵	—	290	81733 ⁵	—	—	—	117 061
„ f. d. Marine	14950	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 950
Koks	—	—	—	—	—	—	—	300	—	—	—	—	300
Briketts	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
													132 311
1905 v. 1/1.—31./12.													
Kohlen	2770	20557 ⁵	1657 ⁵	240	—	875	6210	1370	5560	2600	300	—	42 140
„ f. d. Marine	28542 ⁵	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28 542 ⁵
Koks	645	3150	3060	845	—	12915	—	—	—	100	750	—	21 465
Briketts	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—	100
													92 247 ⁵

Obige Zusammenstellung zeigt, daß die Kohlenausfuhr sich in ganz derselben Weise vollzieht, wie die Ausfuhr von verarbeitetem Eisen. Ein Teil wird von den Emden anlaufenden Linien nach unseren Kolonien und überseeischen Stationen mitgenommen, ein anderer Teil geht mittels Seeleichter nach den deutschen Ost- und Nordseehäfen, ein anderer Teil wird von den Schiffen, die von Schweden kommen und meistens Holz herüber bringen, als Rückfracht mitgenommen.

In allen diesen Fällen ist eine Konkurrenz seitens des Hunte-Ems-Kanals folglich so gut wie ausgeschlossen, da die Kohlenfracht nach Emden erheblich billiger ist, als nach der Unterweser, die Schiffe daher keinen ersichtlichen Grund haben, nach der Unterweser zu gehen, um dort ihren Kohlenvorrat einzunehmen.

Nur auf das eine möchten wir hier im Zusammenhang noch kurz hinweisen. Man hatte seinerzeit vielfach gehofft, den gewaltigen Kohlenkonsum an der Unterweser mittels Seeleichter über Emden transportieren zu können. Diese Hoffnungen sind aber gründlich fehl geschlagen. Trotz der verhältnismäßig sehr hohen Kohlenfrachten nach den Unterweserhäfen (dieselben sind zum Teil 10,00 \mathcal{M} höher als nach den Emshäfen) und trotz mannigfacher kostspieliger Versuche hat sich ein regelmäßiger Kohlenverkehr mittels Leichter nach der Unterweser nicht entwickeln können. Auf die Gründe hierfür wird später noch näher eingegangen werden.

Wenn nun vorstehend der Beweis erbracht wurde, daß der Ausbau des Hunte-Ems-Kanals auf den Güterverkehr im Emdener Hafen keinen irgendwie nennenswerten Einfluß haben kann, dann liegt die Frage sehr nahe und ist durchaus berechtigt, welche Zwecke denn mit dem Hunte-Ems-Kanal verfolgt werden, und welche Art Transporte für diesen Kanalweg in Frage kommen. Wir wollen deshalb auf diese Frage in einem besonderen Kapitel etwas näher eingehen.

III.

Güterbewegung auf dem Hunte-Ems-Kanal und seine Bedeutung für Handel, Industrie und Schiffahrt.

Schon bei einem ganz oberflächlichen Vergleich der beiden Kanäle, dem Dortmund-Ems- und Hunte-Ems-Kanal, fällt sofort eine große Verschiedenheit zwischen beiden auf. Ersterer führt aus dem Industrielande in eine dünn bevölkerte, rein agrarische Gegend, wo es an Großhandel, Industrie und Schiffahrt fast völlig fehlt, ein irgendwie nennenswerter Konsum an den Erzeugnissen der westfälischen Industrie also nicht vorhanden ist. Durch den Hunte-Ems-Kanal dagegen wird das westfälische Industriegebiet mit einem Teil unseres deutschen Vaterlandes verbunden, in dem Handel, Industrie und Schiffahrt auf das höchste entwickelt sind und gerade in den wichtigsten Erzeugnissen Westfalens, Kohle und Eisen, ein so gewaltiger eigener Konsum besteht, wie nur an wenigen Stellen unseres deutschen Vaterlandes. Und diese gewaltigen Massen an Industrieerzeugnissen, die an der Unterweser verbraucht werden, zu billigen Frachtsätzen von Westfalen dorthin zu schaffen, das ist die erste und wichtigste Aufgabe des Hunte-Ems-Kanals.

Um welche Mengen es sich dabei handelt, möge aus folgendem hervorgehen:

Der Kohlenversand per Bahn von Rheinland-Westfalen nach den Unterweserhäfen betrug im Jahre 1905 ca. 900 000

Tonnen. Nach den Stationen der Herzogtums Oldenburg, die für den Kanalbezug in Frage kommen, betrug in derselben Zeit der Versand ca. 200 000 Tonnen. Zu diesem Quantum ist hinzuzurechnen die sehr erhebliche Menge englischer Kohle, die alljährlich noch nach dem Herzogtum Oldenburg und der Unterweser eingeführt wird, und die zum größten Teil, wenn nicht ganz, durch westfälische Kohle ersetzt werden wird, wenn infolge des Kanals die Frachtkosten sich verringern. Von englischer Kohle sind in Bremen-Bremerhaven eingeführt, um den Konsum zu befriedigen, reichlich 400 000 Tons im Werte von ca. 6 Millionen Mark und nach Oldenburg dürften ca. 50 000 Tons gekommen sein, so daß der Gesamtkonsum etwa 1 550 000 Tons betragen hat.

Hierbei muß in Betracht gezogen werden, daß die industrielle Entwicklung an der Unterweser in rapider Zunahme begriffen ist. Wir verweisen dieserhalb nur auf die rasche Zunahme der Industrie auf dem neugeschaffenen Industriegebiet in Oslebshausen bei Bremen wie auf die in der letzten Zeit erfolgten Niederlassungen industrieller Werke in Nordensham und Blexen. Nimmt man nun auch nur eine Zunahme des Kohlenverbrauchs von 5 % jährlich an, so ergibt sich, daß nach 6 Jahren — eher wird der Hunte-Ems-Kanal ja keinesfalls fertig werden — der Kohlenverbrauch etwa 2 Millionen Tons betragen wird.

Berücksichtigt man endlich die großen Kohlenmengen, welche von Bremer Schiffen in außerdeutschen Häfen, namentlich Rotterdam und Antwerpen, eingenommen werden müssen, weil sie sich infolge der hohen Eisenbahnfracht nach der Weser gegenwärtig zu teuer stellen, und die nach Fertigstellung des Hunte-Ems-Kanals zum Teil jedenfalls auch an der Weser eingenommen werden, dann kann man auch bei ganz vorsichtiger Schätzung annehmen, daß der Kanal alljährlich mindestens ein Quantum von $1\frac{1}{4}$ Millionen Tonnen Kohlen zu befördern haben wird.

Bemerkt soll hier nur nebenbei werden, daß der Hunte-Ems-Kanal dadurch, daß er die Möglichkeit bietet, die englische Kohle aus dem Gebiet der Unterweser zu verdrängen, auch ein großes nationales Interesse gewinnt.

