

**Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

**Der Ausbau des Hunte-Ems-Kanales**

**Brandt, Lampertus Otto**

**Oldenburg i. Gr., 1898**

1. Zur Geschichte des Hunte-Ems-Kanales und des Küstenkanalplanes

**urn:nbn:de:gbv:45:1-7820**

## Der Ausban des Hunte-Ems-Kanales

### 1. Zur Geschichte des Hunte-Ems-Kanales und des Küstenkanalplanes

Anfangs der vierziger Jahre unsres Jahrhunderts ging man im Handels- und Gewerbe-Verein zu Oldenburg mit der Absicht um, die Großherzogliche Staatsregierung zu veranlassen, eine gründliche technische Untersuchung des Moorgebietes zwischen Oldenburg und Barßel vorzunehmen, um Anhaltspunkte für die Beurteilung der Frage zu gewinnen, ob die Anlage eines die Hunte mit der Ems verbindenden Kanales und die Einrichtung von Moorkolonien nützlich sei. Die Ziele, die man dabei im Auge hatte, verdichteten sich im Laufe der nächsten Zeit zu greifbarer Gestalt, und den Anstoß zum Beginnen eines Kolonisationswerkes im Moore im großen Stile und nach den Vorbildern, die man in Holland und Ostfriesland vor Augen hatte, gab ein Vortrag, der im Jahre 1844 in dem erwähnten Oldenburger Verein gehalten wurde, ein Vortrag, der im wahren Sinne des Wortes eine That war, dessen Gedanken aber, trotzdem sich segensreiche praktische Folgen daran knüpften, nicht im vollen Umfange gewürdigt wurden. Der Verfasser, General Mosle, der damit die Bemühungen seines Schwagers, des Amtmanns Amann, um diese Angelegenheit wieder aufnahm, will die Aufschließung der Moore und deren Abbau und Kultivierung veranlassen und mit der Anlage eines Schiffahrtskanales durch das Moorgebiet von Oldenburg bis Barßel verbinden, so daß die schiffbare Hunte mit der Ems und weiter die Weser mit der Ems verbunden werde. Auf diese Weise können, sagt er, etwa fünf Meilen von der Mündung zwei parallel laufende, sich unmittelbar ins Meer ergießende schiffbare Ströme, es können vier bedeutende Städte (Bremen, Oldenburg, Leer, Emden) von resp. 50 000, 10 000, 6 000 und 12 000 Einwohnern und eine Menge kleinerer Ortschaften durch einen vier Meilen langen, im herrenlosen Moorlande leicht auszu-

grabenden Kanal auf nächstem Wege in unmittelbare Binnenschiffahrtsverbindung gebracht werden. Der Verfasser macht ferner darauf aufmerksam, daß von seiten der hannoverschen Regierung die Durchführung eines schiffbaren Kanals mit 5 Fuß Wassertiefe durch das Herzogtum Bremen, also die Verbindung von Weser und Elbe, betrieben werde. Käme dazu der Hunte-Ems-Kanal, so wäre eine bequeme Binnenschiffahrt von der Elbe zur Ems hergestellt, und auch der Verkehr Hamburgs und der Elbpläze mit Ostfriesland würde wenigstens zum Teil dem Kanal zufallen, ja auch das Elbgebiet wäre den ostfriesischen und oldenburgischen Flußschiffen, das Emsgebiet den Elbfahrzeugen eröffnet. Kommt ferner, fügt unser Autor schließlich hinzu, die früher oder später, aber so gewiß als der Tag bevorstehende Zollvereinigung des innern Deutschlands mit den Nordseestaaten zu stande, so werden auch Lippe und Ems bald durch einen schiffbaren Kanal verbunden sein. Damit aber und mit der gleichzeitigen Aufräumung des Hafens beginnt eine neue Glanzperiode für Emden; das ganze Rheingebiet öffnet sich ihm und es wird ein mächtiger Konkurrent aller holländischen und belgischen Häfen. — Mittelt unser Kanalprojekte wären dann auch Elbe und Weser durch gesicherte Fluß- und Binnenschiffahrt mit dem Rhein in Verbindung gebracht, und da Spree und Oder ohnehin schon der Elbe durch Wasserkommunikation verbunden sind, so zöge sich eine große Binnenschiffahrtsstraße von Breslau und Berlin nach Wesel und Köln, die, die Flußgebiete der Oder, Elbe, Weser, Ems und des Rheins verbindend, allen großen deutschen Handels- und Fabrikplätzen die Möglichkeit direkter Schiffsverbindung gäbe. —

Man sieht, der Plan eines Küstenkanales mit samt dem eines Rhein-Ems-Kanales ist älter als die preußische Regierungsvorlage von 1882. Allerdings waren die Gedanken Amanns und Mosles nicht original, wie denn überhaupt beinahe alle Kanalprojekte, die man heute in Deutschland verfißt, eine hundertjährige, teilweise vielhundertjährige Geschichte haben. Und so finden wir auch die Projektierung der Rhein-Emsverbindung sowohl wie der Ems-Weserverbindung mittelst der Hunte schon Eingang des Jahrhunderts.<sup>1)</sup> Das Verdienst der beiden Männer bleibt darum nicht minder groß, denn vor allem Mosle hat aus den vielen Projekten das praktisch Wertvolle mit sicherem

<sup>1)</sup> Vergl. Marberger, Paul, Jakob, Neu eröffnete Wasserfahrt auf Flüssen und Kanälen u. s. w.; Dresden und Leipzig 1723.

Reinhold, D. und Olmanns, F., Der deutsche Handelskanal u. s. w., Bremen und Leer, 1817.

