



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

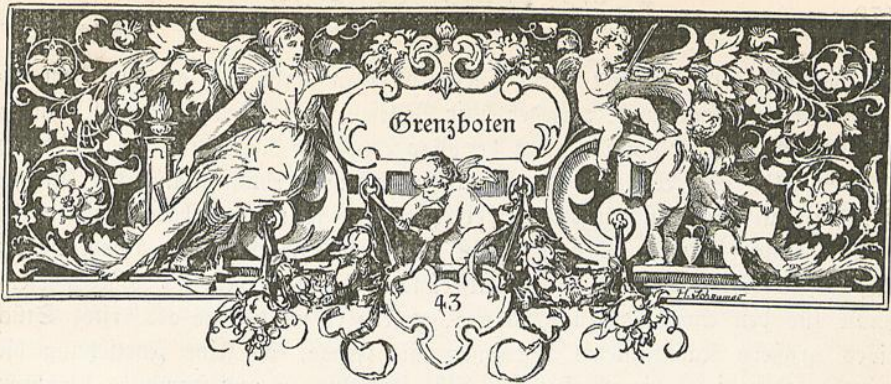
**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Der Rhein-Elbekanal und die Emshäfen

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**



## Der Rhein-Elbekanal und die Emshäfen



Als im Jahre 1886 die Anlage des Dortmund-Emskanals von dem Abgeordnetenhaus und dem Herrenhaus nach jahrelangen Kämpfen genehmigt wurde, wirkte dabei ein nationaler Gedanke sehr mit. Man wünschte die deutsche Ausfuhr zunächst aus dem Ruhrgebiet mit seiner Eisenindustrie und seinem Kohlenbergbau aus der Abhängigkeit vom Auslande zu befreien. Denn die Ausfuhr ging von dort fast ausschließlich über die holländischen Rheinhäfen, und noch heute wird deutsches Holz (Grubenholz und Eisenbahnschwellen) von dem Osten Preußens über Holland nach dem Rhein- und Ruhrgebiet eingeführt. Man hoffte, durch einen Kanal nach den deutschen Nordseehäfen, der in großen Dimensionen gehalten wäre und nur mit niedrigen Kanalgebühren belastet würde, den Handel des Ruhrgebiets auf deutschen Wegen bis zur See zu lenken; durch die Verbindung dieses Kanals mit dem Rhein gedachte man sogar einen Teil, vielleicht einen großen, des Rheinhandels von den holländischen Häfen auf deutsche überzuleiten. So erschien der Plan des Dortmund-Emskanals nach dieser Richtung als ein Teil des Kampfes gegen die holländischen Rheinhäfen, der von der preussischen Regierung damals mit den Eisenbahntarifen nach den Nordseehäfen, mit den Levantetarifen, dem Petroleumausnahmetarif u. a. geführt wurde. Diese Bestrebungen der Eisenbahnpolitik sollte ein großer Kanal krönen, der den Rhein mit den Nordseehäfen, vor allen mit den alten großen Plätzen Bremen und Hamburg verbinde.

Diesem Gedanken wirkte aber ein anderer entgegen, der bei den Verhandlungen mit den beteiligten Provinzen und den dort gebildeten Kanalcommissionen mehr und mehr Gestalt gewann und schon 1882 in Hannover in einer besondern Denkschrift verfochten wurde. Man schlug vor, das Kanalsystem im Osten Preußens, das die Elbe, die Oder und die Weichsel vielfältig verknüpft,

mit dem Rhein-Ruhrgebiet durch einen Kanal zu verbinden, der von dem geplanten Rhein-Emskanal entweder über Bielefeld oder Osnabrück nach Minden und von da über Hannover etwa bei Magdeburg an die Elbe führte. Dadurch würden Elbe und Weser in ihrem mittlern Laufe verbunden und der kürzeste Anschluß an die östlichen Kanäle erreicht und dazu fruchtbare, industrielle Teile Hannovers und Sachsens einem neuen Verkehr erschlossen werden. Um aus diesen beiden Gruppen von Kanalfreunden eine Mehrheit im Abgeordnetenhaus für den Emskanal zu gewinnen, wurde er im Gesetze als erstes Stück eines größern Kanalsystems bezeichnet, die Frage, ob seine Fortsetzung die mittlere oder die untere Weser und Elbe mit Bremen und Hamburg berühren solle, jedoch im unklaren gelassen.

Mit besonderm Eifer nahmen sich natürlich die Emshäfen selbst, Emden, Leer, Papenburg und die leitenden Kreise Ostfrieslands der Sache an. Ihrem Einfluß ist es mit zuzuschreiben, daß die Anlage eines großen Binnenhafens in Emden schon im Gesetz vorgesehen wurde. Mit und ohne Staatshilfe werden auch in den andern Emshäfen bedeutende Hafenanlagen hergestellt; vor allem ist in Emden außer dem Binnenhafen noch ein mächtiger Außenhafen im Bau. Große Summen — weit über den ersten Anschlag hinaus — sind vom Staat, von den Städten und andern Interessenten aufgewandt worden. So ist als Ergebnis dieser Kanalanlage immer deutlicher die Hebung der Emshäfen hervorgetreten. Der Weg zur Nordsee, der dem Ruhr- und Rheingebiet eröffnet werden sollte, hat seinen Endpunkt nicht in Hamburg oder Bremen, sondern zunächst natürlich in Emden gefunden; die Emsmündung, deren Häfen, besonders Emden, einst eine große Rolle gespielt haben, soll wieder ein großer Verkehrsmittelpunkt gleich den Enden der Weser und der Elbe werden. Es entspricht sicherlich dem Plane einer Welt- und Handelspolitik großen Stils, an der Nordsee ein neues, drittes Handelsemporium zu schaffen, das seine natürliche Verbindungsstraße mit dem Innern Deutschlands in dem Dortmund-Emskanal hat.

