

Schleusenthor (geschlossen) in Odersum bei Emden.  
Spezialaufnahme für die „Woche“ von Ludw. Krug (Heinr. Schröder), Emden.

## Emden und der Dortmund-Ems-Kanal.

Vom Oberbürgermeister Fürbringer (Emden).

Hierzu 8 Abbildungen nach photographischen Aufnahmen.

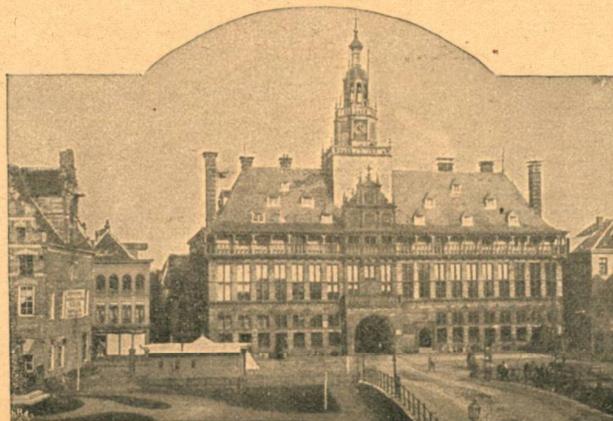
In kurzer Frist wird ein neuer, bedeutsamer Verkehrsweg eröffnet werden, der schon vor Jahrhunderten geplant war. Was damals in schweren Zeiten auszuführen großen Fürsten versagt blieb, ist heute in den glücklicheren Tagen des mächtig aufstrebenden Reichs gelungen. Schon der Große Kurfürst erwog die Möglichkeit einer Wasserstraße von dem trefflichen Hafen zu Emden, dem Sitz des Admiraltätskollegiums der brandenburgischen Marine und der afrikanischen Kompagnie, die Ems aufwärts nach Westfalen zu. Und als Friedrich der Große zwei Menschenalter später Ostfriesland in preussischen Besitz übernahm, wurde in der mit der Stadt Emden abgeschlossenen Konvention wörtlich gesagt: „Ob nicht die Grabung des im Münsterschen angefangenen Kanals zur Ems nach Ostfriesland und in specie nach Emden mit begreiflichem guten Vorteil vollführt werden könne?“ Erst 150 Jahre später ist diese Frage durch die That bejaht worden. Durch das Gesetz vom 9. Juli 1886 ist der Bau des Dortmund-Emskanals unter Kaiser Wilhelm I. beschlossen worden, und in wenigen Wochen wird Kaiser Wilhelm II. die Pläne seiner Ahnen als vollendetes Werk begrüßen.

Wir sagen nicht zuviel, wenn wir in der Eröffnung einer großen, direkten und leistungsfähigen Wasserstraße vom Herzen des rheinisch-westfälischen Industriegebietes bis in die Nordsee den Beginn einer neuen Epoche des Verkehrs- und Wirtschaftslebens für weite Gebiete Westdeutschlands erblicken. Dortmund,