Blicke herausgehoben und seine Tragweite erkannt. Die Anregung des Generals Mosle in Oldenburg hatte den Erfolg, daß der Hunte-Ems-Kanal thatsächlich gebaut wurde, wobei freilich sein Zweck, als Schiffahrtsstraße dem großen Verkehre zu dienen, sehr bald, zum großen Teile unter dem Drucke des Landtags, in den Hintergrund trat; man baute ihn als Meliorationskanal in die Moorgebiete, und wenn stillschweigend die Regierung auch den ersten Zweck im Auge behielt, die Kanaltechnik der neuern Zeit, die auf viel größere Abmessungen hinauskam, mußte die Erfüllung jener Absicht doch vereiteln. Erst die Bemühungen um den Mittellandkanal brachten den Plan des Küstenkanales wieder auf die Tagesordnung und rückten ihn in ein helleres Licht; er gewann durch die Kanalvorlage der preußischen Regierung 1882 an allgemeinem Interesse, wobei allerdings die zunächst beteiligten oldenburger Interessenten teilnahmslos zusahen, wie er wiederum in der Versenkung verschwand.

Der beinahe ein Jahrhundert alte Plan, den großen im wesentlichen süd-nördlich verlaufenden, deutschen, natürlichen Wasserstraßen eine west-östliche Verbindung zu geben in Gestalt eines künstlich zu schaffenden Kanales (Mittellandkanals) mit einem System von Zweigkanälen, hat im Laufe der Zeit mannigfaltige Wertschätzung genossen und durchgreifende, dem Stande der Technik und den Anforderungen des Verkehrs entsprechende Abänderungen erfahren. Auch die Kanallinie selbst ist mehrfach, noch in der neueren Zeit geändert worden, und in den 80er Jahren hatte man überhaupt zwei westöstliche Linien, eine zur Verbindung der Weser und Ems im Mittellaufe, die andre zur Verbindung im Unterlaufe ins Auge gefaßt. Uns interessieren vor allem die Vorschläge, die die Preußische Regierung im Jahre 1882 dem Hause der Abgeordneten vorlegte, weil darin der Küstenkanal (Ems-Oldenburg-Elzfleth-Begefack-Stade) zum ersten Male in weitem Kreise der Ausführung wert befunden wurde. In der Denkschrift über die geschäftliche Lage der Preussischen Kanalprojekte<sup>1)</sup> vom Jahre 1882 werden die beiden Kanallinien zur Diskussion gestellt:

„Der Rhein-Weser-Elbe-Kanal und zwar:

- a) nach den in der Denkschrift von 1877 behandelten Linien von Ruhrort über Minden und Hannover nach Magdeburg,

---

<sup>1)</sup> Drucksachen des Hauses der Abgeordneten XIV. Legislaturperiode, III. Session 1882. Nr. 33.



b) nach neueren Vorschlägen, welche auf eine Verbindung des Rheins von Ruhrort bezw. Dortmund nach der unteren Ems in der Gegend von Papenburg, weiter nach der unteren Weser bei Bremen, endlich nach der unteren Elbe bei Hamburg ausgehen.“

In den Ausführungen, die die Denkschrift weiterhin giebt, spielt die Rücksicht auf die Aufschließung der Kohlenreviere Westfalens für eine weitere Nutzung, vor allem ihre Verbindung mit den Nord- und Ostseehäfen die ausschlaggebende Rolle, eine Verbindung, die durch den Ausbau des Kanals über Minden nach Magdeburg nicht erreicht werden würde. Dies wird in der Denkschrift ausdrücklich anerkannt. „Es kommt aber weiter der Umstand in Betracht, daß der direkte Rhein-Weser-Elbe-Kanal zu seiner vollen Wirksamkeit auf den Kohlenverkehr überhaupt erst dann gelangen kann, wenn er in seiner ganzen Länge zur Ausführung gebracht ist, in Folge dessen während der verhältnismäßig langen Zeit der Bauausführung größere Kapitalien nahezu ertragslos bleiben würden. Dagegen ist bereits in der Denkschrift von 1877 auf Seite 86 bemerkt worden, daß die nördliche Linie des Rhein-Weser-Elbe-Kanals die Herstellung direkter Verbindungen mit den Nordseehäfen gestatte, und daß diese Kanäle bei Anwendung großer Dimensionen von Wichtigkeit sowohl für die Handels- als auch für die Kriegsmarine sein würden. Das von dem Oberpräsidenten der Provinz kräftig unterstützte Bestreben, der westfälischen Kohlenindustrie vor allen Dingen den Anschluß an einen Nordseehafen zu gewinnen, veranlaßte zunächst den Antrag, den Rhein-Weser-Elbe-Kanal, welcher nach dem ursprünglichen Projekte von der Emscher nordwärts bis Bevergern und dann ostwärts auf Minden geführt werden sollte, nicht in diese Richtung, vielmehr von Bevergern aus weiter nach Norden auf Emden zu leiten. Dieser Antrag hatte den Vorschlag zur Folge, dem Kanal von Bevergern aus die Richtung ungefähr parallel mit der Ems bis in die Gegend von Papenburg zu geben und hier nach Westen hin den Anschluß an die Ems, nach Osten hin den an die Weser, möglichst nahe unterhalb Bremen zu suchen. Die Aufnahme und Prüfung dieses Gedankens führte zu dem weiteren Vorschlage, den Kanal von hier aus nach der unteren Elbe, bezw. bis Hamburg fortzusetzen, und ein Blick auf die Karte zeigt, daß eine hiernach gestaltete Kanalverbindung vor der ursprünglich geplanten mehrfache Vorzüge voraus haben würde, ohne bei der zu erwartenden weiteren Entwicklung der Binnenschifffahrt die spätere Ausführung der direkten Linie unthunlich oder auch nur unwahrscheinlich zu machen.“

