Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Die Schifffahrtscanäle des Herzogthums Oldenburg

[Oldenburg i.O.], 1878

urn:nbn:de:gbv:45:1-9492

Visual Library

56
'4° 246

Landesbibliothek Oldenburg

LB Oldenburg
095 958 98
4-56-0246

Landesbibliothek Oldenburg

Ministerium des Innern
Oldenburg
ABT. WEG- U. WASSERBAU
II f. 84.

Die Schifffahrtscanäle des Herzogthums Oldenburg.

1878.

Landesbibliothek Oldenburg

LANDES-
BIBLIOTHEK
OLDENBURG
ALTBESTAND
1939/45
g. d. Regierung

Landesbibliothek Oldenburg

In der aus Anlaß des fünfundzwanzigjährigen Regierungs-Jubiläums Sr. Königlichen Hoheit des Großherzogs veröffentlichten Denkschrift des Regierungsraths Dr. Paul Kollmann:

„Das Herzogthum Oldenburg in seiner wirthschaftlichen Entwickelung während der letzten fünfundzwanzig Jahre"

ist auf Seite 134—136 ein gedrängter Ueberblick über den Stand der Canalbauten und der Colonisation im Herzogthum Oldenburg gegeben, es wird sich aber rechtfertigen, da dem XX. Landtag des Großherzogthums seitens des Staatsministeriums eingreifende Maßnahmen vorgeschlagen sind, um in noch energischerer Weise wie bisher den Canalbau im Herzogthum zu fördern und namentlich in der Finanzperiode 1879/81 den Ausbau von drei im Bau begriffenen Linien und von zwei neu in Angriff zu nehmenden Canalstrecken zu vollenden und die Strecke des Hunte-Ems-Canals von der Sagter Ems bis zur Hochmoor- und zur Canalschleuse bei Campe, soweit thunlich im vollen Bestick herzustellen, in Ergänzung jener Mittheilungen einen genaueren Nachweis des Standes der Canalbauten, sowohl der verschiedenen Canalbaugenossenschaften, als auch des Staates, im Herzogthum Oldenburg zu geben.

Zu solchem Zwecke ist die beifolgende Uebersicht der Schifffahrtscanäle des Herzogthums aufgestellt. Es sind in derselben sowohl die fertig gestellten und die im Ausbau begriffenen Canäle, als auch die zu der Vervollständigung des Canalnetzes projectirten Strecken nach ihrer Belegenheit aufgeführt, damit der Leser an der Hand der Karte sich rasch einen Ueberblick über das Ineinanderfassen und die gegenseitige Verkehrs-Ergänzung solcher Wasserstraßen verschaffen kann. Das Verzeichniß giebt unter dem Namen und der Angabe der Endpunkte jeder Canalstrecke in kurzer Aufführung eine Uebersicht über die zu jedem Canal erforderlichen Bauwerke jeder Art, es weist in der nebenstehenden Rubrik die Anzahl der Schleusen mit der nebenverzeichneten Höhenlage der Sohle des betr. Canals in der angegebenen Länge der betr. Strecke nach, bezeichnet ferner in Zahlen die Sohlenbreite, Wassertiefe bei **d.** im definitiven, bei **pr.** im provisorischen Bestick und giebt endlich eine Uebersicht der Gelder, welche

a. bis Ende 1878 auf die einzelnen Canäle verwendet sein werden,
b. bis Ende 1881 nach den dem Landtage vorgelegten Voranschlägen zur Verwendung kommen sollen,
c. von Anfang 1882 ab nach den Voranschlägen der Canalbau-Verwaltung bis zur gänzlichen Fertigstellung der Ende 1881 noch nicht vollendeten oder überhaupt noch nicht in Angriff genommenen Strecken, zu verwenden sein würden.

Die Uebersicht beschränkt sich absichtlich nicht auf die Staatscanäle, sondern sie giebt ein Bild der gesammten bisher ausgeführten und projectirten Schifffahrtscanäle, indem sie alle genossenschaftlichen derartigen Anlagen mit umfaßt, davon ausgehend, daß für die Beurtheilung der für die Binnenschifffahrt fahrbaren künstlich hergestellten Wasserstraßen es unwesentlich ist, ob sie aus Staats-, Privat- oder Genossenschaftsmitteln hergestellt sind. Im weiteren Verfolg dieser Darstellung wird unter Beibehaltung der Gruppirung nach Genossenschafts- (also Privat-) und Staatscanälen, auch über die erheblichen finanziellen Leistungen im Canalbau des Herzogthums näherer Nachweis gegeben werden.

Während der Arbeitsanfang des ersten auf Staatskosten herzustellenden Canals bei Augustfehn im Jahre 1841 gemacht wurde, ist die erste auf genossenschaftlichem Wege in Bau genommene Canalstrecke, nämlich der Westcanal zwischen der Bokelescher Commende- und der Ramsloher Gemeindegrenze seitens der Utende-Strücklinger Canalbaugenossenschaft erst zweiunddreißig Jahre später, im Jahre 1873, beschlossen worden.

Bis zum November 1878, also im Laufe von kaum 6 Jahren, sind, allerdings mit mancherlei Beihülfen der Veranschlagung der Anlagen, der unentgeltlichen Controle der Arbeitsausführung und auch einiger directer baarer Zuschüsse, folgende Canalstrecken auf genossenschaftlichem Wege theils fertig gestellt, theils zum Ausbau in Angriff genommen:

1. Die Schifffahrtscanäle von Genossenschaften und Privaten.

Bereits schiffbar fertig gestellt ist:

1. Verzeichniß Nr. 17. Die Hinterwieke an den Colonaten Nr. 19—29 zu Osterhausen in der Gemeinde Barßel am Hunte-Ems-Canal. Der Staat gab jedem Colonatsbesitzer zur Herstellung der Erdarbeit, nach der Abtorfung durch die Colonisten, 75 ℳ für je 90 Meter Länge des Canals Beihülfe. Da nur die ungeraden Nummern der Colonate hier wie in den späteren Angaben, zählen, so sind für 6 Colonate 450 ℳ Zuschuß gewährt; die Hinterwieke ist 0,540 km lang und kostet circa 2000 ℳ.

Im Ausbau begriffen sind folgende Canalstrecken:

2. Verzeichniß Nr. 18. Die Hinterwieke der Colonate Nr. 31—71 am Hunte-Ems-Canal ebendaselbst, theils in der

Landesbibliothek Oldenburg

Gemeinde Barßel, theils in der Gemeinde Strücklingen belegen. Die 21 Besitzer der genannten Colonate bilden mit den Besitzern der gegenliegenden Bollinger Privatmoore die I. Hinterwiekengenossenschaft am Hunte-Ems-Canal, und zwar sind die an die Hinterwieke grenzenden Privatmoore nur in der gleichen Längenerstreckung wie die Colonate beitragspflichtig. Die Hinterwieke erhält eine Länge von 1,890 km und sind die Baukosten zu 9000 ℳ veranschlagt. Der Zuschuß aus dem Landesmeliorationsfonds ist ebenfalls mit 75 ℳ für jede Colonatsbreite in Aussicht genommen und wird mit dem Vorschreiten der eigentlichen Canalherstellung ausbezahlt. Im Jahre 1878 ist in drei Colonatslängen der Canal schiffbar vollendet, er wird in der Finanzperiode 1879/81 fertig gestellt und sind deshalb die nöthigen Zuschußmittel im § 11 des Voranschlags der Ausgaben des Landesmeliorationsfonds mit 1350 ℳ in Ausgabe gestellt.

Zu 1 und 2 wird bemerkt, daß die unter Verzeichniß 16 aufgeführte Seitenwieke zwischen Colonat Nr. 29 und Nr. 31 zur Förderung des Hinterwiekenbaues aus Staatsmitteln hergestellt ist und deshalb weiter unten bei dem Nachweis der Verwendungen des Staates mit aufgeführt werden muß. Dieselbe soll demnächst den Besitzern der sechs Colonate Nr. 19—29 und der I. Hinterwiekengenossenschaft (nach völliger Herstellung dieser Hinterwieke) zur gemeinsamen Unterhaltung, als die ihre beiden Hinterwieken mit dem Hunte-Ems-Canal verbindende Seitenwieke, übergeben werden.

3. Die im Verzeichniß Nr. 19 aufgeführte Hinterwieke der II. Genossenschaft am Hunte-Ems-Canal befaßt einerseits die Colonate Nr. 73, am Canal von Barßel nach Bollingen (Verz. Nr. 6) belegen, bis einschließlich des Colonats Nr. 147, andererseits die gegenliegenden Moore der Bollinger Besitzer. Sie wird 3,384 km lang und ist zu 33 200 ℳ Baukosten veranschlagt. Für die Finanzperiode 1879/81 ist die schiffbare Herstellung dieses Canals, vom Barßel-Bollinger Canal aus beginnend, neben 5 Colonaten in Aussicht genommen und würde sich demnach der zu gewährende Staatszuschuß auf 5 × 75 ℳ = 375 ℳ feststellen.

Da der Staat noch Besitzer dieser ersten Colonate ist, so kommt ihm der Zuschuß zur Genossenschaftscasse zur Hälfte wieder zu Gute und steigert außerdem der Canalbau den Werth der absichtlich noch nicht verkauften, für spätere Ansiedelung von Handwerkern am Knotenpunkt der beiden Canäle, reservirten Colonate.

4. An der Oldenburger Seite des Hunte-Ems-Canals, an der Grenze zwischen den südlich am Hunte-Ems-Canal (vom Hundsmühler Quercanal beginnend) belegenen Colonaten und dem Moore der ehemaligen Hundsmühler Vehnanstalt, ist die im Verzeichniß unter Nr. 22 aufgeführte Hinterwieke gemeinsam vom Staat, als Besitzer des Hundsmühler Moores, und den Colonatsbesitzern in Ausführung begriffen. Die Colonisten ersetzen dem Staate auf Grund der Verkaufsbedingungen, soweit sie mit ihren Colonaten der Hinterwieke angrenzen, die Hälfte der Herstellungs- und Unterhaltungskosten, und wird deshalb eine Genossenschaftsbildung hier nicht erforderlich sein. Mit dem Vorrücken des Verkaufs von Colonaten im Hundsmühler Moor (4 Colonate sind daselbst bereits verkauft) entledigt sich der Staat der Verpflichtung, bei Herstellung der Hinterwieke mitzuwirken und dieselbe mit zu unterhalten.

In früheren Jahren sind im Ganzen ca. 5000 ℳ für die Herstellung dieser Hinterwieke im Interesse des derzeitigen Torfbetriebes der Vehnanstalt verwendet, für 1879/81 sind 2000 ℳ im Voranschlag der Canalbaucasse aufgenommen und müssen die Colonisten am Hunte-Ems-Canal ebenfalls 2000 ℳ in Gegenleistung für die Fortführung dieser Hinterwieke hergeben. Nach der Höhelage des Untergrundes kann dieselbe 3 km lang werden und wird ihre völlige Ausführung circa 32 000 ℳ kosten, davon bleiben nach vorstehenden Angaben 23 000 ℳ von 1882 ab noch zu verwenden.

5. Von dem im Sagterlande im Ausbau begriffenen Westcanal ist die im Verzeichniß unter Nr. 15 a aufgeführte Strecke zunächst der Sagter Ems, aus den Mitteln der staatlichen Commende-Verwaltung hergestellt und wird deshalb unter den Staatscanälen darüber das Nähere mitgetheilt werden. Dagegen ist die unter 15 b des Verzeichnisses aufgeführte Canalstrecke der Genossenschaft der Utende-Strücklinger Moorbesitzer als erster Genossenschaftscanal hier zu erwähnen. Der Canal dieser Genossenschaft wird in 4,50 km Länge bis zur Gemeindegrenze zwischen Strücklingen und Ramsloh ausgeführt. Die Abtorfungen sind mit Energie und im Ganzen günstigem finanziellen Erfolg bisher betrieben. Außer dem Betriebscapital zur Abtorfung mit 12 000 ℳ sind für Canalarbeiten circa 5000 ℳ, für Bahnanschaffungen ꝛc. bis Ende 1878 im Ganzen mit jenen 5000 ℳ = 20 000 ℳ verausgabt; für 1879/81 ist die Verwendung von mindestens 9500 ℳ in Aussicht zu nehmen. Die fertige Canalstrecke ist auf 34 500 ℳ Gesammtkosten excl. der Verwaltungskosten und der Verzinsung des Betriebscapitals veranschlagt, die Ausführung der eigentlichen Canalarbeit wird wohl kaum in der seiner Zeit angenommenen zehnjährigen Frist zu vollenden sein. Die Genossenschaft erhält auf Grund der mit dem XVIII. Landtag geführten Verhandlungen eine jährliche Zinsbeihülfe, während der veranschlagten 8 Abtorfungs- und 10 Baujahre nach Maßgabe der gesteigerten Anleihen vom Baucapital bis zur Gesammthöhe der Unterstützung von 15 270 ℳ und zwar hinfort aus § 11 des Landesmeliorationsfonds.

Zur Ausführung projectirte Genossenschaftscanäle.

Zur Fortführung und seitlichen Verbindung des Westcanals von der Ramsloher Gemeindegrenze durch die Ramsloher, Hollener und Scharreler Moore sind folgende fernere Strecken im Project veranschlagt:

6. Die im Verzeichniß unter Nr. 15 a α aufgeführte Seitenwieke vom Westcanal der Preußischen Landesgrenze gegenüber und zum Anschluß an den Holterfehner Colonie-

Landesbibliothek Oldenburg

Canal. Die Abtorfung wird von den Käufern der angrenzenden Colonate der Commende-Verwaltung bereits beschafft.

Der Canal ist 0,355 km lang und wird ca. 3000 ℳ kosten. Ueber den Anschluß an den Holterfehner Canal ist eine Vereinbarung mit den betreffenden Preußischen Behörden zu treffen und muß sich dann finden, ob ein Verlaat oder eine Schleuse in diesem Verbindungscanal erforderlich ist oder nicht.

7. Die unter 15 c des Verzeichnisses aufgeführte Strecke des Westcanals im Gebiet der Gemeinde Ramsloh. Sie ist zu 5,50 km Länge ermittelt und zu 51000 ℳ Baukosten veranschlagt.

Zu ihrer seitlichen Verbindung mit der Sagter Ems soll

8. die unter Nr. 15 c β im Verzeichniß aufgeführte Seitenwieke im Ramsloher Gebiet dienen, dieselbe wird 2,50 km lang und ist bei günstiger Lage nur zu 6000 ℳ Baukosten veranschlagt.

Für die Canäle zu 7 und 8 muß eine und dieselbe Genossenschaft der Ramsloh-Hollener Moorbesitzer constituirt werden, je früher sie zusammentritt und mit den Moor-Entwässerungs-Arbeiten in beiden Canallinien energisch vorgeht, um so erfolgreicher wird sie demnächst als fertigen Abfuhrstraße die Westcanal-Strecke der Utende-Strücklinger Moorbesitzer und deren Fortsetzung bis zur Sagter Ems durch die Commende Bokelesch zur Abfuhr des Abtorfungs-Products ihrer Canalstrecken benutzen können.