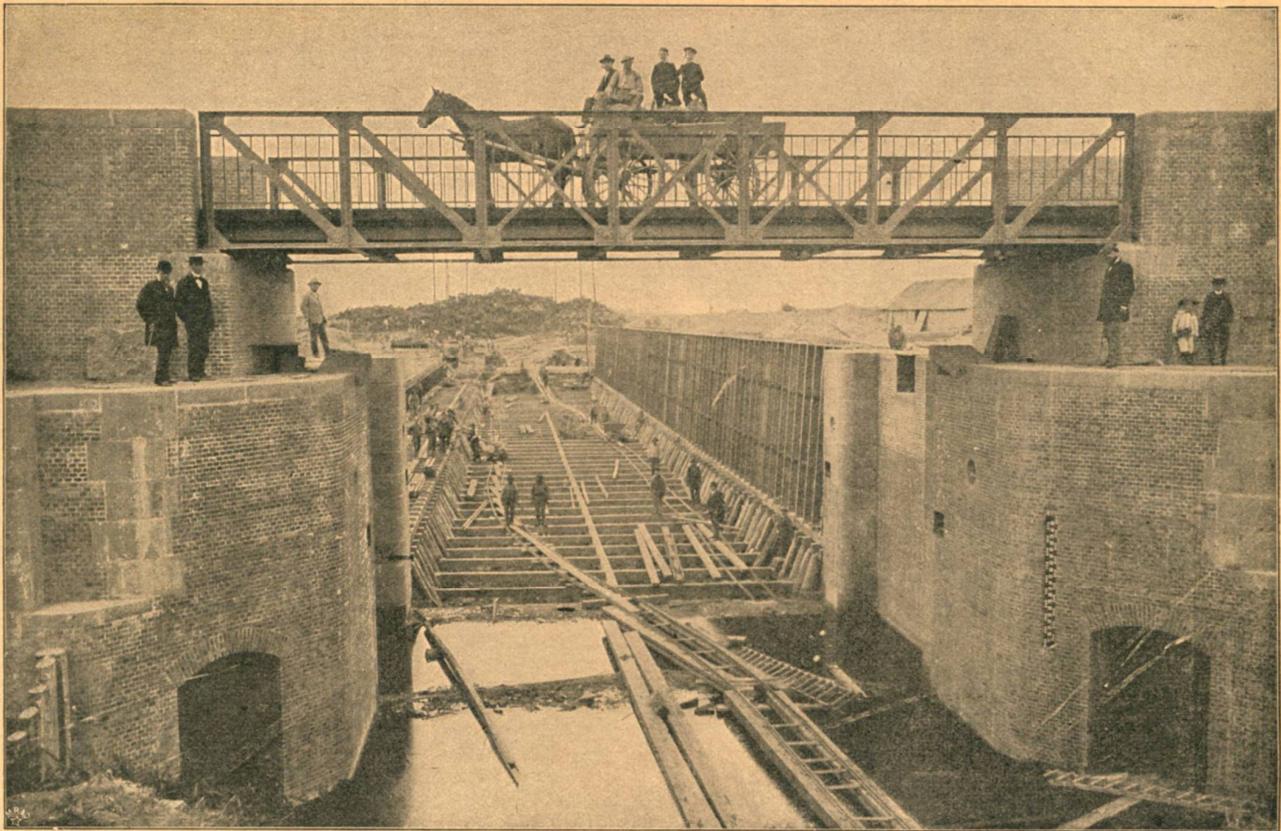
wo der Kanal beginnt, ist das Zentrum einer gewerblichen Thätigkeit, wie sie in gleicher Intensität nirgends mehr in unserem Vaterlande geübt wird. Kohle und Eisen, die Knochen und Muskeln des gewerblichen Organismus eines Landes, werden hier von Jahr zu Jahr in steigenden Massen gefördert und verarbeitet. Die Produktion ist so gewaltig, daß der Absatz stockt. Die Eisenbahnen sind an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angekommen, ja sie haben schon oft den Bedürfnissen nicht mehr genügen können. Da schafft der neue Kanal nun Luft. Auf mächtigen Kähnen, deren jeder 600—750 Tonnen zu laden vermag — was der Last eines Güterzuges von 60—75 Wagen gleichkommt — werden nun Kohlen und Eisenwaren nach dem Norden geschafft, während zu Berg dann wieder in die Hütten- und Eisenwerke gewaltige Ladungen schwedischer Erze befördert werden, die mit großen Dampfern nach Emden gelangen und dort in die Kanal-

kähne verladen werden. Auch andere Produkte, wie Holz, Petroleum, Kolonialwaren werden künftig den Wasserweg benutzen, der jedenfalls erheblich billiger ist und dabei kaum mehr Zeit beansprucht als die Eisenbahnbeförderung. Werden doch die Kähne durch kräftige Dampfer in 2 bis 3 Tagen durch den Kanal geschleppt und betragen die Kosten des Transports kaum mehr als die Hälfte von den Tarifgebühren auf der Bahn zwischen Dortmund und den Nordseehäfen!