„Die neue Kanallinie gewährt zunächst den Vorteil, in einzelnen Theilen ausgeführt werden zu können, deren jeder für sich zu einem vollständigen und rationellen Abschluß gelangt. Der Emscher Kanal Ruhrort-Henrichenburg-Dortmund verbindet die Kohlenreviere mit dem Rheingebiet, die Linie Henrichenburg-Ems verbindet sie mit den Emshäfen und durch die Vermittelung des in der Ausführung begriffenen Ems-Graben-Kanals mit Wilhelmshaven. Ein fernerer Abschnitt läßt die untere Weser, der letzte die untere Elbe erreichen. Bei der Vortrefflichkeit der Elbwasserstraße, ihrer Fähigkeit, große Schiffsgefäße aufzunehmen und der, wie bei keinem andern Ströme organisierten Kettenschiffahrt, steht von hier aus das ganze Elbgebiet, wahrscheinlich aufwärts bis Magdeburg, dem Westfälischen Kohlenverkehre offen. Die Verbindung mit Berlin wird durch Vermittelung der Havel gewonnen. Von besondrer Wichtigkeit aber ist, daß von der unteren Elbe aus auch die Erreichung verschiedener Ostseehäfen möglich ist, sobald erst die in der Erörterung begriffenen erforderlichen Kanalverbindungen, nämlich der Nord-Ostsee-Kanal auf Kiel und der Elbe-Graben-Kanal auf Lübeck zur Ausführung gelangt sein werden. Selbst Rostock wird vermöge der schiffbaren Elbe, für welche erhebliche Verbesserungen seitens der Großherzoglich Mecklenburgischen Regierung in Aussicht genommen sind und des projektierten Rostocker Kanals mit Westfälischer Kohle versorgt werden können. Ob dasselbe auch nach Verbesserung der Wasserstraßen durch Berlin und nach Erbauung des Oder-Spree-Kanals oder vielleicht auch schon früher durch Vermittelung des Finowkanals mit Stettin der Fall sein wird, mag der Zukunft vorbehalten bleiben, wie die Beantwortung der Frage, ob die Westfälische Kohle ihren Weg noch weiter nach Osten bis zur Weichsel und darüber hinaus finden wird. Letzteres wird vielleicht erst später infolge der direkten Verbindung des Rheins mit der Elbe bei Magdeburg eintreten. In jedem Fall hat die neue Kanallinie den nicht zu unterschätzenden Vorzug, den Schiffahrtsverkehr nicht allein aus dem Westfälischen Kohlenrevier, sondern auch allgemein aus dem Wassergebiet des Rheins nach dem Meere hin die dringend wünschenswerte volle Unabhängigkeit vom Auslande zu gewähren, indem sie ihn mit den deutschen Nordseehäfen, vorweg mit den wichtigeren deutschen Ostseehäfen für den Fall in direkte Verbindung bringt, daß die oben genannten Anschlußkanäle zur Ausführung gelangen.“

X „Der Kanal von der unteren Ems zur unteren Weser. Die Linie zweigt sich von der vorigen bei Neudörpen ab, wendet sich nach Oldenburg und benützt von hier an die bereits schiff-

bare nur noch durch einige Geradelegungen weiter zu regulierende Hunte bis zu deren Mündung in die Weser bei Elsfleth. Es wäre zwar erwünscht, unmittelbar die Stadt Bremen zum Endpunkte dieses Kanals machen zu können, dann aber würde der Vorteil der Benutzung der Hunte verloren gehen und die Ausführung des Kanals mit erheblichen technischen Schwierigkeiten und entsprechenden Mehrkosten verknüpft sein. Insbesondere würde durch die Richtung auf Bremen die Fortsetzung des Kanals auf dem rechten Weserufer außerordentlich erschwert werden, wogegen andererseits auch von Elsfleth aus die Stadt Bremen durch Kanalschiffe unschwer und ohne Gefahr erreicht werden kann.“X

„Die Fortsetzung von der unteren Weser nach der unteren Elbe. Einen geeigneten Ausgangspunkt aus der Weser bildet die bei Vegesack etwa 12 Kilometer oberhalb Elsfleth in die Weser mündende Lesum, an welche sich aufwärts die Hamme und bis Bremervörde der vorhandene, seiner veränderten Bestimmung entsprechend umzubauende Oste-Hamme-Kanal anschließt. Von hier aus kann, unter teilweiser Benutzung der Schwinge, die Elbe bei Stade gewonnen werden. Die Projektierung des Kanals auf diesem Teile, welche noch nicht hat erfolgen können, wird insofern gewisse Schwierigkeiten machen, als derselbe zur Vermeidung von Schleusen und künstlichen Speiseeinrichtungen eine tiefere Lage des Wasserpiegels beansprucht, als solche den Interessen der namentlich den Oste-Hamme-Kanal in großem Umfange umgebenden Moorkulturen entspricht, dennoch wird eine möglichst allseitig befriedigende Lösung der Aufgabe erstrebt und hoffentlich auch erreicht werden. Sollte wegen der Gefahren, welche die Elbe unterhalb Hamburg dem Verkehre der leicht gebauten, gegenüber dem Wellenschlage nicht widerstandsfähigen Kanalfahrzeuge entgegenstellt, Hamburg einen mehr unmittelbaren Anschluß des Kanals verlangen, so kann derselbe von Stade aus durch einen am Fuße der Geest bis nach Harburg zu führenden Innenkanal erreicht werden, welchem nur aus der Kreuzung mit der Lütje bei Horneburg und mit der Este bei Bugtehude größere, jedoch keineswegs unüberwindliche Schwierigkeiten erwachsen werden.“

Was die Kosten der Ausführung des Kanalplanes anlangt, so sind sie in der Denkschrift berechnet unter der Voraussetzung eines Kanalprofiles von 16 m Sohlenbreite, 24 m Spiegelbreite, bei 2 m Tiefe, sowie Schleusenabmessungen von 8,6 m lichter Weite, 67 m nutzbarer Länge, bei 2,5 m Drempeltiefe. Für die Strecke Vegesack-Stade ist eine Schätzung vorgenommen.