9. An die unter Nr. 7 aufgeführte Strecke des Westcanals schließt sich dann die unter 15 d des Verzeichnisses benannte Scharreler Strecke desselben Canals an. Dieselbe wird bis zur Ohe 8,50 km lang und ist auf 103500 ℳ Baukosten veranschlagt. Sollten die Scharreler Moorbesitzer mit der Genossenschaftsbildung und demnach mit der Inangriffnahme ihrer Canalstrecke so lange warten, bis die zu constituirende Ramsloh-Hollener Genossenschaft mit dem schiffbaren Canal an ihrer Grenze anlangt, so würde noch manches Jahr bis zur Inangriffnahme dieser Canalstrecke vergehen. Nothwendig ist solcher Zeitverlust nicht. Die bei Scharrel noch schiffbare Sagter Ems ermöglicht der Genossenschaft der Moorbesitzer im Scharreler Westmoor nach ihrer Constituirung:

10. den Ausbau der im Verzeichniß unter Nr. 15 d γ aufgeführten Seitenwieke zur Sagter Ems in Angriff zu nehmen und so sich in kürzerer Frist das Arbeitsfeld in der Hauptcanallinie des Westcanals im Scharreler Moor, nach zwei Seiten hin vorschreitend, zu eröffnen.

Diese Seitenwieke würde eine Länge von 3,750 km erhalten, und ist zu 10500 ℳ Baukosten veranschlagt.

Es wird wesentlich von dem Stande der Torfpreise abhängen, ob sich die vorbezeichneten Canalbau-Genossenschaften rascher oder langsamer constituiren.

Früher wie diese wird jedenfalls

11. die unter Nr. 20 des Verzeichnisses aufgeführte III. Hinterwiekengenossenschaft, welche sich längs den 28 Colonaten von Nr. 149 bis 203, beide einschließlich, erstrecken, und deren Hinterwieke durch die Seitenwieke Nr. 21 des Verzeichnisses mit dem Hauptcanal in Verbindung gesetzt wird, constituiren.

Während bei der Constituirung der I. Hinterwiekengenossenschaft die Colonatsbesitzer am Hunte-Ems-Canal gemeinsam mit sehr wenigen Bollinger Moorbesitzern als eine kleine, aber an der Hand der Wasserordnung zwingende Mehrheit zur Genossenschaftsbildung hindrängten und die Moorbesitzer jede weiter, als in der Colonatslänge der Moore sich erstreckende Beitragspflichtigkeit ihrer Moore unbedingt verworfen hatten, ist bei den Verhandlungen zur Constituirung der II. Genossenschaft schon das volle Verständniß für den Nutzen der Hinterwieken-Verbindung dadurch klar kund gegeben, daß die Moorbesitzer das Recht gefordert haben, die zwischen ihren Mooren in deren Längserstreckung lediglich auf ihre Kosten anzulegenden Inwieken auch über die jetzt beitragspflichtige, vergleichsweise ermittelte Colonatslänge ihrer Moore hinaus, fortführen zu dürfen, wogegen sie die Verpflichtung der Beitragsleistung zur Genossenschaft auch, soweit sie die Seitenwieken, über die ursprüngliche Genossenschaftsgrenze hinausgehend, in ihre Moore hinein ausheben, für die anliegenden Moorflächen übernehmen wollen.

Es ist gewiß ein erfreuliches Zeichen wachsenden Verständnisses des Werthes der Canalisation, daß solche weiter greifende und neue Verpflichtungen in Aussicht nehmende Anträge von allen, im Termine erschienenen Moorbesitzern einstimmig angenommen worden sind.

Sind die Zeiten auch für den Torfabsatz augenblicklich ungünstig, so sehen die Moorbesitzer doch ein: „mit dem Ab„torfen der Canallinien und mit dem Ausbau der Canäle „müsse auch ihrerseits energisch fortgearbeitet werden, damit „sie bei wieder eintretender guter Absatzgelegenheit mit ihrer „Waare an den Markt kommen können und dann nicht erst „Canalarbeiten auszuführen haben".

Fassen wir nun die in Obigem gegebenen Zahlen der im Ausbau begriffenen und projectirten Genossenschaftscanäle noch einmal in kurzer Uebersicht zusammen, so finden wir:

Landesbibliothek Oldenburg

Nr. des Verzeichnisses.	A. Fertig gestellte bezw. im Ausbau begriffene Canalstrecken.	im Ausbau 1878 vollendet		im Ausbau Ende 1881 vollendet		im Ausbau Ende 1881 unvollendet		Summa	
		km	ℳ	km	ℳ	km	ℳ	km	ℳ
17.	Die Hinterwieke der Colonate 19, 21, 23, 25, 27 und 29	0,540	2000	—	—	—	—	0,540	2000
18.	Die Hinterwieke der Colonate Nr. 31 bis 71, I. Hinterwiekengenossenschaft	0,270	1300	1,620	7700	—	—	1,890	9000
19.	Die Hinterwieke der Colonate Nr. 73 bis 147, II. Hinterwiekengenossenschaft	—	—	0,454	4500	2,930	28700	3,384	33200
22.	Die Hinterwieke an den südlich gegen das Hundsmühler Staatsmoor grenzenden Colonaten des Hunte-Ems-Canals	0,500	5000	0,400	4000	2,100	23000	3,000	32000
15b.	Die Strecke des Westcanals der Genossenschaft der Strücklinger-Utender Moorbesitzer	—	5000	1,200	9500	3,300	20000	4,500	34500
	Summa	1,310	13300	3,674	25700	8,330	71700	13,314	110700

B. Projectirte Genossenschaftscanäle.

Nr. des Verzeichnisses.	Bezeichnung der einzelnen Canalstrecken.	Kostenanschlag Länge. km	Summa. ℳ
15a.	α. Eine Seitenwieke nach Holterfehn zum Anschluß an den dort im Preußischen Gebiet bestehenden Colonie-Canal	0,355	3000
15c.	Westcanal, die Strecke desselben in den Ramsloh-Hollener Mooren	5,500	51000
15c.	β. Die Seitenwieke vom Westcanal zur Sagter Ems im Ramsloher Gebiet . .	2,500	6000
15d.	Die Strecke des Westcanals im Gebiet des Scharreler Westmoores	8,500	103500
15d.	γ. Die Seitenwieke vom Westcanal zur Sagter Ems im Scharreler Gebiet . .	3,750	10500
20.	Die Hinterwieke der III. Hinterwieken-Genossenschaft an der Emsseite des Hunte-Ems-Canals längs den Colonaten Nr. 149 bis 203	2,320	22000
	Summa	22,925	196000
	Hierzu A. die fertigen bezw. im Ausbau begriffenen Canäle	13,314	110700
	Ergiebt als Summa der ausgeführten, im Bau begriffenen und der projectirten Genossenschafts-Canäle	23,239	306700

Landesbibliothek Oldenburg

Das Beispiel, die gegebene technische Anleitung, die Controle der Anlagen und die nicht erheblichen baaren Zuschüsse des Staates haben mithin bereits in erfreulicher Weise den selbstthätigen Unternehmungsgeist der Moorbesitzer in Districten wachgerufen, deren Besitzer bisher meistens in ärmlichen Verhältnissen lebten, und Schifffahrt und Verkehr, sowie dem Torfbetriebe folgende nachhaltige Culturbestrebungen in den canalisirten Moorflächen gefördert, die bisher nur vom Raubbau der Brandcultur und als Schaftriften ausgenutzt werden konnten.

Nach Darstellung solcher im Verhältniß zu der kurzen sechsjährigen Frist erreichten und in Aussicht stehenden erfreulichen Erfolge im Bau von Schifffahrts-Canälen aus privaten bezw. genossenschaftlich aufgebrachten Mitteln, wird es an der Zeit sein, sich der Schilderung der staatlichen Anlagen, die zu solcher privaten und genossenschaftlichen Entwickelung das Beispiel und die erfolgreiche Anregung gegeben haben, zuzuwenden.

II. Die Schifffahrts-Canäle des Staates.

Ueber die Tiefe des Fahrwassers der Genossenschafts- wie der Staats-Schifffahrts-Canäle ist zu bemerken, daß dieselben überall da, wo sie durch Schleusenhaltungen geregelt wird, auf 1,5 m bestimmt ist.

Nur in den Strecken, die mit den Flüssen in offener Verbindung stehen, giebt die den definitiven Bestick der fertigen Canäle in Zahlen angebende Kolumne des Verzeichnisses die Tiefe als zwischen 1—2 m wechselnd an, weil hier Ebbe und Fluth auf die Höhe des Wasserstandes entscheidend einwirken.

Die Sohlenbreite ist beim Hunte-Ems-Canal auf 9 m, bei den der Querverbindung von Augustfehn nach der Preußischen Landesgrenze bei Osterhausen dienenden Canalstrecken, ferner bei der Linie vom Hunte-Ems-Canal bei Campe — über Friesoythe nach Ellerbrock und bei der Hauptlinie des Westcanals auf 7 m festgestellt.

Imgleichen ist bei den projectirten Verbindungscanälen zum Anschluß an Canäle im Preußischen Gebiet, also bei Nr. 11 des Verzeichnisses für die event. Verbindung vom Augustfehn- zum Südgeorgsfehn-Canal, und bei Nr. 4 und 15 a α, für die event. Verbindungen des Westcanals mit den Preußischen Canälen bei Ostrhauderfehn und Holterfehn in Rücksicht auf den hier zu erwartenden größeren Schiffsverkehr die Sohlenbreite auf 7 m angenommen.

Für die Seiten- und Hinterwieken genügt je nach deren Längen-Erstreckung und dem aus dem weiteren Seitenwiekenbau innerhalb der Privatmoore für später in Aussicht zu nehmenden Schiffsverkehr eine Sohlenbreite von 6—4 m.

Bei letzterem schmalsten Bestick der Sohle müssen die Seitenwieken aushülfsweise als Ausweichepunkte benutzt werden.

Da die sämmtlichen Canäle mit einer Seitendossirung von 1 : 1,5 in der Regel ausgeführt werden, so ergiebt (2 × 1,5 m Tiefe × 1,5 anderthalbfache Dossirung + der Sohle) die durchschnittliche Breite des Wasserspiegels im Canal bei normalem Wasserstande, mithin

bei 9 m Sohle = 13,5 m Wasserspiegel,
„ 7 m „ = 11,5 m „
„ 5 m „ = 7,5 m „

Nach diesem allgemeinen Nachweis des bei den Staats- ebenso wie bei den Genossenschaftscanälen innegehaltenen Bestick ist die Reihenfolge der Staatscanäle nach dem Grade ihrer Vollendung in den einzelnen Strecken, ebenso wie bei den Genossenschaftscanälen, nachzuweisen.

Im Ausbau vollendet und mithin schiffbar fertig gestellt sind:

1. Der Hundsmühler Quercanal,

welcher den Hunte-Ems-Canal mit dem Hundsmühler Hauptcanal verbindet (siehe Verzeichniß Nr. 13). Derselbe ist 1,400 km lang und kostete 10000 ℳ.

2. Die Strecke des Westcanals von der Sagter Ems bis zur Utender Grenze gegen Bokelesch.

Die im Gebiete des ehemaligen Commendeguts Bokelesch belegene, von der Sagter Ems bis zur Utender Grenze gegen Bokelesch aus den Mitteln der staatlichen Commende-Verwaltung ausgeführte Strecke des Westcanals. An dieser Strecke sind 32 Colonate abgelegt und öffentlich verkauft. Viele derselben sind inzwischen bebauet, obgleich beim Verkauf die Bedingung der Bebauung nicht gestellt war.

Der Canal ist 3,00 km lang und kostet 38540 ℳ Der Gesammterlös aus 121,4 ha Colonatsfläche ist auf 56613 ℳ berechnet, so daß für das ha noch 149 ℳ circa reiner Kaufpreis erzielt, gleichzeitig aber den Besitzern der Westmoore im Sagterlande die Möglichkeit der Canalisation und Colonisation ihrer Moore eröffnet wurde (siehe Verzeichniß Nr. 15 a).

3. Die Seitenwieke am Hunte-Ems-Canal zwischen den Colonaten 29 und 31.

Dieselbe wird demnächst, wiebereits im Abschnitt I als Nachtrag zu Nr. 1 und 2 daselbst bemerkt ist, ein Zubehör der in diese Seitenwieke mündenden Hinterwieken. Sie ist 0,530 km lang und kostet ca. 3500 ℳ (siehe Verzeichniß Nr. 16).

Noch im Ausbau begriffen sind und sollen nach dem Voranschlag der Canalbaucasse für 1879/81 innerhalb dieser Finanzperiode vollendet werden.

4. Der Friesoyther Canal.

Der Canal vom Hunte-Ems-Canal bei Campe nach Friesoythe. Derselbe hateine Länge von 10,00 km, kostete bis Ende 1878

123405 ℳ
und wird noch kosten . . . . . 43500 „
also zusammen . . . . . 166905 ℳ

Landesbibliothek Oldenburg

(Verz. Nr. 2). In seiner nächsten Nähe, in den getheilten Schwaneburger Dreihäuser und Fünfhäuser Marken, sind erhebliche Flächen von wehendem Moor (Pulvermoor) deren Dämpfung im Interesse der Canal-Unterhaltung dringend wünschenswerth ist.

5. Der Barßel-Bollinger-Canal vom Hunte-Ems-Canal zum Barßeler Tief.

(siehe Verzeichniß Nr. 7).

Derselbe ist 2,750 km lang, zu seiner Herstellung sind 1876/78 38700 ℳ verwendet und sind zur Fertigstellung 1879/81 noch 5700 ℳ erforderlich, so daß er im Ganzen 44400 ℳ kosten wird. Die Wasserstraße ist bereits 1878 fahrbar hergestellt und bezieht sich die Verwendung 1879 auf die völlige Herstellung der Canalwege und im Uebrigen auf Unterhaltungsarbeiten.

6. Der Nordloher Canal.

Derselbe ist 4 km lang und kostete bisher 75,520 ℳ; er ist bereits einige Jahre im schiffbaren Stande, es fehlt aber die Abgrenzung des Canalweges gegen das angrenzende Privatland, die Erbauung einer Wärterwohnung bei den 2 Brücken am Aper Tief und die haltbare Herstellung der Fahrbahn des Canalweges durch Aufbringung einer Schlackenschicht, so daß mit den Unterhaltungskosten noch 20680 ℳ pro 1879/81 erforderlich sind, womit die gesammten Kosten auf 96200 ℳ anwachsen (siehe Ver- Nr. 9).

Neu in Angriff genommen und nach dem Vornschlag der Canalbaucasse für 1879/81 fertig gestellt sollen ferner werden.

7. Der Barßel-Bollinger Canal vom Hunte-Ems-Canal bis zur Sagter-Ems.

(Fortsetzung).

(siehe Verz. Nr. 6).

Ein Theil dieses Canals ist als Seitenwieke des Hunte-Ems-Canals neben den Colonaten Nr. 71 und 73 schon früher angelegt und 1876/78 bestickmäßig hergestellt; die Hauptstrecke soll bis zur Ems durchgeführt werden. Der Canal wird 3,034 km lang und kostet 79660 ℳ, mit Herstellung dieser Canalstrecke und

8. Des Canals durch Barßel.

Vom Barßeler nach dem Nordloher Tief, wird von dem zweiten System der Quercanäle, die Verbindung zwischen der Sagter-Ems westseits und dem Stahlwerk am Augustfehn-Canal ostseits, als vorläufige Endpunkte, vollständig schiffbar Ende 1881 hergestellt sein.

Diese letztere Canalstrecke (siehe Verz. Nr. 8) wird 0,450 km lang und kostet, weil sie städtische Grundstücke durchschneidet und den Abbruch eines Hauses nothwendig macht, 31720 ℳ.

Es folgen nun diejenigen Canäle, deren Ausbau 1879/81 fortgeführt und streckenweise, aber nicht auf der ganzen Linie vollendet werden kann.