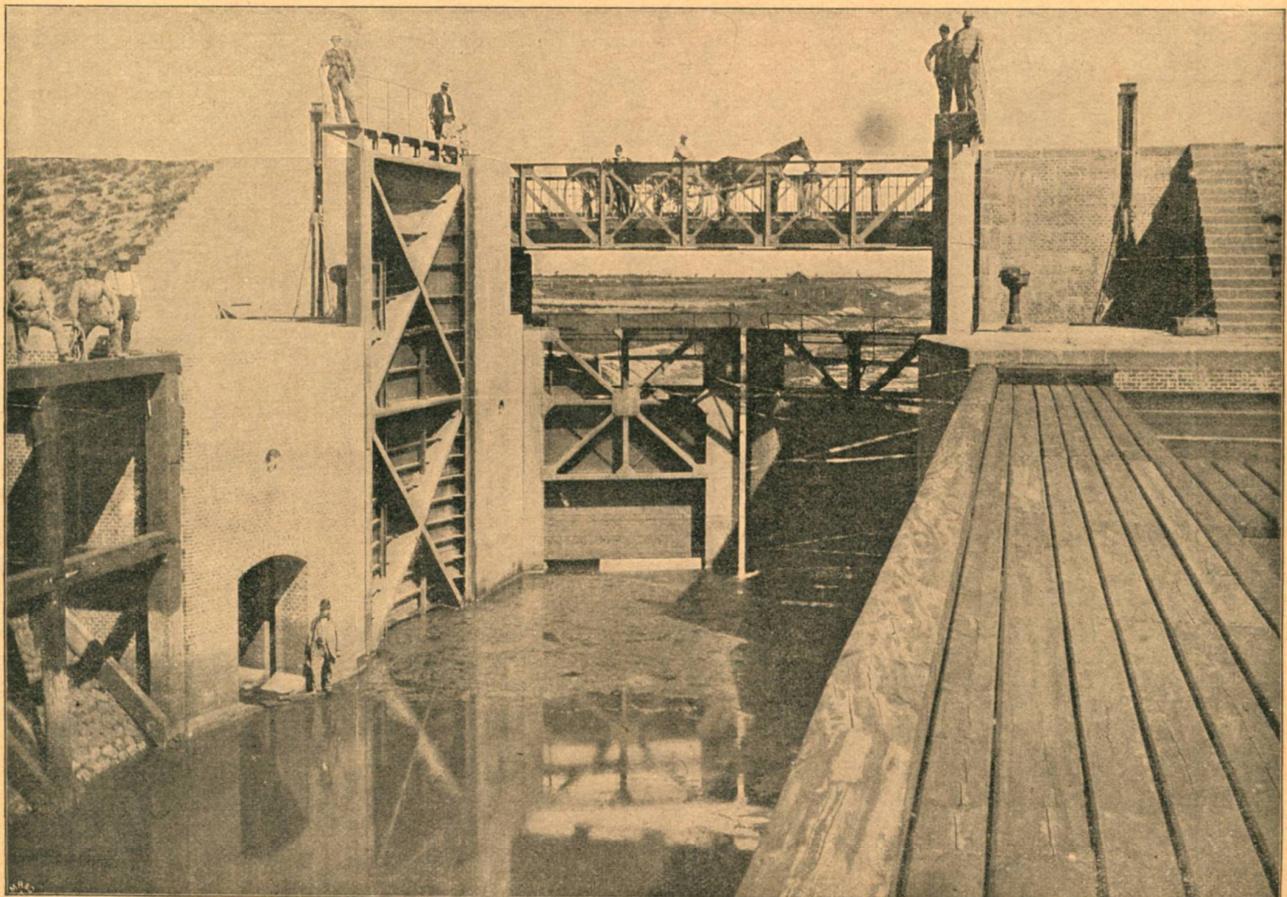
Das sind zunächst rein wirtschaftliche Gesichtspunkte.



