

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

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

Dursthoff, Wilhelm

Oldenburg i. Gr., [ca. 1905]

V. Der Einfluß des Kanals auf die Landeskultur.

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

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 Schifffahrtskanäle 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 Schifffahrtskanäle.

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 Nhaudersehn 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 Moorflächen 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.

Auch 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.