

**Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

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

**Dursthoff, Wilhelm**

**Oldenburg i. Gr., [ca. 1905]**

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

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

## 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 Rüst-Kanalprojekts.

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 einsieht, 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.