Unter diesen steht oben an:

9. Der Hunte-Ems-Canal.

Das Stadium seines Ausbaues wird am Besten nach der im Voranschlag der Regel nach inne gehaltenen Einheilung des Canals in 5 verschiedenen Strecken dargelegt (siehe Verz. Nr. 3 a bis e).

a. Die Strecke von der Sagter Ems bis zur Mündung des Friesoyther Canals ist im Ganzen 13,200 km lang. Nur die unterste Strecke des Canals nach der Sagter Ems zu, bis zu den gegenüber liegenden Colonaten Nr. 49 und Nr. 50, ist bis Ende 1878 in vollem Bestick hergestellt, die ganze übrige Strecke wird im provisorischen Bestick unter theilweise sehr bedrängten Verhältnissen als Schifffahrtsstraße befahren.

Etwa auf 3 km Länge ist noch vor der bestickmäßigen Herstellung des Canals Torf abzugraben und ist es bei den jetzigen gedrückten Preisen des Torfes die Absicht, die Abtorfung nicht zu übereilen, sondern nur je ein Pütt von 3 m Breite jährlich abgraben, mithin diese Strecke erst nach 1882 im vollen Bestick herstellen zu lassen. Für diese Strecke sind für 1882 und später zur Fertigstellung 30,000 ℳ als zu verwenden in Aussicht genommen.

Dagegen ist im Voranschlag 1879/81 darauf gerechnet, daß die übrige zur Zeit im provisorischen Bestick befindliche Canalstrecke auf definitiven Bestick hergestellt werde, so daß mit Verwendung der veranschlagten 153500 ℳ auf dieser Strecke 3 km im provisorischen und 10,200 km im definitiven Bestick Ende 1881 sich befinden werden.

b. Für die Strecke von der Mündung des Friesoyther Canals bis zur Hochmoorschleuse bei Campe ostseits der Soeste, also der Strecke, in welcher der Brückencanal über die Soeste und die Dammschüttungen behufs Leitung des Canals über das Soestethal sich befinden, sind zur Verwendung nach 1882 noch erforderlich 45000 ℳ
während im Voranschlag 1879/81 . . . . . 8100 „
für diese Strecke vorgesehen sind (Verz. Nr. 3 b)

53100 ℳ.

Die 8100 ℳ befassen 2000 ℳ Unterhaltungskosten, 2100 ℳ zu Bagger- und Erdarbeiten, zur Erhöhung der Seitendämme des Canals, die sich im Laufe der Jahre mehr und mehr abgelagert und damit gesenkt haben, endlich 4000 ℳ, um die Hochmoorschleuse und zwei Brücken über den Canal so einzurichten, daß mit dem Hodges'schen Torfbaggerschiff auch andere geeignete Arbeitsplätze in den Hinterwiekenlinien aufgesucht werden können. Die Strecke ist 3,000 km lang.

Landesbibliothek Oldenburg

c. auf der Strecke von der Hochmoorschleuse bei Campe bis zur Vehne sind, soweit es sich nicht um das Abtorfungsgebiet des Hodges'schen Torfbaggerschiffs handelt, nur Entwässerungsarbeiten in der Canallinie in Aussicht genommen; das Torfschiff setzt die Abtorfungsarbeiten fort und sind hierfür die nöthigen Geldmittel und sonstige Unterhaltungskosten ausgeworfen.

Weitere definitive Canalarbeiten werden in dieser 14,100 km langen Strecke erst wieder in Angriff genommen, wenn das Torfschiff in der ersten etwa 2,500 km langen Strecke die Abtorfungsarbeiten, so weit ihm thunlich, beschafft haben wird, was jedenfalls erst 1882 oder später eintritt. Für die bestickmäßige Herstellung dieser (im Verzeichniß unter Nr. 3 c. aufgeführten) Strecke sind von 1882 ab noch 165,000 ℳ veranschlagt. Sollte nicht inzwischen eine Eisenbahn durch diesen Canalstreifen nach Friesoythe geführt werden, so kann die Abtorfung desselben von der Oldenburger Seite her erst nach Verlauf von 10 Jahren, wenn Mosleshöhe durchstochen und der Canal von dorther über die Vehne geführt sein wird, in Angriff genommen werden.

d. Auf der Strecke von der Vehne über Mosleshöhe bis zur Lethe (jetzt der neuen Mühlenhunte), sind zwei Abschnitte getrennt zu halten.

Die Strecke von der Mühlenhunte bis zum Pfandpfahl Nr. 16, also in einer Länge von 4,500 km, ist im vollen Bestick schiffbar hergestellt, sie erfordert außer dem Umbau der Brücke im Hundsmühler Wege von einer festen zu einer Zugbrücke nur noch eine Ausgabe von 6000 ℳ pro 1879/81 zur völligen Fertigstellung der Canalwege und im Ganzen in der Finanzperiode rund 10 000 ℳ, im Uebrigen voraussichtlich hinfort nur Unterhaltungskosten, dagegen muß die Strecke vom Pfandpfahl Nr. 16 bis zur Vehne nunmehr mit voller Energie zur vollständigen Abtorfung und Durchführung der hier auf der ganzen Länge des Hunte-Ems-Canals am schwierigsten sich gestaltenden Erdarbeiten in Angriff genommen werden.

Wenn auf dieser 5,700 km langen Strecke 1879/81 die mit rund 132 500 ℳ veranschlagten Gelder verwendet sein werden, so sind für die weiteren sieben Arbeitsjahre bis zur Durchführung des Hunte-Ems-Canals bis an die Vehne noch 239 000 ℳ nach dem Voranschlag zu verausgaben, die ganze unter d. aufgeführte Strecke kostet also von Ende 1878 ab bei 10,200 km Länge noch 381 500 ℳ.

Zwischen dieser Strecke d. und der nächstfolgenden Strecke e. liegt die zu den Staatsgewässern gehörende obere Hunte (Mühlenhunte) und dient solche als Schifffahrtsstraße bis zu der Strecke

e. von der oberen bis zur unteren Hunte, die schon jetzt, wenn auch theilweise im provisorischen Bestick, schiffbar hergestellt ist.

Auf dieser Strecke ist der Hunte-Ems-Canal bis zur Cäcilienbrücke in einer Sohlenbreite von 15 m hergestellt, weil hier für die, die Hunte befahrenden größeren Schiffe die Möglichkeit gegeben werden mußte, an den Canalwegen zu löschen und zu laden, bezw. sich zu begegnen.

Von der Cäcilienbrücke aufwärts genügt, so lange ein Umbau dieser Brücke sich nicht als nothwendig erwiesen hat, der Bestick von 9 m Sohlenbreite, der zur Zeit noch nicht vollständig durchgeführt ist. Die (im Verzeichniß unter Nr. 3 e. aufgeführte) Strecke ist 1,500 km lang und sollen für

1879/81	18 100 ℳ
und demnächst	5 000 „
	23 100 ℳ

nach dem Voranschlag für 1882 und später zur völlig bestickmäßigen Herstellung verwendet werden. Ob aber bei dieser Strecke sich solche Veranschlagung als stichhaltig erweisen wird, erscheint bei dem unausgesetzten Zutreiben der Strecke durch den Sand aus dem Buschhagener neuen Huntearm mehr als unwahrscheinlich. Erst wenn die großen weiter oberhalb am Fluß in Ausführung begriffenen Wiesenmeliorations- und Strombegradigungsarbeiten ihren Abschluß erreicht haben, wird auf eine Minderung des Antreibens von Stromsand zu rechnen sein. Bis dahin werden langanhaltende jährliche Baggerarbeiten zur Erhaltung des Fahrwassers nicht zu vermeiden sein. Ein Theil der daraus erwachsenden Kosten läßt sich dadurch wieder ersetzen, daß dem Staate an beiden Seiten der Cäcilienbrücke Grundstücke gehören, die er durch Aufhöhung mit dem Baggersande in werthvolle Bauplätze verwandeln kann. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß mit der Ablagerung und demnächstigen Baggerung des Sandes in dieser Strecke des Hunte-Ems-Canals der Versandung des schiffbaren Huntebettes weiter unterhalb Oldenburgs vorgebeugt wird.

Die gesammten Kosten der Herstellung des Hunte-Ems-Canals, einschließlich der während der Bauzeit für ihn erwachsenen Verwaltungs- und namentlich Unterhaltungskosten der inzwischen dem Verkehr übergebenen Strecken beziffern sich bis Ende 1878 auf . . . 1 005 205 ℳ

für 1879/81 laut Voranschlag	0 357 350 „
worin die Ankaufskosten des Hodges'schen Torfbaggerschiffs mit sämmtlichem Zubehör mit verrechnet sind,	
für 1882 und später	0 484 000 „
also zusammen auf	1 846 555 ℳ

bei 42 km Gesammtlänge.

10. Der Augustfehn-Canal,

welcher ebenfalls im Verzeichniß unter Nr. 10 aufgeführt ist.

Zur Zeit erstreckt derselbe sich im fertigen Bestick in 4,236 km Länge bis etwas über das Stahlwerk bei Augustfehn hinaus. Etwas weiter hinauf in dem Hochmoor liegen die letzt verkauften und bebauten Colonate.

Diese fertige Strecke kostet einschließlich Verwaltungs-

Landesbibliothek Oldenburg

und Unterhaltungskosten bis Ende 1878 . . 136 000 ℳ
in den Jahren 1879/81 sollen . . . . . 4 000 „

verwendet werden, macht bis Ende 1881 . 140 000 ℳ

Die übrige Strecke vom Stahlwerk Augustfehn bis zur Moorburger Chaussee ist 8,100 km lang und zur Ausführung 1882 und später auf 83 200 ℳ Baukosten veranschlagt. Der größte Theil des Canalstreifens auf dieser Strecke ist an das Eisenhüttenwerk Augustfehn zur Abtorfung unter bestimmten Bedingungen ausgegeben. Die Hütte hat ihre Torftransport-Eisenbahn in das Terrain hinein verlängert und die Arbeiten nach einem geordneten Plan in Angriff genommen und im guten Betriebe.

Erst wenn eine genügend lange Strecke des Canalstreifens in voller Breite abgetorft sein wird, kann die Frage der Weiterführung des Augustfehn-Canals zur Entscheidung gebracht werden.

Kommt die letzte Strecke desselben zur Ausführung, so kostet der dann 12,336 km lange Canal von der Moorburger Chaussee bis ans Aper Tief nach dem Kostenanschlage nach und den Verwendungen bis 1882 223200 ℳ.

11. Seitenwieke vom Augustfehn-Canal bis zur Landesgrenze.

(Hier wie im Verzeichniß.) Diese Seitenwieke in der Richtung auf Südgeorgsfehn wird 0,660 km lang und soll für 10 230 ℳ hergestellt werden, wovon 1800 ℳ für 1879/81 veranschlagt sind.

12. Hundsmühler Hauptcanal.

(siehe Verzeichniß Nr. 14). Derselbe kann nach der Lage des Untergrundes unter dem Hochmoor auf 4,000 km. Gesammtlänge ausgeführt werden, seine fertige Strecke wird Ende 1881 bei 2,500 km Länge . . . . 52 600 ℳ
kosten, und die Reststrecke . . . . . 20 000 „

nach 1882, so daß . . . . . 72 600 ℳ
veranschlagt sind.

Endlich sind noch folgende Canallinien zur Ausführung aus Staatsmitteln nach 1882 projectirt:

13. Der Canal von Friesoythe nach Ellerbrock.

13. Der Canal von der Landesgrenze gegen Preußen bei Ellerbrock bis zum Hafen bei Friesoythe (Verzeichniß Nr. 1) 5,000 km lang, für 132 000 ℳ.

14. Der Canal von der Landesgrenze gegen Preußen bei Ostrhauderfehn bis zum Westcanal (siehe Verzeichniß Nr. 4) in 0,350 km Länge mit 6000 ℳ Kosten.

15. Der Canal vom Westcanal zur Sagter Ems (siehe Verzeichniß Nr. 5) in einer Länge von 2,370 km und mit 75 000 ℳ Kosten.

16. Die Seitenwieke im Colonat Nr. 149 (siehe Verzeichniß Nr. 21) in 0,750 km Länge und mit 7000 ℳ Baukosten.

17. Die Hinterwieke zum Augustfehn-Canal (siehe Verzeichniß Nr. 12) längs der Landesgrenze und längs dem dem Staate gehörenden Untergrunde des ersten an das Eisenhüttenwerk bei dessen Begründung in Zeitpacht gegebenen Moorterrains. Sie ist auf 2,500 km Länge und zu 16 000 ℳ Baukosten veranschlagt. Im Falle einer Vereinbarung mit Preußen ist diese Hinterwieke gemeinschaftlich und event. als Genossenschaftscanal herzustellen.

Tabellarisch gedrängt zusammengestellt ergiebt sich aus obigen Darstellungen folgendes Bild des Zustandes der Staatscanäle am Schlusse des Jahres 1881 und des projektirten weiteren Ausbaues von Staatscanälen:

Landesbibliothek Oldenburg

Nr. des Verz.	Bezeichnung der Canäle.	1878. im Ausbau vollendet. Länge. km	1878. im Ausbau vollendet. Kosten. ℳ	1881. im Ausbau vollendet. Länge. km	1881. im Ausbau vollendet. Kosten. ℳ	1881. im Bau begriffen unvollendet. Länge. km	1881. im Bau begriffen unvollendet. Kosten. ℳ	Summa. Länge. km	Summa. Kosten. ℳ
13.	Hundsmühler Querkanal . .	1,400	10000						
15a.	Westcanal, unterste Strecke . .	3,000	38540	—	—	—	—	4,930	52040
16.	Seitenwieke am Hunte-Ems-Canal zwischen Colonate Nr. 29 und 31	0,530	3500						
2.	Friesoyther Canal	—	123405	10,000	43500	—			
7.	Canal vom Hunte-Ems-Canal bis zum Barßeler Tief . . .	—	38700	2,750	5700	—	—		
9.	Nordloher Canal	—	75520	4,000	20680	—	—	—	237625
6.	Canal vom Hunte-Ems-Canal bis zur Sagter Ems . . .	—	—	3,034	79660	—	—		
8.	Canal durch Barßel	—	—	0,450	31720	—	—	20,234	181260
3.	Hunte-Ems-Canal								
a.	von der Sagter Ems bis zum Friesoyther Canal	—	—	13,200	153500	—	30000		
b.	α. vom Friesoyther Canal bis zur Hochmoorschleuse bei Campe	—	—	3,000	8100	—	45000		
c.	Von der Hochmoorschleuse bis zur Vehne	—	—	—	15150	14,100	165000		
d.	Von der Vehne bis zur Mühlenhunte	4,500	—	—	142500	5,700	239000		
e.	Von der oberen zur unteren Hunte	—	—	1,500	18100	—	5000		
	Hunte-Ems-Canal	4,500	1005205	17,700	337350	19,800	484000	42,000	1846555
	+ Hodges-Maschine	—	—	—	20000	—	—		
10.	Augustfehn-Canal	4,236	136000	—	4000	8,100	83200	12,336	223200
11.	Seitenwieke daselbst zur Landesgrenze	—	—	—	1800	0,660	8430	0,660	10230
14.	Hundsmühler Hauptcanal .	1,540	15000	1,000	37600	1,460	20000	4,000	72600
	Summa	15,206	—	38,934	—	30,020	—	84,100	—
		—	1445780	—	582010	—	595630	—	2623510
	Projectirte Canäle.								
1.	Ellerbrocker Canal	—	—	—	—	5,000	132000		
4.	Canal vom Westcanal zum Ostrhauderfehn-Canal	—	—	—	—	0,350	6000		
5.	Canal vom Westcanal zur Sagter Ems	—	—	—	—	2,370	57000		
12.	Hinterwieke zum Augustfehn-Canal	—	—	—	—	2,500	7000		
21.	Seitenwieke zum Hunte-Ems-Canal in Colonat 149 . . .	—	—	—	—	0,750	16000		
	Projectirte Canäle Summa	—	—	—	—	10,970	218000	10,970	218000
								95,130	2841510