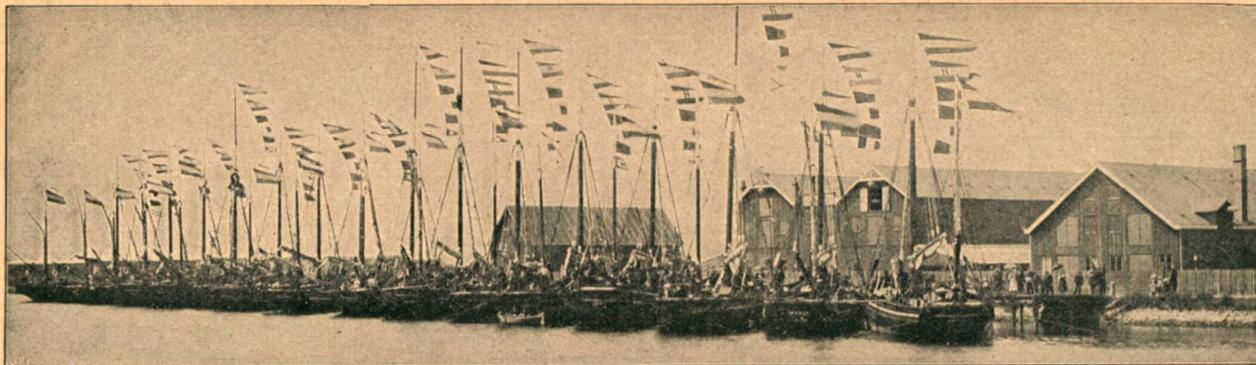
Rathaus in Emden.  
Spezialaufnahme für die „Woche“ von Ludw. Krug (Heinr. Schröder), Emden.



Kanalbauten in Olderfum bei Emden.



Schleusenthor (geöffnet) in Olderfum bei Emden.  
Spezialaufnahmen für die „Woche“ von Ludw. Keug (Heinr. Schröder), Emden.



Flottille der Heringsslogger in Emden.

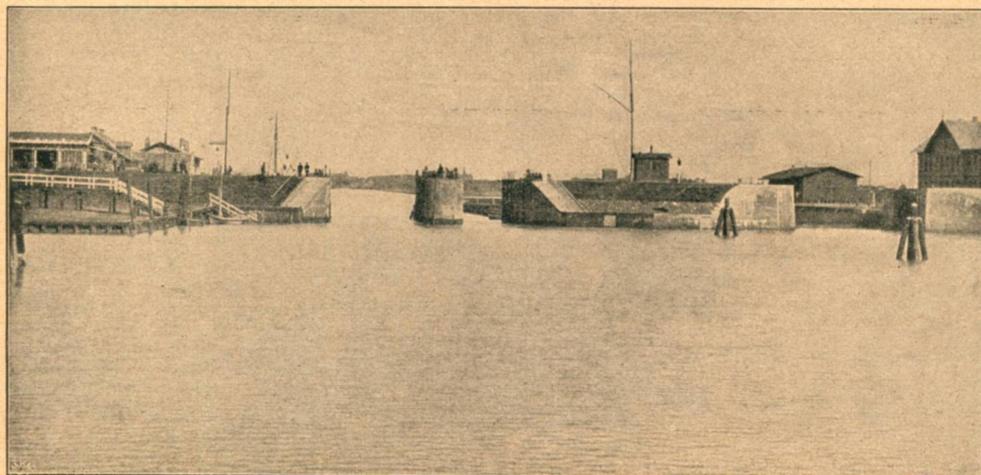
Aber sie bekommen bei erweiterter Betrachtung doch auch einen stark nationalen Hintergrund. Der Rhein, ein deutscher Strom, hat seine Mündungen in fremdem Lande. Der riesige Verkehr des deutschen Westens, der im Rhein eine seiner kräftigsten Adern hat, besitzt als Ein- und Ausfallpforten des Welthandels nur nichtdeutsche Häfen, vor allem Antwerpen und Rotterdam. Beide Plätze wären nie zu dieser Höhe gediehen, wenn sie nicht das produktions- und konsumfähigste Hinterland in Rheinland und Westfalen bis nach Oberdeutschland hinauf hätten. Der Dortmund-Emskanal mit seinem Nordseehafen Emden bildet gewissermaßen eine Ablenkung des Rheins auf reindeutsches Gebiet, erschafft eine Rheinmündung für die deutsche Nordsee. Vermöge der billigen Transportkosten wird künftig auch die Ruhrkohle in Bremen und Hamburg den Wettbewerb mit der englischen Kohle unter viel günstigeren Bedingungen aufnehmen können. Erfüllen sich die Hoffnungen der am Kanal anliegenden Städte und Häfen, vor allem Emdens, dann aber auch Leers, Papenburgs u. s. w., so dürfen wir einem Aufblühen von Handel und Wandel, von Industrie und Gewerbe entgegensehen, das neues Leben in diese westliche Vorhut unseres Vaterlandes mit ihrer fernhaften Bevölkerung bringen wird. Und endlich wird auch die Landwirtschaft gerade von diesem Kanal großen Vorteil haben, nicht nur weil er eine bequeme und billige Verkehrsstraße für ihre Produkte bietet, sondern auch weil er die Melioration der weiten Moorgebiete erleichtert. So erweckt dieser Kanal weite Ausblicke in eine gedeihliche Zukunft.