Durch diese Ausgestaltung des ersten Werkes der „Kanalära“ sind die weitem Pläne entschieden beeinflusst worden. Es ist schon eine Verschiebung der Thatsachen, wenn heute die Kanalgegner davon reden, daß durch den Rhein-Elbekanal eine neue Kanalära beginnen solle. Wir sind 1886 mit dem Dortmund-Emskanal in ein Zeitalter des Kanalbaus eingetreten; die Regierung hat dies damals und vorher immer betont, und der Landtag hat den Gesetzentwurf erst angenommen, als dieser Bruchstückcharakter des Emskanals im Gesetze selbst anerkannt und die Forderung eines weitem Ausbaus klar ausgesprochen war. Heute handelt es sich gar nicht darum, uns in neue Unternehmungen zu stürzen, sondern das Begonnene planmäßig zu vollenden. Wie in diesem Vorwurfe die Geschichte der neuern Kanäle entstellt wird, so haben die Kanalgegner die Entwicklung seit 1886 völlig verkannt, wenn sie den Plan des Küstenkanals

plötzlich in die heutigen Verhandlungen hineinwarfen. Der Versuch, die Nordseehäfen auf deutschem Gebiete zu erreichen, war mit der Umwandlung der Emshäfen erreicht; nachdem hier Verkehrs-, Lade- und Lagereinrichtungen modernster Art geschaffen worden waren, lag es nicht im Rahmen der größeren Kanalpläne, dem Ruhrgebiet nach Bremen oder Hamburg einen unmittelbaren Zuweg zu bauen, der die mühsam geschaffnen Anlagen an der Ems der übermächtigen Konkurrenz der alten Handelsplätze an der Elbe und Weser wehrlos preisgegeben hätte. Dem Wunsche Hamburgs, von den Vorteilen des neuen Verkehrswegs mitzugenießen, sucht man durch Einführung von Seeleichtern, die in Emden leichtern und von da kanalaufwärts fahren sollen, abzuhelpen; die Interessen Bremens verknüpfte die Regierung aufs engste mit ihrem neuen Vorschlage. Eine Verbindung zwischen den Mündungen der drei deutschen Nordseeflüsse ist nur noch in den Grenzen der kleinern, zahlreichen Kanalnetze, die dort schon bestehen, denkbar; für die großen Kanalbauten der neusten Zeit konnte sie nach dem Ausbau der Emsmündung nicht mehr in Frage kommen.

Die Regierung griff deshalb zu dem Plan einer Verbindung der mittlern Elbe und der Weser mit dem Rhein. Dieser neue Kanal ist nach der einen Seite eine Verlängerung des Dortmund-Emskanals von Herne aus durch das Emscherthal nach dem Rheine und erfüllt damit eine alte Forderung des Ruhrgebiets nach einer genügenden Wasserstraße zum Rhein. Ein ähnliches Projekt in mehr südlicher Richtung war 1894 im Abgeordnetenhause gescheitert. Von Herne ab folgt der Kanal dem Emskanal bis Bevergern, zweigt hier rechts ab und überschreitet nördlich vom Teutoburger Walde und dem Wiehengebirge bei Minden die Weser. Er erreicht dann über Hannover, sich nördlich vom Harze hinziehend, die Elbe unterhalb Magdeburg bei Heinrichsburg.

Es ist über die allgemeine Bedeutung dieses Kanals wie der Kanäle überhaupt ein Berg Papier verschrieben worden. Ohne auf die Streitfragen einzugehn, heben wir nur hervor, daß uns eine gedeihliche Wechselwirkung zwischen Kanälen und Eisenbahnen als wünschenswert und durchführbar erscheint; beide Teile werden dabei auf ihre Rechnung kommen. Ebenso halten wir fest, daß seit 1886 für Preußen diese Frage mit Recht zu Gunsten eines Ausbaus von Eisenbahnen und Kanälen neben einander entschieden worden ist, und der Torso des Dortmund-Emskanals im Interesse der Gesamtheit einer Ergänzung durch weitere Kanalbauten bedarf. Von diesem Standpunkt aus ist vor allem die Kanalvorlage auf ihr Verhältnis zu dem schon vollendeten ersten Stück, dem Emskanal, zu prüfen. Der deutsche Handel hat durch die Hafenanlagen an der Emsmündung in Verbindung mit dem Kanal einen neuen Weg für Einfuhr und Ausfuhr erhalten, der dem über Elbe und Weser zwar nicht gleichkommen, aber sich daneben einen achtungswerten Platz erringen wird. Die Emshäfen und Ostfriesland haben damit die Grundlage einer neuen, hoffnungsreichen Zukunft, deren Ausgestaltung fast ganz von dem Kanal und seiner

Entwicklung abhängt. Eine örtliche Frage ist hier mit einer allgemeinen eng verknüpft, und das Urteil über den neuen Kanal wird sehr durch die Erörterung beeinflusst, wie er sich seinem Vorgänger anfügt, wie weit er, was dieser begonnen hat, weiterbilden und ausgestalten kann.