Landesbibliothek Oldenburg

Des genauen Nachweises halber wird hier bemerkt, daß die für 1879/81 veranschlagten Verwendungen der Canalbaucasse sich in folgender Weise zusammen setzen:

a) aus den Verwendungen der vorstehenden Rubrik Nr. 4:
   1. für bis Ende 1881 zu vollendende Canalstrecken mit . . . . . 181 260 ℳ
   2. für Verwendungen 1879/81 für unvollendet bleibende Canäle . . . 380 750 „
   3. für die Hodgessche Maschine nebst Inventar . . . . . 20 000 ℳ
b) aus den Verwaltungskosten . . . . 33 900 „
c) aus den Geräthe-Conto-Kosten mit . . 2 400 „
d) aus dem Staatszuschuß zur Genossenschafts-Hinterwieke am Hunte-Ems-Canal (Verz. Nr. 22) . . . . . 2 000 „

620 310 ℳ

Das Gesammtergebniß obiger Darlegungen ist:

1878 im Ausbau vollendete Canäle.		Ende 1881 nach dem Voranschlag im Ausbau vollendete Canäle.		Verwendungen 1878/81 für Ende 1881 nicht vollendete Canäle.		Zur Ausführung von 1882 ab bestimmte Canäle.		Projectirte Canäle.		Summa.	
Länge. km	Kosten. ℳ	Länge. km	Kosten. ℳ	Länge. km	Kosten. ℳ	Länge. km	Kosten. ℳ	Länge. km	Kosten. ℳ	Länge. km	Kosten. ℳ
I. Genossenschafts-Canäle.											
1,310	—	1,800	—	1,874	—	8,330	—	22,925	—	36,239	—
—	13300	—	7700	—	18000	—	71700	—	196000	—	306700
II. Staats-Canäle.											
15,206	—	33,934	—	5,000	—	30,020	—	10,970	—	95,130	—
—	1445870	—	181260	—	400750	—	595630	—	218000	—	2841420
16,516	—	35,734	—	6,874	—	38,350	—	33,895	—	131,369	—
—	1459170	—	188960	—	418750	—	667330	—	414000	—	3148210

Es ist hiemit die Uebersicht des Standes des Ausbaues der einzelnen Canalstrecken gegeben, und wird noch darzulegen sein, wie die sämmtlichen Canäle des Herzogthums nach den Verkehrszwecken, denen sie dienen sollen, in einander fassen. Hierbei sind zur Zeit drei Hauptgruppen getrennt zu beurtheilen.

Die erste Gruppe ist die des Hunte-Ems-Canals und seiner Nebencanäle. Ehe das Staatseisenbahnsystem des Herzogthums geschaffen, lag bei dem Projecte des Hunte-Ems-Canals der Gedanke zum Grunde, für Canal- und kleinere Seeschiffe eine Schifffahrtsstraße von der Weser durch die Hunte zur Ems zu schaffen. Wenn nun auch heute der Eisenbahntransport solche Verkehrsverbindung von Brake und Elsfleth über Hude nach Oldenburg und weiter nach Leer und Emden ermöglicht hat, so wird doch nach Fertigstellung des Hunte-Ems-Canals auch dieser erste, bei Inangriffnahme des Canals in Aussicht genommene Zweck wieder mehr, wie von Vielen erwartet wird, beim Massentransport von nur geringe Frachtkosten ertragenden Gütern in den Vordergrund treten.

Jedenfalls bildet derselbe nach seiner Vollendung die Haupt-Verkehrsstraße des größten Canalisations- und Colonisations-Gebiets des Herzogthums.

An die fertigen Strecken dieses Haupt-Schifffahrts-Canals schließen sich schon heute eine Anzahl schiffbarer Nebencanäle an, bezw. ist deren Herstellung bestimmt in Aussicht genommen.

Eine der wichtigsten Nebenlinien bilden der Friesoyther Canal (Nr. 2 des Verzeichnisses) und der projectirte Canal von Friesoythe zur Preußischen Landesgrenze bei Ellerbrock.

Diese Linie ermöglicht der Stadt Friesoythe den Schiffsverkehr mit den Emshäfen und demnächst nach Fertigstellung des Hunte-Ems-Canals mit Oldenburg, gewährt einem alten Vorfrachtungsplatz jenes abgelegenen Landestheils, „Ellerbrock", von dem aus früher eine lebhafte Bootfrachtfahrt die Marka und Sagter-Ems hinab nach der Ems stattfand, von Neuem und in erfolgreicherer Weise eine Wasserstraße und ermöglicht den schiffbaren Anschluß an die projectirten Preußischen Canäle ostseits der Ems; sie wird den fleißigen und sparsamen, aber meistens in dürftigen Verhältnissen lebenden Grundbesitzern der Gemeinde Markhausen, deren ausgedehnte Markflächen kürzlich durch Theilung in Privatbesitz, soweit nicht der Staat die Tertia zur Forstanlage behalten hat, übergegangen ist, die billige Anfuhr von Futter und Düngstoffen aus den Ostfriesischen Marschen ermöglichen, sie kann dem wirthschaftlichen Betriebe des

Landesbibliothek Oldenburg

Stadtgebiets Friesoythe einen ungeahnten Aufschwung durch bessere Pflege der Wiesen, für deren Heu die Colonien an den Canälen zahlreiche Abnehmer bieten werden, und durch erfolgreiche Inangriffnahme der Dammcultur geben, indem sie die Anfuhr der künstlichen Düngstoffe und den Absatz der gewonnenen Früchte auf billigstem Wege ermöglicht, sie bietet endlich bei der günstigen Höhenlage des Wasserspiegels des Canals im Verhältniß zur Soeste die Möglichkeit in den getheilten Schwaneburger Marken zwischen Canal und Soeste — da wo jetzt eine vollständige Moorwüste ist — reichen Ertrag bringende Bewässerungs-Anlagen zu schaffen. Der Anschluß an die Preußischen Canäle wird nach beiden Seiten hin hebend auf den Verkehr einwirken. Weiter werden dann die Seitenwieken des Hunte-Ems-Canals die sich diesen anschließenden Hinterwieken und von letzteren wieder ausgehenden Inwieken, welche in die an beiden Seiten des Canals, bezw. hinter den Colonatsstreifen liegende Privatmoore hineingeführt werden, mit dem Wachsen des Torfbetriebes der Privaten und der sich ausbreitenden Ansiedelung und Cultivirung der Moore, reichen Verkehr zuführen.

Man beachte nur die erfreuliche Entwickelung, welche die Ansiedelungen auf den von der Commende-Verwaltung und den demnächst vom Staate an der Emsseite des Hunte-Ems-Canals veräußerten Colonaten schon nimmt und verzage nicht wegen momentan gedrückter Torfpreise, richte aber das sorgsamste Augenmerk auf die landwirthschaftliche Entwickelung der Ansiedelungen an den Canälen, da seine landwirthschaftlichen Producte den Colonisten in Zeiten gedrückter Torfpreise zahlungsfähig erhalten und dieselben den Unterhalt der Familien vor Allem sicher stellen müssen.

Die Möglichkeit, Schlick aus den Marschen herbeizuschaffen und mit ihm eine zweckmäßige Bodenmischung von Sand, Moor und Schlick herzustellen, schafft die Grundlagen zu einem intensiven, dem Gartenbau nahe stehenden Landwirthschaftsbetrieb auf den abgetorften Flächen, der im Interesse des Gedeihens der Ansiedler nicht energisch genug empfohlen werden kann.

Die an der Emsseite des Hunte-Ems-Canals angelegten, bezw. projectirten Seitenwieken Nr. 16 und 21, die Hinterwieken Nr. 17, 18, 19 und 20 des Verzeichnisses sind die ersten derartigen Nebenadern im Verkehrsgebiet des Hunte-Ems-Canals, denen an der Oldenburger Seite die Canäle im Hundsmühler Moor Nr. 13, 14 und 22 hinzutreten. Es sind dies die schwachen Anfänge eines weit zu verzweigenden Systems von Nebenadern des Haupt-Canals, welche Cultur in diese werthvollen Moorwildnisse hineinführen, indem sie zur Ansiedelung arbeitsamer, wirthschaftlicher Menschen die Möglichkeit bieten.

Die zweite Hauptgruppe der Canäle des Herzogthums dient der Querverbindung von drei Canälen, vier schiffbaren Flüssen und der Staatseisenbahn von Oldenburg nach Leer. Bei eintretender Einigung zwischen den Preußischen und Oldenburgischen Staatsbehörden dient sie endlich auch der Verbindung der mit so großem Erfolge im Preußischen Gebiet entwickelten Colonien Ostfrieslands, hier speciell mit Rhauderfehn, Holterfehn und der Preußischen Colonie Süd-Georgsfehn, mit den Oldenburgischen Canalsystemen.

Die vollständig hergestellte Querverbindung beginnt demnächst an der Preußischen Grenze bei Rauderfehn mit der Seitenwieke (Nr. 4 des Verz.) zum Westcanal, an Letzteren schließt sich dann der Canal (Nr. 5 des Verz.) vom Westcanal bis zur Sagter Ems, diesem folgt (Nr. 6 des Verz.) der Canal von der Sagter Ems bis zum Hunte-Ems-Canal und (Nr. 7) der von Letzterem bis zum Barßeler Tief. Sodann vermittelt weiter der Barßeler Canal den directen Verkehr vom Barßeler zum Nordloher Tief, (Nr. 8 des Verz.) daran anschließend bildet der Nordloher Canal (Nr. 9 des Verz.) ein weiteres Bindeglied zwischen dem Nordloher und Aper Tief, und der Augustfehn-Canal macht den Schluß der ganzen Querverbindung.

Erfolgt seitens des XX. Landtags die Bewilligung der für 1879/81 zum Canalbau beantragten Mittel, so bleibt nur der kurze Anschluß vom Augustfehn-Canal nach dem Süd-Georgsfehn-Canal und die Verbindung von der Landesgrenze bei Rhauderfehn bis zum Westcanal und weiter bis zur Sagter Ems für die kommende Finanzperiode 1882/84 noch vorbehalten. Es würden also schon in dieser Finanzperiode die Eisenbahn Oldenburg-Leer bei Augustfehn und die schiffbaren Tiefe von Apen, Nordloh (Aue), Barßel (Soeste) und die Sagter Ems und der Hunte-Ems-Canal durch schiffbare Canäle quer verbunden sein. Die Wichtigkeit solcher Querverbindungen für die weiten, durch die schiffbaren Längsstraßen erschlossenen Gebiete mit den einzelnen anderen Schifffahrtsstraßen und mit der ins Land sich hinein erstreckenden Staatseisenbahn bedarf wohl kaum einer weiteren Beleuchtung.

Für die landwirthschaftliche Ausnutzung dieser Querverbindung durch die Besitzer der anliegenden uncultivirten Distrikte bedarf es noch weiterer energischer Benutzung der einschlagenden Landescultur-Gesetze, namentlich des Verkoppelungs-Gesetzes und der Bestimmungen der Wasserordnung über Genossenschaftsbildung zu Meliorationszwecken.

Im Gebiete des Nordloher Canals müssen Beuferungs- und Entwässerungsgenossenschaften gebildet werden, bevor die Cultivirung der meistens niedrig belegenen Moorländereien zwischen dem Aper und Nordloh-Godensholter Tief nachhaltig in die Hand genommen werden kann.

In den Barßeler und Bollinger Mooren ist nur im Falle einer Umlegung der Besitzgrenzen in der Richtung zu den Quercanälen, im Wege des Verkoppelungsverfahrens, eine directe Ausnutzung der Quercanäle zur Förderung der Urbarmachung dieser Moore möglich.

Die dritte Hauptgruppe bildet der Westcanal des Sagterlandes mit seinen künftigen Seiten- und Hinterwieken Die bisher in dieser Gruppe im Ausbau begriffenen und projectirten Strecken finden sich im Verzeichniß unter den Nr. 15 a—d und Nr. 15 a α, c β und d γ.

Landesbibliothek Oldenburg

Für das ausgedehnte Westmoor der Sagterländischen Gemeinden Strücklingen, Ramsloh und Scharrel ist ein solches Canalnetz von wesentlichster Bedeutung. Den Wohlstand der Gemeinde Scharrel würde es wesentlich fördern, wenn die ihr angehörenden Besitzer des Westmoors daselbst sich genossenschaftlich constituirten und dann in Erwägung nehmen, ob sie nicht durch baldigen Ausbau wenigstens einer Seitenwieke und Inangriffnahme der Abtorfung einer parallel der Westcanallinie, den alten Ansiedelungen näher belegenen Hinterwieke des künftigen Haupt-Canals am erfolgreichsten der Cultur ihrer alten Moorgrundstücke und der Nutzbarmachung der Hauptflächen des Westmoores vorarbeiten würden.

Folgende Längen der einzelnen Canäle sind Ende 1878 schiffbar:

Nr. des Verz.	Benennung der Canäle.	Schiffbare Längen im definitiven Bestick km	Schiffbare Längen im provisorischen Bestick km	Schiffbare Längen zusammen km	Gesammtlänge der Canalstrecken km
	In der I. Hauptgruppe.				
3a.	Hunte-Ems-Canal: von der Sagter Ems bis zum Friesoyther Canal	2,200	11,000	13,200	13,200
b.	Hunte-Ems-Canal: vom Friesoyther Canal bis zur Hochmoorschleuse	2,000	1,000	3,000	3,000
c.	Hunte-Ems-Canal: von der Hochmoorschleuse bis zur Vehne	—	2,500	2,500	14,100
d.	Hunte-Ems-Canal: von der Vehne bis zur Mühlenhunte	4,500	—	4,500	10,200
e.	Hunte-Ems-Canal: von der oberen zur unteren Hunte	1,000	0,500	1,500	1,500
2.	Friesoyther Canal	3,500	6,500	10,000	10,000
1.	Ellerbrocker Canal	—	—	—	5,000
13.	Hundsmühler Quer-Canal	1,400	—	1,400	1,400
14.	„ Hauptcanal	1,540	—	1,540	4,000
22.	Hinterwieke an den Hunte-Ems-Canal-Colonaten	0,344	—	0,344	3,500
18.	An der Emsseite: Hinterwieke der I. Genossenschaft	0,270	—	0,270	1,890
17.	An der Emsseite: desgl. der Colonate Nr. 19—29	0,540	—	0,540	0,540
16.	An der Emsseite: Seitenwieke zwischen Colonate Nr. 29 und 31	0,530	—	0,530	0,530
19.	daselbst, Hinterwieke der II. Genossenschaft Nr. 73—147	—	—	—	3,384
20.	„ desgl. der III. Genossenschaft, Colonate 147—203	—	—	—	2,320
21.	Seitenwieke im Colonat 149	—	—	—	0,750
		17,824	21,500	39,324	74,814
	In der II. Hauptgruppe.				
4.	Rhauderfehn — West-Canal	—	—	—	0,350
5.	West-Canal — Sagter Ems	—	—	—	2,370
6.	Sagter Ems — Hunte-Ems-Canal	0,530	—	0,530	3,034
7.	Hunte-Ems-Canal bis Barßeler Tief	2,750	—	2,750	2,750
8.	Barßeler Canal	—	—	—	0,450
9.	Nordloher Canal	4,000	—	4,000	4,000
10.	Augustfehn-Canal	4,236	—	4,236	12,336
11.	Seitenwieke desselben	—	—	—	0,660
12.	Hinterwieke desselben	—	—	—	2,500
		11,516	—	11,516	28,450

Landesbibliothek Oldenburg

Nr. des Verz.	Benennung der Canäle. In der III. Hauptgruppe.		Schiffbare Längen im definitiven Bestick km	im provisorischen Bestick km	zusammen km	Gesammtlänge km
15a.	West-Canal mit Seitenzweigen.	Im Bokelescher Gebiet	3,000	—	3,000	3,000
aα.		Seitenwieke nach Holterfehn	—	—	—	0,355
b.		Im Utende-Strücklinger Gebiet	—	1,200	1,200	4,500
c.		„ Ramsloher Gebiet	—	—	—	5,500
cβ.		Seitenwieke nach der Sagter Ems	—	—	—	2,500
d.		Im Scharreler Gebiet	—	—	—	8,500
dγ.		Seitenwieke nach der Sagter Ems	—	—	—	3,750
		Summa III. der Hauptgruppe	3,000	1,200	4,200	28,105
		„ II. „ „	11,516	—	11,516	28,450
		„ I. „ „	17,824	21,500	39,324	4,814
		Summa-Summarum	32,330	22,700	55,020	131,369

Zieht man von der gesammten Länge der letzten Rubrik die Länge der neu projectirten Canäle ab, so sind von den in Ausführung begriffenen Canälen 33 % im definitiven Bestick und 23,16 % im provisorischen Bestick, im Ganzen also reichlich 56 % der ganzen Länge bereits schiffbar hergestellt.