Kanalstrecke	Länge km	Gesamtkosten in M.	Kosten des Kilometers
1. Dortmund-Neudörpen-Ems. . . . .	207,2	50 300 000	—
2. Ruhrort-Henrichenburg . . . . .	44,3	22 550 000	509 000
Neudörpen-Oldenburg . . . . .	60,9	18 000 000	296 000
Oldenburg-Elsfleth . . . . .	25,8	900 000	—
Huntereulierung . . . . .	—	—	—
Sa. . . . .	131,0	41 450 000	—
3. Begeack-Stade. . . . .	82,5	20 250 000	245 000

X Die in der Kanaldenkschrift der preußischen Regierung 1882 zur Erörterung gestellte Kanallinie von dem Unterlaufe der Ems nach den Unterläufen der Weser und Elbe hatte eine lebhafte Besprechung in der Öffentlichkeit gefunden und war auch entschieden bekämpft worden, doch ohne besonders stichhaltige Gründe, da man auch die Erwägung nicht gelten lassen kann, daß der Ausbau dieses Küstenkanales den Bau des Mittellandkanales gehindert oder doch in den Hintergrund geschoben hätte. Man wandte sich aber nicht nur gegen den Küstenkanal, sondern auch gegen den Dortmund-Ems-Kanal selbst, wenn auch ohne Erfolg, denn in den kurzen Erläuterungen, die die preußische Regierung dem Gesetzentwurfe betr. den Bau eines Schiffahrtskanales von Dortmund nach den Emshäfen beifügte, hielt sie energisch an der Notwendigkeit, zunächst den Kanal nach den Emshäfen zu führen, fest und behandelte die Frage, ob die Küstenkanal- oder Mittelkanallinie auszuführen sei, als offen, stellte aber nicht ohne Absicht die veranschlagten Kosten beider Linien einander gegenüber:

Küstenkanallinie . . . . .	169,2 km	39 150 000 M	Kosten
Mittellandkanallinie (Beberger- Magdeburg) . . . . .	360,2 "	68 900 000 "	" "

Die Kommission, der die Prüfung des Gesetzentwurfes der Regierung oblag, lehnte ihn ab, behandelte aber ebenso wie nachher das Plenum die Frage des Küstenkanalplanes recht dilatorisch. Die Begründung, die man dem Regierungsvorschlage gegeben hatte, indem man die Interessen der westfälischen Kohlenindustrie außerordentlich stark in den Vordergrund schob, erwies sich als verhängnisvoll, da die Kommission nun auch nur diese Argumente unterfuchte und nachdem sie sich für ihre Abweisung entscheiden zu müssen geglaubt hatte, den ganzen Plan des Küstenkanales überhaupt fallen ließ. Der Kommissionsbericht sagt darüber, und diese Begründungsreihen kehren auch



in den Plenarverhandlungen wieder: „Allerdings werde der jetzt schon so hoch entwickelte rheinisch-westfälische Industriebezirk unmittelbar durch den Dortmund-Emshäfen-Kanal mit der See in Verbindung gebracht, es werde hierdurch gewiß auch für die Kohle ein größeres Absatzgebiet geschaffen, indes sei doch zu erwägen, daß es nicht in erster Linie darauf ankomme, den Kohlen zum Export zu verhelfen, sondern infolge billigeren Transportes ihre Verwendung den Bewohnern des eigenen Landes zu billigerem Preise zu ermöglichen. Erst wenn dieses Ziel erreicht sei oder doch gleichzeitig angestrebt werde, dürfe man den Export ins Auge fassen. Die Anschauung der Regierung aber, es werde durch diesen Kanal eine Verdrängung der englischen Kohlen in den norddeutschen Außenbezirken ermöglicht, sei zu sanguinisch, weil unsere Kohlen an der Produktionsstelle im Binnenlande ungefähr einen gleichen Preis hätten wie die englischen, die unmittelbar an der See gewonnen würden. Um jenen Erfolg zu erreichen, bedürfe es noch der Weiterführung des Kanals nach der unteren Weser und Elbe. Mit diesem letzteren Projekte, welches auch schon in der Begründung zur vorjährigen Kanalvorlage in den Vordergrund gestellt sei, werde aber der Binnenlandkanal begraben,“ und das sei gegen die von der preussischen Regierung selbst aufgestellten Ziele, die mit einer west-östlichen Wasser Verbindung von dem Rhein nach der Elbe erreicht werden sollten. Auf diesem Standpunkte beharrte man auch, trotzdem die Regierung darauf hinwies, wie die Rentabilität des Kanales um so viel größer sein werde, sobald die Unterläufe der Weser und Elbe an den Dortmund-Ems-Kanal angeschlossen seien.

Die Kommission schlug daher einen Antrag und eine Resolution vor, in denen nur auf den Ausbau des Mittellandkanales Bedacht genommen und ein Zweigkanal nach den Emshäfen vorgesehen war, und der Landtag folgte diesem Antrage, d. h. er behandelte den Dortmund-Emshäfenkanal als einen Teil eines in Zukunft auszubauenden Kanalnetzes und gab dem § 1 des Gesetzentwurfes die mit 228 gegen 111 Stimmen angenommene Fassung des Antrags Hammacher: „Zur teilweisen Ausführung eines Schifffahrtkanals, welcher bestimmt ist, den Rhein mit der Ems, Weser und Elbe zu verbinden, und zwar zunächst für den Bau der Kanalstrecke von Dortmund über Henrichenburg, Münster, Bevergern, Neudörpen nach der unteren Ems wird in Gemäßheit der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festzustellenden Projekte aus der Staatskasse die Summe von 46 000 000 M zur Verfügung gestellt.“ Im Herrenhause lehnte man

