

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

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

Dursthoff, Wilhelm

Oldenburg i. Gr., [ca. 1905]

II. Einfluß des Hunte-Ems-Kanals auf Emdens Seeverkehr.

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

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 Mittellandkanals. 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, Korrekionsabgaben 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