Die überarbeitete Fassung vom Juni 2022 von Dr. Stefan Fründ

Auf diese Website gebracht im Juli 2022 von Manfred Rech

Vorwort

Im Mittelpunkt der wirtschaftlichen Interessen Norddeutschlands stehen heute die Bestrebungen zur Schaffung eines großen norddeutschen Kanalsystems. Die Ansätze dazu liegen weit zurück. Der Osten, früh geeint unter den brandenburgisch-preußischen Fürsten, begünstigt durch die Natur des Geländes, zeitigt die ersten Früchte dieser Bestrebungen. Das ausgehende 18. Jahrhundert sieht Elbe, Oder und Weichsel durch künstliche Wasserstraßen verbunden. Der Westen, gebirgiger, politisch zersplittert, ist wesentlich im Nachteil. Zwar fehlt es auch hier nicht an den verschiedensten Projekten. Zur Ausführung gebracht ist aber nur ein einziges und auch das nur teilweise: der Max-Clemens-Kanal im ehemaligen Fürstbistum Münster. Er wird jetzt nicht mehr benutzt. Seit über 60 Jahren hat man ihn aufgegeben. Im 18. Jahrhundert und zu Anfang des 19. Jahrhunderts aber war er nicht ohne Bedeutung für den Handel des Münsterlandes. Seine Geschicke dürfen umsomehr unser Interesse beanspruchen, als wir in ihm einen bescheidenen Vorläufer des heutigen Dortmund-Ems-Kanals erblicken können. Wie dieser war auch der einst dazu bestimmt, eine kurze, schiffbare Wasserverbindung Westfalens mit der Nordsee herzustellen.

Verfolgt man die am Neubrückentor der Stadt Münster i. W. beginnende Kanalstraße nordwärts etwa 2 km bis ins freie Feld, so trifft man auf einen breiten Graben, das ehemalige Kanalbett. In nordwestlicher Richtung, bisweilen auf lange Strecken in beträchtlicher Breite und Tiefe erhalten, bisweilen fast verschwunden, versumpft oder von wildem Heidegesträuch überwachsen, zieht es sich 8-9 Stunden weit bis zu den Dörfern Wettringen und Neuenkirchen an der Burgsteinfurter Aa hin. Am Ende dieses Grabens, an der von Wettringen nach Neuenkirchen und weiter nach Rheine führenden Chaussee, stehen mehrere Häuser, die noch jetzt den stolzen Namen Maxhafen führen, und ein einsames Bauernwirtshaus an dem Graben eine Stunde südlich von Maxhafen trägt noch heute die Bezeichnung „Am Clemenshafen". Das sind die letzten sichtbaren Reste der ehemaligen Wasserstraße.

Für die Geschichte des Kanals lag an gedrucktem Material außer zwei ganz oder teilweise abgedruckten, im folgenden näher bezeichneten Aktenstücken und einigen kurzen Notizen in Schriften allgemeinen Inhalts nichts vor. Nur für die Einleitung kam noch ein Aufsatz in Betracht in dem Jahrbuch für bildende Kunst und vaterländische Altertümer, Emden, Bd VI, Heft I: Schweckendieck, „Zur Geschichte von Emdens Handel und Schiffahrt", (zit. Schweckendieck), im übrigen aber beruht die nachfolgende Arbeit fast ausschließlich auf urkundlichem Material.

Benutzte Archivalien (als Tabelle umformatiert)

			AURICH, Staatsarchiv
StAMB I f.		1)	Münster B I f 1365, 1367
StAOL 5		2)	Archiv der Ostfriesischen Landschaft, Kommerziensachen 5
			BERLIN, Königlich Geh. Staatsarchiv
StBR 165 XI 165 h 11.			R 165 XI 165 h 11. Akta betr. den Münsterschen Kanal 1753
	a.		**EMDEN**, Stadtarchiv
AE I		1)	Registratur I 451, 73, 474, 475, 476, 481
AEU		2)	Urkundenarchiv
	b.		Gesellschaft für bildende Kunst und vaterländische Altertümer, Emden
GEH 20 Fürbringer		1)	Handschrift 20, „Bremische Kleinchronik". In dieser befindet sich das Tagebuch des Heinrich Bernhard von dem Appelle über seine Gesandschaftsreise an den Hof Clemens Augusts im Jahre 1724. Es ist zum Teil abgedruckt in dem Jahrbuch der Gesellschaft, Bd. VIII 103–128 unter dem Titel: Der Max-Clemens-Kanal und sein Erbauer Kurfürst Clemens August von Köln, Bischof von Münster; Auszug aus dem Reisetagebuche des H. Bernhard v.d. Appelle vom Jahre 1724 mit einer Einleitung von Oberbürgermeister Fürbringer in Emden"
GEH 49		2)	Handschrift 49, S. 336 ff. „Varia Emdensia"
			GRONINGEN, Reichsarchiv der Provinz Groningen.
RGR		1)	Resolutieboek der Stad Groningen 1701, 1713, 1714, 1737
RGSR		2)	Sekreete Resolutieboek der Stad Groningen 1709, 1725
RGOMs 155		3)	Register Oudarchiv Groningen, Manuskript 155
			HAAG, Reichsarchiv der Niederlande
RHH 2971 g		1)	Archief „Holland" portef. No. 2971 g
RHN 1724		2)	Register der Resolution von den Staten General der Vereenigde Nederlanden, loopende van 1. Juli tot en met 30. Dezember 1724
RHHW 1724		3)	Register der Resolution van de Staten van Holland en Westfriesland van het Jahr 1724
			ZWOLLE
RZRO 1723	a.		Reichsarchiv in der Provinz Oberyssel Boek van Resolutien der Staten van Oberyssel Ridderschap en Steden, loopende over het jaar 1723.
SZR	b.		Stadtarchiv (Oud Archief) Resolution van Schepenen en Raden der Stad Zwolle 1723, 1724, 1752

MÜNSTER i.W.

SAM	a.	Staatsarchiv
CXXA	1)	Münstersche Cabinetsregistratur Cameralia CXXA 1–12
	2)	Archiv der neueren Zeit, Regierung Münster.
ANZ 62		62, die Administration des Münsterschen Kanals und dessen Benutzung von Seiten der Post 1802–1808
ANZ 140		140, betr. die bei Schiffbarmachung der Ems und deren Verbindung mit der Lippe angestellten Beamten, die Bezahlung der Diäten, Gratifikationen und sonstigen Auslagen
ANZ 141		141, der Max–Clemens–Kanal, Unterhaltung desselben, Bauausführungen 1833–1848
ANZ 185		185 Akta betr. der Anweisung der Diäten auf den Dispositionsfond der 2000 Taler zur Ausführung der Vorarbeiten wegen der Verbindung der Lippe mit der Ems
	3)	Archiv der neueren Zeit, Großherzogtum Berg und die französische Herrschaft.
ANZ B 57		B 57. betr. die Unterhaltungskosten des Münsteraner Kanals 1810
H	4)	Münstersche Hofkammerprotokolle 1723–1803.
R	5)	Münstersche Ritterschaftsprotokolle 1723–1803.
Lr	6)	Münstersche Landrentmeistereirechnungen 1724–1803.
L	7)	Münstersche Landtagsprotokolle 1724–1800.
Stdt A M XI	b.	Stadtarchiv. Akten Reg. XI 1–6
	c.	Verein für Geschichte und Altertumskunde Westfalens, Abteilung Münster.
M 142 T M 142 B I,II	1)	142, darin besonders „Anlage des Kanals zu Münster”. ferner „Historisch-technische Übersicht des Münsterschen Clemens–Max–Kanals, entworfen durch den Canalinspektor Veltmann”, 2 Exemplare
M 209 A	2)	Darin besonders „Historisch-technische Übersicht des Kanals bei Münster, entworfen durch den Canalinspektor Veltmann”.
Berghaus		Dieses Aktenstück ist mit unwesentlichen Änderungen abgedruckt in den „Neuen allgemeinen geographischen Ephemeriden” Bd. XI, 3. Stück S. 277–98, 1823 unter „Kleinere Beiträge zur Kunde Westfalens”, gesammelt von H. B(erghaus)
	d.	Königliches Oberpräsidium.
OP 202,1		Oberpräsidial-Registratur, Fach 202, Nr.1 „Akta betr. den Münsterschen Max–Clemens–Kanal 1814”
	e.	Königliche Regierung
RMDfR I 148	1)	Domänen-Registratur Abteilung III, Max–Clemens–Kanal, (frühere Registratur I 148, 1–9)
RMWT IV	2)	Wasser-Tiefbaudezernat, Plankammer, Abt. IV Nr. 81–160

Einer kurzen Erläuterung bedürfen noch die in der Abhandlung vorkommenden Längenmaß-, Gewichts- und Münzangaben.

Das **Längenmaß** war die rheinländische Rute (Rute), zu 12 rheinländischen Fuß (Fuß) zu 12 Zoll. Dieser Fuß hatte nach heutigem Maß rd. 314 mm.

Als **Normalgewichtsmaß** für den Gütertransport auf dem Kanal diente das Schiffspfund zu 308 münsterschen Pfund.[1] Auf ein münstersches Pfund gehen nach heutigem Gewicht rund 476 Gramm,[2] sodaß also ein Schiffspfund fast 2,95 Zentner beträgt. Eine Last ist gleich 40 Zentnern.

Im **Geldverkehr** wurde gerechnet nach Reichsthalern (Rth.) und holländischen Gulden (fl.).

Ein münsterscher Reichsthaler war gleich 28 Schilling (Sch.) zu 12 Pfennig (Pf.) oder gleich 24 Groschen zu 12 Pfennig.[3]

Der Gulden galt 20 Stüver,[4] und 2 1/2 fl. waren gleich 1 Rth.

Nach Wiarda[5] hatte ein Gulden im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts nach jetzigem Gelde einen Wert von 1,67 Mark (Mk.), sodaß also ein Reichsthaler aus jener Zeit gleich etwa 4,17 Mark nach heutiger Währung sein würde.

———————

Der Plan des Kanals am Schlusse der Abhandlung ist nach den Meßtischblättern der Kgl. Preuß. Landesaufnahme 1895 Nr. 2007, 2075, 2076, 2143, 2213, sowie nach den Plänen in RMWT IV angefertigt.

———————

1 Vgl. M 209 A, M 142 B I, II,
ferner Neltenbrecher, „Allgemeines Taschenbuch der Münz-, Maaß- und Gewichtskunde für Banquiers und Kaufleute", 11. Auflage von J. Otto, Berlin 1815 S. 14).

2 Neltenbrecher 218 f.

3 Vgl. Neltenbrecher 39 f., 218 f., 392, 418
und Praun, „Gründliche Nachricht von dem Münzwesen insgemein, insbesondere aber von Teutschen Münzen alter und neuer Zeiten", Helmstedt 1741, 2. Auflage S. 423 f.

4 Neltenbrecher 8, 9.
und Büsching, „Erdbeschreibung" X, 5. Aufl. 1792

5 Wiarda, „Geschichtliche Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse Ostfrieslands", Jena 1880, S. 65.

I.

Die Bestrebungen zur Erleichterung und Förderung des Handelsverkehrs zwischen dem Stift Münster, Holland und Ostfriesland bis zum Bau des Kanals.

Seit dem Mittelalter stand das Bistum Münster mit Holland und Ostfriesland in regem Handelsverkehr. Boten ihm doch beide Gelegenheit, auf kürzestem Wege mit der großen Verkehrsstraße des Meeres in Verbindung zu treten. Schon 1445 schlossen die Bischöfe Heinrich II. von Münster und Rudolf von Utrecht eine Vereinbarung zur Beförderung des Handels mit besonderer Beziehung auf die dem Münsterland benachbarten niederländischen Städte Oldenzaal, Kampen, Deventer und Zwolle[6]. Nachdem die zwischen der westfriesischen Stadt Groningen und Münster vereinbarten Projekte zur Anlage einer Handelsstraße aus dem Stift Münster nach Groningen vom Jahre 1457[7] und eines Kanals von der unteren Ems nach der Westerwolder Aa vom Jahre 1484 nicht zur Ausführung gekommen waren,[8] wurden die münsterschen Handelsbeziehungen zu Ostfriesland 1497 durch einen Handelsvertrag zwischen Bischof Konrad und der Stadt Emden befestigt und genaue Bestimmungen über Zoll und Stapelrecht zu Emden festgesetzt.[9] 1572 fand unter dem Bischof Johann von Hoya eine Erneuerung des Vertrages statt. Auch wurde er dahin erweitert, daß beide Teile in ihrem wechselseitigen Verkehr nur die Hälfte des sonst

6 Vgl. Erhard, Geschichte Münsters 228.

7 Hansisches Urkundenbuch Bd. VIII, bearb. v. Höhlbaum, 636.

8 SAM, Manuskr. IV, 60, 2. RGOMs 155, 1–7. Vgl. Acker Strating, Heft Geschil over de Regten von Tol en stapel te Emden tuschen deze Stad en de Stad Groningen, in den Bydragen tot de Geschiedenis en Oudheidkunde, in zonderheid van de Prov. Groningen, III. Teil 1866, 81f. 130. Erhard 262. Wynne. Handel en Ontwikkeling van Stad en Prov. Groningen 1865, 88, 89.

9 Wiarda, Ostfriesische Geschichte II, 149.

von Fremden geforderten Zolles zu zahlen brauchten.[10]

Um diese Zeit setzten bereits die Bestrebungen ein, das Fahrwasser der Ems zu verbessern. Der Fluss war meist bis Meppen, bei nicht zu grosser Trockenheit auch bis Rheine schiffbar. Hier aber hinderten das Strombett quer durchsetzende Kalkklippen die Weiterfahrt, obwohl oberhalb dieser Felsen bei gutem Wasserstand für kleinere Schiffe die Fahrt noch bis Greven möglich war. Nun wurde im Jahre 1576 von der fürstlichen Regierung in Münster in Erwägung gezogen, ob nicht diese Klippen durch eine Schleuse umgangen werden könnten.[11] Doch ist man damals zu keinem endgültigen Beschluss gekommen. Eine Schiffahrt wurde aber trotzdem 1582 zwischen Rheine und Greven eingerichtet.[12]

In dieser Zeit Hatten die Niederländer alle ihre Kräfte auf den Kampf mit Philipp II. zu richten, so daß sie einen grossen Teil ihres Handels nach Westfalen an Emden und Bremen verloren. Ihn wiederzugewinnen, machten aber die unternehmungslustigen Groninger noch in den letzten Jahren des Krieges (1584-1609) verschiedene Projekte zur Erbaung eines Kanals von Groningen ostwärts über die Westerwolder Aa bis Bourtange und vielleicht bis zur Ems.[13] Nachdem aber die vereinigten Provinzen ihre Unabhängigkeit und deren Bestätigung 1648 erreicht hatten, nahm ihr Handel von neuem einen gewaltigen Aufschwung, der sich durch das ganze 17. und 18. Jahrhundert hindurch fortwährend steigerte, bis er um etwa 1720 seinen Höhepunkt erreichte.[14] Deutschland wurde geradezu eine Handelsprovinz der Niederlande.

Auch den Warenverkehr nach dem Nachbargebiet, dem münsterschen Tieflande, rissen die holländischen Städte wieder an sich. Es gelang ihnen, Emden fast ganz zurückzudrängen.

---

10 Erhard 396

11 SAM Manuskr. VI 4.

12 Erhard 418.

13 RGOMs 155, 101-155. Vgl. St AOL 5 Brief des Barons v.d. Ley an v. Dankelmann, 23. Sept. 1701.

14 Pringsheim, Beiträge zur wirtschaftlichend Entwicklungsgeschichte der Vereinigten Niederlande im 17. und 18. Jahrhundert, Staats- und sozialwissenschaftliche Forsch. X 3.

Um die Kornzufuhr in schlechten Erntejahren nach Münster zu erleichtern, suchte Bischof Christoph Bernhard die Emsschiffahrt über Greven hinaus bis Telgte auszudehnen. Zu dem Zweck schloss er am 9. Februar 1651 mit dem Domkapitel, als Besitzer des Schlosses und Zolles zu Schönefliet oberhalb Grevens, einen Vertrag, kraft dessen dem Bischof die Benutzung des Leinpfades auf den an die Ems stossenden domkapitularischen Ländereien zugestanden und auch die Zollabgabe zu Schönefliet geregelt wurde.[15] In seinen andern Plänen zur Verbesserung und Anlage von Schiffahrtstraßen zeigt sich bereits klar das Überwiegen holländischer Handelsinteressen, das Bestreben, mit Amsterdam, dem damaligen Welthandelsplatz und privilegierten Stapelort des ostindischen Handels, eine möglichst kurze und unmittelbare Verbindung herzustellen. So trat er 1651 auch in Verhandlung mit der Stadt Zutfen zwecks Schiffbarmachung der dort sich in die Yssel ergießenden Berkel bis Stadtloen oder gar bis Koesfeld.[16] Auch wurde der Entwurf zu einem Kanal aus der Berkel in die bei Deventer in die Yssel mündende Schipbeck gemacht, deren Schiffbarmachung im Verein mit der Stadt Deventer ebenfalls geplant war.[17] Bedeutender aber noch ist ein Projekt gewesen, über das der Bischof 1659 mit der Stadt Zwolle unterhandelte.[18] Es sollte aus der bei Zwolle in die Zuidersee mündenden und bis Nordhorn schiffbaren Vechte ein Kanal in die Ems oberhalb Lingen gegraben werden, um so den Warenverkehr nach der oberen Ems in den Bereich Zwolles zu ziehen.

Wenn auch diese Pläne bis auf die Anlage wichtiger Schleusen in der Berkel[19] infolge der kriegerischen Verwicklungen Christoph Bernhards mit der Stadt Münster und der daraus entspringenden Streitigkeiten mit Holland nicht zur Ausführung gelangten, so zeigten sie doch den Emdenern die Gefahr, die ihrem westfälischen Handel seitens der niederländischen Städte drohte.

15 SAM Urk. 4480 (Provinz. Archiv Münster), vgl. Tücking, Gesch. des Stifts Münster unter Christ. Bernhard v. Galen 267. Erhard 478

16 SAM 237 II 4 (Landesarchiv Münster)

17 SAM 533 4 1/2 (Landesarchiv Münster) vgl. Tücking.

18 St AOL 5 Brief des Barons v.d. Ley an v. Dankelmann, 23. Sept. 1701

19 M 142 B 1, II.

Auf der Aschendorfer Zusammenkunft, die im Oktober 1669 infolge wiederholter Klagen münsterischer Kaufleute über Handelsbeschwerden in Emden zur Neuregelung der Emdener Zollverhältnisse stattfand, verstanden sich die Emdener zu einigen Erleichterungen des Handels. Die münsterischen Schiffe mußten zwar noch drei Tage im Hafen von Emden liegen bleiben, brauchten aber ihre Waren nicht mehr auszuladen. An Zoll-, Wage-, Krahn- und Hallegeld sollten die Münsteraner nicht mehr zahlen wie Einheimische. Zur Herabsetzung der münsterschen Zölle in Meppen und Rheine kam es jedoch nicht.[20]

Nach dem Frieden von Nymwegen hatten die Holländer die Einfuhr von Waren aus dem westfälischen Kreis durch Zollerhöhungen bedeutend erschwert.[21] Hauptsächlich war der ostfriesische Handel hart getroffen, weil seine Hauptausfuhrartikel, Butter und Käse, von Holland noch außerdem mit besonderen Zollauflagen belastet worden wurden.[22]

Da schien durch den Großen Kurfürsten von Brandenburg, Friedrich Wilhelm, Hülfe zu kommen. Auch seine Gebiete, Kleve und Mark, wurden von der holländischen Zollwillkür getroffen. Vor allem aber sah man in Holland mit ungünstigen Augen auf seine 1683 nach Emden verlegte Afrikanische Kompagnie.

Der Kurfürst setzte sich in Verbindung mit dem Bischof von Münster, und auf einer 1683 zu Haltern abgehaltenen Konferenz brandenburgischer und münsterischer Bevollmächtigter wurde darüber beraten, wie man den niederländischen Zollbeschwerden ein Paroli bieten könne. Friedrich Wilhelm ließ durch seinen Gesandten vorstellen, die Ems sei der einzige Strom des Reiches nach dem Ozean, der noch ganz in deutschem Besitz wäre. Deshalb solle man darauf denken, wie man die Handelsartikel über ihn nach Westfalen und in das Reich zu bringen habe. Von Frankfurt a.M., Koblenz und Köln ließen sich Rheinweine und andere Waren per Achse nach Rheine und von dort zu Schiff nach Emden transportieren. Von dort wiederum könnten nicht nur Butter, Käse und Tran, sondern

20 AE I 473, 481, vgl. Schweckendieck.

21 AE I 474 Protokollauszug über die Konferenz zu Haltern.

22 Ebendort.

auch alle Gewürze und ostindischen Waren hereingebracht werden.[23]

Ist dieser Vorschlag des Großen Kurfürsten auch bemerkenswert als Beginn der später von Preußen wieder aufgenommenen Bestrebungen, Rhein und Ems zu verbinden und dadurch mit Umgehung Hollands einen deutschen Handelsweg vom Rhein zur Nordsee zu schaffen, so zeigten seine Pläne doch wohl eine Verkennung der Sachlage und der damaligen Zeit, in der solch große Gedanken kaum Anklang fanden. Wie wäre es auch möglich gewesen, den großen Frachtverkehr des Rheines, der trotz der Zölle doch wohl ebenso billig, sicher aber weit bequemer war als der schwierige und teure Landtransport, über schlechte Landstraßen nach einem Flüßchen zu leiten, das von seiner Mündung aufwärts kaum 100 km schiffbar war, und das zu einem Seehafen führte, der sich in keiner Weise mit den Welthandelsplätzen Rotterdam oder Amsterdam messen konnte? Indes fand der Plan des Kurfürsten zunächst Beifall in Münster. Der Bischof Max Heinrich griff ihn mit Energie auf, und bei der im Mai 1685 wegen Verständigung mit Ostfriesland in Meppen abgehaltenen Konferenz geschah der Vorschlag, die Ems, deren Fahrwasser um diese Zeit sehr versandet gewesen zu sein scheint, soweit wie eben möglich, schiffbar zu machen.[24] Zwar waren auch die Ostfriesen sehr für den Plan. Hatten sie doch noch besonders die Weisung erhalten, auf die Beseitigung des Stromhindernisses bei Rheine zu dringen. Als aber die Forderung gestellt wurde, daß Ostfriesland einen Teil der Kosten übernehme, lehnten sie jeden Beitrag ab. Dagegen wünschten sie dringend einen Schutzzoll gegen die Holländer, um sich der erdrückenden Handelsübermacht der ostholländischen Städte, insbesondere Zwolles, zu erwehren. Doch kam dieser Vorschlag ebensowenig zur Ausführung wie der einer Herabsetzung der Emdener und Münsteraner Emszölle. Nur das wurde erreicht, daß der Bischof sich bereit erklärte, der weiteren Versandung des Flusses durch Bepflanzen der Ufer mit Weiden allmählich vorzubeugen.[25]

23 AE I 474 Protokollauszug über die Konferenz zu Haltern.

24 AE I 474 Protokoll der Konferenz vom 17. Mai und den folgenden Tagen, vgl. Schweckendieck.

25

Zwar geschah auch gleich nach der Zusammenkunft einiges zur Verbesserung des Fahrwassers,[26] aber schon im nächsten Jahre ruhte die Arbeit wieder. Erst unter Friedrich Christian, dem Nachfolger Max Heinrichs, wurde das Werk fortgesetzt. Auch diesmal mußte der Anlaß dazu erst von auswärts kommen. Im Jahre 1696 wollte der Fürst von Ostfriesland das bereits 1651, 1655 und 1661 im Verein mit der Stadt Groningen erwogene Projekt[27] eines Kanal von Weener an der unteren Ems nach Neuschanz und vielleicht auch weiter nach Groningen endlich zur Ausführung bringen. Ein fester Vertrag darüber wurde im August 1696 zwischen Groningen und dem Fürsten abgeschlossen.[28] Die Generalstaaten hatten sich Anfang 1697 mit dem Plan einverstanden erklärt.[29] Auch die Zustimmung des Bischofs von Münster war erlangt worden.[30] Die Emdener aber erwirkten vom Kaiser ein Verbot des Planes[31] Auch gelang es ihnen, den Bischof von Münster wieder auf ihre Seite zu ziehen. Ja das Einvernehmen zwischen Münster und Emden besserte sich derart, daß 1699 Friedrich Christian die von seinem Vorgänger begonnene Emskorrigierung wieder aufnahm, und die Stadt Emden bereits Vorschläge machte, wie der Handel von Bremen, Hamburg und den holländischen Städten über Emden zu leiten sei.[32] Durch Anpflanzen von Weiden wurden die Emsufer befestigt und weiter ur Mitte des Stromes vorgeschoben, wodurch das Fahrwasser verengert und vertieft wurde. So war schon 1702 unterhalb Rheine

26 AE I 474, vgl. Schweckendieck.

27 Acker Stratingh 107.

28 RGOMs 155, 14-16

29 RGOMs 155, 14-16, vgl. Acker Stratingh 108.

30 Leibniz, der durch den mit dem ostfriesischen Hofe in Verbindung stehenden ostfriesischen Minister v.d. Bussche von dem Kanalprogramm gehört hat, sprach sich in einem Briefe an v.d. Bussche v. 19. Juni 1697 äußerst billigend darüber aus und fügte die denkwürdigen Worte hinzu: „Il y a longtemps que j'ay crû qui'on devroit songer dans l'Empire à joindre par des tels canaux l'Elbe, le Weser, et l'Ems avec le Rhin ou la Hollande, ce qui faciliteroit beaucoup le commerce de toutes les provinces voisines.“ Also bereits das erst in jüngster Zeit wieder in Angriff genommene Projekt eines Mittellandkanals! (Leibniz' Werke, herausgegeben v. Klopp VI 144; vgl. P. R(itter), Leibniz und der Mittellandkanal; Hannoverscher Courier Nr. 25318, 25. Nov. 1904, S. 13.)

31 Schweckendieck, Fürbringer.

32 GEH 49, AE I 476.

durchgehend eine Wassertiefe von drei Fuss erreicht.[33] Bei Rheine wurde eine Durchfahrt durch die Felsen gebrochen und eine Schleuse angelegt, die sich aber bald als ungenügend erwies.[34] Der Bischof trug sich sogar mit dem Plane, seine Hauptstadt Münster selbst durch einen Kanal mit der Ems zu verbinden. Dieser Wasserweg war von Münster nach dem Unterlauf der Werse zur Havixhorster Mühle projektiert. Sollte es sich als nötig herausstellen, auch das letzte noch etwa 2 km lange Stück der Werse bis zur Ems und diese selbst bis Greven kanalisieren zu müssen, so war auch dies beabsichtigt.[35]

Der Entwurf aber kam nicht zur Ausführung. Auch das gute Einvernehmen mit Emden schwand wieder. Obwohl nämlich Bischof Friedrich Christian viel zur Verbesserung der Emsschiffahrt tat, wurde doch seinen Kaufleuten von den Emdenern wiederholt Schwierigkeiten in den Weg gelegt.[36] Kein Wunder, wenn er sich von ihnen abwandte und holländischen Einflüssen zuneigte. Schon Anfang April 1701 hatten die Groninger aufs neue beschlossen, eine Treckfahrt aus der unteren Ems nach ihrer Stadt zu graben.[37] Sie waren darüber mit dem Bischof in Verhandlungen getreten, der sich ihren Vorschlägen nicht abgeneigt zeigte. Im August 1701 wurde mit dem münsterschen Bevollmächtigten, Drost von Twickel, bereits die Kanallinie festgesetzt, die mit zwei Schleusen von der Ems über Bellingwolde nach Groningen führen sollte.[38] Doch gelang es den ostfriesischen Ständen mit Hülfe König Friedrichs I. von Preussen, den Bischof von seinem Vorhaben abzubringen.[39] indem sie vorstellten, daß Groningen durch den Kanal nur das Inundationswasser, dessen es sich nicht erwehren könne, zur Ems ableiten wolle, wodurch aber das Reider- und untere Münsterland gefährdet würden.

