

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

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

Dursthoff, Wilhelm

Oldenburg i. Gr., [ca. 1905]

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

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

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 Fahrwasserverhältnisse 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	Bahnst. 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