Was den Verbrauch an verarbeitetem Eisen und Metallen anlangt, so sind hierüber von uns ebenfalls sehr genaue Erhebungen veranstaltet worden. Diese haben er-

geben, daß der Bezug Bremen-Bremerhavens im Jahre 1905 ca. 350000 Tons (gegen 20000 Tons bei den Emshäfen) betragen hat. Der Bezug für Oldenburg hat in demselben Jahre reichlich 60000 Tons betragen. Auch hier eine fünfprozentige Zunahme gerechnet, ergibt für das Jahr 1912 einen Konsum von rund 500000 Tonnen. Nimmt man an, daß davon nach Fertigstellung des Kanals etwa 80 % von Rheinland-Westfalen bezogen werden und von diesen etwa 60 % auf den Kanal übergehen, was als sicher anzunehmen ist, da bei diesem Artikel die Frachtersparnis der Eisenbahn gegenüber noch ganz erheblich größer ist, als bei Kohle, so kommt man auf ein jährlich zu beförderndes Quantum von 240000 Tons.

Als weitere Massengüter kommen für den Verkehr in Frage **Zement**, ein Artikel, der an der Weser in großen Mengen verbraucht wird und der voraussichtlich auch für den Export, wenn der Bezug von Rheinland-Westfalen durch den Kanal verbilligt wird, eine größere Bedeutung gewinnt, und endlich **künstliche Düngemittel**, von denen das Herzogtum Oldenburg große Mengen alljährlich von Rheinland-Westfalen bezieht. Faßt man alle diese Posten zusammen, so dürfte sich kanalabwärts allein zur Deckung des eigenen Konsums im Herzogtum Oldenburg und an der Unterweser ein zu beförderndes Quantum von etwa 1 600 000 Tons ergeben, ein Quantum, das an sich schon den Bau des Kanals vollständig rechtfertigen würde.

Die zweite Aufgabe des Kanals ist, den mehr lokalen Verkehr zu fördern. Dahin sind zu rechnen in erster Linie für den **Verband nach Rheinland-Westfalen** die Erzeugnisse der Moorverwertung, vor allem Torfstreu, für die Rheinland-Westfalen das größte deutsche Abgabebiet bildet. Leider wird jetzt der ganze große Bedarf des Industriereviere an Torfstreu fast ausschließlich von Holland gedeckt, da die Eisenbahnfrachten zu hoch sind, um von Oldenburg aus mit der teilweise durch Kanäle an das deutsche Industriegebiet angeschlossenen holländischen Moorindustrie konkurrieren zu können. **Auch nach dieser Richtung hin hat also der Kanal eine große national-wirtschaftliche Bedeutung.** Des weiteren kommen für den Verband kanalaufwärts Grubenhölzer und für den Verkehr kanalabwärts in erster Linie Lehm, Sand, Kies und Krebde in Frage, wovon voraussichtlich sehr bedeutende Mengen zur

Berschiffung gelangen werden. Einen Anhalt dafür bieten die Versandziffern auf dem Dortmund-Ems-Kanal, wo für den Emdener Hafen der Empfang an diesen Gütern allein 36 000 Tonnen betragen hat.

Weiter sind hierher zu rechnen landwirtschaftliche Erzeugnisse aller Art, Ziegelsteine, Mergel, Bier, Salz u. Wie groß dieser Lokalverkehr werden wird, läßt sich natürlich vorher auch nicht annähernd schätzen; es soll deshalb vermieden werden, hierfür irgend welche Zahlen einzustellen.

Die **dritte** Aufgabe des Kanals endlich ist, den **Import** und **Export** all der mancherlei Handelsgüter zu vermitteln, deren Umsatz sich größtenteils im **Teilladungs-** und **Stückgut-**verkehr vollzieht, und die daher gegenwärtig fast ausschließlich den Weg über die Rheinhäfen nehmen, da aus den im ersten Teil unserer Denkschrift angeführten Gründen ein solcher Verkehr über Emden nicht möglich ist. Auch über die Weser ist dieser Verkehr zurzeit nur in einigen bestimmten Waren möglich, da im allgemeinen die Eisenbahnfracht nach Bremen eine Konkurrenz mit den Rheinhäfen nicht ermöglicht. Ein Artikel, der jetzt schon von Bremen kommt und der demnächst zum größten Teil auf den Kanal übergehen wird, ist z. B., um mit dem Import zu beginnen, **Baumwolle**. Der Baumwollenverbrauch ist besonders bedeutend im Bezirk Münster, wo allein in der Baumwollspinnerei mehr als eine Million Spindeln und in der Baumwollweberei 25 000 Webstühle in Betrieb sind. Der Bedarf beträgt gegenwärtig ca. 55 000 Tonnen. Nach Berechnung von sachverständiger Seite würde die Frachtersparnis für den Bezug über den Kanal gegenüber der Eisenbahnfracht einschließlich der Umladekosten und der Anschlußfracht nach Rheine, von Bremen nach Rheine 27,20 Mark und von Bremerhaven nach Rheine 30,85 Mark pro 10 Tons zugunsten des Kanalweges betragen. **Das bedeutet für die Baumwollindustrie im Bezirk Münster eine Frachtersparnis von rund 150 000 Mark pro Jahr.** Diese Zahlen zeigen, welche große Bedeutung der Kanal nach dieser Richtung hin für die Industrie in Westfalen besitzt.

Ferner ist damit zu rechnen, daß sich auch in **Getreide** ein wenn auch nicht erheblicher Importverkehr über den Hunte-Ems-Kanal entwickeln wird. Wir haben bereits im ersten Teil unserer Denkschrift erwähnt, daß auch im Verkehrsgebiet des Dortmund-Ems-Kanals neben dem Getreide, das vorzugsweise von Rußland

in ganzen Dampferladungen über Emden eingeführt wird, auch noch immer ein nicht unerhebliches Quantum meist außereuropäisches Getreide über die Rheinhäfen bezogen wird. Dieses Getreide kommt vielfach zu sehr niedrigen Frachtsätzen als Beiladung zu anderen Gütern herüber, und da die inländischen Getreidehändler solche günstige Fracht-Konjunkturen über Emden nicht ausnützen können, sind sie gezwungen, dieses Getreide nach wie vor über den Rhein einzuführen. Hierin würde nun nach Ausbau des Hunte-Ems-Kanals ebenfalls eine Änderung eintreten, indem dann die westfälischen Getreideabnehmer sehr günstige Gelegenheit hätten, das als Beiladung zu anderen Gütern hereinkommende Getreide über die Weser zu beziehen. So bringen z. B. die Baumwoll-dampfer aus den Golfhäfen als Zuladung zur Rohbaumwolle meist Getreide und zwar in der Regel zu sehr billigen Sätzen herüber. Diese Dampfer müssen zur Weser gehen, weil sie in Emden für die Baumwolle keinen Markt finden und auch in Zukunft nicht finden werden, denn die Bremer Baumwoll-börse hat, wie bekannt, die Vermittlung fast des ganzen deutschen Baumwollimports an sich zu ziehen gewußt und nimmt darin eine Monopol-Stellung ein, die ihr von keiner anderen deutschen Stadt streitig gemacht werden kann. Emden wird also nicht den mindesten Nachteil davon haben, wenn dieses Getreide in Zukunft über den Hunte-Ems-Kanal von der Unterweser bezogen wird. Wohl aber müßte es vom nationalen deutschen Standpunkt aus mit lebhafter Freude begrüßt werden, wenn es auf diese Weise möglich wäre, die Einfuhr über den Rhein, die gegenwärtig bereits mehr als $2\frac{1}{2}$ Mill. Tonnen beträgt, etwas zurück zu drängen, denn es ist doch ohne Zweifel höchst mißlich, daß wir bei der Einfuhr unseres wichtigsten Nahrungsmittels in derartig hohem Maße auf außer-deutsche Häfen angewiesen sind.