Bei Feststellung der Baukosten der einzelnen Canäle für die Periode bis Ende 1878 mußte bei mehreren Strecken durch Vergleichung mit den Kosten anderer ähnlich belegener und in gleichen Terrainverhältnissen erbauter Canalstrecken der Kostenbetrag gefunden werden.

So sind die fertigen Strecken der Staatscanäle im Hundsmühler Moor Nr. 13, 14 und 22 in dieser Weise ermittelt, da es schwer hielt, die factischen Verwendungen aus den alten Rechnungen der vormaligen Vehnanstalt im Hundsmühler Moor noch zu ermitteln.

In gleicher Weise ist bei den bis Ende 1878 fertigen Strecken der Genossenschaftscanäle, Nr. 17 und 18 des Verzeichnisses, verfahren.

Für die nach der Absicht der Staatsregierung 1879/81 auszubauenden Canalstrecken sind die Zahlen des Voranschlags den gesammten Kostenbeträgen der einzelnen Canäle eingerechnet, bei denselben Canalstrecken (soweit sie bis Ende 1881 nicht als fertig gestellt angenommen) und bei den Genossenschaftscanälen von 1879 ab, sind die noch erforderlichen Beträge nach Anschlag ermittelt und dann eingestellt worden.

Es war zur annähernd richtigen Feststellung der factischen Neubaukosten bis Ende 1878 eine Ermittelung über die vom Beginn des Baues jedes einzelnen Canals bis zu dessen Förderung im Neubau auf den am Schluß dieses Jahres 1878 erreichten Standpunkt der Fertigstellung noch zu prüfen, in wie weit in den verwendeten Gesammtkosten die Mittel für die Unterhaltung und Beaufsichtigung der Unterhaltungsarbeiten im Laufe der oft lange währenden Bauzeit und in verschiedenen Zeitperioden fertig gestellten Strecken enthalten und davon abzusetzen seien, um die auf den Neubau fallenden Beträge richtig festzustellen.

Wie nachstehende Vergleichung von acht Canalstrecken nachweist, ergeben sich bei Zugrundelegung der ermittelten Gesammtkosten pro Kilometer sehr große Verschiedenheiten in den Kosten der einzelnen Strecken.

Landesbibliothek Oldenburg

Verzeichniß.	Namen der Staatscanäle.	Sohlenbreite m	Länge km	Kostenbetrag im Ganzen ℳ	Macht pro km ℳ	Kosten nach Abzug der Unterhaltungskosten ℳ	Macht pro km ℳ	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
3.	Hunte-Ems-Canal	9	42,000	1826555	43490	1351555	32180	Ab 26 % auf Unterhaltungskosten.
	Derselbe bis Ende 1881 . .	—	—	1342555	31980	1000151	23813	
10.	Augustfehncanal	7	4,236	140000	33050	105700	24377	Bis Ende 1881. Ab 24,50 % Unterhaltungskosten.
6.	Canal vom Hunte-Ems-Canal zur Sagter Ems	7	3,034	79660	26240	—	—	Anschlag.
9.	Nordloher Canal	7	4,000	96200	24050	94680	23620	Ab ca. 2 % Unterhaltungskosten.
2.	Friesoyther Canal	7	10,000	166905	16700	—	—	Unterhaltungskosten bis Ende 1878: 0.
7.	Canal vom Hunte-Ems-Canal bis zum Barßeler Tief . .	7	2,750	44400	16145	—	—	desgl.
8.	Barßeler Canal	7	0,450	31720	14275	—	—	Anschlag.
15a.	West-Canal im Commende-Moor	7	3,000	38540	12850	—	—	Nicht ermittelt.

Vergleicht man die Kosten pro Kilometer, wie sie oben für acht Canäle in der Rubrik 6 als Gesammtkosten, in der Rubrik 8 für drei dieser acht Canäle als reine Neubaukosten gegen einander gestellt sind, mit den örtlichen Verhältnissen jedes Canals unter Berücksichtigung der Zahl der an demselben durchschnittlich pro Kilometer erforderlichen Verwendungen an Schleusen-, Brücken- und Wärterwohnungsbauten, so treten zwei Erfahrungssätze bestimmt hervor;

einmal, daß die durch das Hochmoor geführten Canäle theurer werden, als die ohne Abtorfung fertig zu stellenden Strecken. Und zwar liegt die Vertheuerung zum geringsten Theile in den Zuschüssen zur eigentlichen Abtorfungsarbeit, sondern vielmehr in der streckenweise unvermeidlichen provisorischen Herstellung der Canalstrecken zur Erleichterung der Torfabfuhr behufs Förderung des Canalbaues. Unvermeidlich ist diese Arbeit so lange, als man nicht auf den Betrieb mit leicht construirten Locomotiven eingerichtete Eisenbahnen zum Transport des Torfes vom Canalstreifen bis an den schiffbaren Theil des Canals übergegangen ist und solche Bahn so lange zur Verfügung hält, bis die Abtorfung der ganzen Breite des jedesmal in Abtorfung genommenen Theils des Canalstreifens beschafft ist, so daß nun die betr. Strecke des Canals in vollen Bestick ausgehoben und hergestellt werden kann;

dann, daß je langsamer und streckenweise, da, wo Torflager nicht hindern, die Canal-Herstellung bewirkt wird, um so mehr auch der Betrag der Neubaukosten, theils factisch durch Eintreibung von Sand ꝛc. aus den oberhalb später in Bau genommenen Strecken und durch die Kosten der Beseitigung solcher Einschwemmungen, mehr aber noch dadurch, daß während der Bauzeit die Unterhaltung der fertig gestellten Strecken vertheuert und ganz oder zum Theil dem Neubau mit zur Last geschrieben wird, zunimmt.

In den Rubriken 7 und 8 ist nach einem aus mehreren zurückliegenden Jahren ermittelten Durchschnitt der Betrag der Unterhaltungskosten, die seit Beginn des Baues bei drei Canälen erwachsen sind, in Abzug gebracht:

beim Hunte-Ems-Canal auf 475000 ℳ = 26 %,
„ Augustfehn-Canal „ 34300 ℳ = 24,5 %,
„ Nordloher Canal „ 1520 ℳ = 2 %

der Gesammtverwendungen.

Vergleicht man die Zahlen der zweiten Reihe bei Nr. 3 Hunte-Ems-Canal, mit denen von Nr. 10, Augustfehn-Canal (die Kosten beider sind hier bis 1881 berechnet), so stellt sich

Landesbibliothek Oldenburg

der Augustfehn-Canal noch etwas theurer pro Kilometer, wie der Hunte-Ems-Canal, und dies wohl lediglich, weil die nur 4,236 km lange Strecke dieses Canals in langen Zwischenräumen streckenweise seit 1841 bis 1876 fertig gestellt ist, während der Hunte-Ems-Canal, wenn auch ebenfalls langsam, so doch im Verhältniß der Länge der fertigen Strecken in erheblich kürzerer Frist so weit gefördert ist. Der Bau des 1871 begonnenen Nordloher Canals hatte allerdings auch mehrere Jahre gedauert, doch sind während des Baues keine und nach der Vollendung nicht erhebliche (2 %) Unterhaltungskosten erwachsen.

Es liegt nun bei der Weiterführung des Hunte-Ems-Canals, nachdem beide mit der Abtorfung betraute Gesellschaften, die für Canalbau und Torffabrikation auf Mosleshöhe, und die für Canal- und Wasserbauten bei Campe, zu der Erkenntniß gekommen, daß sie diese Aufgabe lediglich mit Verlust lösen können, für den Staat die Nothwendigkeit vor, die Abtorfungsarbeiten auf beiden Strecken wieder selbst aufnehmen zu lassen und ist es die Absicht, bei Mosleshöhe mit einer vorerwähnten Torftransportbahn, die jährlich nach der Torfabfuhr zum Erdtransport aus der Canallinie benutzt werden soll, den Canalbau möglichst zu fördern.

Dabei ist jedoch auf eine rasche Durchführung dieses Haupt-Canals keinenfalls zu rechnen, sowie auf eine baldige Weiterführung des Augustfehn-Canals ebenfalls aus gleichem Grunde verzichtet werden muß.

Anders und weit günstiger liegen die Verhältnisse auf allen übrigen Strecken der im Ausbau begriffenen und projectirten Canäle und liegt deshalb die Absicht vor, nicht wie bisher aus den im Etat der Landescasse jährlich flüssig zu machenden Mitteln den Canalbau langsam weiter zu führen, sondern denselben auf Grund zu contrahirender Anleihe des Landesmeliorationsfonds, innerhalb zweier Finanzperioden, mit Ausnahme des mittleren Theils des Hunte-Ems-Canals, von der Vehne bis zur Hochmoorschleuse, und des Augustfehn-Canals, zu einem solchen Abschluß bringen zu lassen, daß die II. Gruppe der Quercanäle und der Hunte-Ems-Canal im Gebiet der Sagter Ems und der Soeste mit seinen sämmtlichen Zweigcanälen von der Hochmoorschleuse bei Campe bis zur Sagter Ems bestickmäßig hergestellt dem Schifffahrtsverkehr übergeben werden können.

Für die Wahl des Weges der Anleihe ist insbesondere geltend zu machen:

1. daß es an sich grundsätzlich gerechtfertigt erscheint, den Aufwand für ein so bedeutendes und kostspieliges Unternehmen, wie die Herstellung dieses Canalnetzes, auf einen längeren Zeitraum zu vertheilen,
2. daß es aus den schon angegebenen Gründen in dem gegenwärtigen Stadium des Unternehmens für die Canalbau-Verwaltung besonders erwünscht sein muß, in der Disposition über die Arbeiten einen weiteren Spielraum zu haben,
3. daß durch die Bestreitung der Canalbaukosten im Wege der Anleihe eine erwünschte Entlastung des laufenden Staatsbudgets in erheblichem Umfange herbeigeführt wird.

Die Verzinsung und Amortisation (mit jährlich 1 %) solcher Anleihe, die pro 1879/81 auf 600000 ℳ zu bemessen sein würde, übernimmt der Landesmeliorationsfonds, welchem bekanntlich schon jetzt die Haupteinnahmen aus der Canalbau-Verwaltung (Erlöse für verkaufte Colonate) zufließen, demselben werden nach Maßgabe der durch seine Mittel zu erfüllenden sonstigen Aufgaben und dem Stande der Mittel der Landescasse, sowie solche bisher der Canalbaucasse die nöthigen Zuschüsse leistete, die erforderlichen Beihülfen gewährt. Die Höhe derselben ist zum jedesmaligen Voranschlag der betreffenden Finanzperiode mit dem Landtage des Großherzogthums zu vereinbaren, wie auch der Etat des Landesmeliorationsfonds und der von ihm hinfort abhängenden Canalbaucasse der Genehmigung des Landtags nach wie vor bedürfen wird. Für die Finanzperiode 1879/81 ist, wie § 33 des Voranschlags der Landescasse ergiebt, ein jährlicher Zuschuß von 20000 ℳ für ausreichend erachtet.

Aus diesem Gesichtspunkte ist nun schließlich ein Ueberblick darüber zu geben, welche Geldmittel und in welchen Fristen dieselben nöthig sein werden, um die Vollendung der im Ausbau begriffenen und projectirten Canäle im Herzogthum in der vorbezeichneten Weise durchzuführen.

Die nachstehende Tabelle enthält die Darstellung der angenommenen Vertheilung solcher Geldmittel vom 1. Januar 1882 ab über die folgenden Finanzperioden:

Landesbibliothek Oldenburg

Nr. des Verz.	Namen der Canäle.	1882/84.	1885/87.	1888/90.	1891/93.	1894/96.	1897/99.	1900/02.	
1.	Ellerbrocker Canal	132000	—	—	—	—	—	—	—
3.	Hunte-Ems-Canal:								
	a. von der Ems bis zum Friesoyther Canal	30000	—	—	—	—	—	—	—
	b. vom Friesoyther Canal bis zur Hochmoorschleuse	45000	—	—	—	—	—	—	—
	c. von der Hochmoorschleuse bis zur Vehne	30000	—	10000	40000	25000	25000	35000	—
	d. von der Vehne bis zur Mühlenhunte	72000	72000	72000	23000	—	—	—	—
	e. von der oberen zur unteren Hunte	5000	—	—	—	—	—	—	—
4.	Von der Landesgrenze bei Rhauderfehn bis zum Westcanal	6000	—	—	—	—	—	—	—
5.	Vom West-Canal bis zur Sagter Ems	57500	—	—	—	—	—	—	—
10.	Augustfehn-Canal	—	18200	20000	20000	25000	—	—	—
11.	Seitenwieke daselbst	8430	—	—	—	—	—	—	—
12.	Hinterwieke an der Landesgrenze das. .	4000	12000	—	—	—	—	—	½ zahlt ev. Preußen.
14.	Hundsmühler Haupt-Canal	10000	10000	—	—	—	—	—	—
15.	a. *a.* Seitenwieke nach Holterfehn . .	3000	—	—	—	—	—	—	—
21.	Seitenwieke an der Emsseite des Hunte-Ems-Canals im Colonat 149 . .	7000	—	—	—	—	—	—	—
22.	Hinterwieke in Hundsmühlen . . .	3000	4000	4500	—	—	—	—	½ zahlen die Genossen.
		412430	116200	106500	83000	50000	25000	35000	

wenn nicht inzwischen der angeregte Bau einer Secundärbahn nach Friesoythe in einer Richtung, die den Hunte-Ems-Canal zwischen der Vehne und Soeste durchschneidet, ausgeführt und damit die raschere Abtorfung des Hunte-Ems-Canals auf dieser Strecke ermöglicht wird.

Es ist dann inzwischen ein fertiges Netz von Schifffahrtscanälen in erheblicher Ausdehnung geschaffen, dessen Unterhaltungskosten bei strenger örtlicher Controle auf einem angemessenen Mindestmaaß zu halten sind.