33 AE I 476, vgl. Schweckendieck.

34 Fürbringer.

35 GEH 49, AE I 476, Brief des Barons v. Twickel, 4. Juni 1700, vgl. Schweckendieck.

36 St AOL 5 Friedr. Christian an die ostfriesischen Landstände, 30. Aug. 1701.

37 RGR 1701, 13. April.

38 RGR 1701, 31. August.

39 St AOL 5, Antwortschreiben des Bischofs an den König v. Oktober 1701 (Kopie ohne Unterschrift) vgl. Fürbringer, ferner St AOL 5 Brief des Barons v.d. Ley an v. Dankelmann, 23. Sept. 1701.

Der Nachfolger Friedrich Christians, Franz Arnold, machte noch einmal den Versuch, das Projekt Groningens zur Ausführung zu bringen. Im Mai 1709 knüpfte er mit der Stadt über den Bau eines Trecktiefs von Rhede an der Ems nach Groningen Verhandlungen an, die sich mit großen Unterbrechungen bis 1714 hinzogen,[40] aber zu keinem endgültigen Beschluß geführt haben.

Es drängt sich nun bei all diesen größtenteils unausgeführten Plänen die Frage auf: War tatsächlich der Handel des Münsterlandes so bedeutend, daß er die um 1700 versuchte Emskorrektion und besonders die immer wieder auftauchenden Kanalprojekte rechtfertigte? War wirklich die Produktion und der Bedarf an Kaufmannsgut im Stift Münster so groß?

Der Hauptausfuhrartikel des Bistums war Leinwand. Diese ging weniger über Holland, als über Bremen und Hamburg ins Ausland. Nach einer allerdings wohl etwas übertriebenen Angabe wurden um 1700 jährlich für etwa 300 000 Rth. über diese beiden Häfen exportiert.[41] Auch viel Schinken und Speck ging über Bremen, Hamburg, Wesel und Zwolle nach Holland, England und Frankreich.[42] Weniger kam in Betracht Pottasche und Bier. Die Ausfuhr von Holz, die im Laufe des 18. Jahrhunderts die bedeutendste neben der Leinwand werden sollte, war um 1700 noch gering. Es kam sogar gelegentlich schwedisches Holz, ebenso Eisen über Emden ins Land.[43]

Im übrigen war die Einfuhr fast ganz in holländischen Händen. Der Import über Emden hatte so nachgelassen, daß dort im Jahre 1681 nur noch für rund 1109 fl. nach den Bistümern Osnabrück und Münster und der Grafschaft Lingen insgesamt verzollt wurden.[44] Ein weiterer Beweis für den Niedergang des Handels in Ostfriesland überhaupt ist wohl die völlige Zerrüttung des dortigen Geldwesens, die um 1700 ihren tiefsten Stand erreichte.[45] Weit blühender dagegen war

40 RGSR 1709, 17. Mai. RGR 1713, 21. Okt., 1714, 25., 27. Jan.

41 GEH 49.

42 Ebendort.

43 AE I 481.

44 AE I 481

45 St AOL 5, Brief des Barons v.d. Ley an v. Dankelmann, 23. Sept. 1701.

der Handel der ostholländischen Städte. Zwolle beanspruchte unter ihnen den Vorrang. Daneben kamen Groningen, Deventer und Zutfen in Betracht. Über sie ging die Einfuhr aller Kolonialwaren und der Bedarf an gesalzenen und gedörrten Fischen für die Fastenzeit nach dem nördlichen und mittleren Münsterland. Der südliche Teil des Bistums mit den angrenzenden Gebieten des Sauerlandes wurde über Arnheim, Wesel mit diesen Gütern versehen. Von den Handelsverbindungen aller dieser Städte gingen fast nur die von Zwolle noch über das Bistum hinaus. In nicht geringer Zahl kamen jährlich die sogenannten Hessenkarren mit Waren von Frankfurt a.M., Nürnberg und Augsburg über Kassel, Paderborn, Rheine dorthin und führten als Rückfrachten Seide, Zucker, Spezereien und Gewürze ins Reich.[46] Außer der für die Leinwandausfuhr wichtigen alten Straße von Wesel über Münster nach Osnabrück, Bremen, Hamburg war nur diese Straße für den Warendurchgangsverkehr von Bedeutung. Die übrigen Wege von Doesburg, Zutfen, Deventer, von Emden längs der Ems, von der Lippe von Dorsten und Hamm dienten fast nur dem Handel von und nach dem Münsterland. Für sie war Treffpunkt die Landeshauptstadt Münster.

Sollte nun dieses Wegenetz nicht zur Bewältigung des Verkehrs ausgereicht haben, besonders seitdem unter Bischof Friedrich Christian eine durchgreifende Verbesserung der Landstraßen ins Stift Münster vorgenommen worden war.[47] Bedenkt man, daß sich eine kaufkräftige Bevölkerung nur in den Städten des Münsterlandes befand, und daß außer der Leinwandfabrikation keine andere nennenswerte Industrie vorhanden war, so wird man zu dem Schluß kommen, daß der Bedarf und Vertrieb von Waren nicht übermäßig groß gewesen sein kann, und daß zu deren Transport die vorhandenen Straßen wohl ausreichen konnten.

Trotzdem würde die Schiffbarmachung der Ems und die Anlage der projektierten Kanäle für die allmähliche Erweiterung

46 AE I 476.

47 Erhard 563. Vgl. v.d. Ley an v. Dankelmann, 23. Sept. 1701, St AOL 5.

des Handels von Nutzen gewesen sein, wäre dadurch eine wirkliche Erleichterung des Verkehrs beabsichtigt gewesen. Das war aber wohl kaum der Fall. Zwar wollten die Münsteraner Bischöfe den Handel fördern, aber nur, um dadurch höhere Zolleinnahmen zu erzielen. Eine Herabsetzung oder Verminderung der vielen und schweren Emszölle, das Haupterfordernis für eine Entfaltung des Handels, war durchaus nicht beabsichtigt. Und die immer wiederkehrenden Kanalprojekte der Groninger hatten auch wohl nur ihren Grund in der Eifersucht auf die Nachbarstadt Zwolle, deren Handel man auf diese Weise an sich ziehen wollte. Doch ist es dabei noch fraglich, ob dieser Zweck durch einen Kanal von Groningen nach der Ems hätte erreicht werden können. Zwolle würde demgegenüber immer noch eine nähere Verbindung mit Amsterdam, dem großen Stapelplatz der Waren, über den Zuidersee gehabt haben. Dazu besaß es für seinen Vekehr nach Deutschland den Vorteil einer schiffbaren Wasserstraße, wie sie die Vechte mit ihrem gleichfalls für kleine Schiffe befahrbaren Nebenfluß, der Regge, darbot. Der Plan, die Schiffahrt der Vechte weiter landeinwärts duch einen Kanal fortzusetzen, wie er bereits unter Christoph Bernhard aufgetaucht war, besaß allein einige Berechtigung, da diese Wasserstraße nicht nur dem Warenverkehr nach dem Stift Münster, sondern auch weiter nach dem Innern Deutschlands dienen konnte. Während aber dieses ältere Projekt eine Verbindung der Vechte mit der Ems bezweckte, entstand kurz nach 1720 in Kaufmannskreisen ein neuer Plan, die Vechte von dem Endpunkt der Schiffahrt bei Nordhorn weiter aufwärts durch die ganze Grafschaft Bentheim bis zur Bilker Brücke, also bis auf etwa 40 km Entfernung von Münster, für Treckschuten befahrbar zu machen.[48]

Diesen Gedanken griff Clemens August auf, der junge Nachfolger Arnold Friedrichs. Im Jahre 1700 geboren, wurde er 1719 zum Bischof von Münster und Paderborn und im Oktober 1723 bereits zum Erzbischof und Kurfürsten von Köln gewählt. Einer der baulustigsten Fürsten seiner Zeit, sah er wohl, wie viele andere deutsche Machthaber, seine Vorbilder

48 M 142 T 1.

in den Königen Frankreichs. Konnten diese Wasserstraßen bauen, wie den 1666 begonnenen Canal du Midi, weshalb sollte dem Bischof von Paderborn und Münster nicht etwas ähnliches möglich sein? Sicher hatte er von der beabsichtigten Schiffbarmachung der Vechte erfahren. Von Baulust getrieben, beschloß er, dieses Projekt in die Tat umzusetzen, durch einen von Münster nach der Vechte zu grabenden Kanal seine Residenzstadt mit dem Meere in Verbindung zu bringen und so zu einem großen Handelsplatz zu machen. Daß dabei mehr eine fürstliche Laune als ein wohldurchdachter Plan zugrunde lag, sollte die Ausführung des Werkes alsbald zeigen.

II.

Entwürfe, Vorarbeiten, Kostenvoranschläge und Rentabilitätsberechnungen für den Bau des Kanals von Münster zur Burgsteinfurter Aa

Aus dem Plane einer Schiffbarmachung der oberen Vechte ist das Projekt der Schiffahrtverbindung zwischen Münster und Zwolle hervorgegangen. Deutlich läßt sich das noch aus den Verhandlungen erkennen, die Clemens August im März 1723 mit den Ständen der benachbarten holländischen Provinz Oberyssel anknüpfte. Von einem Kanal von Münster zur Vechte ist da in den Vorschlägen des Bischofs noch garnicht die Rede, sondern lediglich von der Einrichtung einer Treckschiffahrt auf dem Flusse durch die ganze Grafschaft Bentheim und das Stift Münster bis zur Bilker Brücke.[49] Zu dem Zweck sollten mehrere Schleusen[50] und ein Leinpfad angelegt und die Arbeiten in den drei beteiligten Ländern zu gleicher Zeit und möglichst bald in Angriff genommen werden. In der richtigen Überlegung, daß die beabsichtigte Verkehrserleichterung wenig nützen werde, wenn Oberyssel etwa willkürlich seine Zölle erhöhen könne, hielt Clemens August auch die Festlegung eines Zolltarifs für unbedingt notwendig. Zur näheren Untersuchung und Beratung

49 RZRO 1723, 24.März, 17. April.

50 Das Gefälle von der Bilker Brücke bis Nordhorn beträgt etwa 18 m. Beide Orte liegen in der Luftlinie 26 km voneinander entfernt. (Karte des Deutschen Reiches 281, 305).

des ganzen Projektes schlug er die Bildung einer gemeinsamen Kommission vor.

Aber schon hier zeigte es sich, wie wenig Entgegenkommen die Holländer für die Absichten des Bischofs hatten. Die Staaten von Oberyssel lehnten es ab, auf irgendwelche Unterhandlungen einzugehen, bevor nicht der Plan der ganzen Anlage und ein genauer Kostenanschlag feststünde.[51] Die Antwort läßt sich wohl kaum anders als eine indirekte Abweisung der münsterschen Vorschläge auffassen. Denn die Festlegung eines bestimmeten Planes war doch nur auf Grund einer gemeinsamen Untersuchung möglich. Man geht sicher nicht fehl, wenn man die Ursache dieses Verhaltens in der Eifersucht der anderen oberysselschen Städte auf Zwolle sucht, welche die Befürchtung hatten, jenes werde allein von diesem Werke Nutzen haben, während sie selbst ihren Frachtverkehr nach Westfalen verlieren würden.

Trotz dieses negativen Ergebnisses der Verhandlungen mit Oberyssel gab aber Clemens August seine Absicht nicht auf. Im Gegenteil, er trat jetzt sogar dem anscheinend von einem Herrn von Wachtendonk, Domkapitular von Münster, und zwei Holländern, Jan de Mey, dem Bevollmächtigten des Bischofs bei den Verhandlungen mit Oberyssel, und einem Wasserbauingenieur Meetsma vorgeschlagenen Projekt[52] einer Verbindung der Stadt Münster mit der Vechte durch einen Kanal näher und ließ durch Meetsma einen Entwurf für die zu bauende Wasserstraße ausarbeiten.

Dieser Ingenieur, ein Westfriese von Geburt, hatte bereits früher einige Stromkorrektionen an der Vechte geleitet. Damals stand er seit langer Zeit im Dienste des Landgrafen von Hessen-Kassel, der ihn für die Anlage mehrerer Schleusen gewonnen hatte.[53] Als Clemens August sich für den Bau des Kanals entschloß, trat er in dessen Dienste.

Obwohl Meetsma noch im Mai 1723 dem Fürsten nach oberflächlicher Terrainbesichtigung angefertigten provisorischend Plan zu einem Kanal von Münster zur Vechte vorlegte,[54]

51 RZRO 1723, 17. April.

52 M 142 T 1.

53 GEH 20.

54 M 142 T 12.

blieb doch die Angelegenheit zunächst auf sich beruhen. Erst nachdem im Juli desselben Jahres eine Gesandtschaft des Bischofs wegen der projektierten Schiffahrtstraße bei dem Rat der Stadt Zwolle günstige Aufnahme gefunden hatte,[55], ging man energischer ans Werk. Ende August 1723 setzte Clemens August eine Kanalbaukommission ein,[56] an deren Spitze er die Herren von Wachtendonk, von Merfeld und von Steinfurt stellte. Der Artillerieoberst von Corfey, der Erbauer des münsterschen Dominikanerklosters, diente als sachverständiger Beirat. War der Bischof in Münster anwesend, so führte er bei Beratungen der Kommission meist selbst den Vorsitz.

Meetsmas provisorischer Entwurf wurde nun genauer bestimmt und das in Betracht kommende Gelände nivelliert. Der Plan[57] ging darauf hinaus, zur Verbindung Zwolles mit Münster möglichst die gegebenen natürlichen Wasserläufe zu benutzen. Dazu sollte die Vechte von Nordhorn stromauf bis zur Einmündung der Burgsteinfurter Aa und diese dann weiter dnoch etwa 3 km aufwärts schiffbar gemacht werden bis zum Einfluss des Düsterbaches. Dort mußte der eigentliche Kanal beginnen, der in fast gerader Linie durch die Heiden ur münsterschen Aa projektiert war. Diese traf er einige Kilometer oberhalb ihrer Mündung in die Ems, in der Bauerschaft Sprakel. Von hier gedachte Meetsma wieder das Bett der Aa zu benutzend und bis Münster zu kanalisieren.

Ohne nun genauer zu untersuchen, ob die Schiffbarmachung der Vechte und der Burgsteinfurter Aa überhaupt geschehen könne, ohne also dem Gesamtplan im Auge zu behalten, beschäftigte man sich jetzt in einseitiger Weise fast ausschließlich mit einem Teil des ganzen Werkes, dem Kanal von Münster bis zur Burgsteinfurter Aa, speziell bis zum Düsterbach. Es ist dieses Vorgehen, das die Möglichkeit der Weiterführung zunächst ganz außer acht ließ, einer der Hauptfehler gewesen, durch den der große Plan einer Schiffahrtverbindung Münsters mit dem Meere gescheitert ist. Mit Recht wies Oberst von Corfey

55 SZR 1723, 11. Juli.

56 M 142 T 4.

57 M 142 T 12.

auf das falsche dieses Beginnens hin.[58] Aber man hörte nicht auf ihn, vor allem Meetsma nicht, der nur erst diesen Kanal ausgeführt wissen wollte, während er für die Fortsetzung vorläufig nur leere Versprechungen hatte.[59]

Bei den Nivellements zeigten sich indes bald erhebliche Schwierigkeiten. Es ergab sich nämlich, daß die Aa von ihrem Ausfluß aus der Stadt Münster am Neubrückentor bis zu dem projektierten Vereinigungspunktd ein Gefälle von 34,9 Fuß hatte.[60] Um darauf den Niveauunterschied zwischen dem Wasserspiegel der Aa an der Kommunikationsstelle und dem Heidegelände, das zum Düsterbach führte, zu überwinden, mußte der Kanal dann wieder den Talabhang der Aa von 24 Fuß Höhe erklimmen.[61] Auch in dem weiteren Verlauf der Linie zeigte sich noch ein allerdings weniger bedeutendes Hindernis in einer von Burgsteinfurt nach Emsdetten streichenden sandigen Bodenwelle. Hätte man dieser auch Herr werden können, vor den Schwierigkeiten, die das starke Gefälle und die tiefe Taleinsenkung der Aa darbotend, ist man doch wohl zurückgeschreckt. Um die Strecke dieses Baches von Münster bis zur Einmündung des Kanals für Schiffahrtszwecke brauchber zu machen, wären bei dem Gefälle von 34,9 Fuß zum mindesten drei Schleusen erforderlich gewesen. Diese hätten ja, wenn auch mit großen Kosten immerhin gebaut werden können.Dann stand man aber vor der Frage: Wie sollte das Wasser der Aa, das den Kanal speisen mußte, in die Scheitelhaltung der Wasserstraße gebracht werden, die doch durch ein Gelände führte, das zu Anfang 24 Fuß über dem Wasserspiegel der Aa lag? Einem derartigen Unternehmen war die damalige Technik nicht gewachsen.

Meetsma ließ deshallb auch bald diesen Plan fallen. Schon im Herbst 1723 hatte er ein neues Projekt entworfen. Da die zwingende Notwendigkeit vorlag, das Wasser der Aa für die Speisung des Kanals zu gewinnen, so mußte versucht werden, diesen Wasserlauf in solcher Höhe zu fassen, daß auch

58 M 142 T 21–35.

59 M 142 T 46.

60 M 142 T 7.

61 M 142 T 6, 7.

die Scheitelhaltung des Kanals von ihr noch Wasser bekommen konnte. Zu dem Zweck sollte zunächst die Vereinigungsstelle mit dem Bach höher hinauf, etwa in die Gegend der Kördemühle bei dem Dorfe Kinderhaus verlegt werden.[62] Indes auch dieser Punkt muß wohl noch zu tief gelegen haben. Denn im Frühjahr 1724 machte Meetsma den Vorschlag, den Kanal bei der Enkingmühle[63] kurz vor der Stadt Münster mit der Aa in Verbindung zu setzen.[64] Im Prinzip ist dieser Plan, die Aa gleich bei ihrem Ausfluss aus Münster aufzunehmen, bei behalten worden. Nur die Änderung wurde noch getroffen, daß die Wasserstraße von Kinderhaus aus in fast gerader Richtung auf Münster zu bis vor das Neubrückentor geführt werden sollte, während sie zuerst auf dieser Strecke in einer mehrfach geknickten Linie projektiert war.[65] Erst wenige Tage vor dem Beginn des Baues scheint diese Änderung von Meetsma vorgeschlagen worden zu sein.[66] Nach diesem endgültigen, allerdings erst im Herbst 1724, einige Monate nach dem Anfang der Bauarbeiten, in mehreren Karten festgelegten Plane[67] sollte der Kanal von Münster in nordwestlicher Richtung durch das Heidegelände zum Düsterbach und zur Burgsteinfurter Aa hinabgeleitet werden. Zur Überwindung des Höhenunterschiedes hatte Meetsma zwei große Schleusen mit je 12 Fuß Fallhöhe, die eine etwa 15 km von Münster entfernt, die andere kurz vor der Steinfurter Aa[68], vorgesehen. Die Länge des projektierten Kanals betrug rund 10 Ruthen. Die Gesamtbreite ist in den Plänen auf 10 bis 11 Ruten angegeben, wovon allerdings nur 40 Fuß auf die eigentliche Breite des Kanalbettes kommen, während das übrige sich auf Seitendämme und Seitengräben verteilt. Leider fehlen auf den Karten Profilzeichnungen und Angaben über die Tiefe des Kanals. Indes ist der Einschnitt ursprünglich sechs Fuß tief geplant worden.[69]

62 M 142 T 9, 13.

63 Die Enkingmühle ist nicht mehr vorhanden. Sie stand auf dem Gelände des jetzigen münsterschen Schlachthofes.

64 M 142 T 38.

65 RMWT IV 81–84, 112, 113.

66 M 142 T 45.

67 RMWT IV 81–84, 112, 113.

68 Diese wurde nicht gebaut. Sie wäre nur sinnvoll gewesen, wenn der Kanal weiter zurVechte geführt worden wäre. *[Hinweis des Abschreibers]*

69 GEH 20.

Die Wasserfrage war nun insofern gelöst, als man durch die Aa im Winter, Frühjahr und Herbst einen reichlichen Zufluß für den Kanal hatte. Woher aber sollte das Wasser genommen werden, wenn die Aa, wie das im Sommer bei anhaltender Dürre wohl geschehen konnte, bis auf ein kleines Wasserrinnsal austrocknete? Diese Schwierigkeit zu lösen hatte Meetsma bereits in seinem ersten Plan einen Wasserzubringer von dem östlich an Münster vorbeiströmenden Werseflüßchen vorgeschlagen.[70] Auch bei seinen späteren Entwürfen hielt er hieran fest[71]. Aber wiederum zeigten sich bei einem genaueren Nivellement bedeutende Terrainhindernisse. Zuerst glaubte Meetsma die Werse von dem Einfluß der Lütkenbecke oberhalb der Pleistermühle durch einen Kanal in den Graben der Stadt Münster am Servatiitor und von dort in die Aa am Neubrückentor leiten zu können.[72] Die Abmessung ergab aber, daß der Wasserspiegel der Werse rund 39 Fuß tiefer lag als der des Stadtgrabens am Servatiitor.[73] Dieser Höhenunterschied war zu beträchtlich, als daß man ihn hätte überwinden können. So entstand ein neuer Plan, die Werse von der Lütkenbecke durch einen Graben direkt mit der Aa unterhalb der Enkingmühle zu verbinden, dort, wo die Aa in den Kanal hineingeleitet werden sollte. Aber auch damit war noch wenig erreicht. Immer noch betrug der Aufstieg von der Werse zum Unterwasser der Aa an der Enkingmühle 15 Fuß[74] Auch wenn die Werse gestaut wurde, mußte der Zuleitungsgraben in das hohe Gelände zwischen Werse und Aa über 30 Fuß tief eingeschnitten werden,[75] so daß er mit seinen Böschungen, die bei der Tiefe des Einschnittes nicht zu steil abfallen durften, eine bedeutende Tiefe haben würde.[76] Dazu bestand das Terrain, durch welches der Graben projektiert war, meist aus Kulturland, das zu hohem Preise hätte angekauft werden müssen.

70 M 142 T 12.

71 M 142 T 17.

72 M 142 T 2, 3.

73 M 142 T 3, vgl. RMWT IV 159.

74 RMWT IV 159.

75 M 142 T 27, RMWT IV 158. Dem hier von Meetsma gemachten Plan, die Werse acht Fuß zu stauen, um für den Kanal eine Wassertiefe von vier Fuß zu gewinnen, liegt wohl ein falsches Nivellement zu grunde.

76 M 142 T 27. Die Breite war auf 96 Fuß angesetzt.

Auch wären durch die Stauung in der Werse die Ufer überschwemmt und durch die Ableitung des Wassers die unterhalb der Stauung liegenden Mühlen zum Teil außer Betrieb gesetzt worden. Zwar wurde Ende März 1724 noch einmal eine kürzere Linie für den Zuleitungsgraben vorgeschlagen, die weniger bebautes Land berührte,[77] aber dadurch waren die technischen Schwierigkeiten nicht aufgehoben. Das Projekt konnte nicht verwirklicht werden.

Doch erst im Herbst 1724, ein halbes Jahr nach dem Beginn des Kanalbaues, hat Meetsma die Unausführbarkeit des Planes eingesehen. Denn es entstand damals, als nach anhaltender Trockenheit das Wasser der Aa und Werse stark gefallen war, noch ein anderer Vorschlag, einen Wasserzubringer von der Ems, von der Afhüppenmühle,[78] von Telgte oder Warendorf zum Kanal zu bauen.[79] Indeß auch diesen Plänen stellten sich wieder bedeutende Terrainhindernisse in den Weg, sodaß sie nicht ausgeführt werden konnten. Auch wären bei der Länge des Zuleitungsgrabens die Kosten wohl zu groß geworden.

Eine Kombination und Erweiterung der beiden letzten Pläne das Wasser der Werse und Ems für den Kanal zu benutzen, bildet endlich das schon Ende Januar 1725 von Meetsma allerdings nur ganz provisorisch entworfene Projekt, den Kanal über Münster hinaus zu verlängern und in südöstlicher Richtung bis zur Stadt Paderborn fortzuführen, um so die beiden schon durch die Person Clemens Augusts vereinigten Bistümer auch wirtschaftlich enger aneinander zu schließen.[8081]?? Pader, Lippe, Ems und Werse sollten der Schiffahrtsstraße

77 M 142 T 36

78 Etwas unterhalb der Stelle, an der jetzt die Münster-Osnabrücker Eisenbahn über die Ems geht.

79 M 142 T 48–52.

80 M 142 B I, II. Nach einem Nivellement des Obersten von Corfey sollte die Ems bei Warendorf 2 1/2 Fuß höher liegen als die Aa am Neubrückentor. Jetzt beträgt die mittlere Höhe der Ems an der Warendorfer Mühle 50,5 cm (Ems und Weser, ihre Stromgebiete und ihre wichtigsten Nebenflüsse, herausgeg. v. Keller im Auftrage des preußischen Wasserausschusses 1901, 375.) Die mittlere Wasserstandshöhe der Aa am Neubrückentor aber ist etwa 51 cm, sodaß also die Ems bei Warendorf jetzt noch etwas tiefer liegt als die Aa am Neubrückentor.

81 M 209 A, RHH 297 g

das nötige Wasser liefern. Mit acht Schleusen hoffte Meetsma den Geländeabfall von Paderborn bis zur Vechte überwinden zu können.[82] Clemens August scheint den Plänen sehr geneigt gewesen zu sein.[83] Indes näher verfolgt worden ist er nicht, wohl deshalb nicht, weil sich schond den Projekten eines Wasserzubringers von der Werse oder Ems zu große Schwierigkeiten entgegen stellten.[84]

Man war also gezwungen, sich mit der Aa zu begnügen, und Ende 1725 versicherte Meetsma auch, daß die Wassermenge, die die Aa liefern könne, für die zukünftige Kanalschiffahrt vollkommen ausreiche.[85]

Dieselbe Nachlässigkeit, die sich hier bei der Behandlung der doch äußerst wichtigen Wasserfrage zeigte, die so weit ging, daß Meetsma bei dem Beginn des Baues noch nicht einmal bestimmt wußte, ob die Aa den Kanal genügend speisen oder ob die Werse herbeigeleitet werden könne, scheint auchbei der Berechnung der Baukosten für die projektierte Wasserstraße geherrscht zu haben. Im März 1724 war jedenfalls ein Überschlag über den vermutlichen Kostenaufwand noch garnicht vorhanden.[86] Selbst Anfang mai desselben Jahres, wenige Tage vor dem ersten Spatenstich, ist man anscheinend darüber nur sehr unklar unterrichtet gewesen.[87] Einen genau spezifizierten Kostenanschlag hat Meetsma überhaupt nicht gemacht. Nur ganz allgemein gab er Ende 1725, als die Münsterer Landstände eine zweite Rate für den Bau des Kanals bewilligen sollten,

---

82 RWMT IV 82.

83 RHH 2971 g.

84 Aus der Tatsache, das Meetsma erst im Januar 1724 diesen Plan aufstellte, geht schon zur Genüge hervor, wie falsch die Behauptung in M 142 B I, II, ferner M 209 A ist, daß das große Projekt einer Verbindung Münsters mif dem Meere von dem Plan Clemens Augusts ausgegangen sei, Paderborn und Münster durch einen Kanal zu verbinden. Diese Annahme ist durchaus unrichtig. Denn in den Quellen des Jahres 1723 (M 142 T, RZRO) ist ein solcher Plan mit keinem Wort erwähnt. Es geht vielmehr aus ihnen deutlich hervor,daß allein die Bestrebungen, die Vechte weiter aufwärts schiffbar zu machen, den Anlaß dazu gegeben haben.