Ähnlich wie mit Getreide liegt es mit Erz. Auch hiervon werden voraussichtlich hin und wieder kleinere Posten über unseren Kanal nach Westfalen transportiert werden; denn auch Erz kommt, wie Getreide, vielfach z. B. von Spanien und Nordafrika als Beiladung zu anderen hochwertigeren Gütern, z. B. Korkholz usw., zu billigen Frachtsätzen herüber. Diese Ladungen müssen jetzt alle über den Rhein und die Rheinhäfen bezogen werden, würden aber in Zukunft z. Teil mit Erfolg über die Unterweser importiert werden können. Auch

hierdurch würde Emden in keiner Weise berührt werden, im Gegenteil der direkte Erzimport in ganzen Schiffsloadungen von Schweden und Norwegen, wie er sich jetzt in Emden vollzieht, kann und wird, wie wir an anderer Stelle sagten, noch ganz erheblich zunehmen. Um ein Bild von der Bedeutung des deutschen Erzimportes zu geben, wird es von Interesse sein, die Zahlen für die Ems und den Rhein einander gegenüber zu stellen.

Es wurden importiert.

	1902	1903	1904
über den Rhein	3 209 944	4 254 578	4 887 467 Tonnen
über die Ems	137 881	212 373	188 499 „

Aus diesen Zahlen ergibt sich, wie minimal noch immer im Verhältnis zu der Rheineinfuhr der Import über Emden ist. Wenn diesem gewaltigen Import über die niederländischen und belgischen Häfen durch den Hunte-Ems-Kanal ein wenig Abbruch getan werden kann, so ist das daher nur mit Freuden zu begrüßen.

Fast noch größer aber als für den Import ist die Bedeutung des Hunte-Ems-Kanals für den Export im Teilladungs- und Stückgutverkehr. Der ganze gewaltige Export in Industrieerzeugnissen aller Art aus Rheinland-Westfalen ist jetzt fast ganz auf die Rhein-Häfen angewiesen. Das einzige, was über Emden geht, ist, wie wir gesehen haben, eine ganz geringfügige Menge verarbeitetes Eisen, hauptsächlich Eisenbahnmaterial, das für Rechnung des Reiches durch die Woermann- oder Hamburg-Amerika-Linie nach unseren ostasiatischen und afrikanischen Kolonien verladen worden ist, und außerdem etwas Kohle. Auch über die Weser kann dieser Export zurzeit, von unbedeutenden Mengen abgesehen, wegen der hohen Eisenbahnfracht nicht gehen, und es ist ein ganz besonders schwerer Hemmschuh für die Entwicklung der Unterweser, daß es ihr so sehr an Müdfrachten fehlt. Welche Mengen zurzeit über den Rhein und die niederländischen Häfen gehen, dafür sollen hier nur einige Zahlen angeführt werden. Es passierten 1904 ausgehend die Zollgrenze bei Emmerich am Rhein z. B.

691 000 Tonnen verarbeitetes Eisen,

937 000 Tonnen Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide,

3 650 000 Tonnen Steinkohlen u., alles zusammen ca.

7 000 000 Tonnen Güter.

Diese gewaltige Gütermenge wird zum weitaus größten Teil im Teilladungs- und Stückgutverkehr abgesetzt, und hiervon einen Teil abzulenken nach der Unterweser ist eine der wichtigsten Aufgaben des Hunte-Ems-Kanals mit.

Wie schon oben erwähnt, geht von dem ganzen Export aus dem Industriegebiet nur ein kleiner Teil über die Unterweser. Es kommt für die Unterweser eigentlich nur der östliche Teil Westfalens in Frage und außerdem nur die Güter, welche die hohe Eisenbahnfracht tragen können. Dieses ungünstige Verhältnis wird nun in Zukunft noch schlimmer werden, sobald erst der Rhein-Herne-Kanal gebaut ist. Dann wird auch das, was jetzt noch über die Weser gekommen ist, naturnotwendig auch über die außerdeutschen Rheinhäfen gehen, wenn es nicht bis dahin gelingt, eine billige Wasserstraße von Westfalen nach der Unterweser herzustellen. Es handelt sich also bei dieser ganzen Sache einfach um die Frage, ob man mit Hilfe des Rhein-Herne-Kanals die Belgischen und Niederländischen Häfen auf Kosten unserer Volkswirtschaft noch weiter kräftigen und bevorzugen und statt, wie man früher hoffte, dem Rhein eine deutsche Mündung zu geben, umgekehrt auch das, was bisher noch über die deutschen Häfen ausgeführt wurde, auf den Rhein und die Niederländischen Häfen ableiten will, oder ob man den Hunte-Ems-Kanal ausbauen und damit der Unterweser die Möglichkeit geben will, die Konkurrenz mit den Rheinhäfen aufzunehmen. Von diesem Standpunkt aus muß der Hunte-Ems-Kanal geradezu als eine nationale Tat angesehen werden. Er ist das einzige Mittel, um zu verhüten, daß wir immer mehr in Abhängigkeit von fremden Häfen geraten, und auch Emden als deutsche Stadt sollte daher lieber sehen, daß der Verkehr, den es selbst doch nicht hat und namentlich nach Ausbau des Rhein-Herne-Kanals auch nie bekommen kann, über die deutschen Häfen geht, als daß er den ausländischen Häfen zufällt. Eine solche Politik dürfte auch im eigenen Verkehrsinteresse Emdens liegen, denn wenn durch den Ausbau des Rhein-Herne-Kanals der Import und Export nach und von Westfalen noch mehr über den Rhein gelenkt wird, so ist Emden vollkommen kalt gestellt. Wenn es aber mit Hilfe des Hunte-Ems-Kanals gelingt, den Seeverkehr über die Emden benachbarten deutschen Häfen zu lenken, so wird auch viel eher die Möglichkeit geboten werden, daß auch

Emden in einzelnen Fällen Vorteil davon zieht. So sei besonders auf einen Punkt aufmerksam gemacht.

Wir zeigten im Vorstehenden bereits, um welche gewaltige Gütermengen es sich bei dem Verkehr über den Hunte-Ems-Kanal handeln wird. Wenn dieser enorme Verkehr zu dem jetzigen Verkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal hinzukommt, dann werden leicht mancherlei Verbesserungen auf dem Dortmund-Ems-Kanal durchgeführt werden können. z. B. Vervollkommnung der Lade- und Löschrichtungen, Verbesserungen des Fahrwassers, Vergrößerung der Schleusen usw. Alle solche Verbesserungen des Dortmund-Ems-Kanals kommen naturgemäß in erster Linie Emden zu gute und erhöhen seine Konkurrenzfähigkeit; sie dürften aber ziemlich ausgeschlossen sein, wenn der Hunte-Ems-Kanal nicht gebaut wird, denn die Einnahmen aus dem Dortmund-Ems-Kanal sind, wie wir später noch zeigen werden, so minimale, daß an größere Aufwendungen für den Dortmund-Ems-Kanal in absehbarer Zeit wohl kaum zu denken ist. Also auch nach dieser Richtung kann Emden von dem Bau des Hunte-Ems-Kanals nur Vorteil haben, und es sollte daher lieber, statt das Projekt zu bekämpfen, seinerseits mit dazu helfen, ein Werk zu fördern, das für unseren gesamten Nordwesten eine so eminente Bedeutung hat.