Ein paar Worte über seinen Lauf und seine Einrichtungen mögen hier folgen. Der Kanal hat eine Länge von 270 km. Seine Breite beträgt im Wasserspiegel 30, in der Sohle 18 m, die Wassertiefe  $2\frac{1}{2}$  m, in den Schleusen 3 m. In unmittelbarer Nähe von Dortmund, Wanne und Herne

beginnt er, Bochum und Essen liegen nicht fern. Bei Herrenchen- burg wird das bis dahin 14 m betragende Gefälle durch ein Schiffshewerk, das zu der tiefer gelegenen Scheitelhaltung des Hauptkanals hinabführt, überwunden. Dann schneidet der Kanal die Lippe, führt an Münster vorbei und steigt von Bevergern in 6 Schleusen zur Ems hinab. Doch wird das Bett dieses Flusses zunächst nur auf eine kurze Strecke benutzt und erst von Meppen an wird die Ems wieder erreicht. Unter Abkürzung der erheblicheren Krümmungen wurde dieser Strom kanalisiert bis Herbrum, von da bis Papenburg und Leer vertieft, um auch diese Häfen für größere Seeschiffe nutzbar zu machen. Dann aber zweigt der Kanal bei Oldersum nochmals von der Ems ab, weil diese hier bereits eine Ausdehnung besitzt, die infolge hohen Wellenganges bei stürmischem Wetter den Kanalkähnen gefährlich werden kann. Mit der Einmündung dieses Seitenarmes in den Hafen von Emden erreicht der Dortmund-Emskanal sein Ende. Die neue Wasserstraße, deren vorzügliche Konstruktion volle Bewunderung verdient, ist bereits seit Monaten fertig; Ende April sind die ersten Seedampfer mit Erzen für die westfälische Eisenindustrie in Emden und die ersten Kanalboote von Emden im Hafen von Dortmund eingetroffen. Am 3. August soll das Werk, dessen Dimensionen die aller bisherigen deutschen Binnenschiffahrtskanäle weit übertreffen, durch den Deutschen Kaiser dem Verkehr offiziell übergeben werden.

Welche Erwartungen sich an den Kanal knüpfen, haben wir im allgemeinen schon erwähnt. Doch müssen wir noch einen besondern Blick auf die Stellung der Stadt Emden zu der neuen Wasserstraße werfen. Die Geschichte Emdens thut auf jedem Blatte dar, wie eng die Stadt durch die Jahrhunderte mit der Entwicklung der deutschen Seeinteressen, der deutschen Seeschifffahrt und des deutschen

Seehandels verknüpft gewesen ist. In den Bund der Hanse ist Emden nicht aufgenommen worden, weil es im 16. Jahrhundert Jahrzehntlang mit Hamburg in Wettbewerb um den englischen Tuchhandel stand. Zeitgenössische Schriftsteller wissen aber nicht genug von der Vorzüglichkeit des Hafens, den regen Handelsgeist der Bürger, der Blüte der Stadt zu sprechen. Wer ihre Straßen durchwandert, sieht noch heute in manchen Gebäuden, vor allem dem herrlichen Rathaus, stattliche Zeugen einer großen Ver-



Schleuse vom Kanal in die Ems.

Phot. W. Heynel, Emden.

gangenheit. Und wer in die reiche Rüstkammer und Waffensammlung der Stadt schaut, dem wird vor dem geistigen Auge die Zeit lebendig, wo Emdens Bürger, stolz auf die kaiserlichen Privilegien, ihre Unabhängigkeit 1568 gegen den Herzog von Alba, wie 1623 gegen den Grafen Mansfeld wehrhaft verteidigten. In Emden liegen die Anfänge der brandenburg-preussischen Marine und Kolonialpolitik, hier war der Sitz der asiatischen Kompagnie Friedrichs des Großen. Erst die Kontinentalperre zu Anfang dieses Jahrhunderts brach die Kraft der Seeunternehmungen Emdens, wiewohl widrige Naturereignisse, namentlich der Durchbruch der Ems nach Süden, sie schon früher beeinträchtigt hatten. Unter hannoverscher Herrschaft sank Emden zu einer stillen Landstadt herab.