85 L 1725, R 1725/26 S. 29. Zwar hofft Meetsma hier auch noch das Wasser des bei Kinderhaus vorbeifließenden Kinderbachs gewinnen zu können. Dies ist aber von ihm sicher nicht geglaubt worden, da der Bach damals, Ende 1725, schon unter dem Kanal hergeleitet war.

86 M 142 T 22.

87 M 142 T 45.

und es deshalb galt, das Werk als leicht vollendbar äußerst rentabel hinzustellen, die Baukosten für die zu grabende Wasserstraße von Münster bis zum Düsterbach, ausgenommen den Betrag, der für die Fuhren in Rechnung zu bringen sei, auf 120 000 Rth. an.[88]

Mit der Frage der Rentabilität des Kanals hat man sich dagegen etwas eingehender beschäftigt. Auf eine Erkundigung bei der münsterischen Kaufmannschaft im November 1723 erklärte diese, daß bei dem damaligen Stand des Handels der jährliche Güterverkehr zwischen Holland und dem Münsterland auf 100 000 Schiffspfund zu veranschlagen sei.[89] Hierauf stützte sich nun Meetsmas Berechnung, nach welcher von einem Kanal von Münster bis zum Düsterbach ein jährlicher Gewinn von 40 000 Rth. zu erwarten sein sollte.[90] Er ging von einigen Frachtbriefen aus,[91], nach denen die Wagenfracht für ein Schiffspfund auf eine Strecke von 8000 Ruten 1/2 Rth.= 14 Sch. kostete. Diesen Tarif übertrug er nun auf den Kanal und nahm für diesen, weil er etwa 10 000 Ruten lang werden sollte, einen Frachtsatz von 17 1/2 Sch. für das Schiffspfund an. Für 100 000 Schiffspfund wäre dann eine Einnahme von 62 500 Rth. erzielt worden. Davon sollten 22 500 Rth. Für Betriebsunkosten des Kanals abgezogen werden. Wenn aber auch die Schiffsfracht erniedrigt wurde, um gegenüber der Wagenfracht einen vorteil zu bieten, etwa auf 12 oder gar auf 9 Sch., so würde sich doch immer noch ein Reingewinn von 20 357 Rth. 4 Sch., oder von 9642 Rth. und 24 Sch. Erreichen lassen.[92] Dieses Resultat fußte indessen auf der falschen Voraussetzung, daß der gesamte Warenverkehr von 100 000 Schiffspfund nach der Anlage des Kanals über Münster gehe werde. Dabei verteilte sich aber doch nach der ausdrücklichend Angabe der Kaufleute diese Summe auf das ganze Bistum. Wie konnte Meetsma annehmen, daß der Süden und besonders der Norden des Stifts auf dem Umwege über Münster ihre Waren

88 M 142 T 59 f.; ferner M 142 B II Beilage und R 1725/26, 32 f.

89 M 142 T 459 f., M 152 B II Beilage, R 1725/26, 32, 34.

90 Ebendort.

91 M 142 B II Beilage, R 1725/26, 34.

92 M 142 B II Beilage, R 1725726, 34.

beziehen würden, die sie doch von Wesel, Emden, Groningen oder direkt von Zwolle auf weit kürzerem Wege bekommen konnten? Wie sehr der nach und über Münster gehende Frachtverkehr überschätzt worden ist, sollte sich später zeigen.

Außer der Baulust haben jedenfalls die günstigen Aussichten, welche die Berechnungen darboten, nicht wenig dazu beigetragen, daß Clemens August zur Ausführung der Werkes drängte. Es wurde daher überstürzt. Für ihn hatten die Vorarbeiten und Untersuchungen wohl schon zu lange gedauert. Er wollte seinen Plan bald verwirklicht sehen. Zwar hatte er von dem Obersten von Corfey und dem Oberleutnant Picktorius ein Gutachten über die Entwürfe Meetsmas eingefordert, aber die vernünftigen Erwägungen und Vorschläge, die die beiden Offiziere in ihrem Bericht vom 6. März 1724 machten,[93] wurden kaum berücksichtigt. Sie rieten vor allem, das Unternehmen nicht früher zu beginnen, als bis mit Oberyssel ein fester Handelsvertrag geschlossen, ein Kostenanschlag für das ganze Projekt gemacht und das Terrain, das der Kanal durchschneiden sollte, auf seine Bodenbeschaffenheit hin genau untersucht worden sei. Diese Vorschläge wurden nicht befolgt. Mit Oberyssel ist seit dem anfänglichen Mißerfolg überhaupt nicht wieder unterhandelt worden, und mit Zwolle war man noch zu gar keinem Abschluss gekommen.[94] Ob das Werk vom Düsterbach oder der Burgsteinfurter Aa überhaupt weiter fortgesetzt werden könne, das zu überlegen, glaubte man während des Baues Zeit genug zu haben. Für den Fall, daß die Verhandlungen mit Zwolle zu keinem günstigen Resultat führen sollten, hatte Meetsma auch einen Ausweg angegeben, indem er es als möglich hinstellte, den Kanal vom Düsterbach aus, statt westlich zur Vechte, östlich zur Ems mit zwei Schleusen nach Salzbergen hinab zu leiten.[95] Auch die noch ungelöste Frage, woher das Wasser für den Kanal genommen werden sollte, wenn die münstersche Aa nicht ausreichte , verursachte kaum irgendwelche Bedenken. Meetsma hatte damals trotz aller Gegenvorstellungen des Obersten von Corfey

93 M 142 T 21–25.

94 Über die Verhandlungen mit Zwolle s. Kap. IV

95 GEH 20 M 142 T 11, 14.

die Hoffnung immer noch nicht aufgegeben, das Wasser der Werse benutzen zu können.[96]

So wurde denn in einer großen Konferenz der Kanalbaukommission am 6. Mai 1724 unter dem Vorsitz des Fürsten beschlossen, unverzüglich den Bau des Wasserstraße von Münster in der Richtung auf den Düsterbach zu beginnen.[97]

Drei Tage danach, am 9. Mai 1724, am Jahrestag seiner Erwählung zum Koadjutor des Erzbistums Köln, tat Clemens August in der Kleyheide hinter dem Dorf Kinderhaus, in Gegenwart des Domkapitels und der vornehmsten Landstände den ersten Spatenstich.[98] Eine Gedenkmünze zur Erinnerung an den Tag durfte nicht fehlen.[99]

III.

Der Bau des Kanals und die Kosten der Anlage

Nach dem 9. Mai 1724 wurde die Arbeit gleich mit Eifer begonnen. Meetsma, als Kanalbaumeister mit einem Jahresgehalt von 1250 Rth. außer freier Beköstigung und den Reisespesen angestellt,[100] leitete vollkommen selbständig das Werk.[101] Nur vom Fürstbischof war er abhängig. Nach seinen Entwürfen sind die einzelnen Bauwerke ausgeführt und auf seine Anweisung hin die größeren Baurechnungen bezahlt worden. Erst in den späteren Jahren des Baues wurde sein Enkel[102] als Unteringenieur angestellt.[103] Zur Kontrolle und Auslöhnung

96 M 142 T 46.

97 M 142 T 45, 46.

98 M 142 T 46, 47.

99 M 142 T 47. In Gold und Silber geprägt trugen die Stücke auf der einen Seite das Bildnis Clemens Augusts, auf der anderen das der Minerva mit der Umschrift: „Utilitati publicae et commercys fossa aperta MDCCXXIV, 9. May". Den Entwurf dazu hat Oberst von Corfey gemacht.

100 C XX A 12 Kanalquittungen

101 Mit den beiden Artillerieingenieuren von Corfey u. Picktorius hatt Meetsma sich schon Mitte April 1724 überworfen, wohl weil sie ihm mit ihren meist sehr richtigen Einwänden unbequem wurden. Picktorius war vom Fürstbischof seiner Ingenieurcharge entsetzt und kassiert worden. (M 142 T 39-44.) Von Corfey mußte zwar in den Vermessungen fortfahren und im Sommer 1724 einen Lageplan des Kanals anfertigen (M 142 T 46.), zog sich aber darauf ganz von dem Unternehmen zurück.

102 H 1738, 162. Meetsma muss also 1724 bereits ziemlich alt gewesen sein. *(Andere Quellen bezeichnen jenen als Meetsmas Neffen.)*

103 C XX A 12 Kanalquittungen

der Arbeiter diente ein Bauschreiber mit wöchentlich 3 Rtlr. Gehalt.[104]

Die Kanaltrace führte fast in ihrem ganzen Laufe durch öde, unbebaute Heiden. Nur an wenigen Stellen, hauptsächlich auf der Strecke von Münster bis Kinderhaus, durchschnitte sie Acker- oder Wiesenland.[105] Dieses ist aber nicht angekauft, sondern gepachtet worden. Im Jahre 1730 betrug die Pachtsumme 192 Rth. 23 Sch. 10 Pf.,[106] später u Beginn des 19. Jahrhunderts nur noch etwas über 160 Rth.[107] Da das Land im Sommer 1724 zum Teil wohl noch bebaut war, so wurde in dieser Zeit einstweilen das Kanalbett von Kinderhaus nordwärts bis zu einer Tiefe von 3 Fuß ausgeworfen[108] und die ausgegrabene Erde schon zu Dämmen aufgeschüttet an Stellen, wo der Kanal über dem Gelände liegen mußte. Nachdem der folgende nasse Winter die Arbeit sehr erschwert und sogar weite Strecken der aufgeworfenen Dämme wieder zerstört hatte,[109] ließ Meetsma im Laufe des Jahres 1725 das bereits drei Fuß tiefe Kanalbett noch weiter ausschachten.[110] Bemerkenswert ist, daß man sich dabei gar nicht nach den verfertigten Zeichnungen und Plänen richtete. Zwar war die Tiefe durchgehends auf 6 Fuß veranschlagt, doch ist sie in Wirklichkeit sehr verschieden gewesen. Dort wo der Kanal in das Terrain eingeschnitten werden mußte, hat sie auch bei der Anlage 5 Fuß nicht überschritten.[111] Zwischen den aufgeworfenen Dämmen aber kamen Tiefen von 8, ja 12 Fuß vor.[112] Ebensowenig wurde die in den Plänen eingezeichnete Normalbreite eingehalten. Im Einschnitt betrug sie allerdings meist 40 Fuß.[113] Im Auftrag dagegen wuchs sie verschiedentlich

104 C XX A 12 Kanalquittungen

105 RMWT IV 81.

106 C XX A 12 Kanalquittungen

107 RMD III f. R I 148, 9 Vol. I 28. Juni 1838, Wasserbauingenieur Göcker an die Kgl. Regierung

108 M 142 T 48, GEH 20, C XX A 12 Kanalquittungen

109 M 142 T 53.

110 C XX A 12 Kanalquittungen.

111 M 142 B I, II. ferner M 209 A, vgl. RMWT IV 103.

112 Ebendort

113 C XX A 12 Kanalquittungen, GEH 20.

bis zu 60 Fuß an.[114] Eigentümlich war, daß Meetsma die Uferdossierungen nicht schräg, sondern konkav anlegen ließ, sodaß das Kanalbett im Querschnitt eine annähernd halbkreisförmige Mulde darstellte.[115] Auch die ursprünglich angenommene Breite der Dämme von 30 Fuß in der Krone ist fast nirgends eingehalten worden.[116] Seitengräben zum Auffangen des Sickerwassers dort, wo der Kanal über dem Gelände lag, hat man überhaupt nicht oder nur sehr unzureichend angelegt.

Im Sommer 1725 wurde auch das noch fehlende Stück des Kanals zwischen dem Neubrückentor und Kinderhaus ausgegraben.[117] Da die Linie hier mehrmals das Bett der Aa durchschnitt, so war der Ausstich besonders schwierig. Meetsma hatte zwar einen schweren, eisernen, vierspitzigen Anker anfertigen lassen, der an einer langen Kette über den Boden geschleift die Erde wegkratzen sollte,[118] wie etwa unsere heutigen Trockenbagger, doch scheint sich dieses Hülfsmittel wenig bewährt zu haben. Die meiste Arbeit war nach wie vor auf Menschenhände angewiesen. Anfangs, als von der Anlage des Kanals noch wenig bekannt war, wurde münstersches Militär, besonders die drei Regimenter von Landsberg, Wiedenbrück und Mengersheim zur Ausgrabung herangezogen.[119] Doch bald stellten sich Unternehmer mit ihren Arbeiterkolonnen in genügender Zahl ein, und so rief man die Soldaten zurück. Indes scheint diese Maßnahme auch noch dadurch veranlaßt zu sein, daß Meetsma mit den Offizieren, welche die einzelnen Abteilungen befehligten, nicht im besten Einvernehmen stand.[120] Die Kanallinie wurde streckenweise, in laufenden Nummern und nach Ruten gemessen, an die Militärabteilungen und Unternehmer verteilt.[121] Beide arbeiteten im Akkord. Doch sind die Löhnungsverhältnisse sehr verschieden geweden. Sie richteten sich wohl nach der Beschaffenheit

114 M 142 B I, II. M 209 A. Vgl. RMWT IV 103. Noch jetzt hat das alte Kanalbett an verschiedenen Stellen eine Breite bis zu 20 m.

115 GEH 20

116 RMD f. R I 148, 9. Vol. I 16. Juli 1841 Veltmann an die Kgl. Regierung.

117 C XX A 12 Kanalquittungen, vgl. M 142 T 55.

118 M 142 T 54, 55.

119 C XX A 12 Kanalquittungen, vgl. M 142 T 55.

120 M 142 T 47.

121 C XX A 12 Kanalquittungen.

des auszugrabenden Bodens. Ein Normaltarif läßt sich deshalb nicht angeben. Im allgemeinen erhielten Soldaten wie Unternehmer ein Stück, eine Rute lang, 40 Fuß breit und drei Fuß tief mit 1 2/3 Rth. Bezahlt.[122] Ein Drittel davon wurde dem Militär als Sold angerechnet. Dafür bekamen sie auch Zelte, Schippen und Karren gestellt.[123] Bei weniger schwer oder nicht so tief auszuwerfenden Terrain zahlte man meist nur etwa 1 1/9 Rth.[124] An schwierigen, nassen oder von Baumwurzeln durchwachsenen Stellen dagegen kostete ein gleiches Stück 2 Rth., in dem Gelände der Aa sogar gelegentlich 4–5 Rth.[125] Während anfangs nur wenige Tagelöhner bei dem Werk beschäftigt waren, vermehrte man ihre Zahl bedeutend, nachdem durch die Soldaten und Unternehmer das Kanalbett in der Hauptsache ausgegraben worden war. In den ersten Jahren des Baues erhielten sie 6 Sch. für den Tag, später, in den Jahren 1730/31 meist 6 1/2 , auch 7 Sch. Vorarbeiter und Zimmerleute bekamen als Tagelohn anfangs 9 1/3 Sch., später etwas weniger.[126] Die Zahl der am Kanal beschäftigten Arbeiter betrug 1724 bis zu 1500, im Jahre 1725 bis zu 800,[127] unter denen Anfang Mai allein 462 Tagelöhner waren.[128] Um die ausgegrabene Erde nach den Stellen zu verfahren, an denen Dämme aufgeschüttet werden mußten, wurden die Kameral-Spanndienstpflichtigen herangezogen.[129] Da ihre Zahl aber wohl nicht ausreichte, so musste man noch Unternehmer zu Hülfe nehmen, die wöchentlich die Fuhre zu 1/2 Rth. stellten ohne Auflader, die besonders bezahlt wurden.[130] Für die Anfuhr des Materials zum Bau der ersten Schleuse und der Bachrinnen wurden dem Fürsten von den Ständen 1725 noch außerdem 8 000 Spannfuhren bewilligt, die auf sämtliche Kirchspiele des Bistums nach dem Fuß der jährlichen Schatzung verteilt wurden. Solche die zu weit entfernt lagen,

122 C XX A 12 Kanalquittungen. GEH 20.
123 GEH 20.
124 C XX A 12 Kanalquittungen.
125 Ebendort
126 C XX A 12 Kanalquittungen.
127 L 1725.
128 C XX A 12 Kanalquittungen.
129 GEH 20.
130 C XX A 12 Kanalquittungen.

konnten jede Fuhre mit zwei Rth. ablösen.[131] Das für den Bau benötigte Holz wurde aus den bischöflichen Kameralwaldungen genommen, sodaß also für dessen Ankauf fast nichts ausgegeben zu werden brauchte.[132] Hätten alles Baumaterial und sämtliche Fuhren bezahlt werden müssen, sicherlich wäre dann das Werk nicht einmal so weit zur Ausführung gekommen, wie es wirklich geschehen ist. Denn schon seit dem Beginn des Baues hatte das Unternehmen mit Mangel an Baukapital zu kämpfen. Ebensowenig wie vorher ein genauer Kostenanschlag vorlag, wo wenig war auch überlegt worden, ob die verfügbaren Mittel ausreichen würden. Zunächst scheint Clemens August die Absicht gehabt zu haben. Den Kanal allein aus den bischöflich münsterschen Kameraleinkünften zu bauen. So erließ er gleich nach dem Beginn des Baues, am 12. Mai 1724 den Befehl, daß sämtliche der Hofkammer zuflideßenden Gelder für den Bau verwendet werden sollten.[133] Auch die Landrentmeisterei mußte vielfach Ausgaben bestreiten.[134] Ob der Bischof aus seinem Privatvermögen zu den Kosten beigetragen hat, läßt sich nicht angeber. Dagegen steht fest, daß seine Zivilbediensteten im Sommer 1724 eine Beisteuer zu dem Bau leisteten.[135] Damit aber nicht genug! Außer zu den pflichtmäßig gestellten Karrenfuhren scheint die Landbevölkerung des Bistums auch zu „freiwilligen" Beiträgen veranlaßt worden zu sein. Zu Beginn der Jahres 1725 beklagten sich nämlich die Bewohner der Kirchspiels Lohningen[136] darüber, daß sie von dem Vogt angehalten würdend, Geld für den Kanalbau beizusteuern.[137] Dem Vogt wurde darauf zwar bedeutet, jede Zwangsmaßregel zu unterlassen, da er in dem Belieben eines jeden stehe, ob und wieviel er geben wolle, aber es scheint danach doch wohl an die Vögte der Befehl zum Einsammeln solcher Beiträge gegeben worden zu sein.

131 H 1726, 132.

132 H 1723/24, 170. 1725, 19,175,314,329. 1726, 106. 1727, 325.

133 H 1727, 260.

134 Lr 1724/25–1732/33.

135 M 142 T 48.

136 Im Südwesten des jetzigen Großherzogtums Oldenburg, also einer Gegend, die von dem Kanal in keiner Weise Nutzen ziehen konnte.

137 H 1725, 149.

Allein alle diese Mittel konnten nicht genügen. Nachdem bereits 1000 Rth. aufgenommen worden waren,[138] wurde Ende Juli 1724 beschlossen, daß die Hofkammer eine Anleihe von 50 000 Rth machen sollte.[139] Doch ohne genügende Sicherheit wollte niemand Geld dazu vorschießen. Man wandte sich zwar an das Domkapitel, dieses aber weigerte sich, die nötigen Bürgschaften zu stellen. So mußte die Arbeit Anfang August für fast zwei Monate vollständig unterbrochen werden.[140] Dem Bischof blieb nichts anderes übrig, die Hülfe der münsterschen Landstände in Anspruch zu nehmen.

In der Eröffnungsrede des am 30. August 1724 beginnenden Landtags sprach Clemens August die Hoffnung aus, daß die Stände dem zur Beförderung des münsterschen Handels projektierten Kanal ihre Unterstützung nicht versagen würden, und bat den Landtag u beschließen, daß das Land die Garantien für den Bau übernähme. Auch sei der Zuschuß von Barmitteln sehr erwünscht.[141]

Weil man sich aber damals noch garnicht über die Gesamtkosten der Anlage klar war, und auch noch nicht wußte, ob es möglich sei, den Kanal durch das Wasser der Werse oder Ems zu speisen, so war das Domkapitel auch hier dagegen, daß der Kredit des Landes für ein solch unsicheres Unternehmen unnötig belastet werde.[142] Der Beschluß über den Antrag fiel schließlich dahin aus, daß dem Bischof aus dem Überschuß des Budgets ein einmaliger, freiwilliger Beitrag von 30 000 Rth. für den Kanalbau zur Verfügung gestellt werden sollte.[143]

Schon im Laufe des Sommers war diese Summe verbraucht, und Clemens August sah sich gezwungen, auf dem am 13. Dezember desselben Jahres eröffneten Landtage abermals um die Unterstützung der Stände zu bitten.[144] Noch entschiedener als im Vorjahre lehnte das Domkapitel anfänglich

---

138 C XX A 12 Kanalquittungen.

139 M 142 T 48.

140 Ebendort.

141 L 1724.

142 R 1724, 27,50.

143 L 1724. R 1724, 53 f.

144 L 1725/26

jeden Beitrag ab. Es machte geltend, daß die Stände sich durch eine zweite Bewilligung einer Geldsumme eine Art Verpflichtung auferlegen würden, auch fernerhin für den Bau des Kanals und dessen spätere Unterhaltung Zuschüsse zu leisten. Auch sei immer noch ungekannt, was der Bau eigentlich kosten und wie er sich rentieren werde.[145] Erst als Meetsma in seiner Relation vom 26. Dezember 1725 versicherte,[146] daß die Kosten 120 000 Rth. nicht überschreiten sollten, dagegen ein jährlicher Gewinn von 40 000 Rth. zu erwarten sei, gab das Domkapitel nach. Am 2. Januar 1726 wurde ein Beitrag von 30 000 Rth. aus den Kirchspielschatzungen bewilligt,[147] jedoch mit der ausdrücklichen Verwahrung, daß die Stände weder zum Bau noch zum Unterhalt der Wasserstraße oder zur Bezahlung des in Anspruch genommenen Kulturlandes noch weiter irgendetwas beizutragen gesonnen seien.[148]

Inzwischen war die obere Haltung des Kanals von Münster bis zum Blomberg, dem Punkt, an dem die erste Schleuse gebaut werden sollte, im wesentlichen vollendet worden. Am 16. Dezember 1725 konnte Clemens August in Begleitung seines Bruders Theodor, des Bischofs von Regensburg, auf der im Sommer erbauten Treckschute zum erstenmal die neue Wasserstraße von Münster bis weit hinter Kinderhaus befahren, nachdem die Aa hineingeleitet worden war.[149] Wie die Frankfurter Zeitung vom 29. Dezember 1725 berichtete, „soll der Canal bey seiner Churfl. Durchlaucht so wohl als auch dem Herrn bruder und übrigen standespersonen ein völlig hohes Vergnügen erwecket haben.” Obwohl die Aa infolge anhaltenden Schnee- und Regenwetters damals Hochwasser führte, uch also wohl eine genügende Wassermenge vorhanden war, geriet doch das Schiff in dem noch zu seichten Kanalbett einmal auf Grund und konnte nicht ohne Schwierigkeit wieder flott gemacht werden. Bei gewöhnlichem Wasserstand wäre die Fahrt jedenfalls unmöglich gewesend. Meetsma sah dies auch

145 R 1725/26, 16, 18 f.

146 M 142 T 59–62. R 1725/26, 32–34.

147 L 1725/26.

148 R 1725/26, 37, 39 f.

149 M 142 T 57, 58, 63

wohl ein und ließ im folgenden Sommer die obere Haltung noch erheblich vertiefen.[150]

Die größte Schwierigkeit auf dieser Kanalstrecke hat wohl die Kreuzung des Kinderbaches bei dem Dorfe Kinderhaus geboten. Da der Wasserlauf tiefer lag als die Sohle des Kanalbettes, so mußte er unterduckert werden. In einer hölzernen Grundrinne von 126 Fuß Länge und 9 Zoll Gefälle floß er unter dem Kanal hin.[151] Über der Rinne wurde im östlichen Kanaldamm eine Freischleuse eingebaut, durch die bei größeren Reparaturen die obere Haltung entleert werden konnte. Das Wasser floß dann durch den Kinderbach ab.[152] Ein kleinerer Ducker diente zur Ableitung des Wassers das sich in der Nähe der Wienburg zwischen Münster und Kinderhaus in dem abgeschnittenen alten Aabett sammelte.[153] Drei Brücken aus Holz hatten zur Überführung der vom Kanal durchschnittenen Wege gebaut werden müssen.[154] Wichtig von ihnen war besonders die Brücke bei Kinderhaus, über welche die Landstraße von Münster nach Rheine führte. Etwas nördlich der Enkingmühle hatte Meetsma die Aa in den Kanal hineingeleitet, dort wo sie die Linie der neuen Wasserstraße zum erstenmal durchquerte. An den beiden folgenden Kreuzungspunkten war sie abgedämmt, sodaß ihr Wasser das Kanalbett anfüllen mußte. Stand es bis zu der für die Schiffahrt erforderlichen Höhe, so konnte das überflüssige durch einen Überfall in der Nähe der Wienburg in den alten Aalauf abfließen.[155]

Am 29. Oktober 1726 wurde etwa 15 km nördlich von Münster der erste Stein zu der oberen Schleuse gelegt.[156] Ein längliches Zwölfeck scheint die Grundfläche der

150 M 142 T 64.

151 M 142 B I, II.

152 Ebendort, vgl. M 209 A, RMWT IV 101.

153 M 142 B I, II. RMWT IV 101.

154 Nach RMWT IV 82 waren nur zwei Brücken geplant gewesen. Nach M 142 B I, II. M 209 A sind aber zu Beginn des 19. Jahrhunderts acht Brücken auf der Kanalstrecke vorhanden. Von diesen wurden nur drei, außer der über die später gebaute Holzschleuse führenden, von der Kanalkasse unterhalten. Äßt sich wohl schließen, daß diese drei die ursprünglich bei der Anlage des Kanals gebauten Brücken gewesen sind.