IV.

Besteht die Möglichkeit, die Aufgaben und Zwecke des Hunte-Ems-Kanals auf anderem Wege zu erfüllen?

Nach dem wir im vorhergehenden Teil eingehend dargelegt haben, welche Güterbewegung sich voraussichtlich auf dem Hunte-Ems-Kanal entwickeln wird, liegt die Frage sehr nahe; ob man nicht auch auf andere Weise die Zwecke, die man mit dem Ausbau des Hunte-Ems-Kanals verfolgt, erreichen könnte. Als solche Möglichkeiten kommen in Frage der **Verkehr mittels Seeleichter über die Ems** und zum anderen der **Transport über den Mittelkanal**. Der Vollständigkeit halber wird es zweckmäßig sein, auch diese Fragen einer kurzen Betrachtung zu unterziehen.

Wir haben in den vorhergehenden Abschnitten darauf hingewiesen, daß ein eigener Import und Export über Emden mit Ausnahme der in ganzen Ladungen ankommenden Massengüter nicht möglich ist und auch in absehbarer Zeit nicht möglich sein kann. Das hat man auch in anderen Kreisen schon sehr bald eingesehen und hatte nun seine ganze Hoffnung auf den Seeleichterverkehr gesetzt, indem man sich sagte, wenn es nicht möglich sei, den überseeischen Teilladungs- und Stückgutverkehr direkt über Emden zu leiten, so sei es doch vielleicht zu erreichen, diesen Verkehr indirekt mit Hilfe von Seeleichtern von und nach der Unterweser dirigieren zu können. Wie sehr auch diese Hoffnungen fehlgeschlagen sind, ist so allgemein bekannt, daß sich weitere Ausführungen über die Gründe, die einen größeren Seeleichterverkehr nach der Unterweser unmöglich machen, hier wohl erübrigen. Nur mit

einigen Worten sei hier in diesem Zusammenhang auf die Schwierigkeiten und Unzuträglichkeiten eines solchen Verkehrs hingewiesen. Dabei muß zunächst hervorgehoben werden, daß, wenn dieser Seeleichterverkehr überhaupt für die vorgedachten Zwecke in Betracht kommen soll, nur an einen direkten Verkehr von Westfalen nach der Unterweser gedacht werden kann. Denn, wenn die Güter erst in Emden umgeladen werden sollen, dann ist an einen konkurrenzfähigen Betrieb von vornherein nicht zu denken. Aber auch bei dem direkten Seeleichterverkehr sind die Übelstände, Schwierigkeiten und Kosten des Betriebes so unverhältnismäßig große, daß derselbe niemals größere Bedeutung einnehmen wird und für die gedachten Zwecke überhaupt nicht in Frage kommen kann. Nur auf einige der Hauptschwierigkeiten sei hier hingewiesen.

Zunächst ist der Verkehr während der Fahrt um die Küste, namentlich vor der Emsmündung, durch jedes unruhige Wetter sehr gefährdet. Die Versicherungskosten sind daher für diesen Seeleichterverkehr außerordentlich hoch. Auch kann dieser Verkehr daher im Frühjahr erst spät aufgenommen und muß schon zeitig im Herbst wieder eingestellt werden, so daß die Zeit, in welcher dieser Verkehr überhaupt nur möglich ist, von vornherein eine sehr beschränkte ist. Aber auch in dieser Zeit ist ein regelmäßiger Verkehr nicht aufrecht zu erhalten, weil es auch in dieser verhältnismäßig günstigen Zeit immer vorkommt, daß Seeleichter stürmischen Wetters wegen tage-, ja wochenlang nicht auslaufen können. Schon aus diesem Grunde ist der Seeleichterverkehr für einen regelmäßigen Überseeverkehr völlig ungeeignet und kann als Ersatz des Hunte-Ems-Kanals nie in Frage kommen.

Ferner müssen die Seeleichter, um seetüchtig zu sein, ganz besonders stark gebaut sein. Die Baukosten und demgemäß auch die Ausgaben für Verzinsung und Amortisation sind demgemäß bei diesen Seeleichtern verhältnismäßig sehr hoch. Ebenso sind die Löhne für die Besatzung der Seeleichter, der Gefährlichkeit dieses Schiffahrtsbetriebes entsprechend, sehr hohe. Endlich haben die Seeleichter, um seetüchtig zu sein, einen großen Tiefgang, und infolgedessen können sie bei Leerlauf unter den Kanalbrücken des Dortmund-Ems-Kanals nicht hindurchkommen. Sie sind also gezwungen, in den nicht seltenen Fällen, wo Rückfracht nicht gefunden werden kann, Ballast einzunehmen. Aus allen diesen Gründen sind die

Frachten im Seeleichterverkehr naturgemäß ganz ungewöhnlich hohe. Diese hohen Frachtsätze und die Unzuverlässigkeit und Unregelmäßigkeit des Betriebes machen ihn als Konkurrenzunternehmen gegenüber dem Hunte-Ems-Kanal vollkommen ungeeignet. Beweis dafür ist schon die Tatsache, daß der Seeleichterverkehr nicht einmal dem Eisenbahnfrachtverkehr zwischen Westfalen und der Unterweser Abbruch zu tun vermocht hat. Er ist eben ein Notbehelf, der wohl für gewisse Zwecke benutzt werden kann, so z. B. in der Fahrt nach den Ostseehäfen, wo er als Konkurrent gegen die Segelschiffahrt auftritt, der aber niemals für den Gütertransport von der Weser nach Westfalen und umgekehrt in Frage kommt.

Erwähnt mag hierbei nochmals werden, daß Emden an dieser Frage garnicht interessiert ist, da der Verkehr mittels Seeleichter nach der Unterweser gleich Null ist, und Emden auch von einer etwaigen Entwicklung dieses einfachen Durchgangsverkehrs keinerlei wirtschaftliche Vorteile haben kann.

Wir kommen nun zu der zweiten Frage, ob denn nicht vielleicht der **Mittellandkanal** im Stande sein würde, einen ausreichenden Ersatz für den Hunte-Ems-Kanal zu bieten. Die Frage gehört streng genommen nicht hierher, da sie mit Emden nichts zu tun hat. Da ihre Beantwortung aber unerlässlich ist, wenn man sich ein klares, umfassendes Bild von der wirtschaftlichen Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit des Hunte-Ems-Kanals machen will, so sei dieselbe in diesem Zusammenhange wenigstens mit einigen Worten gestreift. Schon in der Denkschrift über die geschäftliche Lage der preussischen Kanalprojekte vom Jahre 1882 wurde darauf hingewiesen, daß **Mittelland- und Küstenkanal zwei ganz verschiedene Aufgaben zu erfüllen haben**. Der erstere soll Mitteldeutschland den Bezug der hauptsächlichsten rheinisch-westfälischen Industrieerzeugnisse, Eisen und Kohle verbilligen, letzterer dem Konsum an der Unterweser sowie dem überseeischen Export und Importhandel des rheinisch-westfälischen Industriegebietes dienen. **Dabei wurde schon besonders hervorgehoben, daß diese letztere Aufgabe vom Mittellandkanal nicht in ausreichender Weise erfüllt werden kann.**

Diese Ansicht dürfte auch heute noch zutreffend sein, wie aus folgendem erhellt: Das Fahrwasser der Oberweser ist bekanntermaßen für die Schifffahrt sehr viel ungünstiger als ein Kanal, wegen der starken Strömung und der sehr

wechselnden Wasserstände. Infolgedessen sind die Frachten ganz ungewöhnlich hohe. So beträgt z. B. für die 149 km lange Strecke von Bremen nach Minden die Fracht für Getreide 38 *M* bezw. frei Waggon 41 *M* für 10 Tonnen, während

sich auf dem Dortmund-Ems-Kanal die Fracht für dieselbe Strecke berechnet etwa auf

ca. 18,50 *M* bis 20 *M*, einschließlich aller Hafenkosten und Kanalabgaben stellen würde.