Der ursprüngliche Plan war, kurz gesagt, Emden zu einem Rheineseehafen zu machen. Daß dieser Plan ohne den Rhein-Dortmundkanal, einerlei ob Ruhr-, Lippe- oder Emscherlinie, gar nicht durchführbar war, liegt auf der Hand. Hierfür ist dieser Kanal unerlässlich. Hält man an diesem Gedanken fest, so wird man in der Strecke von Herne nach Saar nur den notwendigen Abschluß der Linie Ems-Rhein sehen müssen. Da aber schon jetzt Klagen laut werden, daß der Mittellandkanal die deutsche Aus- und Einfuhr Mitteldeutschlands nach den holländischen Rheinhäfen lenke, so ist eine Prüfung der ganzen Idee nicht zu umgehn. Wir haben schon darauf hingewiesen, daß der Kanal nur eine Etappe unter den mancherlei Versuchen war, den rheinischen Verkehr von holländischer Bevormundung zu befreien. Freilich führten die Herabsetzungen der Bahnfracht vom Rhein nach den Nordseehäfen zu einer Beeinträchtigung der Rheinschiffahrt und fanden deshalb besonders bei den oberrheinischen Handelskammern eine scharfe Gegnerschaft. Wären sie geglückt, so hätten sie den Frachtverkehr des Rheins gründlich von fremdem Einfluß befreit, indem sie eben zur Verödung des Güterwegs auf dem Rheine führten. Seinen Ursprung hatte die Abneigung gegen Holland in den Schwierigkeiten, die Rheinstraße auf holländischem Gebiet in wünschenswertem Zustande zu erhalten. Sehr schmerzlich empfand man z. B. die Abhängigkeit von Holland bei Plänen, die zeitweise auftauchten, Köln durch Vertiefung und Regulierung des gesamten Unterrheins zu einem Seehafen großer Art zu gestalten. Die schutzöllnerische Richtung unsrer Handelspolitik, die starke Betonung des innern Markts und ähnliches haben diese Gefühle gegen Holland bestärkt und zu der schon erwähnten nationalen Begründung des Rhein-Emskanalprojekts geführt. Dennoch gehn diese Gedanken gerade Holland gegenüber von engherzigen und kurzfristigen Voraussetzungen aus.

Wenn irgendwo, so wird sich bei Holland der Gedanke einer Zollunion mit dem Deutschen Reiche verwirklichen müssen. Nirgends sind die natürlichen Grundlagen zu einer engeren Gemeinschaft so stark. Holland verdankt seine wirtschaftliche Stellung zum großen Teile dem Umstande, daß es im Besitze der Rheinmündungen über ein ausgedehntes, verkehrsreiches Hinterland verfügt, mit dem es durch eine ausgezeichnete Wasserstraße verbunden ist. Hat doch der Rhein von allen europäischen Flüssen den größten Güterverkehr. Von diesem Hinterlande abgetrennt sind Hollands Wirtschaftsleben die Adern unterbunden. Auch Hollands eigne Produktion ist auf den Absatz im Reiche angewiesen. Die holländische Viehzucht leidet unter der Einengung ihres Markts im Reiche, unter den Viehzöllen und Absperremaßnahmen so sehr, daß, wie uns

Sachkenner versichert haben, eigne Aktiengesellschaften entstanden sind zu dem Zweck, holländisches Vieh nach Deutschland einzuschmuggeln. Ein abgefangener Transport wird eben auf Risikokonto gebucht. Auf Märkten und in Ställen kennen die Eingeweihten leicht das geschmuggelte heraus.

Wie Holland, so hat das Deutsche Reich seinerseits ein lebhaftes Interesse an einer bessern Verbindung mit seinem Nachbar, besonders wenn sie zu engeren Handelsbeziehungen mit den holländischen Kolonien führen würde. So gut Holland auf das deutsche Hinterland angewiesen ist, so gut bedürfen wir für den umfangreichen rheinischen Verkehr der Rheinmündungen. Einige Zahlen, die wir nachher anführen werden, zeigen, wie dem Plan, eine reichsdeutsche Wasserverbindung zur Nordsee zu schaffen, schwer zu überwindende Hindernisse entgegenstehn. Immer würde dieser Transportweg für rheinische Güter bedeutend kostspieliger sein als die Rheinmündung, und um überhaupt den Verkehr dahin zu lenken, müßten alle Abgaben beseitigt und die Kanalanlage à fonds perdu hergestellt werden.

In Holland sind gerade in der letzten Zeit wieder Stimmen laut geworden, die einen Zollanschluß an das Reich befürworten. Das Haupthindernis liegt in der politischen Abneigung gegen uns, in der demokratischen Grundstimmung des Holländers. Man fühlt, daß ein Zollanschluß nur der erste Schritt zu engerer Verbindung ist, und hat sich noch nicht zu der Erkenntnis durchgerungen, daß Holland, was es vielleicht an Selbständigkeit verliert, als Glied eines großen Ganzen in andrer Richtung überreichlich wieder gewinnt. Dennoch wird der Zwang der Verhältnisse diese Abneigung zurückdrängen, und mit jeder neuen Erörterung der Frage wird die Einsicht in die wirtschaftliche Notwendigkeit dieses Schrittes klarer werden.

Diese Betrachtungen mußten wir vorausschicken, weil sich ohne sie die Stellung der Emshäfen zum Rheinkanal nicht beurteilen läßt. Die Pläne, „Emden zu einem Rheinhafen und Konkurrenten von Rotterdam“ zu machen, sind Träume, und nichts wäre der gedeihlichen Entwicklung gerade des neuen, mächtigen Emdener Hafens gefährlicher, als wenn man sich solchen Träumen hingeben wollte. Die günstigen Aussichten für das Aufblühen der Emshäfen würden bedeutend gemindert, wenn man über weitfliegenden Plänen versäumen würde, eifrig jeden kleinen Vorteil, der sich in dem Rahmen unsrer heutigen Verhältnisse bietet, zu verfolgen. Es mag sein, daß zwischen dem Reiche und Holland auf Jahre hinaus noch keine Verbindung zustande kommt; schlimmsten Falls kann ein wirtschaftlicher Krieg zwischen beiden ausbrechen. Allein dieser kann nur bessere Bedingungen für das endliche Bündnis zum Ziel haben; der Friede wird aber kommen, und damit würde ein Aufschwung der Emshäfen, den diese mit Staatshilfe dem Gebiet der holländischen Rheinhäfen abgewöhnen, in sich zusammenbrechen.