den ganzen Gesetzentwurf der Regierung ab unter Betonung der schädlichen Wirkung, die seine Ausführung für die oberschlesischen Bezirke haben werde und unter starker Anzweiflung der Nützlichkeit größerer Kanalbauten überhaupt. Das Herrenhaus nahm vielmehr am 30. Juni 1881 mit 70 gegen 65 Stimmen einen Antrag an: die Staatsregierung zu ersuchen, den Plan zu einem die Monarchie von Osten nach Westen durchziehenden einheitlichen Kanalnetze vorzulegen und die Mittel dazu in einer Anleihe aufzubringen. Diese scharfe Stellungnahme gegen den Plan der Regierung hatte die Folge, daß der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten allerdings erklärte, bei der Weitererwägung der Projekte die Interessen der Provinz Schlesien berücksichtigen zu wollen, im übrigen beharrte die Staatsregierung auf ihrem Standpunkte, und insbesondere wurde am 25. April 1885 von dem Regierungskommissar in der Budgetkommission die Erklärung abgegeben, der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten halte an der Auffassung fest, daß die Herstellung einer Wasserverbindung vom rheinisch-westfälischen Kohlenreviere nach der Nordsee eine Notwendigkeit sei. Vor allem verwahrte sich die Regierung 1886 dagegen, daß man sie veranlasse, weit ausgreifende Zukunftsprojekte im großen Stile vorzulegen; sie bestand darauf, nur in der Ausführung bestimmter, jeweilig auf ihre Nützlichkeit geprüfter Schiffahrtskanäle eine rationelle und den Rücksichten auf die Staatsfinanzen entsprechende Lösung der Kanalfrage zu erkennen und in diesem Sinne auch die Vorarbeiten zu beschränken; sie fürchtete nicht mit Unrecht durch die Vorlage eines auf weiter Basis angelegten Kanalnetzes den Kampf aller gegen alle zu entfesseln, die partikularistischen Interessengegensätze so scharf hervortreten zu sehen, daß gar nichts Positives erreicht würde. Im Zentralverein für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt, den die Angelegenheit auch beschäftigte, behielten die Interessen des Mittellandes, für die die schon erwähnten taktischen Bedenken ebenfalls maßgebend waren, die Oberhand, aber man lehnte doch den Dortmund-Ems-Kanal nicht ab. Es wurde in der Ausschusssitzung am 15. November 1882 der Antrag des Professors Schlichting angenommen: Der Zentralverein begrüßt in der Erwartung, daß der Binnenkanal zur Verbindung des Rheins, der Weser und der Elbe möglichst gleichzeitig mit dem Seekanal zur Verbindung des Rheins mit der Nordsee zur Ausführung gelangt, die Vorlage der Staatsregierung, die Anlage des Seekanals betreffend, als den ersten wichtigen Schritt zur Anlage von großen Schiffahrtskanälen. Gegen den Grundgedanken dieses Beschlusses fand auch die Generalversammlung vom 24. April 1883 nichts zu erinnern.

1886 legte die Regierung einen Gesetzentwurf vor, der gegen den von 1882 vorteilhaft in bezug auf Einzelheiten verändert ist.<sup>1)</sup>

Der § 1 lautete: „Die Staatsregierung wird ermächtigt, zum Bau eines Schiffahrtskanals von Dortmund bezw. Herne über Henrichenburg, Münster, Bevergern und Papenburg nach der untern Ems, einschließlich der Anlage eines Seitenkanals aus der Ems von Oldersum nach dem Emdener Binnenhafen nebst entsprechender Erweiterung des letzteren nach Maßgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festzustellenden Projekte die Summe von 58 400 000 M zu verwenden.“ Die Regierung behandelte also nunmehr diese Kanalstrecke selbständig und verzichtete darauf, sie mit dem Mittellandkanal in Verbindung zu bringen. Desto eifriger erörterte man gerade diese Beziehungen in der Kommission, die zur Beratung dieser Gesetzesvorlage eingesetzt wurde<sup>2)</sup>, und die Verhandlungen zeigen, daß man in der Zwischenzeit allerseits viel gelernt hatte, daß die Kenntnis der Kanalfragen und die Erkenntnis ihrer Wichtigkeit vertieft worden war. Die schlesischen Interessen wurden diesmal mit großer Zähigkeit vertreten, ferner die der Provinzen Hannover, Westfalen und Sachsen, gemäß deren der Ausbau des Mittellandkanales über Minden befürwortet und bei Genehmigung des Emskanales besondere Klauseln verlangt wurden, weil man in seiner Fortsetzung im Küstenkanale Nachteile für die Mittellandkanallinie erblicken zu müssen glaubte, eine Furcht, die, wie wir später nachzuweisen haben, ganz unberechtigt ist. Dieser Standpunkt trat aber jedenfalls hervor. Es heißt in dem Kommissionsbericht: „In einem Teile der Provinzen Westfalen, Hannover und Sachsen legt man vor allem darauf Gewicht, daß die in der Denkschrift von 1877 zunächst besprochene Kanallinie über Minden nach Magdeburg (Wolmirstedt), wenn nicht sofort, so doch unmittelbar nach dem Ems-Kanale zur Ausführung komme. Man fürchtet die völlige Beiseiteschiebung des in jener Denkschrift befürworteten Projekts und erblickt in dieser Gefahr einen genügenden Grund, um für jetzt dem Emskanal zu widerstreben. Man meint, der Kanal werde die Preise der westfälischen Kohle erhöhen, und wenn, wie nicht anders zu erwarten sei, der Eisenbahntarif mindestens nicht geringer werde, dann würden die Interessenten der Mittellandlinie nur den Schaden haben, keinen Kanal aber höhere Kohlenpreise erhalten. Man glaubt deshalb, daß es geboten

<sup>1)</sup> Drucksachen des Hauses der Abgeordneten. XIV. Legislaturperiode, I. Session 1886, Band III, Nr. 107.