Nun geht die allgemeine Ansicht der von uns befragten namhaften, technischen Sachverständigen dahin, daß auch durch die Anlage von Stauweihern eine wesentliche Verbesserung des Fahrwassers und der Schifffahrtsverhältnisse auf der Oberweser nicht zu erreichen sein wird. Wir bemerken dabei, daß auch die an der Weserschifffahrt beteiligten Handels- und Schifffahrtskreise, soweit wir mit ihnen in dieser Frage Fühlung genommen haben, diese Auffassung ganz allgemein teilen.

Mit einer wesentlichen Verbilligung der Frachten auf der Oberweser wird also nicht zu rechnen sein und der geringfügigen Ermäßigung der Frachtsätze, die vielleicht zu erreichen ist, steht auf der anderen Seite die Erhebung einer Abgabe auf dem bisher abgabefreien Strom entgegen, durch welche eine etwa mögliche Verbilligung der Frachtsätze jedenfalls zum großen Teil wieder wett gemacht werden wird.

Hinzu kommt noch folgendes:

Während auf dem Mittellandkanal wie auch auf dem projektierten Hunte-Ems-Kanal 600 t-Schiffe ohne jede Schwierigkeit ganz regelmäßig werden verkehren können, ist nach Sympher, Zentralblatt der Bauverwaltung, 1903, Seite 346, für die Schifffahrtsverhältnisse der Weser das 450 t-Schiff maßgebend. Nun hofft man zwar, mit Hilfe der Stauweier auch auf der Oberweser den Verkehr mit 600 t-Schiffen zu ermöglichen. Aber selbst vorausgesetzt, daß sich durch die Stauweier im allgemeinen eine größere Tiefe erzielen läßt, so wird doch auf jeden Fall der Verkehr mit diesen 600 t-Schiffen nie ein so regelmäßiger werden können, wie auf den Kanälen. Gerade auf der Oberweser mit ihren außerordentlich starken Schwankungen des Wasserstandes wird es immer, trotz der Stauweier, kürzere oder längere Perioden geben, in denen die 600 t-Schiffe vollbeladen wenigstens nicht verkehren können. Es wird daher

häufig bei den Schiffen, die von dem Kanal in die Oberweser eingehen, ein teilweises Leichtern der Ladung stattfinden müssen, wodurch sich selbstverständlich die Frachtkosten auch empfindlich erhöhen, ganz abgesehen davon, daß viele Güter, wie z. B. Kohle, ein solches mehrmaliges Umladen überhaupt nicht vertragen können, ohne an Qualität erheblich einzubüßen.

Sehen wir uns nun auf der anderen Seite den Rhein an, so haben wir hier eine für die Schifffahrt so günstige Wasserstraße, wie sie in Deutschland zum zweiten Male nicht wieder vorkommt. Während nach Sympher auf der Oberweser zurzeit selbst 450 t-Rähne nur während je eines Viertels der Betriebszeit voll, $\frac{3}{4}$, $\frac{1}{2}$ und $\frac{1}{4}$ beladen werden können, verkehren auf dem Rhein Schiffe von 2000 Tonnen. Infolge dieser überaus günstigen Fahrwasserhältnisse sind natürlich auch die Frachtsätze ganz außergewöhnlich niedrig. Einige Zahlen mögen das beweisen.

Frachten per Wasser via Rhein.

Steinkohlen	Dortmund	Schiff	Rotterdam	M	34,2
"	Herne	"	"	"	27,2
"	Gelsenkirchen	"	"	"	25,2
"	Essen	"	"	"	23,2
Eisenerz	Schiff	Rotterdam	Bahnh. Dortmund	"	35,5
"	"	"	"	Essen	23,5
Schwer. Getreide	"	"	"	Dortmund	57,5
"	"	"	"	Herne	46,5
"	"	"	"	Gelsenkirch.	42,5
"	"	"	"	Essen	39,5
Düngemittel	"	"	"	Dortmund	44,0
"	"	"	"	Herne	40,0
"	"	"	"	Gelsenkirch.	38,0
"	"	"	"	Essen	36,0

Daß einer solchen Wasserstraße gegenüber der Mittel-landkanal für den Import- und Exportverkehr des rheinisch-westfälischen Industriegebietes im allgemeinen nicht in Frage kommen kann, wird niemand bestreiten.

Noch viel schlimmer wird es natürlich, wenn erst der Rhein-Herne-Kanal ausgebaut ist und dann auch für die Transporte nach Herne, Münster, Dortmund usw. keine Umladung auf die Bahn mehr stattfinden braucht. Dann wird, das kann man ruhig behaupten, ein Export und Import aus jenen

Gebieten über die Weserhäfen mit Ausnahme einiger weniger Artikel so gut wie ausgeschlossen sein. Will man dieser Gefahr begegnen, will man den deutschen Nordseehäfen ihre Einflußsphäre erhalten, dann kann man das nur, indem man den Hunte-Ems-Kanal ausbaut, das ist die Linie, die bereits in der preußischen Denkschrift des Jahres 1882 dafür in Aussicht genommen war. Weder über den Mittellandkanal und die Oberweser, noch mit Seeleichtern über Emden, sondern einzig und allein wenn man der Unterweser auf dem kürzesten, bequemsten und billigsten Wasserwege Zugang nach Rheinland-Westfalen verschafft, kann man der Gefahr begegnen, daß unser größtes deutsches Industriegebiet den deutschen Nordseehäfen dauernd verloren geht.

V.

Der Einfluß des Kanals auf die Landeskultur.

Wir haben im vorliegenden Kapitel gezeigt, daß die Zwecke und Ziele des Hunte-Ems-Kanals durch den Bau des Mittellandkanals wie auch mit Hilfe des Seeleichterverkehrs via Emden nicht erreicht werden können. Der Hunte-Ems-Kanal hat aber nicht nur die Aufgabe, dem Handel, der Industrie und der Schifffahrt zu dienen, sondern er hat auch eine große Bedeutung für die Landeskultur und die Landwirtschaft, und es würde ein wichtiges Moment für die Beurteilung der ganzen vorliegenden Frage und insbesondere der Nützlichkeit und Notwendigkeit des Hunte-Ems-Kanalprojekts wenigstens kurz gestreift würde.

Die rund 69 km lange Kanalstrecke führt fast 55 km durch Hochmoor und zwar im Herzogtum Oldenburg von Station 5 bis rund 40 mit 35 km, und in der Provinz Hannover von Station 40 bis rund 60 mit 20 km Länge.