Bemerkt muß noch werden, daß diejenigen Canalstrecken, deren zweckmäßige Herstellung von vorgängigen Vereinbarungen mit den Preußischen Behörden abhängig ist, je nachdem über die eine oder andere Strecke die Vereinbarungen früher oder später zu Stande kommen sollten, in den Bauplan der betreffenden Finanzperiode auch nachträglich event. eingestellt, bezw. aus demselben zurückgestellt und im einen wie im anderen Falle an Stelle beschlossener Baustrecken eingeschoben werden müssen. Diese Strecken sind im Verzeichniß Nr. 1, der Canal von Friesoythe nach der Marka, . 132000 ℳ
Nr. 4. die Seitenwieke vom Westcanal nach Rhauderfehn . . . . . 6000 ℳ
Nr. 12. die Hinterwieke am Augustfehn-Canal 16000 „
„ 15a *a.* die Seitenwieke nach Holterfehn . 3000 „
157000 ℳ

Wird — wie vorstehend dargelegt — hinfort verfahren, so ist nicht zu bezweifeln, daß sich der Nutzen der Canalisation für die Verkehrsentwickelung im Emsgebiet des Herzogthums binnen Kurzem überzeugend herausstellen wird und zwar nicht allein durch Hebung des allgemeinen Frachtverkehrs und Erleichterung des Torfabsatzes, sondern auch namentlich durch Hebung der erfolgreichen Colonisation und Cultivirung der wüsten Districte der hier betheiligten sechs Gemeinden des Amtsbezirks Friesoythe und der Gemeinde Apen im Amte Westerstede.

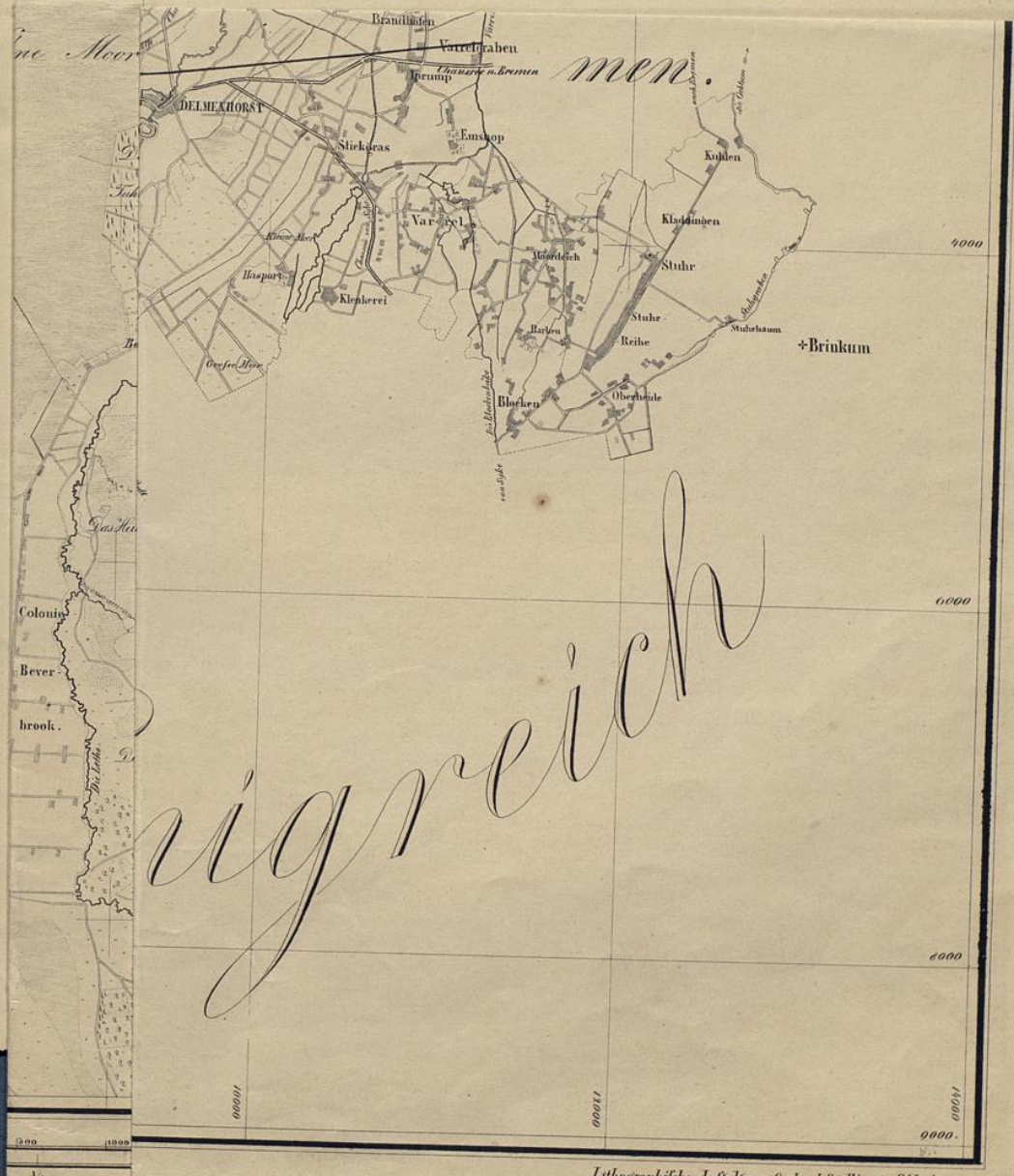
Es wird nicht verkannt, daß die niedrigen Brennmaterialpreise die Ausnutzung der Hochmoor-Colonate am Hunte-Ems-Canal an der Emsseite zur Zeit minder rentabel machen, es soll aber gerade der im Hochmoor liegende Theil des Hunte Ems-Canals in seiner Fertigstellung noch zurückgehalten werden, fast alle in der Finanzperiode 1879/81 und 1882/84 fertig zu stellenden Canalstrecken des Quer-Canal-Systems, wie

Landesbibliothek Oldenburg

des Hunte-Ems-Canal-Netzes im Emsgebiet schneiden nur auf einzelnen kurzen Strecken neue, zum Torfgewinn noch brauchbare Hochmoorlager an. Sie bieten vielmehr vorwiegend Gelegenheit, lediglich landwirthschaftlich zu cultivirende Grundstücke mit fleißigen Arbeiter-Familien anzusiedeln und durch solche der Cultur zuzuführen. Gestützt auf den Canal, der die Zufuhr von Futter und Düngstoffen ermöglicht und erleichtert und der in den ihn angrenzenden Torfmoorlagern besser situirter Colonisten mancherlei Gelegenheit zum Verdienst, sei es als Torfgräber, sei es als Schiffer bietet, muß und wird solchen fleißigen und sparsamen Familien hier das Fortkommen leichter werden, als den Hunderten von Anbauer-Familien, die bereits in den weiten Haidflächen des Herzogthums, meistens entfernt von größeren Absatz- und Erwerbsplätzen und ohne jegliche Verkehrsstraße als den Sandweg, ihr Fortkommen gefunden haben.

Landesbibliothek Oldenburg

AR



Lithographische Anstalt von Gerhard Stalling in Oldenburg.

Landesbibliothek Oldenburg

Uebersicht

der

Staats- und Genossenschafts-Schifffahrtscanäle

des

Herzogthums Oldenburg

nach deren Belegenheit zu einander
und
unter der Annahme, daß die für 1879/81 beantragten Geldmittel für Canalisation vom Landtage des Großherzogthums bewilligt werden, aufgestellt im November 1878.

Landesbibliothek Oldenburg

Laufende Nr.	Littr.	Namen der Canäle und Angaben über ihre Erstreckung, die Bauwerke an denselben u. s. w.	Nähere Angaben über die einzelnen Strecken jedes Canals.
		I. Staats-Canäle.	
1.		Der Ellerbrocker Canal. Der Canal soll an der Marka, also an der Landesgrenze gegen Preußen beim Orte Ellerbrock, beginnen und bis zum Hafen an der Stadt Friesoythe hingeführt werden. Neben der I. Schleuse wird eine Schleusenwärter-Wohnung erbaut; im Wege von Markhausen nach Neuscharrel ist eine Zugbrücke zu erbauen.	Von der Marka bis zur I. Schleuse . . . . Von der ersten bis zur zweiten Schleuse am Friesoyther Hafen . . . . .
2.		Der Friesoyther Canal. Vom Hafen bei der Stadt Friesoythe (siehe ad 1) bis zum Hunte-Ems-Canal in der westseits der Soeste belegenen getheilten Camper Mark. Ausgeführte Bauwerke: 1 Zugbrücke im Wege von Friesoythe nach Klauen. 3 Drehbrücken in den getheilten Schwaneburger-Dreihäuser und Schwaneburger-Fünfhäuser Marken. 1 Wärterwohnung neben Schleuse II. am Hunte-Ems- und Friesoyther Canal belegen. 1 Drehbrücke im Sagter Damm.	1. Höhenlage von der Schleuse am Sagter Damm bis zum Friesoyther Hafen . . . . 2. Von Friesoythe abwärts am Durchschneidungspunkt des Sagterdamms liegt die I. Schleuse. 3. Bei der Mündung in dem Hunte-Ems-Canal liegt die II. Schleuse . . . . .
		Auszuführende Bauwerke: 1 Wärterwohnung neben der Drehbrücke im Sagter Damm und der I. Schleuse.	
3.		Der Hunte-Ems-Canal. Derselbe verbindet die untere mit der oberen Hunte, die Schifffahrtsstraße folgt dann der oberen Hunte und eine Strecke der Lethe (jetzt neues Mühlen-Hunte-Bett) bis Hundsmühler-Höhe. Hier verläßt der Canal die Mühlen-Hunte und geht durchs Hochmoor des Staates bei Mosleshöhe zur Vehne, von der Vehne durch das Edewechter Staatsmoor, die Altenoyther Mark, die Camper Mark zur Soeste, dann mittelst Brückencanal über die Soeste bis zur Abzweigung des Friesoyther Canals, weiter durch die Camper, Harkebrügger, Loher und Barßeler Marken bezw. Moore, längs der Grenzen der Gemeinden Ramsloh und Strücklingen an der Westseite und Barßel an der Ostseite, bis er die Kommende-	

Landesbibliothek Oldenburg

Der einzelnen Strecken.		Jetziger, bezw. bis zum Jahre 1882 hergestellter Bestick.					Es sind verwendet bis 1878.	Es sind veranschlagt pro 1879/81.	Zu verwenden von 1882 ab.	Der fertigen Canäle definitiver Bestick.			Gesammt-Kosten.
Länge.	Lage der Sohle über dem Null-punkt des Hunte-Ems-Canals Nivellements.	Breite der Sohle.	Tiefe.	Länge.	definitiv d.	provisorisch pr.				Breite der Sohle.	Tiefe.	Länge.	
km	m	m	m	m			ℳ	ℳ	ℳ	m	m	km	ℳ
2,00	+ 10,30	—	—	—	—	—	—	—	132000	7	1,5	5,00	132000
3,00	+ 9,10												
3,00	+ 8,10												
3,00	+ 7,10	7	1,5	10	d	—	123405	43500	—	7	1,5	10,00	166905
4,00	+ 6,50												

Landesbibliothek Oldenburg

Laufende Nr.	Littr.	Namen der Canäle und Angaben über ihre Erstreckung, die Bauwerke an denselben u. s. w.	Nähere Angaben über die einzelnen Strecken jedes Canals.
		Güter von Osterhausen und Roggenberg durchschneidend, in die Sagter-Ems mündet.	
		Der fertige Canal verbindet demnächst die Weser, bezw. Hunte mit der Ems und dem Dollart.	Die Sohle des Canals von der Ems bis zur I. Schleuse . . . . .
		Im Einzelnen:	Die I. Schleuse liegt von der II. Schleuse entfernt bei der Abzweigung des Bollinger Canals . . . . .
	a.	Von der Sagter-Ems aufwärts bis zur Mündung des Friesoyther Canals in den Hunte-Ems-Canal.	III. Schleuse liegt von der II. Schleuse aufwärts . . . . .
		Zwischen der I. und II. Schleuse zweigt die Seitenwieke (siehe unter Nr. 16) zwischen den Colonaten Nr. 29 und 31 ab.	IV. Schleuse liegt von der III. Schleuse aufwärts . . . . .
		Bei der II. Schleuse durchschneidet der Barßel-Bollinger Quercanal, (siehe unter Nr. 6 und 7) den Hunte-Ems-Canal.	Die Strecke von der IV. Schleuse bis zur Mündung des Friesoyther Canals . . . . .
		Ausgeführte Bauwerke:	
		1 Zugbrücke bei Osterhausen neben Schleuse I.	
		1 Drehbrücke liegt im Canalwege von Bollingen nach Barßel über den Hunte-Ems-Canal.	
		1 Wärterhaus ist bei Schleuse IV. schon erbaut.	
		Auszuführende Bauwerke:	
		1 Wärterhaus bei Schleuse I. zu erbauen.	
		1 Wärterhaus ist am Knotenpunkt der beiden Canäle zu zu erbauen.	
		1 Wärterhaus ist bei Schleuse III. hinter Lohe zu erbauen.	
		Zwischen Schleuse II. und III., nahe bei Schleuse III. zweigt die Seitenwieke zur Hinterwieke der dritten Hinterwiekengenossenschaft. in Colonat Nr. 149 ab (siehe laufende Nr. 21 dieses Verzeichnisses).	
	b.	Von der Einmündung des Friesoyther Canals in den Hunte-Ems-Canal bis zur Hochmoorschleuse in der Camper Mark ostseits der Soeste.	Auf dieser Strecke ist die Höhenlage der Sohle des Canals . . . . .
		Ausgeführte Bauwerke:	
		(1 Wärterwohnung ist schon beim Friesoyther Canal ausgeführt.)	