<sup>2)</sup> Drucksachen des Hauses der Abgeordneten. XIV. Legislaturperiode, I. Session 1886, Band III, Nr. 192.

sei, die Mittellandlinie ebenfalls gesetzlich festzulegen, und ferner durch Gesetz festzustellen, daß dieser Binnenlandkanal die Priorität erhalte vor dem weiteren Ausbau des Emskanals in der Fortsetzung nach der unteren Weser und Elbe.“ Also nicht sachliche, sondern lediglich taktische Gründe veranlaßten zu dieser Stellungnahme. Es wurde dem auch sofort entgegengehalten, daß die Priorität des Ems-Kanals nicht die Beseitigung des Kanals von Bevergern nach Magdeburg bedeute. Die Gesichtspunkte, die im ferneren Verlaufe der Verhandlung von Mitgliedern der Kommission in handels- und wirtschaftspolitischer Beziehung für den Kanal nach den Emshäfen geltend gemacht wurden, müssen hier ebenfalls angeführt werden, weil sie für die Fortsetzung dieses Kanals nach der Weser klaren Beweis bringen. Es wurde ausgeführt, „daß Deutschland, speziell Preußen ein hohes Interesse daran habe, vom Auslande unabhängige Nordseehäfen zu besitzen, welche in einer Wasserverbindung stehen mit dem Rheine und mit dem großen rheinisch-westfälischen Produktionsgebiete. In diesem Sinne bedeute der Kanal die Verlegung der Rheinmündung nach der deutschen Nordsee. Das Ausland werde mit der Thatsache rechnen müssen und dann in den internationalen kommerziellen Fragen die Rücksichtnahme ausüben, welche bislang im Bewußtsein einer beherrschenden Situation vermißt werde, wie das z. B. in den Verhandlungen über den Rhein-Maas-Kanal, an dem das Ruhrbecken und der ganze Niederrhein ein vitales Interesse habe, zu Tage getreten sei. Der koloniale Handel werde sich dann statt über die holländischen und belgischen Häfen zum großen Teile über Emden nach Westdeutschland, jedenfalls nach den Konsumtionsgebieten in Westfalen und Rheinland ziehen.“ Es wurde ferner wiederum auf die wichtigen Interessen der westfälischen Kohlenindustrie hingewiesen, die schwer gegen die englische Kohle zu kämpfen habe. „Nach Fertigstellung des Rhein-Ems-Kanals und des Rhein-Maas-Kanals werde die westfälische Kohle nach Belgien und in das südliche Holland erleichterten Eingang haben, dann durch die links-emsischen Kanäle im Osten und Norden Hollands Absatz finden, und endlich durch die westemsischen Kanäle, besonders den Ems-Zade-Kanal in Oldenburg (?) und in der Marine zu Wilhelmshaven ausschließliche Herrschaft behaupten. Den Hauptabsatz werde sie im Export über See haben.“ An den Küsten selbst, wurde an anderer Stelle bemerkt, liege die Schifffahrt und Reederei, sowohl in Ostfriesland wie in Schleswig-Holstein, schwer danieder. Der Grund sei vorzugsweise in der Herrschaft der Dampfer zu suchen, aber auch die Zollgesetzgebung und veränderte Tarispolitik hätten schädigend gewirkt. Thatsache sei

eine Entwertung der Schiffe, Mangel an Beschäftigung der Schiffer, deren mehrere tausende von der Schifffahrt lebten. Die ganze Handelsflotte und insbesondere die im Watt fahrenden Küstenschiffe würden aus dem Kanale reiche Nahrung ziehen und den für sie notwendigen Aufschwung finden, indem sie die Verfrachtung der Kohlen an der ganzen Nordseeküste, an der dänischen und südschwedischen Küste besorgen würden.

Ein kleiner Teil der Redner stellte sich auch auf den zuerst von der Regierung eingenommenen Standpunkt, daß erst die Fortsetzung des Dortmund-Ems-Kanals nach der Weser hin die nötige Rentabilität bringen und die Absichten der ganzen Anlage erfüllen könne; und eine Ansicht sei hier besonders wiedergegeben, da sie den Gesichtspunkt des Vorteils der Kanalanlage für die Marine von anderer Seite beleuchtet. Der betreffende Landtagsabgeordnete sagte: „Dann, meine Herren, habe ich noch eine zweite Ergänzung zu machen, welche in dem (Kommissions-)Bericht (1886) nicht genügend hervorgehoben ist, nämlich die Tragweite des Rhein-Ems-Kanals für die Wehrkraft der deutschen Marine, und in dieser Beziehung muß ich mir einige erläuternde und vervollständigende Bemerkungen gestatten. Wenn der Nordostsee-Kanal ausgeführt wird, wie ja kein Zweifel ist, dann ist der Zweck — und es wird auch der Erfolg sein —, daß die deutsche Schlachtflotte bald in die Ostsee, bald in die Nordsee geworfen werden kann. Und unsere Flotte, welche augenblicklich aus 13 Panzerschiffen und zahlreichen Kreuzern besteht, wird in dem Augenblicke, wo sie im Gefechte steht, wo sie gefechtsstüchtig unter Dampf ist, mit 13 Dampfern und den erforderlichen Kreuzern und Avisos etwa in der Nordsee oder Ostsee, wo sie gerade kombinirt ist, mit einem ungeheueren Quantum Kohlen gespeist werden müssen. Das ist noch nicht genügend betont worden. Ein Panzer von 8000 indizierten Pferdekraften braucht täglich 1600 Zentner oder 80 Tons Kohlen. Es ist dies ziemlich gleich dem Konsum von Kohlen, welchen die großen Lloydampfer gebrauchen. Ein Lloydampfer gebraucht auf der Tour von Bremen nach New-York in 11 Tagen 800 Tons. Wenn also eine Schlachtflotte mit Maschinen von nur 100000 indizierten Pferdekraften gefechtsfähig erhalten werden soll, so konsumiert sie 1000 Tonnen Kohlen täglich. Dieser tägliche Bedarf repräsentiert Güterzüge von 100 Doppelwaggons. Wie werden die 100 Doppelwaggons täglich dorthin gebracht werden, wenn nicht durch Kanäle? Es ist ganz zweifellos, daß die Kriegsverwaltung, um die maritime Wehrkraft im Kriegsfall in der Ost- oder Nordsee zu erhalten, diese Masse Material an Kohlen