Der Einfluß des Kanals auf die Erschließung dieser gewaltigen Hochmoorstrecken wird ein überaus großer sein.

Sowohl in Oldenburg als auch in Preußen ist man jetzt der Überzeugung, daß, gemäß dem holländischen Vorbilde, die Ansbarmachung der Hochmoore nur von Schifffahrtskanälen aus mit Erfolg und in rascherem Tempo als bisher erfolgen kann. Die meisten größeren Moor Komplexe, die nicht in der Nähe einer größeren Stadt liegen, können nur schwer und vor allem nur äußerst langsam ohne Kanäle besiedelt

werden; der Zuzug von Bewerbern geht zunächst immer nach den Wasserstraßen, dort pulsiert frisches Leben, dort herrscht Verkehr, dort gibt es Absatz und Verdienst, abseits von diesen herrscht Öde und Unwegsamkeit, und mühsam quält sich dort der Moorkolonist mit nur geringen Ausichten auf klingenden Erfolg. Eine fruchtbringende Besiedelung hört in dieser Gegend auf, eine solche geht nur immer soweit in das Moor hinein, als sich die Kanäle in die Hochmoorflächen hineinschieben.

Wenn aber sogar der genügsame Moorkolonist vor der Unfruchtbarkeit jener Hochmoorstriche zurückschreckt, so kann an eine Industrialisierung der Hochmoore ohne Schiffsfahrtskanäle niemals gedacht werden.

Die Industrie muß sich aber der Hochmoore zwecks ihrer Ausnutzung bemächtigen, wenn anders nicht noch Jahrhunderte vergehen sollen — auch wenn sich die bisherigen Besiedlungserfolge noch um ein Vielfaches vergrößern — bis die gewaltigen Hochmoorflächen Oldenburgs und des nordwestlichen Preussens der Kultur erschlossen sein werden.

Zwar haben die bisherigen Versuche einer industriellen Ausnutzung unserer Moore — abgesehen vielleicht von der Torfstreuafabrikation — noch nicht zu einem befriedigenden Resultate geführt, es darf aber nicht daran gezweifelt werden, daß wir über kurz oder lang mit Hilfe der Wissenschaft doch noch Zutritt finden zu den unermesslichen Vorräten an Energie, die in den Hochmooren aufgespeichert lagern, sei dies durch Verwertung derselben zu Heizfoks, Torfoks, Gewinnung elektrischer Kraft oder sonstiger bis jetzt noch mehr oder weniger aussichtsreicher Arten der Torfverwertung. Und erst dann, wenn ein gangbarer Weg für die industrielle Verwertung der Hochmoore gefunden ist, wird das bisherige Schnecken tempo einem rascheren Vorwärtsschreiten in der Nutzbarmachung unserer weiten Moore weichen.

Vorbedingung sind dann aber, wie schon gesagt, in erster Linie Schiffsfahrtskanäle.

Oldenburg besitzt bereits einen Mooranal, der einen großen Teil der Hochmoore des Landes aufschließt, leider ist derselbe bei seinen jetzigen Abmessungen und Wassertiefen nicht imstande, auch nur dem augenblicklichen Verkehr mit den kleinen Muttschiffen in völlig ausreichender Weise zu genügen.

Der neue Kanal wird die Haupt-Moorflächen des Landes in 4 große Abschnitte teilen:

1. in die Hochmoore vor den Toren der Stadt
Oldenburg mindestens 4000 ha
2. in die Hochmoore beiderseits des Edevechter
Dammes mindestens 7000 ha
3. in die Hochmoore östl. des Sagerlandes mindestens 2500 ha
4. in die Hochmoore westl. des Sagerlandes mindestens 2500 ha.

Die unter 1 genannten Moorflächen sind zumeist kulturell schon in Angriff genommen; die große Nähe der Haupt- und Residenzstadt Oldenburg ermöglichte dies auch bei den jetzt bestehenden Schiffsahrts- und Zuwegungsverhältnissen.

Der unter 2 bezeichnete gewaltige Moorkomplex bester Qualität zur industriellen Verwertung beiderseits des sog. Edevechter Damms würde von dem geplanten Kanal auf das günstigste durchschnitten.

Noch günstiger liegen die Verhältnisse bei den unter 3 und 4 genannten Hochmooren. Die Sagerländische Eisenbahn wird bei Sedelsberg den Hauptkanal schneiden, es ist daher zweifellos, daß von dort aus die industrielle Verwertung der Moorflächen beiderseits Scharrel mit Erfolg ihren Ausgang nehmen wird.

Ebenso zutreffend, nur fast noch ungünstiger, liegen die Verhältnisse in den angrenzenden preussischen Hochmooren. Dort fehlt wie in Oldenburg ein nach beiden Seiten offener Querkanal, der die Moore durchschneidet; nur unendlich langsam werden dort die riesigen Hochmoore durch allmählig sich vorschiebende Sackgassen-Kanäle von Papenburg und Rhandersehn aus aufgeschlossen, deren Besiedelung naturgemäß an Wert und Bedeutung immer mehr verliert je weiter sie sich von ihren Hauptausgangspunkten und Hauptabsatzgebieten entfernen. Der jetzt geplante Kanal wird mit einem Schlage den an ihren obersten Endpunkten äußerst unfruchtbaren Sackgassenkanälen Luft machen und ihnen in wirtschaftlicher Beziehung Anschluß schaffen direkt zur Ems und zum westlichen Industriebezirk. Wenn man nun bedenkt, daß ein Querkanal von Ost nach West, der auf 20 Kilometer Länge festes, zur Torfverwertung hochgeeignetes Moor durchschneidet, **Vorbedingung für die Erschließung dieser gewaltigen Hochmoorflächen ist, daß also Preußen, wenn jetzt der Hunte-Ems-Kanal nicht zu Stande kommen sollte, über kurz oder lang doch genötigt sein würde, aus eigenen landeskulturellen Interessen einen Kanal in jene Moorflächen hinein zu bauen, dann**

erweist sich klar, daß Preußen alle Ursache hat, den Bau dieses Kanals, der ihm gar nichts kostet, nach Kräften zu fördern.

Nach dürfte es ein dankbares und aussichtsvolles Feld der Tätigkeit für die preußische Zentral-Moorcommission sein, der Ausschließung dieser riesigen hannoverschen Moore in dieser Weise mit all ihrem Einfluß zu Hilfe zu kommen!

Handelt es sich doch hier allein um mindestens 4000 ha Hochmoore, die direkt am neuen Kanal gelegen sind. Nach den oldenburgischen Erfahrungen reicht der unmittelbare Einfluß des Wasserweges auf die Hochmoor-Ausnutzung mindestens bis auf 1000 Meter beiderseitig der Kanäle. In Oldenburg wird Hochmoor ohne Schifffahrt und ohne Bewegung, das so trostlos in seiner riesigen Ausdehnung da liegt wie das in Rede stehende hannoversche, meist mit 50 *M* pro ha bezahlt — wenn es überhaupt Käufer und Liebhaber findet —; an den Schifffahrtskanälen, noch dazu mit Aussicht auf Absatz nach dem Westen, ist es zunächst mindestens mit 500 *M* pro ha einzuschätzen, das ist für das preußische Kanalgelände allein eine Wertsteigerung von 200 000 *M* auf 2 000 000 *M*.