Die Vereinigung mit Holland kommt unausbleiblich, früher oder später.

Darum beruht die Zukunft der Emshäfen einerseits auf der deutschen Einfuhr und Ausfuhr, die sie ganz unabhängig von Holland gewinnen werden, und auf dem Eigenverkehr, in den die Emsmündung und Ostfriesland mit dem Innern Deutschlands treten werden. Nach beiden Richtungen bietet ihnen der Rhein-Elbekanal gewisse Vorteile.

Um die Bedeutung des Rheinkanals in unserm Kanalnetz zu würdigen, müssen wir einige Zahlen heranziehen. Ob dieser neue Wasserweg den rheinischen Seehäfen oder der Ems günstiger ist, läßt sich leicht beurteilen, wenn man für seine Endpunkte: Herne am Emskanal und Laar am Rhein Entfernung und Frachtkosten einander gegenüberstellt. Zu beachten ist dabei, daß der Kanalverkehr ruhiger und sicherer ist als der auf dem Unterrhein, daß auch die Versicherungskosten deshalb etwas geringer sind. Natürlich setzen wir voraus, daß die Emden Hafenanlagen, die im modernen Stil angelegt sind, denen Rotterdams gleichwertig bleiben. Der Rhein hat dagegen den Vorzug eines freien Fahrwassers, während der Transport auf dem Kanal durch die vielen Schleusen verlangsamt wird. Die Vorteile von Fluß und Kanal werden sich daher gegenseitig ziemlich aufheben.

Die Entfernung beträgt von

Herne nach Rotterdam	253 km
Herne nach Emden . .	266 „

Der Unterschied ist also ganz gering, und da der Verkehr nach Rotterdam die fünf Schleusen des Kanals nach Laar zu überwinden hat, können wir ihn ganz außer Betracht lassen. Nach den sehr eingehenden und sorgsamten Berechnungen Symphers in seiner Denkschrift über den Kanal wird sich die Fracht von Emden nach Herne um etwas billiger stellen als von Rotterdam nach Herne. Die Kosten für eine Tonne Getreide setzen sich folgendermaßen zusammen:

Rotterdam-Laar Rheinfracht .	2,00	Mark
Versicherung auf dem Rhein	0,25	„
Laar-Herne Kanalfracht . .	0,20	„
Kanalabgabe . . . . .	0,80	„
Hafengebühr in Herne . .	0,15	„
	<u>3,40</u>	Mark

Dagegen für die Strecke Emden-Herne

Kanalfracht . . . . .	2,25	Mark
Versicherung auf dem Kanal	0,10	„
Kanalabgabe . . . . .	0,70	„
Hafengebühr in Herne . .	0,15	„
	<u>3,20</u>	Mark

Wir geben dieses Beispiel, das Sympher für andre Güter ähnlich berechnet hat, ausführlich, weil es rasch ein Bild der Konkurrenz zwischen Rhein- und Emsmündung giebt. In Herne, dem Endpunkt des Emskanals, ist Emden

dem Rheintransport für Einfuhr und Ausfuhr überlegen. Dasselbe gilt natürlich für alle landeinwärts und kanalabwärts liegenden Orte. Was also die Emshäfen für das Ruhrgebiet an Einfuhr und Ausfuhr an sich gezogen haben, das werden ihnen die holländischen Häfen nicht nehmen. Denn Amsterdam hat bei 287 Kilometern Entfernung von Herne nicht so gute Zugänge zur See als Emden. Damit fällt auch alles Gerede, daß der Mittellandkanal deutsche Frachten den Nordseehäfen entziehn und den holländischen zuführen werde. Für jeden Platz, der landeinwärts nach Herne liegt, wird die Fracht nach Emden um das Doppelte der Kanalfracht und der Abgaben von dem Orte nach Herne billiger.

Verdeutlichen wir uns dieses Verhältnis an einem besondern Artikel. Das Ruhrgebiet verbraucht bedeutende Mengen Grubenholz, und dieser Bedarf steigt von Jahr zu Jahr. Im Jahre 1892 wurden mit der Bahn ins Ruhrgebiet 700 000, 1897: 900 000 Tonnen Grubenholz eingeführt. Dieser wachsende Verbrauch kann aus der Nähe nur sehr unvollkommen gedeckt werden; mit immer größern Summen beteiligen sich die entferntern Gegenden daran, die Zufuhr von Pommern, Mecklenburg, Schleswig-Holstein, den Elbhäfen, den Rheinhafenstationen nimmt mächtig zu, während die Nachbarländer schon bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit gelangt sind. Die Holzzufuhr aus der Ferne, soweit sie vom Auslande kommt, und soweit sie von der Ostsee stammt, wird aber sicherlich den bequemern Weg über den Dortmund-Emskanal einschlagen und den Verkehr der Emshäfen fördern. Ebenso wird es diesen leicht glücken, die Holzeinfuhr über die Rheinhäfen von der See her ganz an sich zu ziehn. Emden hat schon eine reiche Holzeinfuhr zur See, die beträchtlich steigt; sie betrug — die Zahlen sind nur ungenaue Minimalzahlen — 1890: 42 905, 1895: 53 575 und 1897: 62 908 Registertons. Wir werden den Wert dieser Thatsache für den Eigenverkehr Ostfrieslands noch zu würdigen haben; hier giebt sie uns einen Hinweis darauf, daß Emden die Versorgung des Ruhrgebiets mit Grubenholz wahrscheinlich, soweit sie von den Küstenstrichen und dem Auslande geschieht, den Eisenbahnen und der Rheinmündung abnehmen wird.