beschaffen muß. Wenn die Flotte in der Ostsee liegt, so wird man allerdings einwenden können, daß die Kanalschiffe ab Wilhelmshaven über See angesichts des Feindes dahin nicht kommen können; allein, es wird dann nötig sein, und die notwendige Folge wird sich von selbst ergeben, daß dann, wenn der Nord-Ostsee-Kanal gebaut ist und er die Verbindung findet über den Ems-Jade-Kanal nach Wilhelmshaven, daß dann auch von Wilhelmshaven ein Kanal weitergebaut werden muß nach der Elbe unterhalb Hamburg, von wo die Kohlentransporte entweder unter dem Schutze der Küstenbefestigung oder der Kriegsküstenfahrzeuge in den Nord-Ostsee-Kanal kommen oder später über die Elbe weiter hinaufkommen und durch den Ems-Trave-(Stecknitz-)Kanal, der in Arbeit ist, via Lübeck das Ostsee-Geschwader erreichen.“ Der Herr Abgeordnete irrte sich zwar in der Kanallinie, aber sonst enthalten seine Ausführungen beachtenswerte Gesichtspunkte, die für den Ausbau des Hunte-Ems-Kanales sprechen.

Wir führen diese Begründungen nur an, weil sie in noch höherem Maße als für den Dortmund-Ems-Kanal für den Hunte-Ems-Kanal selbst maßgebend sind. Der Versuch, das Küstenkanalprojekt in zwei Anträgen unmittelbar aufrecht zu erhalten, scheiterte; die Kommission nahm den Regierungsentwurf an. Dagegen erhielt der Beschluß des Plenums eine unsern Absichten durchaus günstige Fassung, da der § 1 in der 2. Lesung nach einem Antrage Windhorsts wie folgt abgeändert wurde: „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 z. (folgt Gewährung der Bausumme für den Dortmund-Ems-Häfen-Kanal).“ Diese Fassung hat der Paragraph denn auch im Gesetze vom 6. Juli 1886, betreffend den Bau neuer Schiffahrtskanäle und die Verbesserung vorhandener Wasserstraßen.

Der ursprüngliche Plan wollte den Küstenkanal von Neudörpen abgehen lassen; diese Absicht wird man aus praktischen Gründen aufgeben müssen, da eine Korrektur der Leda, um die es sich bei der Verbindung von Leer mit dem Hunte-Ems-Kanal handelt, aus Gründen der Landesmelioration ohnehin nicht zu umgehen ist, und da es von außerordentlichem Werte ist, den Uebergang aus dem Dortmund-Ems-Häfen-Kanale nach dem Hunte-Ems-Kanale an einem Orte bewerkstelligen zu können, der mit allen Einrichtungen des modernen Schiffahrtsverkehrs nicht nur, sondern auch des Großhandels versehen ist. Die

Verlängerung des Schiffahrtweges, die diese Linie gegenüber der Neudörpen-Oldenburg bedeutet, dürfte bei den Vorteilen, die daraus entspringen, nicht in Betracht kommen.

Die Arbeiten, die zur Ausführung des Küstenkanales selbst zu bewältigen waren, hätten bestanden in:

1. der Korrektur der Leda; 2. dem Ausbau des Hunte-Ems-Kanales auf die Dimensionen des Dortmund-Ems-Häfen-Kanales; 3. dem Ausbau des Weser-Oste-Kanales auf die Abmessungen des Hunte-Ems-Kanales; 4. der Anlage eines Kanales bis Stade; 5. der Anlage eines Kanales von Stade nach Hamburg.

Auch über die Weiterführung der Strecke, die Weser und Elbe verbinden sollte, war man verschiedner Meinung. Ursprünglich wollte man nach dem eben angeführten Plane von Begefac auf dem rechten Weserufer abgehen, den Weser-Oste-Kanal ausbauen, und den Kanal dann bis Stade und von da nach Harburg und Hamburg weiterführen. Das zweite Projekt ging dahin, diese Verbindung statt von Begefac nach Stade von Geestemünde bis Otterndorf zu suchen, da man so unmittelbar gegenüber dem Kaiser Wilhelm-Kanal in die Elbe (aber in die Außenelbe!) gelangt. Die Frage, welche Kanallinie auf dem rechten Weserufer die vorteilhafteste gewesen wäre, steht an dieser Stelle nicht zur Entscheidung.

Wenn wir bisher den Plan in seiner ganzen ursprünglichen Ausdehnung entwickelt haben, so entscheiden wir uns weiter dafür, bei einer Teilausführung stehen zu bleiben. Das, worauf es uns ankommt, ist, eine Kanalverbindung mit normalen Abmessungen zwischen Ems und Weser zu erreichen. Wir treten also ein für den Ausbau des Hunte-Ems-Kanales auf die Abmessungen des Dortmund-Ems-Kanales, d. h. auf der Strecke Leer-Elsfleth in einer Länge von 85 km.

