

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

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

Dursthoff, Wilhelm

Oldenburg i. Gr., [ca. 1905]

[Vorwort]

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

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 Küstenkanal 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 Küstenkanals 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 (Kupfererz)	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;