Greifen wir auf unser Beispiel zurück, so läßt es klar erkennen, wo Emden nicht mehr mit Rotterdam konkurrieren kann. Eine einfache Umstellung ergibt, daß sich für Laar am Rhein die Frachtkosten folgendermaßen stellen würden:

Rheinfracht und Versicherung bis Laar	2,25	Mark
Hafengebühr in Laar . . . . .	0,15	„
	<u>2,40</u>	Mark

Dagegen von Emden aus:

Bis Herne wie oben . . . . .	3,05	Mark
Kanalfracht und Abgabe Herne-Laar .	1,00	„
Hafengebühr in Laar . . . . .	0,15	„
	<u>4,20</u>	Mark

Demnach kann Emden für Saar und alle übrigen Orte am Rhein hinauf und hinab nicht mehr mit Rotterdam konkurrieren. Dies trifft auch für alle Frachten von der Ostsee zu, da der Tag Dampferfahrt, den die Reise nach Rotterdam länger dauert als die nach Emden, nur eine Frachtersparnis von 50 Pfennigen für die Tonne ergibt. Erst der Wegfall aller Kanalgebühren und die einseitige Aufhebung der Hafengebühr für deutsche Frachten (in unserm Falle 70 Pfennige + 80 Pfennige + 15 Pfennige) würde die Frachtkosten annähernd ausgleichen. Demnach können die Emshäfen als Exportplatz für den rheinischen Verkehr nicht dauernd in Betracht kommen; dieser Verkehr bleibt auf die Rheinmündung angewiesen. Ebenso wird sich der Verkehr der meisten Werke am Kanal nach dem nähern Rotterdam wenden. Es wäre daher erwägenswert, ob wir nicht von Holland ein entsprechendes Entgegenkommen für diesen Vorteil fordern sollten. Die regere Verbindung zwischen Ruhrgebiet und Rhein, die der Rheinkanal hervorrufen wird, kann dagegen mittelbar durch ihre Einwirkung auf die wirtschaftliche Entwicklung dort die Güterbewegung des Emskanals über Emden steigern. Einen mittelbaren Nutzen für die Emshäfen als Vermittler der Einfuhr und Ausfuhr wird diese Kanalverbindung also doch mitbringen. Welchen Wert sie weiter für den Eigenverkehr Ostfrieslands haben kann, werden wir noch nachher prüfen.

Ist der Rheinkanal den Emshäfen nicht ungünstig, so fragt es sich ferner, wie weit der Mittellandkanal die Stellung dieser Häfen, die sie durch den Dortmund-Emskanal gewonnen haben, gefährden könnte. Entscheidend ist hierfür die Weserkanalisierung bis Minden, die Bremen einen unmittelbaren Anschluß an den neuen Kanal gewährt. Dabei kommt vor allem die günstige Lage Emdens zur Geltung; der Weg von Emden ins Meer ist viel kürzer und bei richtiger Regulierung viel bequemer als der von Bremen. Da einzelne Frachtberechnungen für diesen Vergleich sehr schwer zu beschaffen sind, nehmen wir hier nur die Entfernung zum Vergleich. Um aber die Lage zur See auszugleichen, setzen wir Bremerhaven an Stelle Bremens. Der Mittellandkanal zweigt bei Bevergern vom Emskanal ab. Wird Bremerhaven auf der Kanalstrecke Herne-Bevergern mit Emden für Ausfuhr und Einfuhr konkurrieren können? Wir stellen die Entfernungen neben einander:

Bevergern-Emden etwa . . . . .	161 km
Bevergern-Minden-Bremerhaven etwa	303 „
Bevergern-Minden-Bremen etwa . . .	250 „

Bei diesem großen Vorsprung, den Emden hat, ist gar nicht daran zu denken, daß Bremen ihm irgendwie die überseeische Ausfuhr und Einfuhr für das Gebiet des Dortmund-Emskanals streitig mache. Selbst wenn die Abgaben auf der kanalisierten Weser, die von Minden nach Bremen ebenso viel Schleusen hat wie der Kanal Bevergern-Emden, sehr niedrig bemessen würden, so wäre

das Hinterland, das Emden bis jetzt erschlossen ist, in keiner Weise durch den Mittellandkanal gefährdet. Beachtet man dies, so wird man manche Berechnungen Symphers, so sorgsam sie sind, doch anders werten. Er berechnet nach dem Bahnverkehr den voraussichtlichen Kanalverkehr, und da die Zahlen sehr vorsichtig gewählt und niedrig eingesetzt sind, so läßt sich nichts gegen sie einwenden. Für den Versand von Herne über Bevergern und Minden nimmt er u. a. folgende Posten an:

zu Thal Herne-Bremen	Schiffs- und Exportkohlen	400 000	Tonnen
zu Berg Bremen-Herne	Reis . . . . .	3 000	"
	Rußholz . . . . .	25 000	"

Ein ziemlich großer Teil hiervon wird statt über Bremen künftig über Emden ein- und ausgehn, denn der Wasserweg nach Bremen von Herne wird künftig 358 Kilometer, dagegen der nach Emden nur 266 Kilometer betragen. Emden war bei der Bahnverbindung bisher einige Kilometer weiter als Bremen vom Ruhrgebiet entfernt; durch den Kanal hat es einen Vorsprung, den Bremen nicht ausgleichen kann. Sehr zu gute kommt Emden dabei, daß schon jetzt ein starker Versand westfälischer Kohlen dorthin stattfindet. Da so oft noch behauptet wird, die westfälische Kohle werde trotz des Kanals nicht mit der englischen in Wettbewerb treten können, geben wir als Illustration einige Zahlen, die um so wertvoller sind, als Emden der eigentliche Versandplatz für deutsche Kohlen werden wird.