Die kurze geschichtliche Betrachtung des Planes einer westöstlichen Verbindung des Rheins mit der Weser und Elbe durch eine künstliche Wasserstraße hat uns gezeigt, wie verschiedene Einflüsse von dem ursprünglichen, durchaus richtigen Vorschlage der preußischen Staatsregierung ablenkten, nicht nur mit einer Kanallinie die Verbindung herzustellen, sondern mit der einen Linie die Mittelläufe der Flüsse zu verbinden und die in ihrem Bereiche belegenen Landstriche zu meliorieren und aufzuschließen, mit der andern die Unterläufe. Sachlich ist gegen diesen zweiten Plan im Laufe der ganzen Verhandlungen kaum etwas Wesentliches eingewendet worden; taktische Bedenken, daß nämlich die Küstenkanallinie bei ihrer Kürze und der Leichtigkeit technischer

Durchführung die größere Aussicht habe, vor der Mittellandkanallinie ausgeführt zu werden, veranlaßten leider die mächtige Interessenvertretung, die die Provinzen Westfalen, das südliche Hannover und die Provinz Sachsen im Landtage hatten, allen Einfluß zur Abwehr des Küstenkanalplanes aufzubieten. Dazu kam, daß man sich keine Mühe gegeben hatte, diesen Küstenkanalplan nach seiner technischen Seite und seinen wirtschaftspolitischen Wirkungen so durchzuarbeiten, daß die Macht der guten Gründe ihm neue Freunde gewinnen konnte. Schließlich fehlte eine kräftige und organisierte Agitation in den Kreisen, die zu diesem Kanale künftig Beziehungen gewinnen sollten, und es darf auch nicht vergessen werden, daß die Sachlage 1882 und 1886 eine ganz andre war als heute; der Dortmund-Ems-Kanal und ebenso der Hunte-Ems-Kanal sind heute nahezu fertiggestellt, die Korrektur der unteren Hunte von Oldenburg bis Elsfleth ist beendet; es bedarf nur geringer Mühe und Kapitalaufwandes, um den Ausbau des Hunte-Ems-Kanales auf die Abmessungen des Dortmund-Ems-Kanales und seine Verbindung mit der Ems durch die kanalisierte Leda zu vollenden. Die oben angeführten taktischen Gesichtspunkte, die zu einer dem Küstenkanale feindlichen Stellung führten, konnte man immerhin vielleicht begreiflich finden, so lange das Zustandekommen des Mittellandkanales zweifelhaft war. Heute, wo dieser Zweifel nahezu beseitigt ist, wo nur noch praktische Fragen untergeordneter Bedeutung gelöst sein müssen, um den Beginn des Werkes zu erreichen, fallen jene Gesichtspunkte weg; heute müssen jene Gegner des Kanals u. G. zu Freunden werden, zumal ja vom Küstenkanal nicht mehr die Rede ist, und die Kosten, die der Ausbau des Hunte-Ems-Kanales verursachen wird, eine Bagatelle gegenüber denen des Mittellandkanales sind; der mit diesen kleinen Mitteln erzielte Erfolg dagegen ist außerordentlich groß. Auch die Gruppe von Gegnern, die aus den Kreisen der östlichen deutschen Industriebezirke gegen den Küstenkanal wie gegen den Dortmund-Ems-Kanal sich wandte, dürfte heute auf anderm Standpunkte stehen, nachdem die Entwicklung der Binnenwasserzugänge nach dem Mittelpunkte Deutschlands, nach Berlin, nach Schlesien und nach der Ostsee in den letzten 15 Jahren ausgiebige Förderung erfahren hat. Nachdem der Dortmund-Ems-Häfen-Kanal fertig gestellt ist, erscheint der Zeitpunkt gekommen, wo energisch dafür eingetreten werden muß, daß dieser Kanal kein Torso bleibe, daß er die naturgemäße Fortsetzung im Hunte-Ems-Kanale finde und sich damit nicht nur die zwischen Ems und Weser gelegenen, eine reiche Zukunft versprechenden Hinterländer aufschließe, sondern auch für den Dortmund-Ems-Kanal die Rentabilitäts-



quote in der Weise verbessert werde, wie dies die ursprüngliche Absicht der preußischen Staatsregierung gewesen ist. Schon allein, wenn man die Förderung der westfälischen Kohlenindustrie im Auge hat, ist das eine Notwendigkeit, wie sie der Abgeordnete Hammacher richtig 1882/83 bei den Plenarverhandlungen über diese Frage schon gekennzeichnet hat. Er führte aus, daß, wenn man die englische Kohle verdrängen wolle, dies ohne Frage auf einem Kanal, der nur die Emshäfen erreiche, nicht geschehen könne, dann müsse er vielmehr bis zur Weser und Elbe fortgesetzt werden. — Es muß ausdrücklich betont werden, daß der Ausbau des Hunte-Ems-Kanales kein Konkurrenzunternehmen gegen den Mittellandkanal ist und sein soll; der Bau des einen schließt den des andern nicht aus, da der eine in die Sphäre des andern nicht übergreift, und die Ablenkung des Kohlenverkehrs, die etwa durch den Hunte-Ems-Kanal vom Mittellandkanale stattfinden könnte, nach den Nordseehäfen nur sehr gering sein dürfte; man hat ohnehin immer angenommen, daß dieser dem Dortmund-Ems-Kanale an und für sich zufallen werde. Die Gebiete, die der Hunte-Ems-Kanal durchschneidet, sind auch wirtschaftlich ganz anderer Natur, als die im Bereiche des Mittellandkanals. Während der Mittellandkanal einen unmittelbaren Anschluß an die mittelländischen Kanäle der Provinz Brandenburg sucht und findet, soll der Hunte-Ems-Kanal in Beziehung setzen die Flußmündungen der Ems und Weser. Die allgemeine Bedeutung des Hunte-Ems-Kanals ist sicherlich geringer als die des Mittellandkanals, das ergibt sich aus seiner Länge und der Art der durchzogenen und in Verbindung gesetzten Gebiete ganz von selbst. Darum hat er aber doch auch eine große Bedeutung und Berechtigung. Als unmittelbare Kanalstrecke kommt, nachdem der Dortmund-Ems-Kanal fertig gestellt ist, nur noch in Betracht die Strecke Leer-Elzfließ in einer Länge von 85 km.

## 2. Die wirtschaftliche Bedeutung des Hunte-Ems-Kanales

Diese ganze Wasserstraßenlinie von der Ems nach der Weser zerfällt in drei Teile, zuerst wird die zu korrigierende Leda auf einer Länge (von Leer ab) von ca. 16 km benutzt, dann der eigentliche, durch die Hochmoore Oldenburgs mitten hindurch geleitete Hunte-Ems-