Aber wie früher so erwies auch in unsern Tagen sich die Gemeinschaft mit Preußen als fruchtbringend für die Stadt. Seitdem Emden wieder preussisch geworden, ist es im Aufsteigen. Verschiedene Eisenbahnlinien fügen diesen Vorposten des Reichs im Westen in das große Verkehrsnetz zu Lande ein. Ein Kanal verbindet es mit dem Jadebusen

ums den Schlüssel zum telegraphischen Weltverkehr in Händen hat. Nun kommt der Dortmund-Emskanal und schafft uns, was wir bisher entbehren mußten: ein großes Hinterland von gewaltiger Leistungsfähigkeit und Verbrauchskraft, eine bequeme und billige Fahrstraße nach dem Herzen Westfalens und einen geräumigen, sicheren Hafen. Umfangreiche Wasserbecken, langgestreckte Quais, elektrisch oder durch Dampf bewegte Krähne, große Schuppen, die durch direkte Geleise mit der Eisenbahn verbunden sind, ermöglichen jetzt den Seeschiffen sowohl im Außenhafen am tiefen Strom, als auch dicht an der Stadt und unmittelbar bei der Kanalmündung anzulegen, zu löschen und zu laden. Das Fahrwasser in



Falberndelstt bei Emden.



Rathausdelstt in Emden.

Phot. W. Haynel, Emden.

der unteren Ems, Delfszyl gegenüber, wird durch eine Korrektion der deutschen Uferseite näher gebracht, sowie zugleich vertieft, so daß künftig die größten Dampfer unbehindert in den Hafen von Emden einlaufen können. Ausgedehnte Gelände zu beiden Seiten des Hafens, die im Besitz der Stadt sind und durch Eindeichung unausgesetzt vermehrt werden, bie-

und Wilhelmshaven, der Marinestation der Nordsee. Der Emsstrom gewährt in seinen Mündungen bis zu dem großartigen Wasserbassin des Dollart unterhalb und oberhalb Emdens jetzt schon Seeschiffen von 7,5 Tiefgang ungehinderte Fahrt bis zu dem Außenhafen von Emden. Ein gleiches Spülbassin zur Offenhaltung des Fahrwassers steht bei keinem andern deutschen Strom zur Verfügung. Mit verhältnismäßig geringen Unkosten läßt sich durch Vaggerungen bis Emden eine Tiefe von 9 m unter Niedrigwasser herstellen und durch die eigene Spülkraft des Stromes offen halten, noch eine gute Strecke aufwärts von Emden ist die Ems für Seeschiffe zugänglich und manche Verbesserungen des Stromlaufes erleichtern die Schifffahrt. Hier in Emden ist der Ausgangspunkt für die überseeischen Kabel; alle Telegramme, die von Deutschland nach England, nach Amerika, Asien, Afrika, Australien gehen, laufen über Emden, das also für

ten Raum für industrielle Anlagen. So liegen hier schon die Gebäude der beiden großen Heringsfischereigesellschaften. Hier wäre für Werften, Eisenwerke, Zimmerplätze, Hüttenanlagen der gegebene Platz: auf der einen Seite das tiefe Hafenbecken mit den Seeschiffen, die Eisenerze bringen, und den Kanalkähnen, die Kohlen heranzuführen, auf der andern die Eisenbahngeleise, die den Landerkehr vermitteln, nur wenig entfernt der sich zum Meerbusen erweiternde mächtige Emsstrom und das Weltmeer. Alles in allem eine Vereinigung glücklicher Umstände, wie sie sich selten zusammenfinden. „Deutschlands Zukunft liegt auf dem Wasser!“ Zur Verwirklichung dieses Kaiserworts ist die Eröffnung des Dortmund-Emskanals und des Emdener Hafens ein bedeutsamer Schritt.