Es kamen nach den drei Emshäfen Emden, Leer und Papenburg an westfälischen Kohlen und Koks:

1892:	51 609	Tonnen
1897:	75 585	"

Mit der Ausfuhr deutscher Steinkohlen aus den Emshäfen beschäftigten sich:

im Jahre 1894	136	Schiffe	zu	19943	Registertons
" "	1895	136	" "	19452	"
" "	1896	185	" "	26707	"
" "	1897	113	" "	17712	"

Die Abnehmer waren hauptsächlich Dänemark und die deutschen Ostseehäfen. Der Transport nach der Ostsee hat sogar von 1896 zu 1897 zugenommen. Es liefen mit Kohlen dorthin aus:

1896	35	Schiffe	zu	4898	Registertons
1897	41	" "	" "	6659	"

Wird in diesen Beziehungen Emden durch den Anschluß Bremens an den Mittellandkanal nicht geschädigt, so wird ihm sogar noch ein großer Teil des Verkehrs für die Kanalstrecke von Bevergern nach Minden zufallen, vor allem der Verkehr des Stiekanals nach Dsnabrück. Die Entfernungen von

Minden nach Bremerhaven . . . . . 230 km

und von

Minden über Bevergern nach Emden 268 km

sind wenig von einander verschieden, und die Strecke Minden-Bevergern hat gar keine Schleusen, sodaß Emden noch bis in die Nähe der Weser konkurrenzfähig sein wird, wengleich es kaum viel Transporte von jenseits der Weser an sich ziehen wird.

Kurz, die Stellung der Emshäfen für Einfuhr und Ausfuhr, die sich vor allem auf den Dortmund-Emskanal gründet, wird durch den Rheinkanal nicht berührt und erhält durch den Mittellandkanal noch eine wesentliche Stärkung.

Dabei wird allerdings vorausgesetzt, daß der neue Kanal in den Abmessungen des ersten ausgeführt werde. Dies sagte die Begründung des Gesetzesentwurfs ausdrücklich. Allein in der Ausführung waren für den Rheinkanal Doppelschleusen wegen des starken Verkehrs vorgesehen. Für die Weserkanalisierung, die von Minden abwärts auf Kosten Bremens erfolgen soll, war diesem der Ausbau in solcher Gestalt überlassen, daß alle Kanalschiffe frei verkehren könnten. Allerdings war in der Begründung erwähnt worden, daß von Minden abwärts Schleppzugschleusen (165 Meter statt 67 Meter lang) geplant seien, die einen Schleppzug, Dampfer und zwei Rähne aufnehmen können. Ebenso war erwähnt worden, daß die Regierung die nachträgliche Einrichtung größerer Schleusen am Mittellandkanal im Auge behalten wolle.

Mit Recht hat sich deshalb unter den Interessenten an der Emsmündung eine starke Beunruhigung gezeigt. Man fürchtete, Bremen werde, wenn die Kanal- und Wasserschleusen größer als am Emskanal angelegt würden, einen bedeutenden Vorsprung vor der Ems gewinnen. Die ostfriesische Handelskammer wie der Emdener Magistrat haben eine Petition darüber an das Abgeordnetenhaus gerichtet, und die drei ostfriesischen Abgeordneten sind dadurch in ihrer ablehnenden Haltung gegen die Kanalvorlage bestärkt worden. Der Wasserverkehr ist um so billiger, je größere Schiffsgefäße verwandt werden können. Der Mittellandkanal wie der Dortmund-Emskanal sind so bemessen, daß Rähne bis zu 600 Tonnen Gehalt darauf fahren können, während die Kanäle östlich von der Elbe höchstens Schiffe von 450 Tonnen, meist nur solche von 300 Tonnen zu fassen vermögen. Größere Rähne würden auf dem neuen Kanale schwerlich zugelassen werden. Aber die Anlage geräumigerer Schleusen würde den Transport bedeutend beschleunigen. Die Schleusen von 67 Metern fassen nur ein Schiff, sodaß Rahn und Schlepper gesondert durchgeschleust werden müssen; außerdem geht durch Trennung und Zusammenfügung des Schleppzugs beträchtlich Zeit verloren. Durch die langen Schleusen würde also Bremen merklich bevorzugt werden. Dazu kommt, daß der Dortmund-Emskanal und der Rhein-Elbekanal Teile eines einheitlichen Kanalsystems sind, das stückweise durchgeführt werden soll. Da darf die Regierung nicht von

dem Grundsatz gleichmäßiger Ausgestaltung abgehen, und soweit nachträglich Änderungen eintreten, müssen sie bei allen Teilen des Systems in derselben Weise angebracht werden. Die energische Betonung dieser Forderung war daher nicht nur aus örtlichem Interesse entsprungen, sondern sie war durchaus gerecht und entsprach dem Grundgedanken der Kanalära. Wir glauben gar nicht, daß die Urheber der letzten Kanalvorlage irgend im Sinne gehabt haben, den Emskanal gegenüber seinen Fortsetzungen zu benachteiligen. Eine Gefahr sehen wir nur darin, daß die Weserkanalisierung bis Minden aufwärts von dem Staat Bremen ausgeführt werden soll und daher die Verwaltung dieser Strecke, besonders die Festsetzung der Kanalgebühren, auch Bremen zufallen würde. Es würde dadurch der Bremischen Konkurrenz freie Hand gegeben, die Einheitlichkeit der Kanaleinrichtung nach seinen Kräften zu zerstören. Hier ist ein Punkt, der es ernstlich nahe legt, ob nicht die Durchführung und Verwaltung neuer Kanalbauten in die Hand des Reichs zu legen sei. Man hat gelegentlich aus taktischen Gründen ähnliche Vorschläge gemacht, weil dann der kanalfreundliche Reichstag und nicht die preußischen Häuser über die Vorlage zu entscheiden hätte. Sicherlich giebt's auch sachliche Gründe, die dafür sprechen. Zur Zeit freilich wird es leichter sein, über die einzelne Frage ein bindendes Abkommen mit Bremen zu treffen; es war ein Mangel der Kanalvorlage, daß sie über die Weserkanalisation keine genauen Vorschläge machen konnte, weil die Verhandlungen mit Bremen noch schwebten.