Fast ebenso liegen die Verhältnisse für die hinter diesen Kanalstrichen gelegenen Hochmoore, wenn schon hier die Werterhöhung erst nach Anlegung weiterer Seitenkanäle erreicht wird. Rechnerisch wird es ziemlich richtig sein, auch hier einen Teil davon dem Hauptkanal gutzuschreiben, durch den die Anlegung der Seitenkanäle erst wieder ermöglicht wird. Diese zweite Zone darf nach der Übersichtskarte auf rund 3 km beiderseitig des Kanals als nicht zu hoch gerechnet angenommen werden, d. i. bei nur $\frac{1}{4}$ der Werterhöhung zu Gunsten des Hauptkanals also rund 100 *M* pro ha, bei 2×6000 ha mindestens 1 200 000 *M*.

Schließlich ist noch zu erwähnen, daß der Kanal nicht nur für die Hochmoore höchst segensreich wirken wird, sondern auch Geest und Marsch große Vorteile aus dem Ausbau des Kanals und zwar vor allem durch den vom Hauptkanal abzweigenden und im Projekt mit einbegriffenen Seitenkanal Kampelveda ziehen werden. In Oldenburg und Ostfriesland sind die alljährlichen Schäden, hervorgerufen durch die äußerst mangelhaften Abwässerungsverhältnisse von Veda und Zümme, ge-

nügend bekannt, und die Beseitigung derselben der dringendste Wunsch wohl der gesamten ländlichen Bevölkerung von Leer bis hinauf zum oldenburgischen Ammerlande. Vorarbeiten zur Abstellung der Mängel sind bereits von oldenburgischen und preußischen Behörden in die Wege geleitet. Die Kosten der Ausführung der Projekte stehen noch nicht fest, gering werden sie aber jedenfalls nicht sein. Auch nach dieser Richtung hin würde nun der Ausbau des Kanalprojekts von jenseitigster Wirkung sein, ja man kann ohne weiteres behaupten, daß der Bau des Zweigkanals Kamp-Leer das wirksamste Mittel zur Beseitigung der alljährlich wiederkehrenden Wasserschäden sein wird. Welch große Bedeutung der Kanal für die Landwirtschaft jener Gegenden dadurch bekommt, kann jeder unschwer ermessen, der die Verhältnisse dort kennt und weiß, welche hohen Werte unseres Volksvermögens jetzt infolge von Überschwemmungen alljährlich der Vernichtung anheimfallen.

Also nicht nur für Handel, Schiffahrt und Industrie, nein, auch für Landeskultur und Landwirtschaft wird der projektierte Kanal große, dauernde Vorteile im Gefolge haben und auch nach dieser Richtung hin ist Preußen an dem Kanal genau so interessiert wie das Herzogtum Oldenburg.

VI.

Das fiskalische Interesse Preußens erfordert den Bau des Hunte-Ems-Kanals.

Wir haben in den vorstehenden Abschnitten unserer Denkschrift eingehend an der Hand zuverlässiger Zahlen dargelegt, welche Aufgaben und Zwecke der Hunte-Ems-Kanal zu erfüllen hat und welche große Bedeutung er auch ganz besonders für Preußen besitzt. Wir haben des ferneren nachgewiesen, daß der Bau des Hunte-Ems-Kanals keinerlei Konkurrenz gegen Emden bedeutet, daß der Güterverkehr Emdens darunter in keiner Weise leiden wird, und daß die Auffassung, als ob das fiskalisch preußische Interesse gegen den Ausbau des Hunte-Ems-Kanals spräche, deshalb vollkommen hinfällig ist. Wir sind nun der Ansicht, daß so engherzige, fiskalische Interessen bei einem derartigen Kulturwerk überhaupt nicht ausschlaggebend sein dürfen, möchten aber nicht davon absehen, an dieser Stelle noch mit einigen Worten nachzuweisen, daß auch der, welcher diesen rein fiskalischen Interessen eine anschlagentende Bedeutung beimißt, umgekehrt nicht zu einer Ablehnung, sondern im Gegenteil zu einer warmen Befürwortung des Kanals gelangen muß.

Richtig ist, daß Preußen große Summen für die Hafenanlagen in Emden aufgewandt hat; diese Summen reichen aber andererseits nicht entfernt an die Baukosten des Dortmund-Ems-Kanals, die nach der offiziellen Festschrift zur Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals 79 430 000 *M* betragen haben. Nun sind die Einnahmen aus diesem Kanal bisher geradezu kümmerlich gering gewesen und stehen zu den Baukosten sowie den Betriebs- und Unterhaltungskosten ganz außer Verhältnis.

Zur besseren Illustrierung lassen wir eine Übersicht über die Einnahmen wie die regelmäßigen Betriebs- und Unterhaltungskosten folgen.

	Einnahmen der Kanalverwaltung			Ausgaben der Kanalverwaltung		
	Kanal- abgaben	sonstige Einnahmen	insgesamt	persönliche	sächliche	insgesamt
1901	125028,90	67929,82	192958,72	222073,68	1034968,88	1257042,56
1902	133720,21	49936,65	183656,86	227232,75	889252,48	1116485,23
1903	201360,92	44331,15	245692,07	135183,15	1092006,06	1227189,21
1904	193013,92	59341,09	252355,01	144421,50	920717,19	1065138,69

Aus obiger Zusammenstellung ergibt sich, daß eine nennenswerte Steigerung der Einnahmen nicht eingetreten ist, und daß die gesamten Einnahmen auch im Jahre 1904 nur etwa 25% der Betriebs- und Unterhaltungskosten gedeckt haben. Es ist also in diesen ganzen Jahren nicht ein Pfennig für Verzinsung und Amortisation übrig gewesen, es hat im Gegenteil noch in jedem Jahre ein erheblicher barer Zuschuß zur Deckung der Betriebs- und Unterhaltungskosten beigesteuert werden müssen, der auch im Jahre 1904 noch etwa das 3 fache der gesamten Kanaleinnahme betragen hat.

Dieses Resultat scheint ja nun auf den ersten Blick geradezu vernichtend für alle Freunde eines Ausbaues unseres heimischen Kanalnetzes zu sein, aber wenn man der Sache näher auf den Grund geht, dann ändert sich doch das Bild vollständig. Wir haben schon eingangs gezeigt, weshalb sich kein größerer Import- und Exportverkehr über Emden entwickeln konnte und auch in Zukunft nicht entwickeln kann. Diese Verhältnisse waren auch der preußischen Staatsregierung schon bei Einbringung der ersten Kanalvorlage nicht unbekannt. Sie hat deshalb auch den Dortmund-Ems-Kanal nicht als etwas für sich allein bestehendes angesehen, sondern sie hat den Dortmund-Ems Kanal lediglich angesehen und in Vorschlag gebracht als einen Teil des von ihr projektierten Rüstkanalprojekts.