155 RMWT IV 112, vgl. 87.

156 M 142 T 65.

Schleusenkammer gebildet zu haben.[157] Die Länge zwischen den Toren betrug 144, die Breite dort gegen 13 Fuß. Die größte Innenbreite in der Mitte der Schleusenkammer war 33 Fuß. Während die Höhe der Wände und Schleusentore 23 Fuß betrug, belief sich die Fallhöhe zwischen Ober- und Unterwasser auf 12 Fuß. Bei der Durchschleusung nahm die Füllung etwa 15 Minuten in Anspruch.[158] Vier bis fünf der damaligen Kanalschiffe konnten zu gleicher Zeit durchgeschleust werden,[159] sodaß man das Bauwerk etwa mit heutigen Schleppzugs-Schleusen vergleichen könnte. Es ist nicht unmöglich, daß eine ähnliche Schleuse an dem 1666 begonnenen Canal du Midi Meetsma als Vorbild gedient hat.[160] Als Baumaterial wurde meist Sandstein aus den bischöflichen Steinbrüchen am Huxberg bei Bevergern benutzt, der sich aber schlecht bewährte.[161] Er verwitterte rasch, sodaß das Wasser durch die Mauern sickern konnte.[162]

Fast zwei Jahre dauerte der Bau. Ende Juni 1728 fand die erste Durchschleusung statt,[163] und am 11. Oktober desselben Jahres gab Clemens August bei einer Besichtigung des Werkes dem Obersten von Corfey den Befehl, den Entwurf zu vier Statuen zu machen, welche die Schleuse zieren sollten.[164] Dieser Plan kam zwar nicht zur Ausführung, aber er zeigte doch so recht die Vorliebe des Fürsten für äußerlichen Prunk. Obwohl es um die Zeit wieder an den nötigsten Geldmitteln fehlte und die Vollendung des ganzen Werkes noch in weiter Ferne lag, dachte Clemens August doch an derartiged unwesentliche Dinge. Der Bau konnte damals nur dadurch fortgesetzt werden, daß der Bischof 20 000 Rth., die ihm vom Landtag 1728 für seinen Privatgebrauch zur Verfügung gestellt worden waren,[165] der Kanalbaukasse überwies.[166]

---

157 ANZ 62 Bd. I, Bericht des Kriegs- und Domänenrates Meyer (Kopie), vgl. RMWT IV 82.

158 M 142 T 67.

159 M 142 B I, II.

160 RMWT IV 137, 68 f.

161 H 1726, 186. 1727, 121, 230, 269, 325, 327. 1728, 230.

162 M 142 B I, II.

163 M 142 T 66 f

164 M 142 T 67, die Entwürfe s. am Schluss von T.

165 L 1728.

166 C XX A 12 „von den Landständen pro 1728 bewilligten 20 000 Rth"

Damit wurde im des folgenden Jahres das Kanalbett von der Schleuse noch 15 km weiter bis zur Kreuzung des Frischhofsbaches vollendet. Außer einigen kleinen Rinnsalen hatten auf dieser Strecke vier größere Wasserläufe in Holzrinnen unterduckert werden müssen, der Temmingsmühlbach gleich unterhalb der Schleuse, dann der Emsdettener-, Hrse- und Frischhofsbach.[167] Ursprünglich hatte Meetsma geglaubt, diese Wasserläufe, ausgenommen den Hersebach, in den Kanal leiten zu können.[168] Da er aber nachher wohl einsah, daß sie tiefer lagen als die Kanalsohle, so hatte er sie darunterd wegführen müssen. Zur Regulierung des Flutverhältnisse dienten drei Überfälle im östlichen Kanaldamm. Zwei Freischleusen von denen eine über dem Frischhofsbach lag, sicherten bei Hochwasser die Dämme gegen Durchbrüche.[169] Auch einige Brücken waren erforderlich.[170]

Außer von dem Zufluß aus der oberen Haltung wurde die untere von einem sicher schon damals angelegten Wasserzubringer aus dem Sumpfgebiet des Twickellochs gespeist, das etwa in der Mitte zwischen der Bauerschaft Ahlintel und dem Frischhofsbach an das westliche Kanalufer stieß. Um das Wasser dieses äußerst nassen Sumpfgeländes dem Kanal zuführen zu können, war der alte Entwässerungsgraben, der als Bocholder Bach etwa 5 km nördlich von Emsdetten in die Ems mündete, abgedämmt und in das Kanalbett geleitet worden.[171]

Nachdem Ende 1729 der Kanal bis zum Frischhofsbach fertiggestellt war, blieb nur noch ein verhältnismäßig kurzes Stück bis zur Burgsteinfurter Aa auszuführen. Zwar hatte man bis fast zum Düsterbach das Kanalbett teilweise in den ersten Jahren ausgeschachtet, soch war die erforderliche Tiefe noch nicht erreicht worden. Auch Dammschüttungen hatte man

167 M 142 B I, II. M 209 A.

168 RMWT IV 82.

169 M 142 B I, II. M 209 A.

170 Nach RMWT IV 82 sind auf dieser Strecke ursprünglich drei Brücken geplant gewesen. Später ist ihre Zahl aber vermehrt worden. Vgl. M 142 B I, II. M 209 A und die Pläne in RMWT IV aus dem 19.Jahrhundert.

171 ANZ. 141, 28. April 1848 Regierungsreferendar Burgas an die Regierung, RMD f. R I 148, 9 Vol. V, 15, Mai 1848 Burgas an die Reg.

bereits gemacht.[172] Seit 1726 aber scheint die Arbeit dort liegen geblieben zu sein. Ohne große Schwierigkeiten hätte nun das Angefangene vollendet werden können. Allein es sollte vorläufig nicht dazu kommen.

Im Laufe des Sommers 1729 waren auch die letzten vom Bischof ur Verfügung gestellten 20 000 Rth. Verbraucht worden. Nun wurde der Geldmangel immer fühlbarer. Schon im September 1729 drohten die Arbeiter mit einem Ausstand, wenn ihnen nicht unverzüglich ihre rückständigen Löhne ausgezahlt würden.[173] Von den Ständen war wohl nichts mehr zu erwarten. Clemens August hat nicht einmal mehr einen Antrag auf Bewilligung neuer Geldmittel gestellt. Die Landrentmeisterei hatte schon wiederholt größere Summen für den Bau bezahlt.[174] Jetzt mußte sie noch einmal 750 Rtl. vorschießen.[175] Doch konnten damit kaum die Arbeiter befriedigt werden.

Indes das war nicht das Schlimmste. Infolge des Geldmangels machte sich auch ein Umschwung in der Stimmung für den Kanal bereits in bedenklicher Weise bemerkbar.[176] Man scheint schon damals die Absicht gehabt zu haben, daß Werk nicht weiter zu führen. Dazu kam, daß auch das Vertrauen des Fürsten auf Meetsma wohl infolge des langsamen Fortschreitens des Baues zu wanken begann. Während dieser nämlich bis dahin hatte schalten und walten können, wie ihm beliebte, und nur dem Bischof verantwortlich war, wurde ihm nun Ende Oktober 1729 in dem Präsidenten der Hofkammer eine Art Aufsichtsrat zur Seite gestellt. Auch sein Gehalt kürzte man ihm.[177]

Jetzt trat ein Ereignis ein, welches Meetsmas Stellung vollends erschütterte und den Bau wirklich zum Stocken brachte. Um der oberen Haltung des Kanals mehr Wasser zuführen zu können, hatte Meetsma die Burgsteinfurter Aa nördlich des Dorfes Havixbeck in die münstersche Aa geleitet. Als nun im

---

172 M 142 T 53. C XX A 1 Bd. I, 27. Juli 1764 Die Hofkammer an den Bischof.

173 H 1729, 391.

174 Lr 1727-1729.

175 Lr 1729/30.

176 M 142 T 73.

177 M 142 T 75.

Dezember 1729 infolge anhaltender Regengüsse Hochwasser eintrat und beide Bäche vereint ihre beträchtlichen Wassermassen in den Kanal ergossen, wurde an den Uferdossierungen ein solcher Schaden angerichtet, daß der ganze folgende Sommer zu Reparaturen gebraucht werden mußte.[178]

An eine Fortsetzung des Baues konnte daher vorläufig nicht gedacht werden, und als Meetsma gar noch für die vollständige Einrichtung der Kanalstrecke von Münster bis zum Frischhofsbach mit Krahnen, Packhäusern und einer zweiten Schleuse, die er jetzt auf dieser Strecke noch für nötig hielt, weitere 25 000 Rtl. forderte, wurde Anfang Februar 1730 in einer Konferenz der Kanalbaukommission beschlossen, von einem Weiterbau des Kanals über den Frischhofsbach hinaus vorläufig abzusehen und nur das bereits im allgemeinen fertige Stück der Wasserstraße soweit zu vollenden,daß darauf ein geregelter Schiffahrtsbetrieb eingerichtet werden könnte.[179] Man hoffte wohl aus den Erträgen dieser Kanalstrecke den Bau allmählich fortzusetzen. Bei der vollständigen Erschöpfung der Kanalkasse war jedenfalls damals ein Weiterbau ganz unmöglich. Mußte doch allein zur Bezahlung der rückständigen Arbeitslöhne im Juli 1730 eine Summe von 3000 Rth. Geliehen werden.[180]

Zwar leitete Meetsma noch im Sommer desselben Jahres die Reparatur der durch die Flut angerichteten Schäden[181], aber die Mißstimmung gegen ihn war doch so groß geworden, daß er sie unangenehm zu empfinden begann. Er behauptete, der König von Frankreich habe ihn ersucht in seine Dienste zu treten, um einen angefangenen Kanal zu vollenden.[182] Doch war das wohl nur ein Vorwand, um auf möglichst gute Weise Münster verlassen zu können. Im Frühjahr 1731 kam es mit ihm zum vollständigen Bruch.[183] Die Bauleitung wurde ihm entzogen, und seitdem ist Meetsma verschwunden. Ob er sich

178 M 142 T 73, 74, 77.
179 M 142 T 76.
180 H 1730, 273.
181 M 142 T 77.
182 M 142 T 75.
183 M 142 T 78 f.

wirklich nach Frankreich gewandt hat, bleibt zweifelhaft. Jedenfalls aber ist er schon vor 1738 gestorben.[184]

Kann man ihn auch nicht allein für das Mißlingen des Unternehmens verantwortlich machen, mag Clemens August durch seine Ungeduld und sein Drängen zum voreiligen Beginn des Werkes sehr viel dazu beigetragen haben, der größere Teil der Schuld bleibt doch wohl auf Meetsma haften. Er ist seiner Aufgabe nicht gewachsen gewesen. Nach allen gleichzeitigen Berichten hinterlässt er mehr den Eindruck eines eigensinnigen Projektenmachers, der sein Ohr jedem vernünftigen Rat verschloß, als eines erfahrenen Wasserbauingenieurs.[185]

Wäre er dies wirklich gewesen, so würde er das Werk nicht begonnen haben, ehe er sich nicht vollkommen über die Frage klar war, wie er dem Kanal genügen Wasser zuführen könne, und wie die Wasserstraße vom Düsterbach oder der Burgsteinfurter Aa aus weiterzuführen sei. Ohne sich von den Schwierigkeiten, namentlich der Terrainbeschaffenheit, eine eingehende Kenntnis verschafft zu haben, ohne einen bis ins einzelne genau angefertigten Entwurf, wie ihn doch wohl ein solches Werk erforderte, hat er den Bau begonnen. Diese Planlosigkeit zeigt sich während der ganzen Ausführung. Ehe er endgültig die Unmöglichkeit eines Wasserzubringers von der Werse oder Ems eingesehen hatte, verging seit dem ersten Spatenstich mehr als ein halbes Jahr. Genaue Nivellements und Berechnungen über die Tiefe des Einschnitts in dem jeweiligen Terrain oder über die Höhe und Stärke der Dämme scheint er kaum gemacht zu haben.[186] Sonst hätte er jedenfalls nach den probeweisen Befahrungen das Kanalbett nicht noch vertiefen lassen müssen. Auch würde bei einer genaueren Schätzung der Flutverhältnisse nicht immer wieder eine Erhöhung und Verstärkung der Dämme nötig gewesen sein. Wie sehr die Bautechnik Meetsmas auf dem Versuchen und Ausprobieren beruhte, zeigt sich wohl am deutlichsten in der Tatsache, daß er, wie schon erwähnt, in der Konferenz,

184 H 1738, 162.

185 Besonders M 142 T, s. Auch GEH 20

186 RMWT IV 90 ist ein ganz ungenügender Versuch einer Längenprofilkarte des Kanals, nach dem man sich in Bezug auf die Tiefe des Einschnitts garnicht gerichtet hat. Zudem ist die Karte wahrscheinlich erst nach dem Beginn des Baues angefertigt.

in welcher der Abbruch des Weiterbaues beschlossen wurde, auf der fertiggestellten Kanalstrecke bis zum Frischhofsbach noch eine weitere Schleuse für angebracht hielt, obwohl er hier vorher eine einzige für vollkommen ausreichend erachtet hatte. Während aber andere meinten, sie müsse oberhalb der ersten gebaut werden, wo sie später auch angelegt wurde, schlug er sie auf der unteren Kanalhaltung vor.[187] Aus all dem geht wohl zur Genüge hervor, wie wenig Meetsma sich vorher mit der ganzen Anlage vertraut gemacht hatte, und wie gerechtfertigt endlich seine Entlassung war.

An seine Stelle als bauleitender Ingenieur trat sein Enkel, der junge Gerben Meetsma.[188] Er sollte an der im allgemeinen fertiggestellten Kanalstrecke die letzten Vorkehrungen treffen, die für den Beginn einer Schiffahrt noch erforderlich waren. So wurden denn im Frühjahr 1731 an den beiden Enden der Wasserstraße Krahnen zum Verladen der Güter gesetzt.[189] und nachdem im Laufe des Sommers durch Schiffsbauer aus Nordhorn die nötigen Treckschuten gebaut worden waren,[190] konnte noch im Herbst desselben Jahres der Warentransport beginnen.[191] Der Endpunkt des Kanals am Frischhofsbach erhielt den Namen Clemenshafen. Dort wurde ein Speditions- und Posthaus errichtet.[192] Auch erließ Clemens August zur Sicherung des Kanals gegen mutwillige Zerstörungen, wie sie bereits vorgekommen waren, ein Edikt, welches jede Beschädigung mit schwerer Strafe bedrohte.[193]

Damit war der Bau der Wasserstraße wenigstens zu einem gewissen Abschluss gelangt. Allein schon bald sollte sich der Fehler zeigen, der bei der Anlage gemacht war. Meetsma hatte nämlich die Aa ohne jede Absperrvorrichtung in den Kanal hineingeleitet.

---

187 M 142 T 77.

188 C XX A 12 Kanalquittungen. H 1781,198.

189 H 1731, 198.

190 H 1731, 302.

191 C XX A 12 Status, was der Kanal 1731 eingetragen.

192 H 1732, 18, 61 (u. 8. August 1732). Das Haus steht noch jetzt dort. Es ist ein einstöckiges, ziemlich zerfallenes Gebäude, in dem eine Wirtschaft betrieben wird. Am Kamin befindet sich noch eine gut erhaltene eiserne Kaminplatte mit dem Wappen Clemens Augusts und der Jahreszahl 1731.

193 RMD f. R I 148, 21, Kanaldammordnung Clemens Augusts vom 14. August 1732 (Kopie)

Ungehindert konnte sie allen Unrat und Schlamm, der sich auf ihrem bisherigen Laufe, namentlich aus der durchflossenen Stadt Münster in ihr gesammelt hatte, in das Kanalbett führen, sodaß dieses rasch seichter wurde. Bereits 1733 war der Wasserstand in der oberen Haltung so gesunken, daß beladene Schiff nur noch bis Kinderhaus fahren konnten[194] und das Kanalbett mit großen Kosten gereinigt und vertieft werden mußte.[195]

Indes noch ein anderer Übelstand war mit dem freien Einfluß des Aawassers verknüpft. Obgleich die Burgsteinfurter Aa wohl schon damals wieder von der münsterschen getrennt worden war,[196] ergossen sich doch bei Hochwasser so bedeutende Flutmengen ungehindert in den Kanal, daß sie die Dämme der oberen Haltung zu sprengen drohten. Der Überfall an der Wienburg und auch die Freischleuse bei Kinderhaus reichten nicht aus, das Wasser schnell abzuführen. Am größten war natürlich die Gefahr eines Dammbruches am Ende der oberen Haltung, da das Wasser sich dort vor der steinernen Schleuse staute. Bereits im Winter 1732/33 konnte hier nur mit Mühe ein Reißen der Dämme verhütet werden.[197]

Um nun beiden Mißständen abzuhelfen, schlug der junge Meetsma, der nach Einrichtung Schiffahrt als Kanalinspektor angestellt gewesen ist, vor, das Wasser der Aa durch ein Schüttwerk in den Kanal zu leiten. Durch dieses brauchte man immer nur soviel Wasser durchzulassen, wie zur Schiffahrt erforderlich war.[198] Das übrige sollte durch einen längs des Kanals auszuwerfenden Graben in das alte Aabett am Überfall bei der Wienburg abgeleitet werden.[199] Bei hohem Wasserstand wurde das Schüttwerk geschlossen und die Wassermassen flossen durch den Nebengraben ab. Der Kanal blieb also dann von ihnen unbehelligt. Auch der Schlamm, den die Aa mit sich führte, konnte auf diese Weise fern gehalten werden.

194 C XX A 12 Kanalquittungen 1733.

195 H 1733, 149.

196 RMD f. R I 148, 1, 22. Mai 1815. Veltmann an die Kgl. Preuß. Regierungskommission.

197 C XX A 12 Kanalquittungen 1733.

198 M 142 B I, II.

199 RMWT IV 87.

Zwar gab Clemens August seine Zustimmung zu dem Projekt,[200] allein es kam nicht zur Ausführung. Die folgenden trockenen Jahre ließen wohl die Gefahr vergessen, die bei Hochwasser dem Kanal drohte. Bald aber sollten mehrere Katastrophen daran erinnern. Im Winter 1736/37 brach in der Sprakeler Heide hinter Kinderhaus der östliche Kanaldamm. Groß war der Schaden, den das ausströmende Wasser in den Ländereien der benachbarten Bauerschaften anrichtete.[201] Wieder trat Meetsma mit seinem Plan hervor und wies auf dessen unbedingte Notwendigkeit hin, wenn ferneres Unheil verhütet werden sollte.[202] Aber erst als zu Beginn des Jahres 1739 zwei neue Dammbrüche erfolgten,[203] ging man auf seine Vorschläge ein. Außer seinem früheren Projekt einer teilweisen Trennung von Aa und Kanal empfahl er aber jetzt die Anlage einer kleineren Schleuse im Sandruper Feld, etwa 4,7 km hinter Kinderhaus, als ebenso zweckmäßig.[204] Welche Gründe dazu geführt haben, diesem neuen Plane den Vorzug vor jenem älteren zu geben, ist nicht ganz ersichtlich. Jedenfalls entschied sich Clemens August im September 1739 für die Schleuse.[205] Im Laufe des nächsten Jahres wurde sie an der vorgeschlagenen Stelle in den Kanal eingebaut.[206] Sie war ganz aus Holz verfertigt. Der Größe eines Schiffes entsprechend gab man ihr eine nutzbare Länge von 55 Fuß und eine Breite von 14 Fuß. Das Gefälle des ganzen Kanals wurde jetzt so verteilt, daß die alte steinerne Schleuse von ihrer 12 Fuß betragenden Fallhöhe 3 Fuß an die neue abgab. Da man aber gleichzeitig das Wasser des seichten Kanalbetts von Münster bis zu der hölzernen Schleuse um 1 Fuß staute, so erhielt diese insgesamt 4 Fuß Gefälle.[207]

Der Zweck, die Dämme gegen Durchbruch zu sichern, wurde damit zwar erreicht, da die neue Schleuse

200 H 1733, 149.
201 1737, 103, 299.
202 H 1737, 249, 1738, 278. RMWT IV 87.
203 H 1739, 127, 245.
204 H 1739, 192.
205 H 1739, 390 f.
206 H 1740, 41, 83, 219, 229, 246, 276.
207 ANZ 62 Bericht des Kriegs- und Domänenrates Meyer. M 142 B I, II.

das Stück der oberen Haltung, das zum großen Teil zwischen Wällen lag, gegen die andringenden Wassermassen absperrte. Auch wollte man wohl den Druck gegen die steinerne Schleuse, welche bereits einmal einer größeren Reparatur hatte unterzogen werden müssen,[208] durch die zweite Schleuse verringern. Daß das Kanalbett aber vor weiterer Versandung bewahrt blieb, konnte durch das neue Bauwerk nicht erreicht werden. Solange der Kanal benutzt worden ist, belästigte dieser Übelstand die Schiffahrt. Wäre die obere und mittlere Haltung, besonders aber die obere, in der späteren Zeit regelmäßig von dem eingeschwemmten Schlamm gereinigt worden, so würden auch die gelegentlichen Unterbrechungen der Schiffahrt auf diesen Strecken in trockenen Sommern nicht stattgefunden haben. Mochte auch die Wassermenge, welche die Aa in solchen Jahreszeiten lieferte, noch so unbedeutend sein, für die geringe Schiffahrt hätte sie wohl ausgereicht, wenn nicht das Kanalbett immer wieder versandet wäre.

Mit der Anlage der zweiten Schleuse schloß der eigentliche Kanalbau unter Clemens August ab. Reparaturen, wie sie bei jeder künstlichen Wasserstraße vorkommen, mußten natürlich auch bei seinen Lebzeiten noch gemacht werden.[209] Aber sie waren nicht so bedeutend, daß der ganze Kanal dadurch eine einschneidende Umgestaltung erfahren hätte.

Leider läßt sich nicht mit Bestimmtheit angeben, wieviel der ganze Bau gekostet hat. Doch ist wohl wahrscheinlich, daß der von Meetsma gemachte Anschlag von 120 000 Rth. nicht wesentlich überschritten wurde. Bis zur Eröffnung der Schiffahrt Ende 1731 betrugen die bewilligten und bezahlten Gelder, soweit sie sich nachweisen lassen, rund 97 000 Rth.[210] Rechnet man dazu die Ausgaben der Landrentmeisterei für die völlige Herstellung des Kanals bis 1740, einschließlich des Baues der zweiten Schleuse

208 C XX A 12 Kanalquittungen 1733.

209 Vgl. auch S. 55 f.

210 Eine genauere Zahl läßt sich nicht bestimmen, da außer für die vom Landtag bewilligte Summe von 80 000 Rtlr. (darunter 20 000 für den Privatgebrauch des Bischofs bestimmt) sich sonst nur sehr wenige, fragmentarische Angaben über bezahlte Gelder finden. Die obige Zahl ist nach den Angaben in C XX A 12 und Lr 1724 bis 1730 berechnet.

von rund 4440 Rth.,[211] so beläuft sich also die nachweisbar ausgegebene Summe auf rund 101 000 Rth. Hierbei muss aber bemerkt werden, daß sich die Größe der aus freiwilligen Beiträgen herrührenden Summen und der Beträge, welche die Hofkammer bis 1730 und die Kanalkasse von 1730–1740 zur Verfügung stellten, nicht bestimmen läßt. Sie wird aber die an den 120 000 Rtl. fehlende Zahl kaum wesentlich überschritten haben. Bedenkt man dazu noch, daß der Kanal nicht bis zum Düsterbach, sondern nur bis Clemenshafen fertiggestellt war, so kann wohl mit einiger Bestimmtheit angenommen werden, daß insgesamt nur wenig mehr als die von Meetsma veranschlagte Summe verausgabt worden ist.

IV.

Verhandlungen und Projekte für die Fortsetzung des Kanals zu Lebzeiten Clemens Augusts

Als Anfang Mai 1724 der Bau des Kanals von Münster zum Düsterbach beschlossen wurde, lag für seine Fortsetzung außer dem ersten vorläufigen Entwurf Meetsmas, welcher die Schiffbarmachung der Burgsteinfurter Aa und der Vechte ins Auge faßte, noch gar kein bestimmter Plan vor. Ja es war nicht einmal sicher, daß man sich zur Vechte wenden würde, da Meetsma ja auch eine Verlängerung zur Ems vorgeschlagen hatte.[212] Von dem Willen der Nachbarstaaten, Oberyssel und Bentheim, allein hing es ab, ob eine Fortsetzung über die Vechte nach Holland ermöglicht wurde. Da beging nun Clemens August den Fehler, daß er nach dem ersten mißglückten Versuch einer Anknüpfung mit den Ständen von Oberyssel die Unterhandlungen mit der Provinz überhaupt fallen ließ und vorläufig nur noch mit der Stadt Zwolle eine Verständigung über die Fortsetzung des projektierten Werkes suchte, obwohl die Stadt doch ohne das Einverständnis der Stände nicht befugt war über Angelegenheiten zu beschließen, die das Interesse der ganzen Provinz betrafen.

Nachdem Clemens August im Juli 1723 den Rat der Stadt vorläufig von seinem Projekte benachrichtigt, und dieser

211 Lr 1730–1740.

212 s.S. 25.

ebenso allgemein dazu guten Erfolg gewünscht und geantwortet hatte, die Ausführung des Planes werde Zwolle sehr angenehm sein,[213] trat man zu Beginn des nächsten Jahres in engere Unterhandlungen.

Zunächst ließ der Bischof durch seinen Bevollmächtigten Jan de Mey auf die Errichtung eines Handelsvertrages und die Aufstellung eines festen Zolltarifes dringen und anfragen, welche Bedingungen in dieser Hinsicht von der Stadt zu erwarten seien.[214] Der Magistrat erwiderte darauf, daß Zwolle zum Abschluß solcher Verträge nicht kompetent sei. Dies könne allein durch die Generalstaaten geschehen. Mit ihnen möge der Fürst zuerst verhandeln. Auch auf die Anfrage, ob Zwolle gewillt sei, gegen einen entsprechenden Anteil an den zu erwartenden Einnahmen zu den Kosten des Werkes beizutragen, erfolgte eine ausweichende Antwort.[215] Im übrigen aber erklärte der Rat, die Sache überlegen undbei zweifelhaften Punkten Meetsma befragen zu wollen.