Trotzdem war dieser eine Punkt kein Grund, die Zustimmung zum Rhein-Elbekanal davon abhängig zu machen. Die Stellung der Emshäfen gegenüber Bremen ist so sicher, daß sie nicht leicht erschüttert werden kann. Vor allem aber ist die ganze Zukunft der Emshäfen eng mit der Kanalpolitik der preußischen Regierung verknüpft. Durch sie sind ihnen erst die günstigen Ausichten von heute eröffnet worden, und von der Fortführung dieser Politik hängt es ab, ob sich diese Hoffnungen verwirklichen werden. Bei einem Kampf um die Kolonialpolitik im großen mußten die Vertreter aus dem Gebiete der untern Ems unter fester Betonung der besondern Wünsche rückhaltlos auf die Seite der Regierung treten. Das forderte neben der Dankbarkeit für das Vergangne, die in der Politik keine Rolle spielt, das eigne Interesse; eine solche freudige Hilfe für die Vorlage war auch ein Gebot der Klugheit, da die Regierung damit viel eher für eine energische Förderung der Emshäfen gewonnen wäre als jetzt, wo die Vertreter dieser Gegend die Politik mit zu Falle brachten, der die Emshäfen ihre Größe verdanken werden.

Der Wert des Kanalsystems für die Emshäfen und Ostfriesland erschöpft sich aber nicht durch die Betrachtung des Handels, der Ein- und Ausfuhr, die meistens in den Vordergrund gestellt wird. Viel wichtiger sind die Kanäle für den Absatz eigener landwirtschaftlicher und industrieller Erzeugnisse und für die Beschaffung von Roh- und Halbfabrikaten für die Industrie. Auf diesen

Eigenverkehr haben die Emshäfen weniger ihr Augenmerk gerichtet. Für ihn ist natürlich jede Erweiterung des Kanalnetzes eine Gelegenheit zu größerem Absatz, einerlei, ob für Ein- und Ausfuhr auch ein anderer Handelskonkurrent auf dem Platze erscheint. Von hier aus gesehen ist sicherlich der Rheinkanal eine wertvolle Fortsetzung des Emskanals, die zu einem Verkehr mit dem Rheinbecken Anlaß geben kann. Für den Eigenverkehr Ostfrieslands fällt besonders der Mittellandkanal auf der Strecke ins Gewicht, wo die Handelsstadt Bremen die Ein- und Ausfuhr gewiß an sich zieht wird; das ist der Abschnitt jenseits Minden bis zur Elbe samt den Seitenkanälen nach Hannover, Linden, Hildesheim, Lehrte, Peine und Braunschweig. Der Absatz eigener Erzeugnisse wird durch die billige Kanalfracht ermöglicht, auch wo der Umschlagsverkehr andre Wege bevorzugt. Jedes Stück neuen Kanals, das mit dem Emskanal in Verbindung steht, erweitert das Absatzgebiet für alle Produzenten am Kanal.

Man hat diese Betrachtungsweise vernachlässigt und immer vorwiegend die Emshäfen als Handelshäfen gleich Bremen und Hamburg betrachtet, weil Ostfriesland ein Ackerbauand ist. Zunächst bietet der Kanal dem heimischen Getreide ein Absatzgebiet; hat doch die billige Fracht auf dem Dortmund-Emskanal schon dieses Jahr die Kornpreise in Ostfriesland gehoben. Dann aber entdeckt der aufmerksame Beobachter auch in der Entwicklung des Landes seit einem Menschenalter die Keime eines industriellen Aufschwungs, die seit zehn Jahren rascher wachsen. Freilich hat sich in dem Jahrzehnt von 1885 bis 1895 der Handel Emdens nach manchen Schwankungen eines gleichmäßigen Aufschwungs erfreut. Es liefen dort ein:

1885	341	beladne	Schiffe	von	20162	Registertons
1890	409	"	"	"	29420	"
1895	962	"	"	"	72282	"

Die Zahl der registrierten Dampfschiffe im Regierungsbezirk Aurich betrug 1882: 5 mit 446 Registertons; 1895 waren es 22 mit 1885 Registertons. Dennoch hat in demselben Zeitraum nicht der Handel und Verkehr den Zuwachs der Bevölkerung aufgenommen, sondern die Industrie. Es gehörten von 1000 Erwerbsthätigen der Berufsabteilung des Handels und Verkehrs 1882: 118 an, 1895 nur 116. Zur Industrie gehörten von je tausend 1882: 228, 1895: 239, d. h. mit andern Worten: während im Handel und Verkehr zwar 1882: 28947 und 1895: 31064 Personen, also 1895 etwa 2000 mehr thätig waren, hat sich die Personenzahl bei der Industrie viel rascher vermehrt, nämlich von 46111 auf 54062, also um etwa 8000. Da es sich um ein kleines Gebiet handelt, würde ein genauer Nachweis dieser Tendenz sehr ins einzelne führen. Eine Menge kleiner Züge aber entsprechen durchaus diesem allgemeinen Bilde. Wir heben nur ein paar Industrien hervor, die von dem