Und auch die Mehrheit des preußischen Abgeordnetenhauses teilte diese Auffassung wie schon die Fassung zeigt, in welcher nach einem Antrage des Abgeordneten Windthorst § 1 des Gesetzentwurfs vom Jahre 1886 angenommen wurde und welche lautet:

„Die Staatsregierung wird ermächtigt, zur Ausführung eines Schiffahrtskanals, welcher bestimmt ist, den Rhein mit der Ems in einer den Interessen der mittleren und unteren Weser und Elbe entsprechenden Weise mit diesen Strömen zu verbinden und zwar zunächst u. (folgt Gewährung der Bausumme für den Dortmund-Ems-Häfen-Kanal).“

Wenn weitere Versuche der preussischen Regierung, auch den Ausbau der noch fehlenden Teilstrecken des Küstenkanals zu erwirken, bisher nicht mehr erfolgt sind, so dürfte das lediglich aus taktischen Erwägungen zu erklären sein. Man fürchtete, das der weitere Ausbau des Küstenkanals einen großen Teil der Mitglieder des preussischen Abgeordnetenhauses in ihrem Widerstande gegen das Mittellandkanalprojekt bestärken und so dieses große, rein preussische Unternehmen weiter hinausschieben würde. Nachdem dieses Projekt aber nunmehr, soweit dies zurzeit überhaupt erreichbar erscheint, gesichert ist, dürfte nichts mehr im Wege stehen, auch das ursprüngliche Küstenkanalprojekt wieder aufzunehmen, und wenigstens das nächste Stück, den Anschluß der Ems an die Unterweser, auszubauen. Im Gegenteil, es sprechen jetzt **gewichtige, auch fiskalische Interessen** für den Ausbau dieser Strecke mit.

Denn so wie der Dortmund-Ems-Kanal jetzt besteht, **ist und bleibt er stets ein Torso, der niemals lebensfähig werden und seine Bestimmung erfüllen kann.** Erst wenn dieses Kanalstück seine ihm im voraus bestimmte und von der Natur vorgeschriebene Verbindung nach der Unterweser erhalten hat, wird der Kanal die nötigen Zufuhren bekommen, die er braucht, um rentabel zu werden. Die Preussische Staatsregierung handelt daher vollkommen im Einklang mit den Zwecken, die sie mit dem Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals verfolgte, wenn sie jetzt den Bau des Hunte-Ems-Kanals fördern hilft, und sie verstößt damit **nicht gegen fiskalische preussische Interessen, sondern sie vertritt damit ganz im Gegenteil sehr gewichtige wirtschaftliche und fiskalische Interessen Preußens.** Wie sehr man das auch in den beteiligten preussischen Kreisen einsehen, zeigen die Eingaben, die eine Reihe großer Preussischer Städte und Handelskammern an die Königlich preussische Staatsregierung gerichtet haben, und in denen der Ausbau des Hunte-Ems-Kanals aus den von

uns in Vorstehendem geschilderten Gründen aufs wärmste befürwortet wird. Diese preussischen Interessen sind so groß, daß Preußen unseres Erachtens alle Ursache hätte, dem Projekt nicht lediglich sein platonisches Wohlwollen zuzuwenden, sondern sich auch seinerseits an den Kosten des Kanals zu beteiligen und wenigstens die Baukosten der im preussischen Gebiet liegenden Kanalstrecke zu tragen.

Kommen wir nun zum Schluß und fassen wir das im Vorstehenden Gesagte nochmals kurz zusammen, so ergibt sich folgendes:

Der Kanal bedeutet keine Schädigung des Emdener Hafens; der Kanal dient wichtigen wirtschaftlichen Interessen der Industrie, des Handels und der Schifffahrt nicht nur in Oldenburg und Bremen, sondern auch vor allen Dingen in Preußen selbst; der Kanal hat eine große Bedeutung für die Erschließung und Rußbarmachung weiter fast gänzlich unbewohnter Moorflächen in Oldenburg und Preußen; der Kanal ist notwendig, um den Dortmund-Ems-Kanal rentabel zu machen und entspricht deshalb auch den fiskalischen Interessen Preußens; der Kanal ist endlich auch von national deutschem Standpunkt von der größten Bedeutung, weil er allein die Möglichkeit bietet, zu verhüten, daß unser deutscher Ein- und Ausfuhrverkehr in noch weitere Abhängigkeit von außerdeutschen Häfen gerät und es andererseits ermöglicht, ausländische Erzeugnisse wie Torfstreu und Kohlen vom deutschen Markte zu verdrängen und durch deutsche Fabrikate zu ersetzen.

Alle diese Gründe müssen in jedem unbefangenen Leser die Überzeugung bestärken, daß die preussische Regierung gar nicht anders kann, als dem Ausbau des Hunte-Ems-Kanals mit dem größten Wohlwollen zu begegnen, und auch Emden wird sich, davon sind wir fest überzeugt, dem Gewicht dieser Gründe nicht entziehen können. Wer aber trotz aller Gründe in unverföhnlicher Gegnerschaft gegen unseren Kanal verharret und der preussischen Regierung etwa zumuten wollte, die Genehmigung zum Bau zu versagen, dem möchten wir zum Schluß noch folgendes zur Erwägung vorstellen.

In den Jahren, in denen die Aussichten des Mittel-
landkanals so schlecht standen, daß wohl nur wenige an das end-
gültige Zustandekommen desselben noch glaubten, traten mehr-
fach Anregungen an uns heran, unseren Kanal in den Vorder-
grund zu schieben, da für ihn unzweifelhaft sehr leicht eine
Mehrheit im preussischen Abgeordnetenhaus zu finden sein
würde. Wir haben es aber abgelehnt, aus dieser für uns
günstigen Konstellation Nutzen zu ziehen, ja, wir haben sogar
jede Agitation für unseren Kanal von diesem Moment ein-
gestellt und trotz vielfacher, dahingehender Wünsche und An-
regungen aus unseren Mitgliederkreisen es aufs strengste ver-
mieden, irgend etwas für unseren Kanal zu unternehmen,
weil wir unsererseits nicht die Hand dazu bieten wollten,
ein Unternehmen, von dem sich weite Kreise in Preußen
Nutzen versprachen, zu Fall zu bringen. Deshalb haben
wir unser Projekt erst wieder aufgenommen, als der
Mittellandkanal gesichert und auch die letzte Garantie-
verpflichtung übernommen war. Diese selbe Rücksicht
können wir aber jetzt auch von Preußen verlangen, und
es würde nicht nur unbillig sein, sondern unsers Er-
achtens auch dem Wesen des deutschen Bundesstaats direkt
widersprechen, wenn Preußen, von dem keinerlei finanzielle
Opfer verlangt werden, verhindern wollte, daß andere Bundes-
staaten sich auf ihre Kosten Verkehrswege schaffen, die Preußen
in seinem eigenen Gebiete zielbewußt auszubauen und zu fördern
bestrebt ist. Schon die Erwägung allein muß Emden zu
der Erkenntnis bringen, daß die preussische Regierung gar
nicht in der Lage ist, sei es direkt durch Veragung der Ge-
nehmigung zum Bau, sei es indirekt durch Auferlegung hoher
Abgaben oder dergleichen ein Unternehmen zu verhindern, an
dem so große bedeutsame wirtschaftliche Interessen der Landes-
kultur und der Landwirtschaft, des Handels, der Industrie
und Schifffahrt beteiligt sind, und das für Preußen ebenso
wie für Oldenburg und Bremen gleichermaßen ein Kultur-
werk ersten Ranges ist.

KARTE der Nordwestdeutschen Schiffahrtsstrassen.



1771
1772
1773