Die Verhandlungen scheinen nun um die Zeit, als der Bau begann, vollständig ins Stocken geraten zu sein. Erst von Ostfriesland kam der Anstoß, der sie wieder in Fluß brachte. Als nämlich dorthin die Nachricht gelangt war, Clemens August plane einen Kanal von Münster nach Zwolle, ja er habe mit dem Bau schon begonnen, da wurde man sich wieder dessen bewußt, wie sehr der ostfriesische Handel durch die holländischen Städte bedroht sei. Insbesondere herrschte bei den Emdenern Bestürzung, da sie wohl nicht mit Unrecht befürchteten, jetzt sämtliche Handelsbeziehungen nach dem Münsterland zu verlieren. Weil man aber gleichzeitig gehört hatte, daß es noch nicht feststehe, ob der Kanal zur Vechte oder Ems geführt werden solle,[216] so beschloß das Administrationskollegium des alten ostfriesischen Stände eine Gesandtschaft nach Münster zu schicken, um, wenn möglich, den Bau des Kanals zur Ems zu bewirken.[217] Am 16. Juni wurde der auch wirklich abgesandten Deputation,

213 SZR 11. Juli 1723

214 SZR 7. Februar 1724

215 SZR 7. Februar 1724

216 St AMB I f. 1365, 4.

217 GEH 20, vgl. Fürbringer (Einleitung).

bei welcher sich ein besonderer Gesandter der Stadt Emden befand, auf dem Schlosse Neuhaus bei Paderborn von Clemens August eine Audienz gewährt. Der Fürst machte nur das Zugeständnis, er wolle mit seinen Räten die Sache überlegen und den Kanal auch wohl zur Ems graben, wenn es für gut befunden würde.[218] Ähnlich lautete auch seine schriftliche Antwort an den Rat der Stadt Emden[219] und die Administratoren der alten Stände.[220] Zwar wurde die Angelegenheit zur näheren Beratung an die münstersche Hofkammer überwiesen[221], ob sie aber damals einer ernstlichen Erwägung unterzogen worden ist, bleibt zweifelhaft. Clemens August scheint dem Plan nicht allzusehr geneigt gewesen zu sein. Jedenfalls hielt er damals noch eine Verbindung mit den größeren Handelsstädten Zwolle und Amsterdam für richtiger, als einen Anschluss an das weit weniger bedeutende Emden.[222]

Indes in einer Hinsicht ist ihm sicher die Gesandtschaft der Ostfriesen angenehm gewesen. Bot sich ihm doch hier ein Mittel, um die Eifersucht Zwolles rege zu machen und für einen schnellen und günstigen Abschluß der anscheinend eingeschlafenen Unterhandlungen auszunutzen. Dies gelang auch wirklich. Der Bischof schickte an den Rat der Stadt eine Art Ultimatum und verlangte eine schriftliche Erklärung auf sechs die Kanalangelegenheit betreffende Punkte, damit er sich vor dem Beginn des Landtages entschieden haben könne, ob die neue Wasserstraße zur Vechte oder zur Ems geleitet werden solle, wie ihm von Emden aus nahegelegt sei.[223] Diese Erwähnung verfehlte ihre Wirkung nicht. Die Furcht vor dem Verlust der westfälischen Handelsbeziehungen an Emden, Bremen und Hamburg machte den Rat der Stadt Zwolle den Vorschlägen Clemens Augusts gefügiger. Er glaubte den Schaden nicht verantworten zu können, den Stadt und Provinz erleiden würden, wenn man noch länger müßig zusehe und den Einfluß derer,

218 GEH 20, vgl. Fürbringer.

219 AE I 476.

220 St AMB I f. 1367, 11, 12.

221 Ebendort.

222 Vgl. GEH 20.

223 SZR 19. August 1724.

die für den Kanal zur Ems interessiert seien, beim Bischof die Oberhand gewinnen lasse.[224] Zwar gab der Magistrat vorläufig nur für den ersten fraglichen Punkt eine definitive Erklärung ab, daß die Stadt, da sie auf ihrem Gebiet keine Kosten für die Schiffahrt aufzuwenden brauchte, auch keinen Anteil an den Einkünften beanspruche.[225] Über die andern Punkte aber, unter denen die Forderung, daß Zwolle seine Stadtzölle niemals erhöhen solle, und die Frage über die Einrichtung einer Schiffergilde zur Eröffnung regelmäßiger Treckschiffahrtverbindungen für Güter- und Personenbeförderung wichtig waren, sei man bereit, mit Abgeordneten des Bischofs in nähere Unterhandlungen zu treten.[226] Clemens August, dem die Wahl des Ortes für die Konferenz überlassen wurde,[227] ließ die Gesandtschaft der Stadt, die aus drei Bürgermeistern und einem Sekretär bestand, nach Münster kommen. Nachdem sie am 20. September 1724 dort eingetroffen war[228], verwies der Bischof die in der Audienz am folgenden Tage an eine von ihm ausgewählte Kommission, mit welcher die Kanalangelegenheit beraten werden sollte.[229] Bei den nun folgenden Verhandlungen wurden von seiten Münsters acht Artikel aufgestellt, auf welche die Zwoller Bevollmächtigten größtenteils eingingen.[230]

Der erste sicherte im allgemeinen die münsterschen Handelstreibenden gegen jede Belästigung durch Zwolle auf der ganzen Schiffahrtstraße.
Sodann machte sich Zwolle im zweiten Artikel verbindlich, die bestehenden Abgaben für die den Vechtestrom passierenden Güter niemals zu erhöhen, sondern es bei der alten Taxe, von der eine genaue Liste übergeben wurde, zu belassen.
Drittens sollte Zwolle insbesondere der Einrichtung einer regelmäßigen Schiffahrtverbindung zwischen Zwolle und Münster mittels Treckschuten durch Clemens August oder seine Nachfolger nicht hinderlich sein, sondern den Plan

224 SZR 19. August 1724.
225 SZR 29. August 1724.
226 Ebendort.
227 Ebendort.
228 M 142 T 51.
229 M 142 T ??
230 SZR 11. Dezemberv1724.

auf jede Weise unterstützen, selbst auf seinem Territorium einen Leinpfad längs der Vechte anlegen und versuchen, auch die Besitzer der übrigen Uferländereien bis an die Grafschaft Bentheim zu einem gleichen zu bewegen.
Während der vierte Artikel gemäß den Friedensbeschlüssen von Kleve und Köln (1666 und 1674) ausdrücklich bestimmte, daß kein münsterscher Untertan oder dessen Gut in Zwolle angehalten werden dürfe,
verpflichtete der fünfte Punkt noch einmal im allgemeinen die Stadt Zwolle zu jeder Beförderung des Handels auf der projektierten Schiffahrtstraße.
Zum sechsten forderte der Bischof, daß münsterschen oder bentheimischen Katholiken, die sich in Zwolle häuslich niederlassen wollten, auf ihr Ansuchen das dortige Bürgerrecht gegeben werde. Auch solle man ihnen in Religionssachen dieselbe Freiheit lassen, die sie in anderen Provinzen und Städten der Vereinigten Niederlande hätten. Darauf erklärten die Gesandten Zwolles, es stehe nicht in der Macht ihrer Stadt, an Katholiken das Bürgerrecht zu verleihen. Bis jetzt aber habe die Regierung im Haag bei vorkommenden Fällen noch immer die Erlaubnis dazu gegeben und werde es wohl auch ferner tun. In religiöser Beziehung sollten Katholiken in ihrer Stadt dieselben Freiheiten genießen, wie sonst in Holland.
Sodann wurde als siebenter Punkt von münsterscher Seite geltend gemacht, es sei nicht mehr wie recht und billig, daß Zwolle bei dem großen Vorteil, den es durch die Schiffahrtstraße haben werde, auch zu den Kosten einen Teil beitrage, der ja in verschiedenen Terminen gezahlt werden könne. Hierüber aber zu bestimmen, erklärten die Holländer keine Vollmacht zu haben. Diesen Punkt müßten sie ihrem Rat um Beschluß überlassen. Im übrigen die für die Erfüllung der Forderung wenig Hoffnung, da die Verfassung ihres Staates derartige Geldzahlungen verbiete. Jedenfalls war diese Antwort nur eine indirekte Abweisung und der Satz, daß darüber der Rat bestimmen müsse, nur eine Ausflucht, da ja Clemens August diese Forderung schon einmal gestellt hatte, und der Magistrat also längst darüber hatte schlüssig werden können.
Artikel acht endlich, der unumschränkte Verfügung des Bischofs über den Kanal, als ein ihm eigenes Regal und Gut, forderte, jedoch mit der Einschränkung,

daß bei wichtigen Angelegenheiten Zwolle um Rat gefragt werden sollte, wurde von den Gesandten wieder ohne weiteres gebilligt. Betreffs der Befürchtung Zwolles, daß im Winter dem Vechtefluß zu viel Wassermassen zugeführt und die Uferländereien überschwemmt würden, gaben die münsterschen Bevollmächtigten die Versicherung, daß dagegen durch Überfälle und Freischleusen genügende Abhülfe geschaffen werden solle.

Nach der Zurückkunft der Gesandten zeigte sich der Rat der Stadt Zwolle mit den von ihnen gegebenen Erklärungen vollkommen einverstanden.[231] Doch scheint ein eigentlicher Vertrag über die vereinbarten Punkte nicht geschlossen worden zu sein, ebensowenig wie über die Bewilligung eines Geldbetrages ein Beschluß gefasst ist.

Inzwischen hatte sich Clemens August einige Tage nach der Ankunft der Zwoller Gesandtschaft auch an die holländische Regierung im Haag gewandt. Diese war zwar bereits unter der Hand von ihrem Gesandten in Köln von dem Vorhaben des Bischofs benachrichtigt worden, auch davon, daß die kurkölnische Regierung den Plan Clemens Augusts durchaus mit ungünstigen Augen ansehe, da man eine starke Ablenkung des kölnischen Handels nach dem projektierten Kanal befürchte.[232] Doch hatte sie sich mit er Angelegenheit kaum noch nährer beschäftigt. Nun teilte Clemens August den Generalstaaten in einem Schreiben vom 22.September 1724 sein Vorhaben mit und bat sie zur Beförderung des nachbarlichen Handels dem Projekte ihre Unterstützung angedeihen zu lassen.[233] Seinem Gesandten im Haag hatte er die nötige Vollmacht gegeben, um in der Angelegenheit unterhandeln zu können.[234] Außerdem hatte Meetsma in einem Briefe an den Ratspensionär[235] von Holland den Plan als vorteilhaft und leicht ausführbar hingestellt.[236] Der Brief Clemens Augusts wurde zwar in der Versammlung der Generalstaaten verlesen, doch scheint über die Angelegenheit kein entscheidender Beschluß gefaßt worden zu sein.[237]

---

231 SZR 11. Dezember 1724.

232 RHH 2971 g 1, RHN 1724, 2.Juni

233 RHN 1724, 30. November .RHHW 1724, 14. Dezember.

234 Ebendort.

235 *Raadspensionaris, Staatssekretär von Holland und Westfriesland zur Zeit der Republik der Vereinigten Niederlande 1581-1795, der besonders die auswärtige Politik führte.*

236 RHH 2971. g.

237 RHN 1724, 30. November. RHHW 1724, 14. Dezember.

Die Stimmung ist aber wohl sehr gegen das Vorhaben des Bischofs gewesen, sicher deshalb, weil die an dem Rheinverkehr beteiligten Städte einen Verlust ihrer Handelsbeziehungen durch die geplante Wasserstraße befürchteten. Der Gesandte des Fürsten hat jedenfalls in betreff der Kanalangelegenheit eine schlechte Aufnahme im Haag gefunden. Denn nach seiner Rückkehr nach Münster Ende Dezember 1724 riet er, mit Holland nicht weiter zu unterhandeln.[238] Trotzdem ist er anscheinend im Frühjahr 1725 noch einmal wegen des Projektes nach dem Haag geschickt worden.[239] Welches aber der endgültige Ausgang der Unterhandlungen gewesen ist, darüber fehlen die Nachrichten.

Ganz aussichtslos scheinen sie zunächst nicht gewesen zu sein. Sonst wären wohl in der folgenden Zeit nicht die verschiedensten Pläne zur Verlängerung des angefangenen Kanals nach Oberyssel gemacht worden. Bei diesen Entwürfen zeigt sich nun die merkwürdige Tatsache, daß der ursprüngliche Plan einer Fortsetzung der begonnenen Schiffahrtstraße durch die Grafschaft Bentheim bis zu dem Städtchen Nordhorn fast ganz aufgegeben, ja das Gebiet der Grafschaft sogar möglichst gemieden wurde. Dies lag daran, daß man in Bentheim durchaus nicht geneigt war, auf die Pläne Clemens Augusts einzugehen. Obwohl der Bischol im Jahre 1723 vom Reichshofrat auf Anraten der Bentheimer Stände für den geisteskranken Grafen Hermann Friedrich zum Administrator des Landes ernannt worden war, und seine Verwaltung der arg verschuldeten Grafschaft großen Nutzen brachte[240], gelang es ihm doch nicht, die Landstände von den Vorteilen der geplanten Schiffahrtstraße zu überzeugen.[241]

---

238 M 142 T 54 f.

239 C XX A 12 Kanalquittungen 1723–25.

240 Möller, Geschichte der vormaligen Grafschaft Bentheim, lingen 1879, S, 395/396

241 Leider scheinen die Akten über die Verhandlungen zwischen Clemens August und Bentheim betreffs des Kanals verloren zu sein. Doch müssen Unterhandlungen schon vor der Anknüpfung mit Oberyssel und Zwolle begon´nen haben. In dem Memoria an die Staaten von Oberyssel vom März 1723 (RZRO 1723, 24. März) wird erwähnt, daß ein Gesandter nach Bentheim geschickt worden sei. Zunächst sind anscheinend auch die Unterhandlungen nicht ganz aussichtslos gewesen, da ja Clemens August in den Vereinbarungen mit Zwolle für münstersche und bentheimische Untertanen gleiche Rechte forderte. Danach müssen sie sich aber zerschlagen haben.

Sie sollen den Fürsten sogar eindringlich gebeten haben, den Kanal nicht zur Vechte zu führen und auch diese nicht weiter schiffbar zu machen.[242] Der Grund für dieses äußerst kurzsichtige Verhalten der Stände war wohl die Befürchtung, die Bentheimer Bauern möchten den Gewinn, den sie von dem Wagentransport der Waren von Nordhorn nach Greven, Warendorf, Paderborn und Lippstadt hatten, durch die Eröffnung eines leichteren und billigeren Verkehrsweges verlieren.[243] Auch mochten wohl die äußerst mißlichen Finanzverhältnisse der Grafschaft von einer Teilnahme an dem Unternehmen abraten.

Es mußte also versucht werden, den Kanal um das Gebiet der Grafschaft herumzuführen und außerhalb desselben mit der Vechte zu vereinigen. Dieses Bestreben macht sich bei den Entwürfen Meetsmas deutlich bemerkbar. Zuerst verfertigte er Ende 1728 vier Pläne,[244] die auf eine Verlängerung des Kanals nach Oberyssel hinzielten. Zwar war auch dabei noch eine Vereinigung des Kanals mit der Vechte in Bentheim vorgeschlagen, einmal anscheinend im südlichen Teil der Grafschaft, das andere Mal weit nördlich von Nordhorn, wonach der Kanal in einiger Entfernung rechts der Vechte auf den Ort Wietmarschen zu geführt werden, hier links abbiegen und die Vechte etwa dort treffen solte, wo sie nach Westen umbiegt. Aber diese beiden Projekte sind kaum in Betracht gekommen.

Dagegen wurden die zwei anderen, welche auf eine Umgehung Bentheims berechnet waren, viel mehr in Erwägung gezogen. Auch scheint Meetsma für sie allein eingehendere Terrainstudien gemacht zu haben. Nach dem ersten dieser beiden Pläne sollte der Kanal längs der Südseite der Grafschaft Bentheim in westlicher Richtung zur holländischen Grenze und von dort weiter bis zur Regge geführt werden, dem schiffbaren Nebenfluss der Vechte.[245] Auf münsterschem Gebiet war hiernach, von der Burgsteinfurter Aa aus gerechnet, eine Strecke von

242 M 142 B I, II.

243 M 209 A, vgl. Westfälischer Anzeiger 1815 Nr. 26, Flensburg, „Die Handelsstraßen Westfalens".

244 C XX A 12 Bd. II, 31, 32. M 209 A.

245 Vgl. M 142 T 77.

rund 6000 Ruten zu durchgraben, während das von Oberyssel zu übernehmende Stück eine Länge von etwa 5000 Ruten hatte. Den Niveauunterschied zwischen Regge und Burgsteinfurter Aa hoffte Meetsma mit einer Schleuse überwinden zu können. Einschließlich dieser Schleuse, aber ohne Holz und Fuhren, sollte der Bau rund 90 000 RTh. kosten.[246] Dagegen hatte Meetsma für den ganzen Kanal von Münster bis zur Regge, fußend auf dem angegebenen jährlichen Warenverkehr zwischen Münster und Holland von 100 000 Schiffspfund, einen Reingewinn von 62 430 Rth. für jedes Jahr berechnet.[247]

Nach dem anderen Projekte wollte er die Wasserstraße vom Düsterbach in nördlicher Richtung durch den schmalen münsterschen Streifen zwischen Bentheim und der Ems bis in die Gegend von Meppen durchführen. Hier musste der Kanal nach Westen umbiegen und auf holländischem Gebiet nördlich an der Grafschaft Bentheim vorbeigeleitet werden, bis er südwestlich der Festung Coevorden auf die Vechte traf. Die zu durchgrabende Strecke hatte insgesamt eine Länge von 21 000 Ruten, also 10 000 Ruten mehr als bei dem Projekt eines Kanals zur Regge. Auch waren zwei Schleusen mehr erforderlich. Dem entsprechend hätten sich auch die Kosten für die Ausführung des zweiten Planes bedeutend höher gestellt. So ist es leicht zu verstehen, wenn Meetsma selbst davon abriet und die Verbindung mit der Regge empfahl. Dabei wies er in sehr richtiger Weise darauf hin, daß bei einer Fortsetzung der Schiffahrtstraße zur Regge hin auch andere oberysselsche Handelsstädte, z.B. Deventer, an dem Kanalverkehr teilnehmen könnten, wodurch die Eifersucht auf Zwolle vermindert, wenn nicht ganz schwinden würde.

Nach 1728 machte dann Meetsma, abgesehen von dem nochmals ausführlich dargestellten Plan einer Verlängerung des Kanals zur Regge, noch einige andere Vorschläge, die zum Teil auf eine Fortsetzung des begonnenen Werkes nach Oberyssel überhaupt verzichteten.[248][249]

246 C XX A 12 I Bd. II 32.

247 M 209 A.

248

249 M 209 A.

Das erste dieser neuen Projekte ging auf den alten Plan zurück, die schiffbare Vechte bei Nordhorn zu erreichen. Es ist aber kaum in ernstere Erwägung gekommen, da man ja in Bentheim dem Werke durchaus ungünstig gegenüber stand. Die beiden anderen Entwürfe, mit denen man sich mehr beschäftigt zu haben scheint, gaben aber die Idee einer Schiffahrtverbindung mit Zwolle über die Vechte, von der ja eigentlich das ganze Unternehmen ausgegangen war, vollständig auf und suchten Anschluss an andere mit der See in Verbindung stehende Handelsstädte.

Was lag da näher, als den Kanal mit der Ems zu vereinigen und einen Wasserweg zwischen Münster und Emden herzustellen? Zu dem Zweck schlug denn auch Meetsma vor, den Kanal nach Salzbergen zur Ems hinabzuleiten.[250] Aber er erkannte gleichzeitig, daß dies äußerst schwierig und kostspielig sein werde, wohl deshalb, weil der Höhenunterschied zwischen dem Kanalende und dem Fluss bei Salzbergen sehr beträchtlich war, und der überaus sandige Boden des zu durchschneidenden Geländes ein zu starkes Durchsickern des Wassers befürchten ließ. Dem zu entgehen, verfertigte dann Meetsma seinen letzten Plan, der durch die Großartigkeit seines Entwurfes alle anderen übertraf.[251] Danach wollte er den Kanal zwischen der Ems und der Grafschaft Bentheim in fast gerader Richtung nach Norden durch das Bourtanger Moor mit Benutzung des Wassers der holländischen Ruiten Ahe bis in den Dollart fortführen. Auch ein Zweigkanal über Winschoten nach Groningen war vorgesehen. Dieses Projekt, mit Groningen über eine schiffbare Wasserstraße von Münster aus in unmittelbare Verbindung zu treten, scheint auf Verhandlungen zurückzugehen, die Clemens August Ende 1725 mit der Stadt über den Bau eines Kanals aus dem Münsterland nach Groningen angeknüpft hat, die aber, nachdem sie kaum begonnen, nicht fortgesetzt worden sind.[252]

---

250 M 209 A

251 Ebendort.

252 RSGR 1725, 16. u. 27. Sept., 17. u. 30. Okt., 7. Dez. Es lässt sich aus den Protokollberichten nicht mit Sicherheit entnemen, ob die Verhandlungen schon damals die Fortsetzung des begonnenen Kanals nach Groningen beabsichtigten, oder ob sie nur die alten Pläne einer Verbindung Groningens mit der Ems wieder aufnehmen sollten. Es ist in den kurzen, ganz allgemein gehaltenen Berichten immer nur „van een Kanaal uit munsterland" die Rede. Nur einmal wird von holländischer Seite erwähnt, daß man sich ja nach dem früheren Projekt eines Kanals von der Ems in der Richtung auf Bellingwolde vom Jahre 1701 richten könne. Hieraus ließe sich allerdings wohl der Schluß ziehen, daß auch 1725 nur eine Verbindung Groningens mit der Ems beabsichtigt war. Andererseits könnte wieder der Umstand, daß der Bevollmächtigte Clemens Augusts bei den Verhandlungen 1725, ein Hofrat Helweg, Mitglied der münsterschen Kanalbaukommission war, dafür sprechen, daß man schon damals den Kanal statt nach Zwolle nach Groningen wieterführen wollte. Mit Sicherheit kann man indes aus den kurzen Angaben weder das eine noch das andere behaupten.

Indes auch dieses letzte Projekt eines Kanals von Münster zum Dollart verbot sich bei den beschränkten Geldmitteln eigentlich von selbst.

Am einfachsten und billigsten auszuführen war jedenfalls, wenn bentheimisches Gebiet gemieden werden mußte, die vorgeschlagene Fortsetzung der Wasserstraße zur Regge. Dafür hat sich auch Clemens August zunächst entschieden.[253]

Doch da musste 1730 der Weiterbau des Kanals abgebrochen und auf eine günstigere Zeit verschoben werden. Keineswegs war damals beabsichtigt, das begonnene Werk überhaupt nicht fortzusetzen. Die Überzeugung, daß der Kanal als Torso, ohne jede Verbindung mit einem schiffbaren Gewässer, dem Zweck, zu dem er angelegt war nicht in genügender Weise entsprechen könne, hat auch Clemens August gehabt. Denn schon 1731, gleichzeitig mir der Entlassung des älteren Meetsma, sehen wir, wie durch andere aus Holland herbeigerufene Ingenieure das Projekt einer Weiterführung der Wasserstraße zum Dollart näher untersucht wird.[254] Weshalb aber griff man auf diesen weitläufigen und kostspieligen Plan zurück und ließ den einfacheren einer Fortsetzung zur Regge fallen?[255] Die Vermutung liegt nahe, daß Oberyssel auch jetzt noch sich geweigert hat, das Unternehmen zu unterstützen und den Bau der Wasserstraße von der Grenze zur Regge zu übernehmen, wodurch man also gezwungen war, sich nach Norden, nach Emden und Groningen, den alten Rivalen Zwolles, zu wenden. Die Ingenieure scheinen das in Frage kommende Gelände nivelliert und einen ausführlichen Entwurf angefertigt zu haben. Danach sollte der Kanal vom Düsterbach aus ebenfalls zwischen Bentheim und der Ems durchgehen,

253 C XX A I Bd. II 32.

254 M 142 T 78.

255

das Bourtanger Moor durchschneiden und bei Neuschanz in das Bellingwolder Siel münden, das in den Dollart führte.[256] Auch der Zweigkanal nach Groningen war wieder in Betracht gezogen. Das Nivellement ergab von Clemenshafen bis Neuschanz ein Gefälle von 60 Fuß, welches durch sechs Schleusen überwunden werden sollte.[257] Für die gute Ausführung des Werkes wollten die Ingenieure Kaution stellen.

Trotzdem ging man auf ihre Vorschläge nicht ein. Die Kosten waren wohl zu groß, und die wenigen verfügbaren Geldmittel mußten vorläufig für die Vollendung der Kanalstrecke Münster–Clemenshafen benutzt werden.

Als nun nach der Eröffnung der Schiffahrt die Einnahmen weit hinter den Erwartungen zurückblieben,[258] wurden die Projekte zur Verlängerung der Wasserstraße zunächst für längere Zeit vollständig aufgegeben. Auch mochte Clemens August wohl als Kurfürst von Köln bei dem bald beginnenden polnischen Erbfolgekrieg seine Aufmerksamkeit auf wichtigere Angelegenheiten zu richten haben.

Erst 1736 hat er wieder einen Versuch gemacht die alten Pläne aufzunehmen. Um die Mitte des Jahres sind nämlich zwischen Ostfriesland und Münster Verhandlungen über die Fortsetzung des Kanals zur Ems gepflogen worden.[259] Über den Ausgang aber fehlt jede Nachricht. Doch müssen die Schwierigkeiten auch wohl jetzt noch zu groß befunden worden sein, und das 1737 anscheinend von einem Unternehmer gemachte Anerbieten, den Kanal für die geringe Summe von 10 000 Rth. bis zur Ems zu verlängern, ist wohl von dem jungen Meetsma, dem es zur Prüfung überwiesen wurde,[260] als unausführbar erkannt worden. Wenige Monate danach ließ nämlich Clemens August bei der Stadt Groningen anfragen, ob sie geneigt sei, die Fortsetzung des bei Münster angelegten Kanals nach ihrer Provinz zu unterstützen.[261] Die Antwort lautete durchaus günstig

256 M142 T 78.

257 Ebendort. Dieses Nivellement ist aber falsch. Das Gefälle ist nach heutigen Messungen bedeutend größer.

258 S. Kap. V.

259 M 209 A.

260 H 1737, 301.

261 RGR 1737, 11. Oktober.

und versicherte, daß man dem Projekt auf jede mögliche Weise Vorschub leisten wolle.[262]

Aber das Interesse des Bischofs an der Fortsetzung des begonnenen Werkes scheint doch jetzt schon sehr nachgelassen zu haben. Zu eingehenderen Untersuchungen und Unterhandlungen ist es nämlich überhaupt nicht gekommen. Für längere Zeit schlief die Angelegenheit wieder ein.

Wenn Clemens August im Juli 1743 der münsterschen Hofkammer zu überlegen befahl, wie das in den ersten Jahren des Baues schon in Angriff genommene Stück des Kanals von Clemenshafen bis zum Düsterbach fertig gestellt werden könne,[263] so scheint doch zunächst wenig oder garnichts zu dessen Verwirklichung geschehen zu sein. Erst von auswärts ist wohl der Anstoß gekommen, der nicht nur diesen bescheidenend Plan, sondern auch die Projekte einer weiteren Verlängerung wieder aufwachen ließ.

Friedrich II. von Preußen hatte nach dem Tode des letzten Fürsten Karl Edzard um die Mitte des Jahres 1744 von Ostfriesland Besitz ergriffen und in der mit der Stadt Emden geschlossenen Konvention versprochen, bei Gelegenheit dafür Sorge tragen zu wollen, daß der münstersche Kanal zur Ems, insbesondere nach Emden weitergeführt würde.[264] In den Vorschlägen des Emdener Magistrats zur Beförderung des Handels von 2. März 1745 wurde der König an die Vorteile einer Verlängerung der Wasserstraße nach Emden erinnert.[265] Als nun im August desselben Jahres Clemens August eine allerdings ganz geringfügige Summe aus der Rentmeisterei zu Rheine für den weiterene Ausbau der Kanalstrecke bis zum Düsterbach anwies,[266] scheint die Nachricht hiervon auch nach Ostfriesland gekommen zu sein. Denn gleich nachher herrschte hier die Befürchtung, man wolle jetzt den alten Plan einer Verbindung Münsters mit Zwolle wieder aufnehmen.[267]

---

262 RGR 1737, 11. Oktober.

263 H 1737, 319.

264 AEU 254 § 16.

265 Ring, „Asiatische Handelskompagnien Friedrichs des Großen". Berlin 1890, 35.

266 H 1745, 247.

267 Dies geht wohl aus der Aufschrift eines nach Ausweis älterer Repetitorien ehemals im Staatsarchiv Aurich vorhandenen, 1851 aber kassierten Schriftstücks hervor. Der Titel lautet: „Commercien Sachen Specialia No. 1, Akta wegen der im Stift Münster vorseienden Anlegung eines Kanals von der Stadt Münster ab durch die Vechte nach Zwolle hin und den daher zu befürchtenden Nachtheil für das ostfr. Commercium 1746." Auf eine wirkliche Absichtd, den Kanal damals nach Zwolle weiterzuführen, darf man hieraus indessen nicht schließen. Es müßte dies in den Beratungen des Zwollers Magistrats vom 31. Juli 1752 (SZR 1752) über Gegenmaßregeln gegen die vermutlichen Pläne Friedrich II. erwähnt sein.