Ausbau der Kanäle Vorteile haben werden. Da ist zunächst der Landwirtschaft die Konservenfabrikation, die 1897 mit der Bahn und auf Kanälen von Emden etwa 9000 Tonnen Sauerkraut (à 1000 Kilogramm) versandte. Wir haben schon die beträchtliche Holzeinfuhr der Emshäfen erwähnt. Der starke Zoll von 1879 auf Hobelwaren hat in Ostfriesland eine Reihe Holzschneidemühlen und Hobelwerke entstehen lassen, die nach dem westfälischen Industriegebiet exportieren. Ihr Gedeihen merken wir an dem steigenden Versand von bearbeitetem Nutz- und Werkholz. Von diesem wurde mit der Bahn verschickt auf den drei Stationen Emden, Leer und Papenburg:

1885	23725	Tonnen
1890	33180	"
1895	42742	"

Einen ziemlich großen Bahnversand haben die Eisengießereien, die 1892: 2929 Tonnen Eisenwaren der Eisenbahn übergaben; sie finden ihre Abnehmer zum Teil im Innern Deutschlands. Die Cichorienfabriken sind auf einen billigen Versand angewiesen und durch den Rückgang der Küstenschiffahrt stark geschädigt. Besonders in Westfalen und in der Rheinprovinz findet eine ostfriesische Zuckerwarenfabrik ihr Absatzgebiet, auf dem ihr die hohen Bahnfrachten die Konkurrenz sehr erschweren.

Was bisher vorhanden ist, ist nur ein kleiner Anfang eines industriellen Gebiets. Dennoch wachsen und gedeihen diese Industrien schon unter den heutigen Verhältnissen. Wie viel mehr wird ihnen und vielen neuen die vortreffliche Lage an der Emsmündung zu statten kommen. Die Zufuhr von Roh- und Halbfabrikaten kann vom Inlande und vom Auslande bequem zu Wasser geschehen. Dem Absatz bietet ein ausgedehntes Netz großer und kleiner Kanäle einen weiten Spielraum. Ostfriesland hat jetzt durch den Emskanal, was es seit Jahrzehnten erstrebte und durch die mangelhaften Bahnverbindungen nicht erreichen konnte, eine billige und leichte Verbindung mit seinem natürlichen Hinterlande Westfalen und einem Teil der Rheinprovinz. Jeder neue Kanal vergrößert dieses Hinterland; der neue Mittellandkanal eröffnet ihm weite und gewerbreiche Teile von Hannover und Sachsen bis zur Elbe, ja er weist noch darüber hinaus.

In einer thatkräftigen Ausnutzung nach beiden Richtungen liegt die Zukunft der Emsmündung und der angrenzenden Gebiete: die Emshäfen müssen die Seehäfen eines reichen Hinterlandes, vor allem des Ruhrgebiets, aber auch anderer Strecken werden. Zugleich jedoch muß von der ostfriesischen Industrie die günstige Lage ausgenutzt werden. Erst ihr Aufschwung im Verein mit dem Handelsverkehr sichert den Emshäfen eine ruhige Entwicklung ohne schwere Rückschläge, die bei einer Konkurrenz mit den Rheinseehäfen unausbleiblich wären.

All dies erfordert eine feste Fortführung der preussischen, der deutschen Kanalpolitik. Der Dortmund-Emskanal kann in seiner Vereinzelung die Hoffnungen, die man auf ihn setzt, nicht erfüllen. Wie er als Teil eines Ganzen geplant wurde, so bleibt er ohne Fortsetzung ein trauriger Torso. Die notwendige und richtige Ergänzung ist einmal der Rheinkanal und dann der Kanal nach der mittlern Elbe. Der Küstenkanal hat für die Emshäfen keinen der Vorteile des Mittellandkanals; er fördert höchstens die Konkurrenz Bremens oder Hamburgs und hilft vernichten, was der Emskanal schaffen soll. Unterbleibt aber jeder neue Schritt in der Kanalpolitik, so kann dies nur zur Herrschaft einer kanal- und im letzten Grunde verkehrsfeindlichen Richtung führen, unter der der Emskanal zu einer Ruine werden könnte. Das Herrenhaus hat 1883 den Dortmund-Emskanal mit einer sehr offenherzigen Begründung zu Fall gebracht: „Die Anlage neuer Schiffahrtswege bewirke eine Verschiebung aller wirtschaftlichen Verhältnisse zwischen den einzelnen Provinzen, aber auch zwischen den einzelnen Interessenten derselben Provinzen. Solche Verschiebungen seien freilich bei der fortschreitenden Entwicklung der modernen Erwerbsthätigkeit nicht immer zu vermeiden. Der Staat müsse sich aber davor hüten, durch Aufwendungen von Staatsmitteln à fonds perdu solche Verschiebungen künstlich herbeizuführen. Es widerspreche das seiner Aufgabe, überall mit gleichem Maße zu messen.“ Das ist auf gut Deutsch der Grundsatz allgemeinen Stillstands, friedlichster Versumpfung, nur verbrämt durch die kommunistische Forderung, der Staat dürfe nur so seinen Bürgern helfen, daß er mit dem mächtigen Suppenlöffel allen zugleich und jedem dieselbe Menge Fettaggen zuteile. Ähnliche Anschauungen sind auch jetzt in den Kanaldebatten mehr oder weniger verhüllt zu Tage getreten; die Kompensationsforderungen derer, die ohne geschädigt zu sein Ersatz verlangten, weil sie diesmal nichts bekommen, waren klassische Beispiele dafür. Demgegenüber sollten alle Freunde unsers wirtschaftlichen Fortschritts, vor allem alle, bei denen örtliche und allgemeine Interessen so zusammenfallen, wie bei den Emshäfen, fest für die Regierung eintreten. Sie hat wohl Fehler gemacht; aber wenn man die lange Vorgeschichte der Kanalvorlage überschaut, so muß man gestehn, daß sie in der Kanalpolitik unter den widrigsten Stürmen einen festen und sichern Kurs eingehalten hat.

