

Kanäle förderten die wirtschaftliche Entwicklung

Helmut Lensing

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mehrten sich die Stimmen, nach dem Vorbild der Niederlande auch in dem unzugänglichen linksemsischen Moorgebiet und vor allem in der Niedergrafschaft ein Wasserwegenetz zu schaffen. Der Startschuss fiel, als im Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 kriegsgefangene Franzosen beschäftigt werden mussten. Es entstanden sechs untereinander verbundene Kanäle, von denen vier auf Grafschafter Gebiet liegen.

1. Der Ems-Vechte-Kanal ist rund 23 Kilometern lang. Er verbindet die Vechte in Nordhorn mit der Ems in Lingen-Hanekefähr. Er wurde 1879 vollendet.

2. Der Nordhorn-Almelo-Kanal mit einer Länge von 33 Kilometern Länge verbindet Nordhorn mit dem niederländischen Kanalnetz und der Stadt Almelo. Der Bau wurde in den 1880er Jahren begonnen, auf deutscher Seite aber erst 1904 vollendet. Ein kurzer Verbindungskanal ermöglichte eine Fahrt vom Ems Vechte-Kanal zum Nordhorn-Amelo-Kanal.

3. Der Süd-Nord-Kanal ist rund 46 Kilometern lang. Er führt vom Ems-Vechte-Kanal in Nordhorn durch die Niedergrafschaft zum Haren-Rütenbrock-Kanal im emsländischen Rütenbrock.

4. Der Coevorden-Piccardie-Kanal weist eine Länge von rund 30 Kilometern auf und führt vom Süd-Nord-Kanal in Georgsdorf zum Stieltjeskanaal im niederländischen Coevorden.

1866 kam die Grafschaft Bentheim zu Preußen. Allerdings gerieten die linksemsischen Kanalbaupläne Ende der 1870er Jahre ins Stocken, da Preußen kaum mehr Geld dafür ausgab. So forderte der aus Haselünne stammende Zentrumsabgeordnete Adolf Bödiker mit Unterstützung des Zentrumsführers Ludwig Windthorst, der zugleich der regionale Reichstagsabgeordnete war, im Februar 1886 im Preußischen Abgeordnetenhaus („Landtag“) von der Regierung die

Bereitstellung außerplanmäßiger Mittel, um den Bau des Süd-Nord-Kanals zu beschleunigen, da in den letzten Jahren nur noch ein Kilometer pro Jahr geschafft worden sei, so dass 1886 noch 17 Kilometer fehlten.

Aber der Regierungssprecher wies das Begehren zurück und meinte, es genüge vollauf, den Bau erst in den nächsten zwanzig Jahren zu vollenden. Doch der Grafschafter Abgeordnete, der Bauer Jann Jacobs aus Georgsdorf, selbst Mitglied der regierungsfreundlichen Deutschkonservativen Partei, widersprach als Betroffener dem Regierungssprecher und bewies schlagend die Notwendigkeit einer schnellen Fertigstellung des Kanals.

Das letztlich erst 1907 vollendete Kanalsystem unterstand der 1873 gegründeten Linksemsischen Kanalgenossenschaft. Befördert wurden hauptsächlich Steinkohle, Baustoffe, Dünger, Torf und Raseneisenerz. Zudem waren die Kanäle wichtig für die Entwässerung der großen linksemsischen Moore. Die Kanalgenossenschaft wurde 2006 aufgelöst.

Der Straßenbau in der Grafschaft stagnierte allerdings weiterhin. Noch vor 100 Jahren gab es nur wenige Straßen, die zudem nur selten und nur teilweise befestigt waren. Bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts hinkte das Grafschafter Straßenwesen der allgemeinen Entwicklung weit hinterher.

Dieser Beitrag steht in engem inhaltlichen Zusammenhang mit dem Kapitel über die Eisenbahn in der Grafschaft.

Quellen:

Heide, Friederike, Das westliche Emsland. Bedeutung und Auswirkungen der Erdölgewinnung (Marburger Geographische Schriften, Heft 22), Marburg/Lahn 1965.

Hertwig, Roland, Der Aufschwung kommt auf Schienen, in: Steffen Burkert (Hrsg.), Geschichte und Gegenwart eines Landkreises. Die Grafschaft Bentheim, Bd. 2 (Das Bentheimer Land, Bd. 181), Bad Bentheim 2010, S. 397-406.

Kip, Georg, Der Kampf um die Kreisbahn 1888–1895, in: Zeitung und Anzeigebblatt vom 15.8.1924.

Klopmeier, Gerhard, Handel und Verkehr in der Grafschaft Bentheim zu Anfang des vorigen Jahrhunderts, in: Jahrbuch des Heimatvereins der Grafschaft Bentheim 1956 (Das Bentheimer Land, Bd. 45), S. 31-41-

Lensing, Helmut, Jann Jacobs – Ein Georgsdorfer im Preußischen Abgeordnetenhaus, in: Bentheimer Jahrbuch 1996 (Das Bentheimer Land, Bd. 135), Bad Bentheim 1995, S. 151-174.

Müller, K. W., Die wirtschaftliche Entwicklung der Bentheimer Eisenbahn AG, in: Steffen Burkert (Hrsg.), Geschichte und Gegenwart eines Landkreises. Die Grafschaft Bentheim, Bd. 2 (Das Bentheimer Land, Bd. 181), Bad Bentheim 2010, S. 26-89.

Müller, K. W., Die Verkehrssituation in der Grafschaft Bentheim Ende des 19., Anfang des 20. Jahrhunderts, in: Bentheimer Eisenbahn AG (Hrsg.), 1895 – 1995. 100 Jahre Bentheimer Eisenbahn, Bad Bentheim 1995, S. 1-25.

Schwabe, Udo, Textilindustrie in der Grafschaft Bentheim 1800–1914 (Emsland/Bentheim. Beiträge zur Geschichte, Bd. 20). Hrsg. von der Emsländischen Landschaft für die Landkreise Emsland und Grafschaft Bentheim, Sögel 2008.

Voort, Heinrich, Handel und Gewerbe, Wirtschaft und Verkehr, in: Heinrich Voort (Hg.), 250 Jahre Bentheim – Hannover. Die Folgen einer Pfandschaft 1752 – 2002. Hrsg. i. A. des Landkreises Grafschaft Bentheim, Bad Bentheim 2002, S. 267-300.