Zu solcher Annahme war jedoch kaum Grund vorhanden. Die Arbeit an dem Kanal geriet nämlich nach dem Verbrauch der unbedeutenden Geldsumme wieder ins Stocken. Erst Ende 1748 wurde sie durch einen Unternehmer, dem die Landfolgepflichtigen verschiedener Kirchspiele als Arbeiter zugewiesen waren,[268] abermals in Angriff genommen und mit großen Unterbrechungen bis Mitte 1751 fortgesetzt.[269]

Im Spätsommer 1750 war in Emden durch Friedrich II. die Asiatische Handlungskompagnie gegründet worden. Mit Unbehagen sah man in Holland auf das neue Unternehmen. Es haben sich auch wohl Gerüchte daran geknüpft, daß Friedrich den Weiterbau des münsterschen Kanals nach Emden in die Hand nehmen wolle, um so der Kompagnie ein größeres Absatzgebiet zu verschaffen. Jedenfalls sind solche Befürchtungen 1752 in Zwolle rege gewesen.[270] Zur Verhinderung dieses vermeintlichen Planes beschloss der Rat der Stadt, deren Handel schon damals etwas in Verfall geraten war, sich mit Amsterdam in Verbindung zu setzen, um die nötigen Gegenmaßregeln zu ergreifen und das Unternehmen, wenn möglich, zu verhindern.[271] Indes war zu solchen Befürchtungen gar kein Grund vorhanden. Friedrich dachte 1752 noch nicht an ein derartiges Projekt. Erst im Oktober des nächsten Jahres wurde er von dem Präsidenten der Kriegs- und Domänenkammer zu Minden von neuem darauf aufmerksam gemacht.[272] Er gab dem Minister von Podewils den Befehl, den kurkölnischen Minister von Asseburg wegen des Kanals zu sondieren. Podewils aber äußerte seine Bedenken, ob ein solcher Kanal überhaupt in preußischem Interesse liege.

268 H 1749 I.

269 H 1750, 115. 1751, 34, 174.

270 SZR 1752, 31. Juli.

271 SZR 1752, 31. Juli.

272 St BR XI 165 h Nr. 11.

Insbesondere machte er geltend, daß Münster wohl nicht dazu gebracht werden könne, den Kanal nach der Ems bis unterhalb Lingen fortzuführen, wie der Präsident der Mindener Kriegs- und Domänenkammer geraten hatte, weil dadurch Lingen und nicht Münster Stapelort des Handels werde. Sodann befürchtete er, daß durch eine solche Wasserstraße der „importante commerce" sehr gestört und die Akzise und Zoll tragenden Städte ruiniert würden. Auch werde ein derartiger Vorschlag Clemens August, dem es an Geld mangele, nur Gelegenheit geben, einen Beitrag und Vorschuß zu verlangen, den aber nimmermehr zurückerhalte.[273] Der König stimmte diesen Einwänden zu. In seinem Auftrage schrieb von Podewils an den Minister von Viereck, daß man von einem solchen Plane fürs erste absehen müsse.[274]

Mochte auch der letzte Grund von Podewils wohl stichhaltig sein , er erste traf sicher nicht zu. Denn schon im Mai 1753 hatte Clemens August, der für die Asiatische Kompagnie Friedrichs II. sehr interessiert gewesen zu sein scheint,[275] und wohl hoffte, daß bei einer Verlängerung des Kanals nach Emden auch der münstersche Handel davon Vorteil ziehen würde, dem Generalmajor Schlaun, dem späteren Erbauer des münsterschen Schlosses[276], und dem Artilleriemajor von Thelen den Auftrag gegeben, das Gelände zwischen dem Düsterbach und der Ems bei Rhede unterhalb Lingen zwecks Verlängerung der Wasserstraße zu nivellieren.[277] Das Resultat der Untersuchungen war ein in mehreren Zeichnungen festgelegter Entwurf[278] nach welchem der Kanal vom Düsterbach aus zunächst an dem Dorfe Haddrup vorbei die Richtung auf Salzbergen einschlug, in der Mitte zwischen beiden Orten aber nach links abbog und nun durch das linksemsische Moorgebiet auf die holländische Festung Bourtange zulief.

---

273 St BR XI 165 h Nr. 11

274 St BR XI 165 h Nr. 11

275 Als das erste Schiff der Kompagnie im Juli 1753 nach Emden zurückkehrte, und die Waren dort versteigert wurden, war auch Clemens August zugegen und erstand vieles. (Wiarda, Ostfriesische Geschichte VIII 371 f.).

276 *Und früheren Erbauer des Schlosses Augustusburg, und u.a. der Clemenskirche*

277 H 1753, 238.

278 RMWT IV 88, 99, 111, desgl. ein 12 m langer Plan in der Sammlung des Altertumsvereins in Münster.

Bevor er aber die Grenze erreichte, lenkte er nach rechts und mündete bei dem Dorfe Rhede in die Ems. Die Gesamtlänge der Linie belief sich auf 24 250 Ruten. Vierzehn Schleusen waren für den Geländeabfall von 144 Fuß zwischen dem Düsterbach und Rhede vorgesehen.

Doch auch dieser Plan wurde nicht ausgeführt. Die dauernde Geldnot Clemens Augusts hinderte sicher, wie von Podewils richtig erkannte, seine Verwirklichung. Auch hätte der kurz darauf beginnende Siebenjährige Krieg ein solches Friedenswerk wohl überhaupt nicht gedeihen lassen.

Noch vor dem Ende des langen Kampfes, am 6. Februar 1761 starb Clemens August, ohne seinen ehemaligen großen Plan verwirklicht zu sehen.

V.

Der Verkehr auf dem Kanal bis zu Tode Clemens Augusts.

Wie schon aus der Berechnung der Rentabiliät des Kanals vom Jahre 1725, war der Betrieb auf der neuen Schiffahrtstraße als fürstbischöfliches Monopol geplant, das zur Vermehrung der Kameraleinkünfte Clemens Augusts dienen sollte. Den Kanal der freien Konkurrenz Schiffahrttreibender zu überlassen, etwa gegen Erhebung eines Schleusengeldes zur Deckung der Unterhaltskosten, das hat nicht in der Absicht des Bischofs gelegen. In dieser Beziehung lebte er zu sehr in den Ideen der damaligen Zeit. Indes in der ganzen Einrichtung des Kanalbetriebes als staatlichen Monopols, denn Fürst und Staat sind eben damals dasselbe, nähert sich Clemens August in auffälliger Weise dem Bestreben unserer Zeit zur Verstaatlichung der gesamten wichtigeren Verkehrsmittel, wie es namentlich in den letzten Jahrzehnten sich in Deutschland gezeigt hat. Ja, man könnte die Einrichtung Clemens Augusts in gewissem Sinne schon eine Verwirklichung des erst in der allerjüngsten Zeit aufgetauchten Gedankens einer staatlichen Monopolisierung des Schiffahrtbetriebes auf den künstlichen Wasserstraßen nennen.

Mag auch die Aussicht auf den von Meetsma berechneten hohen Gewinn für den Fürsten die Veranlassung gewesen sein,

das ist jedenfalls bemerkenswert, daß schon damals dufch Clemens August, und zwar duch ihn besonders veranlaßt, eine derartig fürstbischöflich-staatliche Verwaltung eines allgemeinen Verkehrsmittels zur Güter- und Personenbeförderung geschaffen wurde.

Als nämlich im Herbst 1731 eine Gesellschaft den Kanal jährlich für 600 Rth. Pachten wollte und für jede Wegstunde, die der Kanal fortgeführt würde 1000 Rth. mehr zu geben versprach,[279] riet die Hofkammer dem Fürsten auf das Anerbieten einzugehen. Clemens August aber bestimmte: „Gleich wie wir aber weder vor jetzo noch auch künftighin ermelten Canal jehmandten anderen in der pacht zu überlassen umb so weniger gemeindt seynd, alß mehr Wir denselben bißhero auf Unsere Kosten haben verfertigen und zum stand bringen lassen, auch damidt nocn fernerhin zu continuiren und Uns selbst den daraus entspringenden vortheil oder schaden zu attribuiren oder zu leyden gedenken, also habt ihr die ahngebliche compagnie mit ihren offerdten abzuweißen und dahin bedacht zu seyn, wie dieses Canals werk und schiffahrt ahm ersten und besten zu seiner consistentz und activität gebracht werden kann.“[280]

Lange ist über die zweckmässigste Art der Verwaltung der neuen Schiffahrtstraße bereaten worden. Erst Ende 1734 wurde sie endgültig festgelegt, und der Kanal jetzt mit dem schon bestehenden Verkehrsmittel, dem auch erst durch Clemens August geregelten münsterschen Postwesen vereinigt.[281] In dem Präsidenten der Hofkammer erhielten Kanal- und Postverwaltung eine gemeinsame Oberleitung. Die Hofkammer selbst sollte zwar auch zur Beratung der Kanalangelegenheiten zugezogen werden, doch ruhte die eigentliche Direktion über beide allein in den Händen ihres Vorsitzenden. Er hatte für die Beschleunigung aller reitenden und fahrenden Posten, für die Ausbesserung aller Land- und Poststraßen, für möglichste Beförderunf der Kanalschiffahrt und unverzügliche Reparatur der am Kanal eintretenden Schäden Sorge zu tragen.

279 M142 T 79 f.

280 H 1732, 42.

281 H 1737, 250 (25. Dezember 1744). Dort auch Angaben über das Folgende.

Doch hat diese den eigentlichen Betrieb betreffenden Angelegenheiten wohl meist sein nächster Unterbeamter, der Post- und Kanalkommissar besorgt. Unter Zuziehung zweier Hofkammerräte mußte der Präsident auch die Revision der Kanal- und Postrechnungen vornehmen und dem Fürsten darüber Bericht erstatten. Alle Post- und Kanalbeamten schuldeten ihm Gehorsam. Im übrigen aber war die innere Verwaltung von Post und Kanal getrennt.

Zur Aufsicht über die sämtlichen Baulichkeiten, das bewegliche und unbewegliche Inverntar des Kanals wurde ein Kanalinspektor mit einem jährlichen Gehalt von 150 Rth. angestellt.[282] Insbesondere hatte er die Reparaturen eingetretener Schäden zu leiten. Kleinere und dringend notwendige Ausbesserungen mochte er auch wohl ohne verherige Befragung des Präsidenten der Hofkammer oder des Kanalkommissars anordnen können.

In den Händen des am Clemenshafen wohnhaften Spediteurs und Posthalters[283] dagegen lag die Regelung des gesamten Kanalverkehrs. Auch er bezog ein jährliches Gehalt von 150 Rth.[284]Unter ihm standen wohl die Angestellten des eigentlichen Schiffahrtsbetriebes, die Packer, Schiffsführer, Pferdeknechte, Schleusenwärter und Fuhrleute.[285]

Ein drittes besonderes Amt bildete endlich die Verwaltung der Kanalkasse. Mit einem jährlichen Einkommen von 156 Rth. Eingestellt,[286] hatte der Kanalkassierer die Frachtgelder einzuziehen[287] und zu verrechnen, aus dem Einnahmen die Löhne der Kanalbediensteten und die sonstigen laufenden Unkosten des Betriebes zu begleichen. Dem Präsidenten der Hofkammer mußte er auf Verlangen Bericht über den Stand der Kanalkasse erstatten.[288]

---

282 C XX A 12 Kanalquittungen 1741. H 1741, 187, 192, 283. Zunächst bekleidete der junge Meetsma diese Stelle bis zu seinem Tode am 12. April 1741.

283 H 1744, 272.

284 C XX A 12 Kanalquittungen 1732, 1741.

285 C XX A 12 Kanalquittungen 1732, 1733, 1741. Danach ehielten die Schiffsführer wöchentlich an Lohn 1–1 1/4 Rth., dazu gleiche Klaidung aus blauem Tuch, die Pferdeknechte wöchtlich 1 Rth.

286 C XX A 12 Kanalquittungen 1732, 1741.

287 C XX A 12 Kanalquittungen Status was der Kanal 1732/33 eingetragen. H 1741,342.

288 H 1741, 81. 1743, 141.

Die Gesamtkosten dieser staatlichen Verwaltung des ganzen Kanalwesens stellten sich im allgemeinen ziemlich niedrig. Zu ihrer Übersicht möge nachfolgende Tabelle[289] dienen. Ihre Durchschnittswerte können für die Verwaltung während der Regierungzeit Clemens Augusts wohl als normal angesehen werden, da sie über eine längere Reihe von Jahren umfaßt und einen Überblick über einen Zeitraum gibt, in dem sich die ganze Einrichtung des Kanalwesens schon durch mehr als ein Jahrzehnt befestigt und bewährt hatte.

	Löhne		**Unterhaltungskosten**	
Jahr	Rth.	Sch.	Rth.	Sch.
1746	843	25	961	-
1747	843	20	870	12
1748	839	7	905	27
1749	844	22	885	27
1750	854	2	1137	20
1751	791	15	940	2
1752	844	2	1056	17
1753	740	17	1113	27
1754	740	7	955	21
1755	743	1	1094	11
zusammen	**8085**	**6**	**9921**	**27**
Jährl. Durchschnitt	**808**	**14**	**992**	**6**

Danach betrug also im Durchschnitt die Jahresausgabe etwa 1800 Rth. 20 Sch.

Wie die Wasserstraße selbst nach dem Muster der damals in Holland üblichen kleinen Kanäle gebaut war, so ist auch die Einrichtung des eigentlichen Schiffahrtsbetriebes mit regelmässigen Fahrten wohl von den niederländischen Wasserstraßen übernommen worden, auf denen man derartiges zuerst eingeführt hat.

289 Diese Tabelle nach C XX A 1 Bd. II 72.
Pfennige ausgelassen.

Als Fahrzeuge dienten Treckschuten von etwa 53 Fuß Länge, 9 1/2 Fuß Breite[290] und 60–70 Pfund Tragkraft.[291] 1740 betrugen die Baukosten eines solchen Schiffes 180 Rth.[292] In den ersten Jahren der Schiffahrt wurden Postpferde zum Schleppen der Schuten benutzt.[293] Später aber, etwa um 1755, übernahm der Spediteur die Stellung zweier Pferde kund der dazu gehörigen Knechte jährlich für 230 Rth.[294] Treidelweg war der westliche Kanaldamm. Er wurde durch Schlagbäume abgesperrt[295] und durfte außer von Kanalfuhrwerken nicht befahren werden. Auf Zuwiderhandlungen stand nach der Verordnung Clemens Augusts vom 14. August 1732 eine Strafe von 25 Goldgulden.[296] Bis 1757 befanden sich drei Treckschuten für den Gütertransport auf dem Kanal.[297] Zwei davon fuhren regelmäßig, die dritte nur bei starkem Güterverkehr.[298] Doch bekam dann der Spediteur für das dafür zu stellende Pferd eine besondere Vergütung.[299]

Der Kanalverkehr selbst war genau geregelt. Die Wasserstraße diente nicht nur zum Transport von Frachtgut, sondern auch zur fahrplanmäßigen Post- und Personenbeförderung. Wie heute die Post im Eisenbahnverkehr eigene Postwagen hat,

290 H 1740, 350, 364. Im Vergleich mit unseren heutigen Kanalschiffen erscheinen diese Maße als ganz unbedeutend, indes entsprachen sie ganz den damals üblichen Kanalfahrzeugen. Zum Vergleich mögen auch eineige Maße über die im 18. Jahrhundert auf der benachbarten Ems gebräuchlichen Schiffe dienen. Nach Reingold und Oltmanns „Der deutsche Handelskanal, Bremen, Leer 1817 betrug die Länge einer münsterschen Emspünte 55, die Breite 16 Fuß, die Tragfähigkeit 15 Last.

291 M 140 B I, II, M 209 A.

292 H 1741, 2, 69. Das Holz dazu wurde anscheinend aus den Kameralwaldungen genommen. (H 1740, 364).

293 H 1763, 409.

294 H 1756, 298. 1763, 409.

295 H 1742, 64.

296 RMD f. R I 148, 1 Kanaldammordnung Clemens Augusts vom 14. August 1732 (Kopie). Abdruck in Scotti „Sammlung der Gesetze und Verordnungen, welche in dem Kgl. Preuss. Erbfürstentum Münster über Gegenstände der Landeshoheit, Verfassung, Verwaltung und Rechtspflege von 1359–1806 ergangen sind", Münster 1842 Bd I 335. Erst im Laufe des 18. Jahrhunderts wurde enzelnen anwohnenden Grundbesitzern das Befahren der Dämme gestattet (RMD f. R I 148, 9 Vol. 1). Da der Weg von der Kanalverwaltung natürlich immer in Ordnung gehalten werden musste, so war er am Anfang des 19. Jahrhunderts der beste im ganzen Münsterland. (Berghaus, Wallfahrt durchs Leben, Leipzig 1862 I 201.)

297 H 1739, 98 vgl. C XX A 12 Kanalquittungen 1733.

298 Außerdem hatte der Bischof für seinen Privatgebrauch ein eigenes Schiff auf dem Kanal.

299 H 1763, 409. 1756, 220. 1753, 189. 1755, 152. 1742, 56.

so fuhr auf dem münsterschen Kanal seit 1733 ein besonderes Postschiff.[300] Es gehörte nicht zum eigentlichen Kanalwesen, sondern unterstand der münsterschen Postverwaltung,[301] die auch die Einnahmen daraus zog

Anfänglich diente des nur dem Postverkehr zwischen Münster und Zwolle. Zweimal wöchentlich fuhr es zwischen Münster und Clemenshafen hin und zurück.[302] Außer Personen beförderte das Postschiff auch leichtere Güter. In der ersten Zeit ist der Unterschied zwischen Post- und Frachtgut nicht genau bestimmt gewesen. Erst in den letzten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts scheint dies dahin geregelt zu sein, daß Pakete unter 40 Pfund dem Postschiff übergeben, alle schwereren aber als Frachtgut angesehne wurden.[303]

Im Laufe des 18. Jahrhunderts ist der Kanal zu einer vielbenutzten Poststraße und Münster zum Treffpunkt mehrerer wichtiger Postrouten geworden. Außer der Zwoller Post, die über Enschede, Ochtrup nach Clemenshafen lief,[304] kam von Norden die 175756 eingerichtete Emdener fahrende Post über Lingen, Rheine.[305] Auch scheint schon 1749 eine regelmässige Postverbindung zwischen Groningen und Clemenshafen angelegt worden zu sein.[306] Von Clemenshafen bis Münster bildete dann der Kanal die gemeinsame Straße. Von Münster aber liefen die Routen wieder strahlenförmig auseinander. Die Zwoller Post ging weiter nach Paderborn, Kassel mit Anschlüssen nach Leipzig, Nürnberg, Frankfurt a.M.[307]

---

300 C XX A 12 Kanalquittungen 1733

301 C XX A 1 Pachtvertrag mit Duesberg § 1.

302 Anfänglich ist es wohl entsprechend dem früheren Postwagen zwischen Münster und Zwolle Dienstags und Freitags Morgen von Münster abgefahren und Donnerstags und Montags zurückgekommen. (Scotti, Sammlung der Gesetze und Verordnungen …, Münster 1842 I 239). Um 1795 fuhr es Montags und Donnerstags von Münster ab. (H 1795, 301).

303 ANZ 62, Bericht Veltmanns und Storps vom 20. April 1804 Storp an die Regierung 28. Juli 1805. Vgl Berghaus, Wallfahrt I 201.

304 H 1763, 147. Das Fahrgeld für die Strecke von Münster nach Zwolle betrug 2 1/3 Rth. pro Person. (Scotti, Sammlung der Gesetze und Verordnungen … Münster 1842 I 239, II 448.) Von Zwolle fand täglich über den Zuidersee Verbindung mit Amsterdam statt.

305 H 1755,294.

306 H 1751, 227, 224, 252. Vgl. H 1769, 148, 168, 180.

307 H 1751, 227. 1760, 44. Vgl. Scotti, Sammlung der Gesetze und Verordnungen … I 239.

Außerdem stellte die Kaiserliche Post über Hamm, Arnsberg, Siegen, Frankfurt a.M. Eine zweite Verbindung mit Süddeutschland her.[308][309] Sodann führte eine Route über Dorsten, Duisburg, Köln nach Bonn, der Hauptresidenz Clemens Augusts. Weniger wichtig sind wohl die Verbindungen nach Düsseldorf, Elberfeld über Haltern, Essen und nach Wesel gewesen.[310]

Nicht so regelmässig wie der Postverkehr war natürlich die Frachtschiffahrt. Sie richtete sich nach der Menge des eingelieferten Frachtguts. War es so viel, daß die Schiffe genügend beladen werden konnten, so fuhren sie regelmäßig jeden Morgen von Clemenshafen ab und kamen am Nachmittage vor dem Neubrückentor zu Münster an.[311] Hier wurden die Waren sofort ausgeladen und mit besonderen Kanalfrachtwagen den Kaufleuten vor die Tür gefahren.[312] Güter, die über Münster hinaus gingen, sind vom Kanal wohl wieder an Speditionsfuhrleute überwiesen worden. Zur Bespannung der Kanalfrachtwagen nahm man Postpferde. Waren diese aber bei starkem Postverkehr sämtlich in Anspruch genommen, so hatten Spanndiestpflichtige die Pferde zu stellen.[313]

Für das Frachtgut wurde während des Transportes volle Sicherheit geleistet. Eine Verordnung Clemens Augusts vom 3. September 1731 bestimmte, daß die Waren, wenn die Schiffe im Winter einfrieren würden oder in heißen Sommern bei zu seichtem Wasser nicht weiterfahren könnten, ausgeladen und mit Frachtwagen auf Kosten der Kanalverwaltung den Kaufleuten zugefahren werden sollten.[314] Beschädigungen oder Verluste während des Kanaltransportes wurden nach geschehener Abschätzung des Schadens vergütet.[315]

---

308 H 1742, 238. Vgl. Esch, Zur Geschichte des Postwesens im Vest Recklinghausen, Zeitschrift des Geschichtsvereins Recklinghausen 1897, 22.

309 H 1751, 238. Vgl. 11. Scotti, Sammlung der Gesetze und Verordnungen … I 239.

310 Esch 16. Den Kanal benutzten nicht die Postrouten von Münster über Osnabrück, Hannover nach Bremen, Hamburg (H 1743, 160) und von Amsterdam über Bochold, Münster nach Leipzig, Nürnberg, Frankfurt a.M. (H 1738,21).

311 C XX A 1, Bd. I Pachtvertrag mit Duesberg § 9.

312 M 142 T 79

313 H 1742, 115.

314 Stdt. AM XI 1.

315 Ebendort.

Doch waren nach einer Bestimmung vom Jahre 1741 derartige Mängel spätestens 24 Stunden nach Empfang der Waren anzumelden. Nach Ablauf dieser Zeit ging die Kanalverwaltung auf Beschwerden nicht mehr ein.[316]

Der ganze Frachtgutverkehr nach Münster scheint sich nun in der Weise abgewickelt zu haben, daß die Waren auf Bestellungen der Kaufleute bei den Speditionshäusern in Oldenzaa und Enschede oder auch in Zwolle selbst von Spediteuren, sogenannten Faktoren, mit Lastwagen nach Clemenshafen befördert wurden.[317] Nach Oldenzaal und Enschede kamen zweifellos die Waren über die Vechte und Regge. Der Verkehr über Nordhorn scheint damals weit weniger beträchtlich gewesen zu sein.[318] Auch waren die über die Ems kommenden Gütermengen wohl kaum sehr bedeutend.[319]

Die Fracht für ein Schiffspfund von Zwolle bis Clemenshafen kostete 3 1/2 fl.[320] Von Oldenzaal bis Clemenshafen dagegen nur auf 7/12 fl[321] Die Wagenfracht vom Speditionsort bis zum Kanal erhielten die Faktoren aus der Kanalkasse bezahlt.[322] Diese rechnete dann die Gebühr für den Kanaltransport hinzu und schickte über den ganzen Betrag den Kaufleuten Rechnung.[323] Gegen Zahlungssäumige wurde exekutorisch vorgegangen.[324] Einige größere münstersche Kaufleute scheinen auch mit den Faktoren feste Lieferungskontrakte gehabt zu haben, sodaß also die Kanalkasse für sie die Fracht bis Clemenshafen nicht auszulegen brauchte.[325]

Über den eigentlichen Kanalfrachttarif ist lange, von 1729 bis 1733, mit dem münsterschen Krameramt verhandelt worden. Beiderseits mussteen große Zugeständnisse gemacht werden. So war der Transport der Waren vom Kanal zu den Häusern der Kaufleute ursprünglich nicht beabsichtigt gewesen.[326]

---

316 H 1741, 54.

317 C XX A 12, Status was der Kanal 1731, 1732/33 eingetragen.

318 C XX A 1 Bd. II, 32.

319 C XX A 12, Status was der Kanal 1732/33 eingetragen.

320 C XX A 12, Status was der Kanal 1732/33 eingetragen.

321 Ebendort. (Frachtbrief eines Peter Kistemaker vom 25. Mai 1733).

322 Ebendort.

323 Ebendort, s. Besonders die Rechnungen für die Kaufleute Nortzell u. Vogelsang.

324 H 1742, 54.

325 C XX A 12, Status was der Kanal 1732/33 eingetragen.

326 M 142 T 73.

Erst auf die Vorstellungen der Kaufmannschaft entschloß man sich dazu. Das Krameramt dagegen musste sich verpflichten, sämtliche aus den sieben holländischen Provinzen, aus Ostfriesland, ja sogar aus Bremen, Hamburg und Lübeck kommenden Waren über den Kanal zu beziehen.[327] Auch für die nicht zum Krameramt gehörigen Kleinkaufleute und Höcker galt diese Bestimmung.[328] An den Stadttoren fand eine genaue Kontrolle statt. Für Waren, die trotz des Verbotes von jenen Orten per Achse gekommen waren, musste außer dem Torgeld noch obendrein der Betrag nachgezahlt werden, den ihr Transport über den Kanal gekostet hätte.

Der Frachttarif war nach dem Gewicht geregelt und nach dem Prinzip, daß er gegenüber dem Wagentransport die Fracht von Zwolle nach Münster um 1/8 ihres Betrages verringern sollte, auf 7 Sch. 10 Pf.[329] für das Schiffspfund festgelegt.[330] Dagegen kostete die Rückfracht von Münster bis Clemenshafen für ein Schiffpfund nur 4 Sch. 8 Pf.[331]

Diese Frachtsätze sind für die Haupttransportartikel des Kanals, Kolonialwaren, Käse, Fische etc., bis kurz nach 1765 beibehalten worden.[332] Doch bildete sich schon bald neben diesem nur auf dem Gewicht fußenden Satz, analog der Tarifentwicklung auf den deutschen Eisenbahnen bis 1870, ein Tarifsystem für Massengüter nach der Wertklassifikation aus. Schon 1741 wurde die Kanalfracht für eine Last Roggen auf 2 Rth. herabgesetzt[333]. Doch scheint dieser Frachtsatz mit dem jeweiligen Marktwert des Getreides gefallen oder gestiegen zu sein. Er stand nämlich

für	1 Last Weizen	1 Last Roggen	1 Last Hafer
kurz vor 1761[334]	auf 6 Rth.	auf 5 Rth.	auf 4 Rth.
dagegen 1762[335]	auf 5 Rth.	auf 3 Rth.	auf 2 Rth.