Landesbibliothek Oldenburg

Der einzelnen Strecken.		Jetziger, bezw. bis zum Jahre 1882 hergestellter Bestick.					Es sind verwendet bis 1878.	Es sind veranschlagt pro 1879/81.	Zu verwenden von 1882 ab.	Der fertigen Canäle			
										definitiver Bestick.			
Länge.	Lage der Sohle über dem Null-punkt des Hunte-Ems-Canals Ni-vellements.	Breite der Sohle.	Tiefe.	Länge.	definitiv, **d.**	provisorisch, **pr.**				Breite der Sohle.	Tiefe.	Länge.	Gesammt Kosten.
km	m	m	m	km			ℳ	ℳ	ℳ	m	m	km	ℳ
0,532	+ 2,00	9,0	1,5	4,282	d.								
3,200	+ 2,70												
3,550	+ 4,00	4,5	1,5	3,000		pr.		153500	30000	—	—	—	
2,368	+ 5,00	9,0	1,5	5,918	d.		—	—	—	9,0	1,5	13,200	
3,550	+ 6,50												
3,00	+ 6,50	9,0 6—9	1,5 1,5	2,0 1,0	d.	pr.	—	8100	45000	9	1,5	3,000	—

Landesbibliothek Oldenburg

Laufende Nr.	Littr.	Namen der Canäle und Angaben über ihre Erstreckung, die Bauwerke an denselben u. s. w.	Nähere Angaben über die einzelnen Strecken jedes Canals.
		1 Zugbrücke über den Hunte-Ems-Canal nahe dem Brückencanal westseits der Soeste in der ungetheilten Camper Mark.	
		1 Brückencanal zur Ueberführung des Hunte-Ems-Canals über die Soeste bei Campe.	Canalweite mit steilen Wänden 6 m breit, 1,5 tiefer Wasserstand.
		1 Zugbrücke im Wege von Barßel nach Friesoythe.	
		Auszuführende Bauwerke:	
		1 Wärterwohnung muß für diese Brücke und den Brückencanal noch erbaut werden.	
3.	c.	Von der Hochmoorschleuse in der Camper Mark ostseits der Soeste bis zur Vehne in der Gemeinde Edewecht, Amts Westerstede.	Auf dieser Strecke sind bisher nur Abtorfungs- und Entwässerungsarbeiten ausgeführt, der vorhandene Canal ist das Abtorfungsgebiet der Hodges'schen Maschine . . . . .
		Bei definitiver Herstellung dieser Strecke werden erforderlich:	
		Auszuführende Bauwerke:	
		1 Brücke über den Canal auf der Strecke vom Friesoyther-Barßeler bis zum Friesoyther-Edewechter Wege, zur Verkehrsvermittelung in der zur Theilung stehenden Altenoyther Mark.	
		1 Brücke im Hauptwege von Friesoythe nach Edewecht.	
		1 Brücke auf der Strecke zwischen dem Friesoyther-Edewechter Wege und dem Wege in der Colonie zu den Jeddeloher Wiesen.	
		1 Brücke in dem vorgenannten Coloniewege.	
		1 Wärterwohnung am Edewechter Damm.	
		1 desgl. in der Colonie Jeddeloher Wiesen beim Vehne-Durchgang durch den Canal.	
	d.	Von der Vehne über Mosleshöhe bis zur Lethe (jetzt neue Mühlenhunte).	1. Abtorfungsgebiet der Gesellschaft für Canalbau und Torffabrikation und Vehnethal ostseits . . . . .
		Ausgeführte Bauwerke:	2. Vom Pfandpfahl Nr. 16 bis zur Schleuse zwischen Mosleshöhe und den Hundsmühler Quercanal. . . . .
		1 Brücke ist bereits erbaut im Hundsmühler Wege, muß aber noch von einer festen in eine Zugbrücke umgeändert werden.	3. Von der Schleuse bis zur Mühlenhunte .
		1 Wärterhaus ist neben der letztgenannten Brücke bereits erbaut.	
		Auszuführende Bauten:	
		1 Zugbrücke ist zu erbauen im Scharreler Moorwege neben den Vehnemooren.	
		1 desgl. im Wege von Friedrichsvehn nach Westerholt.	

Landesbibliothek Oldenburg

Der einzelnen Strecken.		Jetziger, bezw. bis zum Jahre 1882 hergestellter Bestick.					Es sind verwendet bis 1878.	Es sind veranschlagt pro 1879/81.	Zu verwenden von 1882 ab.	Der fertigen Canäle			
										definitiver Bestick.			
Länge.	Lage der Sohle über dem Null-punkt des Hunte-Ems-Canals Nivellements.	Breite der Sohle.	Tiefe.	Länge.	definitiv, d.	provisorisch, pr.				Breite der Sohle.	Tiefe.	Länge.	Gesammt-Kosten.
km	m	m	m	km			ℳ	ℳ	ℳ	m	m	km	ℳ.
14,10	+ 6,50	—	—	—	—	—	—	15150	165000	9	1,5	14,10	
5,70	+ 6,50	—	—	—	—	—	—	142500	239000	9	1,5	10,2	
3,00	+ 6,50	9	1,5	4,50	d.	—	—	—	—				
1,50	+ 5,30												

Landesbibliothek Oldenburg

Laufende Nr.	Littr.	Namen der Canäle und Angaben über ihre Erstreckung, die Bauwerke an denselben u. s. w.	Nähere Angaben über die einzelnen Strecken jedes Canals.
		1 desgl. im Wege von Westerholt nach dem Wildenloh und Oldenburg. 1 Wärterhaus muß noch bei der Schleuse vor Mosleshöhe erbaut werden.	
3.	e.	Von der Mühlenhunte bis zur untern Hunte: Auszuführende Bauwerke: 1 Wärterwohnung neben der Schleuse in der Dammkoppel bei Oldenburg-Osternburg. Die Cäcilienbrücke muß nach gänzlicher Fertigstellung des Canals im vollen Bestick für Schiffe mit Mast passirbar hergestellt werden.	Von der untern Hunte bis zur Schleuse in der Dammkoppel . . . . . . Der Wasserstand in dieser Strecke des Canals richtet sich nach dem Wechsel von Ebbe und Fluth in der Hunte bei Oldenburg.
	f.	Die Hodgessche Torfmaschine nebst Zubehör.	
		Die Quercanal-Linie zur Verbindung des Westcanals und des Hunte-Ems-Canals mit der Staatsbahn von Oldenburg nach Leer bei Augustfehn. siehe Nr. 4—10 der Canäle.	
4.		Canal von der Landesgrenze bei Ost-Rhauderfehn bis zum Sagterländischen Westcanal. Auszuführende Bauwerke: 1 Brücke im westlichen Canalweg des Westcanals. 1 Schleuse (event.) an der Landesgrenze mit Preußen gemeinsam.	Wasserstand hängt von Ebbe und Fluth in der Ems ab und steigt bis 2 m. . . . . . (Vergl. Bemerkung ad Nr. 5.
5.		Canal vom Westcanal bis an die Sagter Ems. Auszuführende Bauwerke: 1 Brücke im östlichen Canalweg des Westcanals. 1 Brücke in der Dorfstraße von Utende event. nach nebenstehender Bemerkung eine Schleuse.	Wasserstand, wie oben . . . . . . es sei denn, daß zwischen der Abzweigung dieses Quercanals und der Sagter Ems bei Ubbehausen im Westcanal eine Schleuse erbaut wird, solchen Falls erhält dieser Quercanal ebenfalls bei Utende eine Schleuse und die Schlagschwelle + 1,7 . . . . .
6.		Canal von der Sagter-Ems bis zum Hunte-Ems-Canal (erster Abschnitt des Barßel-Bollinger-Canals). Ausgeführte Bauwerke: 1 Brücke im westlichen Canalwege des Hunte-Ems-Canals.	Eine Schleuse am Sagter Tief, deren Schlagschwelle + 1,7 . . . . .

Landesbibliothek Oldenburg

Der einzelnen Strecken.		Jetziger, bezw. bis zum Jahre 1882 hergestellter Bestick.					Es sind verwendet bis 1878.	Es sind veranschlagt pro 1879/81.	Zu verwenden von 1882 ab.	Der fertigen Canäle			
										definitiver Bestick.			
Länge.	Lage der Sohle über dem Null-punkt des Hunte-Ems-Canals Nivellements.	Breite der Sohle.	Tiefe.	Länge.	definitiv, d.	provisorisch, pr.				Breite der Sohle.	Tiefe.	Länge.	Gesammt-Kosten.
km	m	m	m	km			ℳ	ℳ	ℳ	m	m	km	ℳ
1,500	+ 3,10	15 9	2,0 2,0	1,00 0,50	d. —	— p	—	18100 —	5000 —	15 9	1½-2½ 1½-2½	1,000 0,500	
—	—	—	—	—	—	—	—	20000	—	—	—	—	
42,00	—	—	—	22,20	—	—	1005205	357350	484000	—	—	42,00	1846555
—	+ 1,70	—	—	—	—	—	—	—	6000	7	1,5 Durchschnitt.	0,350	6000
—	+ 1,70	—	—	—	—	—	—	—	57000	7	1,5 Durchschnitt.	2,370	57000
dann	+ 2,70												
3,034	+ 2,70	7	1,5	3,034	d.	—	—	79660	—	7	1,5	3,034	79660

Landesbibliothek Oldenburg

Laufende Nr.	Littr.	Namen der Canäle und Angaben über ihre Erstreckung, die Bauwerke an denselben u. s. w.	Nähere Angaben über die einzelnen Strecken jedes Canals.
		Auszuführende Bauwerke: eine Zugbrücke im Wege von Bollingen nach Osterhausen, eine desgl. über die Hinterwieke der I. Hinterwiekengenossenschaft am Hunte-Ems-Canal.	
7.		Vom Hunte-Ems-Canal bis zum Barßeler Tief. (zweiter Abschnitt des Barßel-Bollinger Canals).	Vom Hunte-Ems-Canal bis zur Schleuse am Barßeler Moorwege . . . . .
		Ausgeführte Bauwerke:	Die Schlagschwelle der Schleuse liegt . . .
		1 Zugbrücke im Wege von Barßeler Moor nach Roggenberg.	Die untere Strecke bis zum Tief . . . . .
		Auszuführende Bauwerke.	
		1 Brücke im östlichen Canalwege des Hunte-Ems-Canals. 1 Schleuse am Barßeler Moorwege.	Der Wasserstand hängt hier von Ebbe und Fluth ab.
8.		Der Canal durch Barßel von Barßel nach dem Nordloher Tief.	Der Wasserstand im Canal hängt von Ebbe und Fluth ab . . . . .
		Auszuführende Bauwerke: 1 Zugbrücke im Orte Barßel. 1 desgl. im Wege nach dem Barßeler Esch bei der Schnappberg.	
9.		Der Nordloher Canal vom Nordloher Tief bei Nordloh bis zum Aper Tief gegenüber dem Augustfehncanal.	Der Wasserstand im Canal hängt von Ebbe und Fluth ab . . . . .
		Ausgeführte Bauwerke: 1 Zugbrücke im Nordloher Gemeindewege. 1 kleine Drehbrücke in einem Feldweg. 1 Zugbrücke im Feldwege nahe dem Aper Tief. 1 Zugbrücke über das Aper Tief.	
		Auszuführende Bauwerke: 1 Brückenwärterwohnung am Aper Tief.	
10.		Der Augustfehn-Canal. Der Canal soll sich vom Aper Tief bis zur Moorburger Chaussee erstrecken, zur Zeit verbindet er das Eisenhüttenwerk, den Bahnhof, die Colonie Augustfehn und das Stahlwerk Augustfehn mit dem Aper Tief.	1 Schleuse zwischen dem Aper Tief und Bokeler Wege . . . . . . Von der Schleuse aufwärts liegt die fertige Strecke des Canals . . . . .

Landesbibliothek Oldenburg

Der einzelnen Strecken.		Jetziger, bezw. bis zum Jahre 1882 hergestellter Bestick.					Es sind verwendet bis 1878.	Es sind veranschlagt pro 1879/81.	Zu verwenden von 1882 ab.	Der fertigen Canäle			
										definitiver Bestick.			
Länge.	Lage der Sohle über dem Nullpunkt des Hunte-Ems-Canals Nivellements.	Breite der Sohle.	Tiefe.	Länge.	definitiv, d.	provisorisch, pr.				Breite der Sohle.	Tiefe.	Länge.	Gesammt-Kosten.
km	m	m	m	km			ℳ	ℳ	ℳ	m	m	km	ℳ
2,250	+ 2,70	7	1,5	2,75	d.	—	38700	5700	—	7	1,5	2,750	44400
—	+ 2,00												
0,500	+ 1,70												
0,450	+ 1,70	7	1—2	0,450	d.	—	—	31720	—	7	1—2	0,450	31720
4,00	+ 2,00	7	1—2	4,0	d.	—	75520	20680	—	7	1—2	4,000	96200
1,336	2,00	7	1,5	4,236	d.	—	136000	4000	83200	7	1—2	12,336	223200
2,900	+ 2,00												

Landesbibliothek Oldenburg

Laufende Nr.	Littr.	Namen der Canäle und Angaben über ihre Erstreckung, die Bauwerke an denselben u. s. w.	Nähere Angaben über die einzelnen Strecken jedes Canals.
		Ausgeführte Bauwerke:	
		1 Zugbrücke im Wege von Apen nach Bokel. (Drehbrücke [von Eisen] in der Staatsbahn von Oldenburg nach Leer, wird von der Bahnverwaltung unterhalten.	Die Schleuse verhindert nur den Wechsel des Wasserstandes im Canal.
		Auszuführende Bauwerke:	
		1 Zugbrücke beim Stahlwerk muß später gebaut werden.	Beim Stahlwerk ist bei Fortführung des Canals noch eine Schleuse auf + 5,0 zu erbauen .
11.		Der Quercanal zum Süd-Georgsfehn-Canal. Das heißt der Verbindungscanal zwischen dem Süd-Georgsfehn-Canal im Preußischen Gebiet und dem Augustfehn-Canal im Oldenburgischen Gebiet, soweit derselbe im Oldenburgischen Gebiet gleichzeitig als Seitenwieke des Augustfehn-Canals die Anlage einer Hinterwieke an der Landesgrenze ermöglicht.	
		Auszuführende Bauwerke:	
		1 Zugbrücke im westlichen Canalwege des Augustfehn-Canals.	
		1 (vielleicht gemeinsam mit Preußen) Schleuse in der Hinterwieke auf der Landesgrenze.	
12.		Eine Hinterwieke an der Landesgrenze auf der Rückseite der dem Eisenhüttenwerk Augustfehn in Zeitpacht zum Abtorfen eingewiesenen Untergrundsflächen, soweit also diese Flächen Staatseigenthum sind. (Vielleicht gemeinsam mit Preußen.)	
13.		Der Hundsmühler Quercanal.	
		Ausgeführte Bauwerke:	
		3 feste Brücken:	
		eine im südlichen Canalwege des Hunte-Ems-Canals.	
		eine Privatbrücke des Gutes Hundsmühlen.	
		eine Brücke für die Staatsforst.	
14.		Der Hundsmühler Hauptcanal.	Derselbe soll in der gleichen Höhenlage der Sohle ohne Schleuse 2 Kilometer lang ausgeführt werden . . . . .
		Ausgeführte Bauwerke:	
		eine Genossenschaftsbrücke des Staates und des Gutes Hundsmühlen.	

Landesbibliothek Oldenburg

Der einzelnen Strecken.		Jetziger, bezw. bis zum Jahre 1882 hergestellter Bestick.					Es sind verwendet bis 1878.	Es sind veranschlagt pro 1879/81.	Zu verwenden von 1882 ab.	Der fertigen Canäle			
										definitiver Bestick.			
Länge.	Lage der Sohle über dem Nullpunkt des Hunte-Ems-Canals Nivellements.	Breite der Sohle.	Tiefe.	Länge.	definitiv, **d.**	provisorisch, **pr.**				Breite der Sohle.	Tiefe.	Länge.	Gesammt-Kosten.
km	m	m	m	km			ℳ	ℳ	ℳ	m	m	km	ℳ
—	+ 5,00												
—	+ 2,00	7	1,5	—	—	—	—	1800	8430	7	1,5	0,660	10230
—	+ 2,00	—	—	—	—	—	—	—	16000	4	1,5	2,500	16000
1,4	+ 6,50	6	1—5	1,4	d.	—	10000	—	—	6	1—5	1,40	10000
—	+ 6,50	6	1—5	2,540	d.	—	15000	37600 (2000) s. Nr. 22.	20000	6	1,5	4,000	72600

Landesbibliothek Oldenburg

Laufende Nr.	Littr.	Namen der Canäle und Angaben über ihre Erstreckung, die Bauwerke an denselben u. s. w.	Nähere Angaben über die einzelnen Strecken jedes Canals.
		II. Genossenschafts-Canäle.	
15.		Der West-Canal.	
		Von der Ohe bei Neuscharrel abwärts bis zur Sagter Ems bei Ubbehausen.	
	a.	Strecke von der Sagter Ems aufwärts bis an die Grenze des Kommende-Gutes Bokelesch gegen die Bauerschaft Utende.	Der Wasserstand im Canal richtet sich nach Ebbe und Fluth in der Sagter Ems . . . . .
		Ist aus den Mitteln der Kommende-Verwaltung erbaut.	
		Ausgeführte Bauwerke:	
		1 Zugbrücke bei Ubbehausen.	
		α. eine Seitenwieke ermöglicht die Verbindung mit Holterfehn, Canal-Colonie im Preußischen Gebiet. Im Falle des Anschlusses:	
		Auszuführende Bauwerke:	
		1 Schleuse gemeinsam mit Preußen an der Grenze der Seitenwieke und des Hötterfehner-Canals.	
		1 Zugbrücke über die Seitenwieke im westlichen Canalwege des Westcanals.	
	b.	Strecke von der Utender Grenze gegen Bokelesch bis zur Ramsloher Gemeindegrenze. Genossenschaft der Strückling-Utender Moorbesitzer.	Auch hier richtet sich der Wasserstand bis zur I. Schleuse nach Ebbe und Fluth. 1. Unterhalb der I. Schleuse . . . . . 2. Zwischen der I. und II. Schleuse . .
		Auszuführende Bauwerke:	
		1 Zugbrücke im Wege von Strücklingen nach Rhauderfehn.	
	c.	Strecke innerhalb der Gemeinde-Grenzen von Ramsloh. (Genossenschaft noch nicht constituirt, event.	1 Schleuse . . . . .
		β. mit einer Seitenwieke nach der Sagter-Ems). Wo Brücken erforderlich, ist noch nicht festgestellt.	
	d.	Strecke innerhalb der Gemeinde-Grenzen von Scharrel. (Genossenschaft ist noch nicht constituirt, kann sich aber	1 Schleuse . . . . . und
		γ. mit Seitenwieke nach der Sagter-Ems selbständig constituiren).	event. 1 Schleuse in der Seitenwieke zur Sagter Ems . . . . .
			Summa
		Seiten- und Hinterwieken am Hunte-Ems-Canal.	
		An der Ems-Seite.	
16.		Seitenwieke zwischen Colonat Nr. 29 und 31 (Gastwirth Reens am Hunte-Ems-Canal gehörend) zu den Hinterwieken Nr. 17 und 18 führend.	ohne Schleuse . . . . .