327 Stdt. AM XI 2, C XX A 1 Bd. I Anlage 3, 4 zu den Kanalverpachtungsbedingungen v. 1765

328 Ebendort.

329 = 13 1/3 Stüber holländ.

330 Stdt AM XI 2, C XX A 1 Bd. I Kanalverpachtungsbedingungen v. 1765, Anlage 3, 4. C XX A 12, Status was der Kanal 1732/33 eingetragen.

331 C XX A 12, Status was der Kanal 1732/33 eingetragen.

332 C XX A 6 fol. 3, 4, 9, 11, 15, 16.

333 H 1742, 21.

334 H 1761, 163.

335 H 1762, 143.

Ebenso wie der Frachtsatz von 7 Sch. 10 Pf. für das Schiffspfund bedeutend unter dem von Meetsma angenommenen angesetzt werden musste, so blieb auch die Menge der transportierten Güter weit hinter den Erwartungen zurück. Zwar waren schon im März 1731 aus Holland 168 Zentner Pulver über den Kanal gekommen, jedoch der eigentliche Warentransport begann erst im Herbst desselben Jahres, nachdem den Gildemeistern des Krameramts und anderen Kaufleuten durch eine Probefahrt mit anschließendem Festmahl die Benutzbarkeit des Kanals gezeigt worden war.[336] Am 22.September 1731 wurden zum erstenmal von Oldenzaaler Faktoren Frachtgüter nach Clemenshafen gebracht und von dort zu Schiff nach Münster befördert.

Allmählich entwickelte sich nun ein regelmäßiger Frachtverkehr. Noch bis zum Ende des Jahres sind annähernd 900 Schiffspfund über den Kanal nach Münster transportiert worden. Die Gesamteinnahme von September bis Dezember 1731 betrug etwa 260 Rth.[337] Ein Güterverkehr von Münster nach Clemenshafen scheint noch nicht statt gefunden zu haben.

Für die beiden folgenden Jahre 1732 und 1733 verteilten sich dann (abgerundet) Frachtverkehr und Einnahmen in folgender Weise:

	Einfuhr	Ausfuhr	Einnahme[338]
1732[339]	2260 Schiffspfund	456 Schiffspfund	789 Rth.
1733[340]	3498 Schiffspfund	227 Schiffspfund	1016 Rth.

336 C XX A 12, Status was der Kanal 1730 eingetragen, Anhang Ausgabe 1730/31, 19, 20.

337 Ebendort.

338 Außer den Ertragen aus dem Warentransport sind auch einige kleinere Nebeneinkünfte mit berechnet worden.

339 C XX A 12, Status was der Kanal 1731 eingetragen

340 C XX A 12, Status was der Kanal 1732/33 eingetragen

Leider sind nur vom Jahre 1733 genauere Angaben über die Art und Menge des einzelnen über den Kanal verfahrenen Gutes vorhanden. Zur Übersicht über die Haupttransportartikel mögen folgende Zahlen dienen: Es sind von Januar bis Dezember 1733 nach Münster verschifft worden:

Öl	rund 720 Schiffspfund
Leinsaat	rund 460 Schiffspfund
Heringe	rund 330 Schiffspfund
Tran	rund 300 Schiffspfund
Käse	rund 250 Schiffspfund[341]

Dagegen wurden Zucker, Teer, Korinten, Rosinen, Stiefel, Farbe, Tabak, spanischer Wein, Syrup, Reis und Pfeffer in weit geringeren Mengen verfrachtet. Fast ohne Ausnahme waren die Güter für münstersche Kaufleute bestimmt. Nur weniges ging nach Warendorf.[342] Weiter aber scheint sich der Transportbereich des Kanals nicht erstreckt zu haben.

Unter dem von Münster nach Clemenshafen im Jahre 1733 beförderten Gut waren allein 116 1/4 Schiffspfund Pottasche und 85 1/2 Schiffspfund Eisenwaren.[343] An Leinwand, dem Hauptausfuhrartikel des Münsterlandes, wurden noch keine 10 Schiffspfund über den Kanal von Münster aus versandt. Es ist das nur daraus zu erklären, daß damals der Export der Leinwand zum weitaus größten Teil über Bremen und Hamburg ging.[344] Als Verkehrsmittel dorthin konnte der Kanal allerdings kaum in Betracht kommen.

Aus der Transportübersicht über die beiden Jahre 1732, 1733 geht zur Genüge hervor, wie wenig Bedeutung des Kanal für den Warendurchgangsverkehr hatte. Er diente lediglich der Beförderung von Kaufmannsgut nach der Stadt Münster. Auch in der späteren Zeit ist hierin keine große Änderung erfolgt. Ein bedeutender Güterverkehr über die Wasserstraße nach angrenzenden Gebieten des Münsterlandes,

---

341 C XX A 12, Status was der Kanal 1732/33 eingetragen. Genauere Zahlen lassen sich nicht angeben, da sehr oft nur das Gesamtgewicht verschiedener auf einem Frachtbrief stehender Güter verzeichnet ist, sodaß also dort das spezielle Einzelgewicht der Waren fehlt.

342 Ebendort.

343 Ebendort.

344 s. S. 18.

wie man ihn erwartet hatte, hat nie stattgefunden. Als Torso konnte der Kanal einem solchen Zweck auch nicht genügen. Wäre er nach der See zu mit einem schiffbaren Gewässer in Verbindung gesetzt worden, etwa mit der Vechte, so hätte er wenigstens den Warenverkehr der von Zwolle über Münster nach Paderborn und Kassel führenden Straße an sich ziehen können. Da dies abe nicht geschah, so lohnte sich der doch nur kurze Kanaltransport bei langen Wegstrecken kaum, zumal da die Güter dabei mehrmals umgeladen werden mußten.

Auch hat die Abneigung gegen das neue Vekehrsmittel dem Kanaltransport noch lange geschadet. Die Konkurrenz zwischen Schiff und Frachtwagen scheint sehr scharf gewesen zu sein. Denn trotz des Verbotes befuhren noch 1741 Frachtfuhrleute die immer im guen Zustande befindlichen Dammwege des Kanals in solcher Menge, daß sogar Militärwachen aufgestellt werden mußten,um dem Einhalt zu tun.[345]

Zum Vergleich mit der Übersicht über die Verwaltungskosten des Kanals in den Jahren 1746–1755 möge folgende Tabelle über die Transportmengen und Einnahmen in denselben Jahren dienen:

Jahr	Einfuhr[346] Schiffspfund	Ausfuhr[347] Schiffspfund	Einnahmen[348] Rth. (abgerundet)
1746	6277	280	1920
1747	5614	214	1791
1748	5206	398	1658
1749	5895	269	1809
1750	5360	243	1642
1751	5282	243	1838
1752	7020	308	2287
1753	6271	417	2001
1754	5840	338	1759
1755	5702	300	1750
Summe	58464	3010	18459
Jährl. Durchschnitt	5846	301	1846

345 H 1742, 65, 110.

346 Nach C XX A 1 Bd. II 71 f.

347 Ebendort.

348 Nach C XX A 1 Bd. II 69.

Gegenüber den Ausgaben aus den Jahren 1732, 1733 zeigt sich zwar ein bedeutendes Steigen der Einfuhr, dagegen noch immer die gleiche Ausfuhrmenge von durchschnittlich etwa 300 Schiffspfund. Stellt man endlich Einnahmen und Ausnahmen dieser 10 Jahre gegenüber, so ergibt sich ein Gesamtüberschuß von fast genau 452 Rth. Also ein durchschnittlicher jährlicher Reingewinn von etwa 45 Rth., eine geradezu verschwindend kleine Summe im Verhältnis zu der von Meetsma berechneten Einnahme. Htte das Baukapital geliehen werden müssen, nicht einmal die Zinsen wären von diesem unbedeutenden Überschuß gedeckt worden.

Mit dem durchschnittlichen Güterverkehr auf dem Kanal von rund 6000 Schiffspfund während der Jahre 1746 bis 1755 war aber die Transportkraft der Wasserstraße keineswegs erschöpft, der Siebenjährige Krieg sollte noch einen weit stärkeren Beweis für die Leistungsfähigkeit des Kanals an den Tag legen.

Als Ende 1758 Herzog Ferdinand von Braunschweig vom Rhein ostwärts bis zur Weser zurückging, und Münster für eine Belagerung verproviantiert werden mußte, wurde das ganze englische Kornmagazin von Clemenshafen über den Kanal nach Münster geschafft. Die drei münsterschen Frachtschiffe mit je 70 Schiffspfund Tragkraft konnten den Transport allein nicht bewältigen. Es wurden noch zwölf kleinere Schiffe mit je 30 Schiffspfund Tragfähigkeit, davon sechs von der englischen Proviantverwaltung, die übrigen von Unternehmern auf den Kanal gebracht.[349] Auf diese Weise konnten täglich 15 Schiffsladungen nach Münster geschafft werden. Im Laufe des Nachmittags kamen die Schiffe vor dem Neubrückentor an, löschten dort ihre Ladung und fuhren in der Nacht wieder nach Clemenshafen zurück.

Es ist das ein glänzender Beweis für die Benutzbarkeit des Kanals, vor allem dafür, daß er, solange er in gutem Zustand war, auch Wasser genug hatte für eine größere Schiffahrt. Mag es auch bei dem damaligen Transport in der Weise geregelt gewesen sein, daß jedesmal fünf Schiffe durch die große steinerne Schleuse gehoben oder gesenkt wurden,

349 M 142 B I, II. M 509 A.

so waren doch immerhin täglich 6 große und 30 kleine Schleusenfüllungen erforderlich mit einem Gesamtverbrauch von fast 300 000 Kubikfuß Wasser.[350] Für einen Kanal, der in seinen beiden oberen Haltungen nur von einem Gewässer wie der unbedeutenden münsterschen Aa gespeist wurde, ist das immerhin eine beträchtliche Leistung. Über die Mengen des transportierten Getreides fehlen nähere Angaben. Nur soviel steht fest, daß allein das Frachtgeld für die Benutzung der drei münsterschen Schiffe 1541 Rth. betrug.[351]

So gute Dienste der Kanal damals auch leistete, es wurde ihm übel vergolten. Als nämlich um die Mitte des Jahres 1759 die französischen Truppen Münster einschlossen und einnahmen, wurde von ihnen das Schüttwerk im östlichen Kanaldamm bei Kinderhaus zerstört, sodaß die obere Haltung vollständig leer lief.[352] Auch verbrannten sie einige bei Clemenshafen liegende Schiffe. Bei der darauffolgenden Belagerung und Eroberung der Stadt durch die englische Armee gegen Ende desselben Jahres wurde noch der Krahn vor dem Neubrückentor zerschossen.[353] Die in der Nähe Münsters über den Kanal führenden Brücken waren von den Franzosen schon vor der Annäherung des Feindes abgebrochen worden.[354] Nach kaum dreißigjähriger Benutzung schien der Kanal der Zerstörung anheimfallen zu sollen.

Indes soweit kam es nicht. Auf Veranlassung des Oberpostkommissars Duesberg, der sich bei der Hofkammer erbot, vorläufig die Gelder vorzustrecken,[355] wurden noch im Frühjahr 1760 die notdürftigsten Reparaturen vorgenommen,[356] insbesondere das Schüttwerk bei Kinderhaus ausgebessert und die obere Haltung wieder unter Wasser gesetzt.

---

350 Der Verbrauch bei einer Füllung der großen Schleuse betrug 31 768, bei der kleinen 3080 Kubikfuß. (ANZ 62 Bericht des Kriegs- und Domänenrates Meyer über den Kanal).

351 H 1759, 97, 109.

352 M 509 A. H 1759, 118.

353 H 1760, 109.

354 H 1759, 126. Vgl. Zeitschr. für Gesch. und Altertumskunde Westfalens Bd. 36 (1878) „Münstersche Chronik", 169.

355 H 1760,11.

356 H 1760, 61.

Die Brücken stellte man wieder her,[357] und Schiffsbauer von der Ems mußten die Schiffe ausbessern[358] Auch der zertrümmerte Krahn ist anscheinend in der folgenden Zeit wieder aufgerichtet worden.[359]

Obwohl nun alle diese Reparaturen nur nothdürftig gemacht waren, zeigte der Kanal doch in den beiden folgenden Jahren wieder seine bedeutende Leistungsfähigkeit. Seit dem Frühjahr 1761 legte man für die englische Armee in Münster ein großes Getreidemagazin an. In Holland und Ostfriesland wurden große Mengen Hafer und Roggenmehl angekauft, nach Clemenshafen gefahren unad von dort über den Kanal nach Münster transportiert.[360] Die münsterschen Schiffe waren von der Proviantverwaltung beschlagnahmt worden.[361] Auch hatte das englische Proviantamt wieder mehrere eigene Fahrzeuge angeschafft, und den verschiedenen Unternehmern war es von der Hofkammer ebenfalls gestattet worden, Schiffe auf den Kanal zu bringen. Doch mußten für jedes Schiffspfund, das sie nach Münster beförderten, 7 Sch. bezahlt werden.[362] Für die Schiffe der englischen Proviantverwaltung ist wohl ein ähnlicher Betrag angerechnet worden.

Wie groß die Menge des über den Kanal transportierten Getreides bis zum Ende des Krieges war, läßt sich am besten aus den Frachtkosten ersehen. Diese beliefen sich für die Engländer auf rund 8494 Rth. Für 2224 Rth. war allein von Januar bis Juli 1762 in den wenigen münsterschen Schiffen verfrachtet worden.[363] Dazu kamen dann noch die Transportkosten für die Unternehmer, soweit sie sich nachweisen lassen, von rund 3066 Rth.[364] Die Gesamteinnahme betrug also rund 12 560 Rth.[365] wohl die größte Summe, die an Frachtgeld innerhalb zweier Jahre an die Kanalkasse zu zahlen war, solange die Wasserstraße benutzt wurde.

---

357 H 1760, 70.

358 H 1760, 96.

359 H 1763, 5.

360 Zeitschr. für Gesch. und Altertumskunde Westfalens Bd. 37 (1879) „Münstersche Chronik" 32.

361 H 1761, 62.

362 H 1761, 62. 1762, 108.

363 H 1764, 106.

364 H 1762, 132.

365 H 1761, 165. 1762, 87. 1763 4, 66, 182.

Unsicher bleibt, ob diese Schuld wirklich ganz beglichen worden ist. Wohl scheinen von den Unternehmern die Summen nach 1763 exekutionsweise eingetrieben worden zu sein.[366] Auch sind Anfang 1767 Entschädigungssummen von England an die münstersche Regierung abgeführt worden.[367] Der Betrag aber, den die englische Proviantverwaltung der Kanalkasse schuldete, war nicht darunter. Es ist sehr wahrscheinlich, daß er überhaupt nicht ausbezahlt wurde. Jedenfalls hatte die Kanalkasse bis 1775 noch nichts erhalten.[368]

Was ein Kanal im Kriegsfall für die Beförderung von Fourage und Proviant zu leisten vermag, das hat der münstersche Kanal im Siebenjährigen Kriege in vorzüglicher Weise gezeigt. Im Hinblick auf die äußerste Anspannung der Transportkraft, wie auch auf die Größe der beförderten Massen kann man diese Jahre wohl mit Recht als den Höhepunkt der Schiffahrt auf der Wasserstraße nennen.

Indes auch für sie kam des Ende des Krieges zur rechten Zeit. Die Folgen der in sieben Jahren immer nur notdürftig gemachten Reparaturen wurden mehr und mehr fühlbar. Der technische Fehler der Anlage, daß die Aa ungehindertt ihr Wasser in den Kanal ergießen konnte, machte sich wieder geltend. Die obere Haltung von Münster bis zur hölzernen Schleuse war versandet und verschlammt.[369] Die steinerne Schleuse konnte schon seit Herbst 1762 nicht mehr durchfahren werden.[370] Die Tore waren zum Teil verfault, das Mauerwerk verwittert und undicht geworden. Das Wasser lief in solchen Mengen durch die Lecke in die untere Haltung, daß im Sommer 1763 auch die mittlere nicht mehr befahren werden konnte.[371] In Clemenshafen war der Krahn unbrauchbar geworden.[372] Die Dämme befanden sich in solch schlechtem Zustande, daß Ende 1763 bei Kinderhaus und im November 1764 auch am Twickelsloch größere Dammbrüche eintraten.[373]

366 H 1763, 4, 182, 242.

367 C XX A 1 Bd. I Brief an die Hofkammer vom 19. Febr. 1767, vgl. H 1767, 171.

368 C XX A 1 Bd. I 17. Febr. 1775 Hofkammer an den Kurfürsten.

369 H 1764, 66, 370.

370 H 1763, 7.

371 C XX A 1 Bd. I Anlage I zum Bericht des Präsidenten der Hofkammer an den Kurfürsten v. 5. August 1763.

372 H 1763, 31.

373 H 1764, 108. 1765 57. Vgl. H 1763, 189.

Dazu kam, daß in den letzten Jahren des Krieges der eigentliche Warenfrachtverkehr den Kanal fast ganz verlassen hatte. Sämtliche Schiffe waren für den Getreidetransport beschlagnahmt gewesen, sodaß Kaufmannsgut nicht über den Kanal befördert werden konnte. Die Folge war, daß die Frachtfuhrleute den Warenverkehr nach Münster wieder an sich gerissen hatten. Auch nach dem Kriege setzten sie ihre Fahrten auf Nebenwegen oder gar über die Kanaldämme fort, diese dadurch noch mehr zerstörend.[374] Die alte Vorschrift, daß für derartige Wagenfrachten das Kanalfrachtgeld an den Stadttoren nachgezahlte werden sollte, war wohl in den Kriegswirren in Vergessenheit geraten.[375]

In jeder Beziehung bedurfte das Kanalwesen einer durchgreifenden Neuordnung. Es war keine unbedeutende Aufgabe, die Clemens August damit seinem am 17. September zum Bischof von Münster gewählten Nachfolger Maximilian Friedrich hinterließ.

VI.

Die Verpachtung der Wasserstraße und Kanalverkehr bis zur Säkularisierung Münsters 1803.

Der Tod Clemens Augusts ist in mancher Beziehung ein Wendepunkt in der Geschichte des Kanals. War es bis dahin der Bischof gewesen, der trotz widriger Umstände immer noch auf eine Vervollkommnung und Fortsetzung dess begonnenen Werkes bedacht war, so änderte sich dies fortan.

Die münstersche Kaufmannschaft wurde zunächst der treibende Faktor. Zwar war schon im Herbst 1763 durch die Hofkammer eine Untersuchung veranlaßt worden, wie die steinerne Schleuse gründlich repariert werden könne. Auch waren die von dem damaligen Kanalinspektor Fix dafür gemachten Vorschläge[376] von Max Friedrich gebilligt und ihre Ausführung befohlen worden.[377]

374 H 1763, 409. 1764, 358, 543.

375 H 1764, 543.

376 C XX A 1 Bericht des Präsidenten der Hofkammer v. 5. August 1763 an den Kurfürsten. (Anlage 1, 2).

377 C XX A 1, 2. Sept. 1763 Kurfl. Kammerrat Mix an die Hofkammer.

Indes ist es dazu vorläufig nicht gekommen. Nur die hölzerne Schleuse wurde einer notdürftigen Ausbesserung unterzogen,[378] und ein dem Domkapitel gehöriges Haus am Krahn vor Münster für den Kanal als Packhaus angekauft.[379]

Die wirkliche Instandsetzung des ganzrn Kanals ist aber erst durch die Kaufmannschaft veranlaßt worden.

Anfang Mai 1764 reichten die Gildemeister bei der Hofkammer eine Resolution des Krameramts ein, in der die Beseitigung der eingetretenen Mängel verlangt wurde. Insbesondere sollte am Neubrückentor ein neuer Krahn gebaut und neue Pferde und Wagen angeschafft werden, um die ankommenden Güter den Kaufleuten wieder bis zu ihren Häusern zu fahren.[380]

Damit aber nicht genug! Das Krameramt stellte auch vor, daß es sehr vorteilhaft sein würde, die Wasserstraße bi zu Ems zu verlängern, zumal da man glaubte, daß die inzwischen eingegangene Asiatische Compagnie zu Emden sich wieder auftun würde. Zum wenigsten aber wurde um eine Vollendung des bereits teilweise ausgegrabenen Kanalstücks bis zum Düsterbach gebeten.[381]

In einer Sitzung vom 12. Mai 1764, an der auch die beiden Gildemeister des Krameramts teilnahmen, beschloß darauf die Hofkammer, den Schwerden der Kaufmannschaft abzuhelfen und durch Oberstleutnant von Thelen das Gelände vom Kanalende zur Vechte und Ems untersuchen zu lassen.[382] Auch die Ende 1764 von dem münsterschen Minister von Fürstenberg zur Hebung des münsterschen Handels und Gewerber ins Leben gerufene Kommerzienkommission beschäftigte sich mit der Frage einer Wiederherstellung und Fortsetzung des Kanals.[383]

---

378 H 1764, 3.

379 H 1764, 10, 25.

380 H 1764, 370 f., ferner C XX A 1 Bd I 23. Juni 1764, Hofkammer an den Kurfürsten.

381 Ebendort.

382 H 1764, 370 f., ferner C XX A 1 Bd I 23. Juni 1764, Hofkammer an den Kurfürsten.

383 Nach Mitteilung des Herrn Dr. Brühl aus dem Archiv des Grafen Droste-Vischering auf Schloß Darfeld i. Westfalen.

Die Ausbesserungsarbeiten wurden bald in Angiff genommen. Ende April 1765 konnte dem Krameramt mitgeteilt werden, daß der Kanal sich wieder in benutzbarem Zustand befinde.[384] Doch sind die Reparaturen vorläufig nur provisorisch gemacht und erst später vollendet worden.[385] Immerhin war es möglich, den Warentransport wieder zu beginnen. Auch die alte Vereinbarung des Bischofs mit dem Krameramt, nach welcher die Kaufleute sich verpflichteten, ihre Waren von Holland und Ostfriesland nur über den Kanal kommen zu lassen, wogegen ihnen der Kanaltransport gegenüber der Wagenfracht einen gewissen Vorteil bieten sollte, wurde Anfang März 1765 erneuert und abermals die Verfügung getroffen, daß von Waren, die trotzdem aus jenen Ländern auf der Achse ankamend, die Kanalfracht an den Stadttoren nachgezahlt werden müsse.[386]

Die Untersuchungen zur Fortsetzung des Kanals zur Ems oder zur Vechte nahmen zunächst einen günstigen Verlauf. Max Friedrich wa mit dem Vorhaben einverstanden.[387] Der Vorschlag Fürstenbergs ging dahin, den Kanal nordwärts durch das Bourtanger Moor weiterzuführen, wie das ja auch schon Meetsma beabsichtigt hatte, um dadurch die linksemsischen Moorgebiete zu entwässern und anbaufähig zu machen.[388] Indes so großartig dieser Meliorationsplan war, bei den knappen Geldmitteln ist er kaum in Betracht gekommen.[389] Man mußte versuchen, auf kürzestem Wege ein schiffbares Gewässer, sei es Ems oder Vechte, zu erreichen. Schon im Sommer 1764 hatte Oberstleutnant von Thelen das in Betracht kommende Gelände nivelliert und

384 H 1765, 310.

385 C XX A 1 Bd. I 18. Juni 1765 Hofkammer an den Kurfürsten.

386 C XX A 1 Bd. II, ferner C XX A 1 Bd. I 3. August 1764 Kurfürst an die Hofkammer.

387 H 1767 509, ferner C XX A 1 Bd. I 3. August 1764 Kurfürst an die Hofkammer

388 Nach Mitteilung des Herrn Dr. Brühl aus dem Archiv des Grafen Droste-Vischering auf Schloß Darfeld i. Westfalen.

389 Ein erfolgreicher Meliorationsversuch in dem Gebiet der Emsmoore ist erst 1788 durch die Anlegung mehrerer Moorkolonien nach den Plänen des Hauptmanns Flensberg gemacht worden. Es wurden damals 10 Moorkolonien links, 6 rechts der Ems angelegt und in ihnen 325 angesiedelt. (Flensberg: „Über Moore und deren Anbau in Nordwestfalen"; im Magazin der Geographie, Geschichte, Statistik, überhaupt der genaueren Kunde Westfalens gewidmet, herausgeg. von Mallinkrodt Bd. I, Dortmund 1816, S. 31–66. Vgl. ferner Westfälischer Anzeiger 1815, Nr. 2).

vorgeschlagen, den Kanal mit der Vechte unter Benutzung der Burgsteinfurter Aa, wie auch mit der Ems zu verbinden.[390] Doch sah er bald ein, daß eine Schiffbarmachung der Burgsteinfurter Aa und der Vechte bis Nordhorn zu große Kosten verursachen würde, und riet deshalb von einer Fortsetzung nach diesem Flusse ab.[391] Dagegen hielt er eine Verbindung mit der Ems wohl für möglich und verfertigte dazu einen ausführlichen Plan.[392]

Während alle früheren Projekte eine Fortsetzung der Wasserstraße vom Düsterbach aus beabsichtigten, sollte nach diesem Entwurf von Thelens der Verbindungskanal von Clemenshafen ausgehen und ostwärts zur Ems hinabsteigen, die er bei dem Dorfe Mesum, etwas oberhalb von Rheine traf. Durch zwei kurz vor der Einmündung in die Ems anzulegende Schleusen von 9 1/2 und 10 1/2 Fuß Gefälle war eine Ausgleichung des Höhenunterschiedes vorgesehen. Die Kosten des Baues hatte von Thelen auf 23 000 Rtl. Veranschlagt.[393]

Der Wille war wohl vorhanden, dieses Projekt auszuführen. Allein es fehlte auch damals wieder an dem nötigen Baukapital. Der Krieg hatte das Land ruiniert. Jede Unternehmungslust fehlte. Die Landeskassen waren erschöpft. So machte denn die Hofkammer den Versuch zur Bildung einer Aktiengesellschaft.[394] Aber auch das schlug fehl. Es scheinen sich keine Aktionäre gefunden zu haben. Jedenfalls blieb das Projekt zunächst wieder liegen.

Vielleicht haben auch einige widrige Einflüsse der Ausführung entgegengewirkt.

Schon 1764 hatte die Stadt Vreden eine gründliche Schiffbarmachung der Berkel bis zur holländischen Grenze beschlossen,

---

390 C XX A 1 Bd. I 27. Juli 1764 Präsident der Hofkammer an den Kurfürsten.

391 C XX A 1 Bd. I 12. März 1765 Präsident der Hofkammer an den Kurfürsten.

392 Karte in der Sammlung des münsterschen Altertumsvereins vom 3. November 1764

393 L 1767, 325 f.

394 C XX A 1 Bd. I 2. März 1765 Präsident der Hofkammer an den Kurfürsten. Anlage Anlage 2, ferner L 1767, 327 f.

auch die Zustimmung der münsterschen Landstände und die Bewilligung eines Vorschusses erlangt.[395] In den nächstfolgenden Jahren wurde dieses Projekt noch erweitert, und durch Oberstleutnant von Thelen der Entwurf zu einer Kanalisierung der Berkel aufwärts bis Koesfeld gemacht.[396]

Sehr wahrscheinlich ist dieser Plan der beabsichtigten Verlängerung des Kanals hinderlich gewesen. Sogar im münsterschen Landtag, der sich 1767 mit der Frage der Fortsetzung der Wasserstraße aus eigener Initiative beschäftigte, wurde es in Anbetracht der projektierten Schiffbarmachung der Berkel zunächst nicht für rätlich befunden, etwas bestimmtes für eine Verlängerung des Kanals vorzunehmen.[397] Indes Stimmung war doch dafür vorhanden, allerdings wohl weniger für einen Weiterbau zur Ems als vielmehr zur Vechte. Auch hielt man im allgemeinen eine Fortsetzung des Werkes wohl für nützlich und beschloß, sie wenigstens dem Fürsten vorzuschlagen.[398] Also ein vollständiger Wechsel der Rollen zwischen dem Bischof und den Ständen seit 1724/25.