Landesbibliothek Oldenburg

Der einzelnen Strecken.		Jetziger, bezw. bis zum Jahre 1882 hergestellter Bestick.					Es sind verwendet bis 1878.	Es sind veranschlagt pro 1879/81.	Zu verwenden von 1882 ab.	Der fertigen Canäle definitiver Bestick.			Gesammt-Kosten.
Länge.	Lage der Sohle über dem Null-punkt des Hunte-Ems-Canals Nivellements.	Breite der Sohle.	Tiefe.	Länge.	definitiv, d.	provisorisch, pr.				Breite der Sohle.	Tiefe.	Länge.	
km	m	m	m	km			M.	M	M	m	m	km	M
3,00	+ 2,0	7	1—2	3,00	d.	—	38540	—	—	7	1—2	3,00	38540
—	+ 2,0	—	—	—	—	—	—	—	3000	7	1—2	0,355	3000
—	+ 2,0	7	1—2	1,2	d.	—	5000	9500	20000	7	1—2	4,5	34500
—	+ 3,1									7	1,5		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	51000	7	1,5	5,5	51000
—	—	—	—	—	—	—	—	—	6000	5	1,5	2,5	6000
—	—	—	—	—	—	—	—	—	103500	7	1,5	8,5	103500
—	—	—	—	—	—	—	—	—	10500	5	1,5	3,750	10500
							43540	9500	194000	—	—	28,105	247040
0,530	+ 2,70	5	1,5	0,530	d.	—	3500	—	—	5	1,5	0,530	3500

Landesbibliothek Oldenburg

Laufende Nr.	Littr.	Namen der Canäle und Angaben über ihre Erstreckung, die Bauwerke an denselben u. s. w.	Nähere Angaben über die einzelnen Strecken jedes Canals.
		Ausgeführte Bauwerke:	
		1 Zugbrücke im westlichen Canalwege des Hunte-Ems-Canals.	
17.		Die Hinterwieke	
		an den Colonaten Nr. 19—29 des Hunte-Ems-Canals bei Osterhausen.	ohne Schleuse . . . . .
		(Staatszuschuß à Colonat 75 ℳ = 575 ℳ). Die Colonatsbesitzer haben die Hinterwieke mit obigem Staatszuschuß hergestellt und unterhalten dieselbe allein.	
18.		Die Hinterwieke der I. Hinterwiekengenossenschaft an der Emsseite des Hunte-Ems-Canals, an den Colonaten Nr. 31—71.	ohne Schleuse . . . . .
		Der Staat giebt 21 × 75 ℳ Zuschuß.	
		Auszuführende Bauwerke.	
		(1 Brücke im Barßel-Bollinger Wege ist beim Canal des Staats Nr. 7 bereits verzeichnet).	
19.		Die Hinterwieke der II. Hinterwieken-Genossenschaft an der Emsseite des Hunte-Ems-Canals an den Colonaten Nr. 73—147.	ohne Schleuse . . . . .
		Der Canal nach Bollingen dient der Genossenschaft als Seitenwieke.	
20.		Die Hinterwieke der III. (noch nicht constituirten) Hinterwiekengenossenschaft am Hunte-Ems-Canal für die Colonate Nr. 149—203.	ohne Schleuse . . . . .
		Zu dieser Genossenschaft gehört	
21.		die Seitenwieke	ohne Schleuse . . . . .
		im Colonat Nr. 149.	
		An der Hunte-Seite	
		des Hunte-Ems-Canals.	
		———	
22.		Die Hinterwieke	ohne Schleuse . . . . .
		längs den südlichen Colonaten des Hunte-Ems-Canals von Nr. 1 bis Nr. 9, gemeinsam mit den im Hundsmühler Moore am Hauptcanal daselbst abzulegenden Colonaten.	

Landesbibliothek Oldenburg

Der einzelnen Strecken.		Jetziger, bezw. bis zum Jahre 1882 hergestellter Bestick.					Es sind verwendet bis 1878.	Es sind veranschlagt pro 1879/81.	Zu verwenden von 1882 ab.	Der fertigen Canäle definitiver Bestick.			
Länge.	Lage der Sohle über dem Nullpunkt des Hunte-Ems-Canals Nivellements.	Breite der Sohle.	Tiefe.	Länge.	definitiv, d.	provisorisch, pr.				Breite der Sohle.	Tiefe.	Länge.	Gesammt-Kosten.
km	m	m	m	km			ℳ	ℳ	ℳ	m	m	km	ℳ
0,530	+ 2,70	4	1,5	0,530	d.	—	2000	—	—	4	1,5	0,530	2000
1,890	+ 2,70	4	1,5	0,27	d.	—	1300	7700	—	4	1,5	1,890	9000
3,384	+ 2,70	6	1,5	0,454	d.	—	—	4500	28700	6	1,5	3,384	33200
—	+ 4,00	—	—	—	—	—	—	—	22000	6	1,5	2,320	22000
0,750	+ 4,00	6	1,5	0,750	d.	—	—	—	7000	6	1,5	0,750	7000
							Staat . . .	2000	11500				
							Genossenschaft .	2000	11500				
3,000	6,0	6	1,5	0,344	d.	—	5000	4000	23000	6	1,5	3,000	32000

(Vergleiche Nr. 14.)
Der Staat bezahlt hinfort nur die halben Kosten, die Colonatsbesitzer am Hunte-Ems-Canal die andere Hälfte.

Landesbibliothek Oldenburg

Laufende Nr.	Namen der Canäle und Angaben über ihre Erstreckung, die Bauwerke an denselben u. s. w.	Es sind verwendet bis 1878. ℳ	Es sind veranschlagt pro 1879/81. ℳ	Zu verwenden von 1882 ab. ℳ	Der fertigen Canäle definitiver Bestick. Breite der Sohle. m	Tiefe. m	Länge. km	Gesammt-Kosten. ℳ
	Zusammenstellung.							
	I. Staats-Canäle.							
1.	Der Ellerbrocker-Canal.	—	—	132000	7	1,5	5,00	132000
2.	Der Friesoyther-Canal.	123405	43500	—	7	1,5	10,00	166905
3.	Der Hunte-Ems-Canal.	1005205	357350	484000	—	—	42,00	1846555
4.	Canal von der Landesgrenze bei Ost-Rhauderfehn bis zum Sagterländischen Westcanal.	—	—	6000	7	1,5	0,350	6000
5.	Canal vom Westcanal bis an die Sagter Ems.	—	—	57000	7	1,5	2,370	57000
6.	Canal von der Sagter Ems bis zum Hunte-Ems-Canal.	—	79660	—	7	1,5	3,034	79660
7.	Vom Hunte-Ems-Canal bis zum Barßeler Tief.	38700	5700	—	7	1,5	2,750	44400
8.	Der Canal durch Barßel vom Barßeler- nach dem Nordloher-Tief.	—	31720	—	7	1—2	0,450	31720
9.	Der Nordloher-Canal.	75520	20680	—	7	1—2	4,000	96200
10.	Der Augustfehn-Canal.	136000	4000	83200	7	1—2 / 1,5	12,336	223200
11.	Der Quercanal zum Süd-Georgsfehn-Canal.	—	1800	8430	7	1,5	0,660	10230
12.	Eine Hinterwieke an der Landesgrenze.	—	—	16000	4	1,5	2,500	16000
13.	Der Hundsmühler Quercanal.	10000	—	—	6	1—5	1,400	10000
14.	Der Hundsmühler Hauptcanal.	15000	37600	20000	6	1,5	4,000	72600
	Summa	1403830	582010	806630	—	—	90,850	2792470
	II. Genossenschafts-Canäle.							
15.	Der West-Canal.	43540	9500	194000	—	—	28,105	247040
	Seiten- und Hinterwieken am Hunte-Ems-Canal.							
	An der Ems-Seite:							
16.	Seitenwieke zwischen Colonat Nr. 29 und 31.	3500	—	—	5	1,5	0,530	3500
17.	Die Hinterwieke an den Colonaten Nr. 19—29.	2000	—	—	4	1,5	0,540	2000
18.	Die Hinterwieke an den Colonaten Nr. 31—71.	1300	7700	—	4	1,5	1,890	9000
19.	Die Hinterwieke an den Colonaten Nr. 73—147.	—	4500	28700	6	1,5	3,384	33200
20.	Die Hinterwieke für die Colonate Nr. 149—203.	—	—	22000	6	1,5	2,320	22000
21.	Die Seitenwieke im Colonat Nr. 149.	—	—	7000	6	1,5	0,750	7000
	An der Hunte-Seite:							
22.	Die Hinterwieke längs den südlichen Colonaten des Hunte-Ems-Canals von Nr. 1—9.	5000	4000	23000	6	1,5	3,000	32000
	Summa Genossenschafts-Canäle	55340	25700	274700	—	—	41,519	355740
	Dazu Summa Staats-Canäle	1403830	582010	806630	—	—	90,850	2792470
	Summa-Summarum	1459170	607710	1081330	—	—	131369	3148210

Landesbibliothek Oldenburg

Druck von Gerhard Stalling.

Landesbibliothek Oldenburg

Landesbibliothek Oldenburg

FLUSS = und WEG = K

basirt auf die i

In 5 Blättern

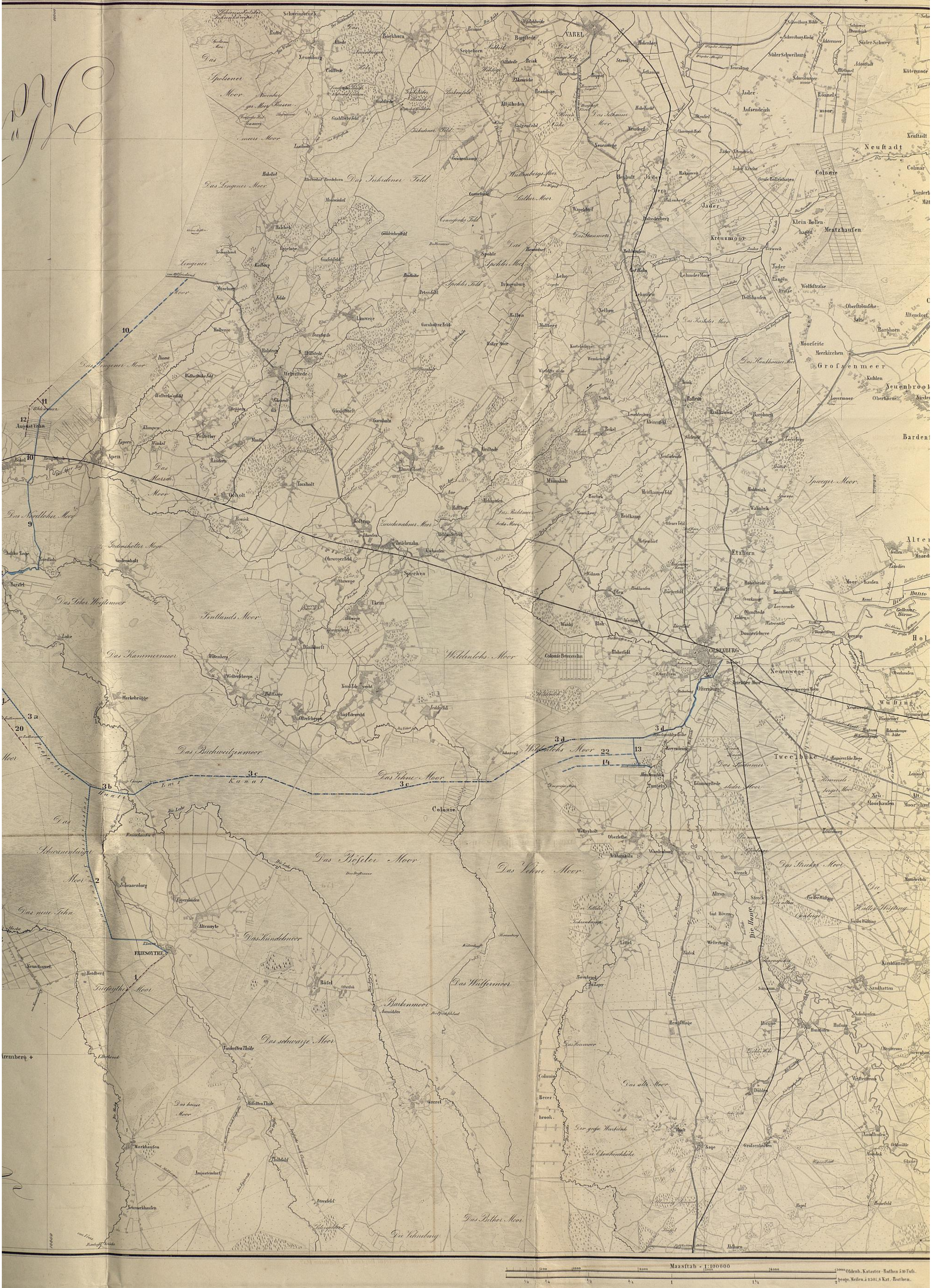


Gezeichnet vom Verm. Inspector C.L.Hoffmann.1852.

Landesbibliothek Oldenburg

FLUSS = und WEG = KARTE des HERZOGTHUM

basirt auf die in den Jahren 1835 bis 1850 unter Leitung des Vermessungs-Directors von Schrenk ausgeführte allgemeine Landesver
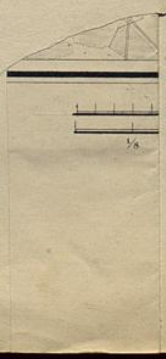


Landesbibliothek Oldenburg

ERZOGTHUMS OLDENBURG,

s-Directors von Schrenk ausgeführte allgemeine Landesvermessung.



Lithographische Anstalt von Gerhard Stalling in Oldenburg.



Landesbibliothek Oldenburg

Landesbibliothek Oldenburg

Landesbibliothek Oldenburg