Indes bei Max Friedrich überwog sicher zu sehr das Interesse seines Erzbistums Köln. Vielleicht befürchtete er bei einer Erweiterung des Handelsverkehrs auf dem Kanal eine Benachteiligung des soeben im Juni 1766 zwischen ihm und Preußen vereinbarten Projekt zur Schiffbarmachung der Lippe von Wesel bis Lippstadt.[399] Bereits mehrere Male war über diesen Plan verhandelt worden, zuletzt 1752. Aber immer verstand es Münster, das am Nordufer der Lippe beteiligt war, ihn zu verhindern, weil es dadurch eine Beeinträchtigung seines Handels befürchtete.[400] Auch 1766 hatten die münsterschen Städte in Wahrung lokaler Interessen bei dem Landtag

---

395 L 1764, 269.

396 RMWT IV 191. Dieses Projekt ist in den Jahren 1770–1780 zum Teil ausgeführt worden.
(H 1770–1780 s. Berkelschiffahrt.)

397 L 1767, 325/333.

398 Ebendort.

399 Strotkötter, die Bestrebungen zur Verbesserung der Schiffbarkeit der Lippe im 15., 17. u. 18. Jahrhundert. (Zeitschrift der Vereine für Orts- und Heimatskunde im Vest und Kreise Recklinghausen IV 1894 S. 53 f.).

400 Insbesondere war Clemens August, der an sich wohl bereit war, auf den Plan einzugehen, vorgestellt worden, daß eine Schiffbarmachung der Lippe eine starke Schädigung des münsterschen Kanals zur Folge haben würde. (Strotkötter 67.)

eine Gegenvorstellung wider das Projekt erhoben,[401] aber ohne Erfolg. 1769 trat Münster der zwischen Kurköln und Preußen abgeschlossenen Konvention zur Kanalisierung der Lippe bei.[402]

Den weitschauenden Blick hat in jener von Lokalinteressen beherrschten Zeit entschieden der damalige Präsident der Hofkammer, von Droste, gehabt. In einem Briefe an den preußischen Geheimen Finanzrat von Roden schlug er vor, Lippstadt, den Endpunkt der vorgesehenen Lippeschiffbarmachung mit Münster, also mit dem schon bestehenden Kanal und diesen mit der Ems zu verbinden,[403] ein Plan, dessen Idee in gewissem Sinne schon der Große Kurfürst verfolgt hatte, und der im 19. Jahrhundert noch wiederholt die preußische Regierung beschäftigen sollte. Mag auch in Münster wohl Stimmung für ein derartiges Projekt gewesen sein,[404] in Berlin ist man jedenfalls nicht näher darauf eingegangen. Die Gründe die von Podewils schon 1752 gegen eine Verlängerung des münsterschen Kanals nach der Unterems aussprach, mögen auch jetzt wohl noch maßgebend gewesen sein.

Von all den Plänen kam nichts zur Ausführung. Auch die späteren Versuche der Ritterschaft, das Domkapitel und den Landtag für eine Fortsetzung des Kanals zur Ems zu interessieren, haben keinen besseren Erfolg gezeitigt. Zunächst 1774, dann 1785, endlich 1789 brachte die Ritterschaft derartige Anträge im Landtag vor.[405] Doch zu eigentlichen Untersuchungen, wie das Werk wohl anzufangen sei, ist es nicht gekommen. Ja, auf den 1789 vom Landtag geäußerten Wunsch, Einsicht in die auf der Hofkammer befindlichen Pläne des Kanals nehmen zu dürfen, hat Maximilian Franz, der Nachfolger Max Friedrichs seit 1784, überhaupt nicht geantwortet.[406]

---

401 L 1766, 371.

402 Strotkötter 77 f. Bis auf eine Regulierung des Lippezollwesens ist allerdings damals nichts zur Verwirklichung des Projektes geschehen. (Staatsarchiv Düsseldorf, Akten Erzstift Köln, Hochstift Münster XI O 4, Preußisch-Kurkölnische Übereinkunft in betreff des Lippezollwesens 1766–1768.)

403 ANZ 62, Bericht des Oberpostamts Berlin vom 15. Febr. 1805. Anlage 3 (Münster, d. 25. März 1767).

404 Ebendort.

405 L 1774, 23, 86, 98. 1785, 220. 1789, 239–242. Vgl R 1774, 41–48. 1785, 2. !786, 80, 87. 1788, 25. 1789, 36, 59, 61–64, 82, 83, 93. 1791, 87.

406 L 1789, 239–241.

Mit dem Tode des Schöpfers war eben auch das Interesse der Münsterschen Regierung an der Wasserstraße geringer geworden. Am ersichtlichsten trat das 1765 bei der vollständigen Änderung in der Verwaltung des Post- und Kanalwesens zutage.

Nachdem 1763 das Anerbieten des Fürsten von Thurn und Taxis, das gesamte münstersche Postwesen zu übernehmen, abgewiesen worden war,[407] wurde die Post einschließlich der Postschiffahrt auf dem Kanal 1763 an den bisherigen Postkommissar Duesberg für eine jährliche Summe von 1000 Rth. verpachtet[408]. Auch den Kanal zu übernehmen, hatte er sich erboten.[409] Man ging zunächst scheinbar nicht darauf ein. Doch war das Anerbieten dem Bischof wie auch der Hofkammer sehr gelegen gekommen. Konnten sie doch dadurch von der immerhin lästigen Verwaltung des Kanals befreit werden. Max Friedrich war schon bereit, das Angebot Duesbergs, jährlich 500 Rtl. für den Kanal zu geben und die Reparatur gegen Lieferung des Baumaterials zu vollenden, anzunehmen.[410] Allein die Hofkammer zögerte noch. Erst im Dezember 1764 ist der endgültige Beschluß gefaßt worden, den Kanal meistbietend zu verpachten.[411]

Der Termin wurde in den größeren Orten des Münsterlandes bekannt gemacht.[412] Man glaubte wohl bei einer Verpachtung an den Meistbietenden günstigere Bedingungen als die von Duesberg gebotenen erzielen zu können.[413] Trotzdem trat Duesberg noch einmal vor dem festgesetzten Termin mit seinem Anerbieten hervor und machte sich sogar anheischig, daß Stück des Kanals von Clemenshafen bis zum Düsterbach auf seine Kosten in schiffbaren Stand zu setzen.[414] Doch auch darauf ließ sich die Hofkammer nicht ein.

---

407 H 1763, 189 f.

408 H 1764, 485.

409 H 1764, 262, 359. C XX A 1 Bd. I 3. März 1764 Kurfürst an die Hofkammer.

410 C XX A 1 Bd. I 3. März 1764 Kurfürst an die Hofkammer, H 1764, 262.

411 H 1765, 91.

412 C XX A 1 Bd. I 2. März 1765 Präsident der Hofkammer an den Kurfürsten mit Anlagen. H 1765, 94, 446.

413 H 1765, 265. C XX A 1 Bd. I 21. März 1765 Kurfürst an die Hofkammer.

414 C XX A 1 Bd. I Brief Duesbergs ohne Datum, aber vor dem Schreiben des Kurfürsten an die Hofkammer vom 21. März 1765.

Am 29. März 1765 fand die Verpachtung statt.[415] Drei Bewerber hatten sich eingefunden, ein Bentheimer Unternehmer, der Kanalspediteur und Duesberg. Der Bentheimer hatte vorher versprochen, jährlich 600 Rtl. zu geben und eine Gesellschaft zur Fortsetzung des Kanals nach der Vechte zusammenzubringen. Weshalb dieses Anerbieten nicht angenommen wurde, ist nicht recht klar, wahrscheinlich deshalb, weil er für die den Kanal passierenden Transitgüter Akzise- und Zollfreiheidt durch das ganze Stift Münster verlangte.

Bei der eigentlichen Verpachtung sollte die Hofkammer eine schwere Enttäuschung erleben. Als geringster Pachtbetrag war von ihr eine Summe von 650 Rtl. angesetzt worden. Keiner aber bot darauf, und so sah sie sich gezwungen, bis auf 420 Rtl. herunterzugehen, wofür dem Kanalspediteur, vorbehaltlich fürstlicher Genehmigung, der Zuschlag erteilt wurde.

Die Zustimmung Max Friedrichs blieb aus. Ja, als Duesberg einige Tage nach dem Verpachtungstermin sich ebenfalls erbot, jährlich 420 Rth. zu geben[416] und dazu den Kanal bis zum Düsterbach zu verlängern, gab er der Hofkammer den Befehl, mit Duesberg den Kontrakt abzuschließen.[417] Indes entstanden doch wieder Schwierigkeiten, weil Duesberg jetzt verlangte, daß ihm für ein Jahr die Kameraldienstpflichtigen der Ämter Horstmar und Rheine für den beabsichtigten Weiterbau des Kanals zur Verfügung gestellt oder aber 750 Rth. Als Entschädigung gezahlt würden, eine allerdings geringfügige Summe im Verhältnis zu dem Betrag von 5000 Rth., den Duesberg für eine gründliche Reparatur der Wasserstraße und ihre Erweiterung bis zum Düsterbach veranschlagt hatte.[418]

Da nun die Hofkammer und auch der Bischof diese Forderungen abwiesen, so brach Duesberg die Verhandlungen wieder ab. Jetzt war aber auch der Kanalinspekteur nicht mehr bereit, den Kanal zu übernehmen.

---

415 C XX A 1 Bd. I 2. April 1765 Bericht der Hofkammer über die Verpachtung an den Kurfürsten, darin auch Angaben über das folgende.

416 C XX A 1 Bd. I 31. März und 15. April 1765 Duesberg an den Kurfürsten. 15. April 1765 Kurfürst an die Hofkammer. Vgl. H 1765, 301.

417 C XX A 1 Bd. I 15. April 1765 Kurfürst an die Hofkammer.

418 C XX A 1 Bd. I 19. Mai 1765 Präsident der Hofkammer an den Kurfürsten.

So mußte denn die Hofkammer anf Befehl Max Friedrichs noch einmal die Verpachtung des Kanals ausschreiben.[419]

Noch weit kläglicher als bei dem ersten Termin war diesmal der Erfolg. Nur ein einziger Bewerber aus Rheine erschien. Er bot 600 Rth., auch wollte er die nötigen Reparaturen nur soweit ausführen, als eben nötig war.[420]

Von einer derartigen Verpachtung aber riet die Hofkammer entschieden ab. Sie schlug dem Fürsten nunmehr vor, zunächst den Kanal gründlich ausbessern zu lassen, da sein Zustand von Tag zu Tag schlechter werde, und dann erst wieder einen neuen Verpachtungsversuch zu machen.[421]

Jetzt hielt Duesberg wohl den günstigen Augenblick für gekommen. Wieder trat er mit seinem Anerbieten an die Hofkammer heran. Zwar sah er diesmal von einer Benutzung der Kameraldienstpflichtigen ab, verlangte aber als Entschädigung für die Vollendung des Kanals bis zum Düsterbach eine erheblich größere Summer als vordem.[422]

Immerhin aber waren Duesbergs Bedingungen noch vorteilhaft. Vor allem aber drängte die Furcht, unter großen Kosten eine durchgreifende Reparatur des Kanals vornehmen zu müssen, das Anerbieten anzunehmen. So wurde denn endlich am 30.September 1765 auf Befehl Max Friedrichs der Pachtkontrakt mit Duesberg abgeschlossen.[423]

In 15 Artikeln regelte der Vertrag[424] genau das Verhältnis zwischen dem Bischof als Verpächter und Duesberg als Pächter. Das wichtigste der einzelnen Punkte möge hier kurz folgen:

---

419 C XX A 1 Bd. I 5. August 1765 Kurfürst an die Hofkammer. H 1765, 427.

420 C XX A 1 Bd. I 1. Sept. 1765 Hofkammer an den Kurfürsten. H 1765, 451 f.

421 Ebendort.

422 Ebendort.

423 C XX A 1 Bd. I 30. Sept. 1765 Kurfürst an die Hofkammer. H 1766, 34 f.

424 Ebendort.

1. Die Pachtzeit beginnt Michaelis 1766 und dauert 24 Jahre, also bis Michaelis 1790. Der Anfangstermin war um ein Jahr hinausgerückt worden, damit Duesberg bis dahin die für einen geregelten Schiffahrtsbetrieb nötigen Ausbesserungen vornehmen konnte.

2. Es findet vor Antritt der Pacht eine genaue Taxierung des gesamten Kanalinventars statt. Verringerung oder Erhöhung des Taxwertes müssen beim Ablauf der Pacht von Duesberg oder der Hofkammer vergütet werden.

3. Der Pächter hat dafür zu sorgen, daß Dämme, Schleusen, Krahnen und Brücken stets in gutem Zustand sind, auch daß das Kanalbett von der hölzernen Schleuse abwärts regelmäßig ausgebaggert wird. Die Reinigung der oberen Haltung übernimmt die Hofkammer.[425]

4. Dem Kanalinspektor wird die Hälfte seines bisherigen Gehaltes von Duesberg gezahlt.

5. Der Pächter muß darauf bedacht sein, daß die aus Holland kommenden Waren möglichst über den Kanal transportiert werden.

6. Duesberg übernimmt die Vollendung des bereits teilweise ausgegrabenen Kanalstücks bis zu einem die Dörfer Wettringen und Neuenkirchen verbindenden Weg, wenige hundert Schritt vor dem Düsterbach, gegen eine Entschädigung von 1500 Rth. An dem künftigen Kanalende erhält der Pächter von der Hofkammer ein Grundstück angewiesen, auf dem er ein Speditions- und Wohnhaus zu erbauen hat. Nach Ablauf der Pachtzeit wird ihm deren Wert nach geschehener Taxierung ersetzt. Die Gebäude am Clemenshafen kann Duesberg weiter verpachten.

7. Nur der Pächter darf Schiffahrt auf dem Kanal treiben.

8. Er leistet den Kaufleuten volle Sicherheit für die über den Kanal gehenden Güter.

9. Auch hat er für möglichst schnelle und geregelte Beförderung der Waren über den Kanal und zu den Häusern der Empfänger zu sorgen.

10. In Kanalangelegenheiten steht Duesberg allein unter der Jurisdiktion der Hofkammer. Die Wahl der Kanalbediensteten steht ihm zu. Doch ist er für sie verantwortlich.

11. Sämtliche nach Münster bestimmten Kanalfrachten sind in Münster von Tor- und Kanalgeld befreit. Dasselbe gilt von Transitgütern bei der Passierung des Neubrückentores. Sonst sind diese in der Stadt wie im ganzen Hochstift Münster allen auf ihnen lastenden Abgaben unterworfen.

---

425 Sie behielt auf dieser Strecke das Fischereirecht.

12. Frieren die Kanalschiffe ein, oder können sie in trockenen Sommern nicht fahren, so hat der Pächter die Güter per Achse zu transportieren. Indes ist die Hofkammer bereit, dies gegen eine taxmäßige Entschädigung durch Kameraldienstpflichtige besorgen zu lassen.

13 Der bisherige Transporttarif ist insofern beizubehalten, als die Kanalfracht nach Münster gegenüber der Wagenfracht auch künftig um 1/8 des Betrages billiger sein soll. Für Güter, die von Münster aus über den Kanal gehen, ist die alte Fracht von 1/6 Rth. Für das Schiffspfund zu bezahlen.

14. Der Pächter ist für alle den Kanal betreffenden Schäden, mit Ausnahme der durch Krieg, Raub und Brand verursachten, verantwortlich.

15. Die jährliche Pachtsumme endlich ist auf 420 Rth. festgesetzt, die Duesberg an die Landrentmeisterei zu zahlen hat. Diese wiederum übernimmt die Entschädigung für das bei der Anlage des Kanals durchgrabene Kulturland. Für die Einhaltung der Kontraktbedingungen stellt der Pächter Sicherheit.

Fast wäre wegen dieser zu hinterlegenden Kaution die Verpachtung noch einmal rückgängig gemacht worden,da das Domkapitel, das sich seit der Sedisvakanz beim Tode Clemens Augusts einen bestimmenden Einfluß auf die Kanalangelegenheiten angemaßt und auch behalten zu haben scheint, die anfänglich von Duesberg gestellte Summe nicht für genügend erachtete. Bis 1775 zogen sich die Verhandlungen darüber hin. Erst in diesem Jahre erklärte der Bischof selbst die von Duesberg gebotene Summer von 7374 Rth.[426] für hinreichend.[427]

Indes war doch schon Michaelis 1765 die Wasserstraße an Duesberg übergegangen.

---

426 C XX A 1 Bd. I 28. April 1775 Hofkammer an den Kurfürsten, Anlage 6. H 1775, 157.

427 C XX A 1 Bd. I 8. Mai 1775 Kurfürst an die Hofkammer. H 1176, 56 f. Über die Verhandlungen selbst s. C XX A 1 Bd. I Brief v. 15. Nov. 1765 Kurfürst an die Hofkammer bis Brief v. 8. Mai 1775 Kurfürst an die Hofkammer.

Die Angestellten des Kanalbetriebes wurden von der Hofkammer entlassen und die Rechnungen mit einem noch aus den Kriegsjahren herrührenden Schuldrückstand von über 2300 Rth. Geschlossen.[428] Erst im Laufe mehrerer Jahre konnte dieses Defizit allmählich von der Hofkammer beglichen werden.[429]

Zunächst hat nun wohl Duesberg nach Herbst 1765 die Ausbesserung des Kanals begonnen. Vor allem wurde jetzt die steinerne Schleuse umgebaut.[430] Nach dem Vorschlage des Kanalinspektors verkürzte man die schwerbeweglichen, 23 Fuß hohen und allein in des Unterwasser 10–11 Fuß eintauchenden Türen unten um 6 Fuß und ersetzte die abgeschnittenen Stücker durhc Quermauern. Für die Schiffe blieb dabei noch eine ausreichende Einfahrttiefe von mindestens 4 Fuß. Außer dem Zweck, die Tore leichter beweglich zu machen, erreichte man damit auch den Vorteil einer geringeren Leckage.[431] Das Holzmaterial zu den Reparaturen wurde Duesberg geliefert.[432]

Die Verlängerung des Kanals dagegen bis zum Wettringer Weg erfolgte erst nach 1766.[433] Anfang August 1771 war auch das neue Stück der Wasserstraße von etwa 6 km Länge befahrbar.[434] Die Wasserspiegelbreite ist auf dieser Strecke wesentlich geringer gewesen, als auf dem Kanal von Münster bis Clemenshafen. An einigen Stellen betrug sie nur 18–19 Fuß,[435] genügte also für die Durchfahrt eines Schiffes. Der Grund hierfür lag in der Beschaffenheit des Geländes, das hinter Clemenshafen aus ziemlich hohen sandigen Bodenwellen besteht. Ein breiteres Einschneiden hätte hier unverhältnismäßig große Kosten verursacht.

Das neue Ende des Kanals erhielt Max Friedrich zu Ehren den Namen Maxhafen. Nach Erbauung eines Wohn- und Packhauses wurde die Güter- und Postexpedition dorthin verlegt.

---

428 H 1766, 277. 1768, 76. Spediteur und Kanalinspektor hatten allein an 1551 Rth. zu fordern. Eine Reihe von Jahren hatte auch die Pacht für die durchgrabenen Grundstücke nicht bezahlt werden können.

429 C XX A 1 Bd. I 17.Febr. 1775 Hofkammer an den Kurfürsten.

430 H 1766, 35 f. Verpachtungskontrakt § 3.

431 C XX A 1 Bd. I 5. August 1763 Präsident der Hofkammer an den Kurfürsten, Anlage 1–3

432 H 1766, 35 f. Verpachtungskontrakt § 3.

433 H 1767, 20, 280.

434 H 1771, 463.

435 M 142 B I, II, M 209 A, RMWT IV 103.

1773 überließ Duesberg die Gebäude am Clemenshafen wieder der Hofkammer, die sie anderweitig verpachtete, da sie für den Warentransport nicht mehr gebraucht wurden. Die Kanalpacht aber wurde dafür um 20 Rth. verringert, sodaß Duesberg von 1773 ab jährlich nur noch 400 Rth. zahlte.[436]

Glaubte nun Duesberg nach der völligen Instandsetzung der Wasserstraße für lange Jahre von größeren Reparaturen befreit zu sein, so sollte er sich arg getäuscht sehen. Im Jahre 1771 war von Max Friedrich im Stift Münster eine Verordnung erlassen worden, welche die Ausräumung und Reinigung aller Fluß- und Bachläufe durch die Anwohner befahl,[437] um Wasserstauungen und Überschwemmungen zu verhindern. So nützlich diese Anordnung an sich war, dem Kanal brachte sie schwere Schädigungen.

Auch die unter dem Kanal hergeleiteten Wasserläufe wurden ausgeräumt, und nun trat eine ganz natürliche Folge ein. Das Wasser strömte rascher durch die Bachbetten und staute sich in regenreichen Zeiten vor dem westlichen Kanaldamm. Die engen Ducker konnten es nicht schnell genug unter dem Kanal wegführen.[438] Es traten wiederholt Überschwemmungen ein. Tage-, ja wochenlang mußten die Anwohner, vielfach Pächter und Eigenhörige, ihre Häuser räumen und bisweilen bedeutende Verluste an Getreide und Vieh erleiden.[439]

Sie wandten sich an die Hofkammer und den Fürsten um Abhülfe, fanden aber zunnächst kein Gehör, oder es wurde ihnen zugemutet, einen Teil der Umbaukosten zu tragen.[440] Das lehnten jedoch meist die Gutsherren ab.[441]

---

436 H 1784, 255. C XX A 1 Bd. II 182.

437 C XX A 8. S. 23 f.

438 Man hat es Meetsma als technischen Fehler anrechnen wollen, daß er diese Ducker in zu kleinen Maßen gebaut hatte. Dieser Vorwurf trifft ihn aber durchaus nicht. (Vgl. M 142 B I, II, M 209 A). Er hat sie nach den um 1725 herrschenden Wasserverhältnissen angelegt. Bis 1771 genügte auch ihre Weite vollkommen. Reichte jetzt ihre Kapazität nicht mehr, so war das eben auf eine Änderung der Wasserverhältnisse zurückzuführen.

439 C XX A 8, S. 6 f. Ferner A 8, S. 23 f. 32 f.

440 H 1775, 72. 1781, 118, 290. C XX A 8, 14. August 1781 Kurfürst an die Hofkammer.

441 H 1789, 403.

Was blieb da den von den Überschwemmungen Betroffenen anderes übrig, als zur Selbsthülfe zu greifen und die Kanaldämme zu durchgraben, um so dem Wasser einen Abfluß u verschaffen. Durchstich auf Durchstich folgte. Im Jahre 1775 zweimal, dann 1780, 1784, endlich 1785 dreimal in einer Nacht sind die Dämme zerstört worden, sodaß die betreffenden Kanalhaltungen leer liefen.[442]

Erst nach den Durchgrabungen entschloß man sich zu Erweiterung einzelner Ducker. Ende 1775 wurde die Rinne des Emsdettener Baches,[443] 1790/91 die des Temmingbaches vergrößert.[444]

Wer aber trug die nicht geringen Kosten dieser Umbauten? Die Duesberg zuzuschieben, ging wohl nicht an, da die Erweiterungen indirekt ja durch die bischöfliche Verordnung zu Ausräumung der Bäche veranlaßt worden waren. Zwar hatte die Hofkammer bei dem Neubau des Duckers für den Emsdettener Bach einen Vergleich zustande gebracht, nach welchem die Kosten zwischen ihr, Duesberg und den Anwohnern geteilt werden sollten.[445] Indes bezahlt hat die schließlich doch den Gesamtkostenbetrag von 3040 Rtl.[446]

Auch die Auslagen für die Erweiterung des anderen Duckers, im Betrage von 1900 Rth. hat sie ersetzt.[447] Die sonstigen Reparaturen aber während der Pachtzeit, vor allem den Neubau der hölzernen Schleuse kurz vor 1790 hat Duesberg gemäß dem Pachtvertrag ausgeführt.[448]

Hatten schon all diese Umbauten Unterbrechungen der Schiffahrt im Gefolge,[449] eine größere, dauernde Schädigung erlitt der Kanalbetrieb noch dadurch, daß 1777 die Wassertiefe der oberen Haltung verringert werden mußte.

---

442 H 1775, 155, 163, 213. C XX A 5 21. Februar 1775 Hofkammer an den Kurfürsten Ferner H 1780, 185. 1784, 291. 1785, 352.

443 C XX A 3.

444 H 1790, 352. 1791, 83.

445 C XX A 3. H 1775, 194.

446 H 1777, 189, 246. Wie schlecht es damals wieder mit den nötigen Geldmitteln bestellt war, geht daraus hervor, daß die Hofkammer sich gezwungen sah, zur Ersetzung der Baukosten Kameralgrundstücke zu verkaufen. (H 1776, 433. 1778, 278. 1780, 204. 1784, 255.)

447 H 1789, 461. 1791, 491, 499. 1792, 258, 167.

448 C XX A 1 Bd. II 171.

449 C XX A 8, 29. Sept. 1789 Hofkammer an den Kurfürsten.

Im Jahre 1767 war der Überfall im rechten Kanaldamm an der Wienburg repariert worden.[450] Zwei Jahre darauf beschwerte sich der Besitzer einer an der münsterschen Aa unterhalb des Überfalls gelegenen Mühle, daß der Überfall bei der Ausbesserung erhöht worden sei und seine Mühle dadurch geschädigt werde.[451] Die Angelegenheit kam zu gerichtlicher Entscheidung. Im Jahre 1777 mußte die Oberkante des Überfalls um einen halben Fuß tiefer gelegt werden.[452] Bei dem Fehlen der Baupläne ist es damals sehr schwer gewesen zu beurteilen, ob Duesberg wirklich den oberen Schüttbalken hatte erhöhen lassen.[453] Nach der eidlichen Versicherung des Kanalinspektors, der doch wohl eine genaue Kenntnis der Kanalbauwerke besaß, ist es nicht der Fall gewesen.[454] Zwar legte Duesberg Revision gegen das Urteil ein,[455] auch machte der Bischof einen Vergleichsversuch.[456] Beides aber war ohne Erfolg. Die Wassertiefe der ohnehin leicht versandenden oberen Haltung blieb um einen halben Fuß verringert.[457]

Mangelhaft sind wir über die Verkehrsverhältnisse auf dem Kanal während der Pachtzeit Duesbergs unterrichtet.

Der eigentliche Fracht- und Postschiffahrtsbetrieb wird wohl in der Weise, wie es unter Clemens August geschah, weitergeführt worden sein, nur mit der Änderung, daß die Kanalbediensteten Angestellte des Pächters waren und von ihm besoldet wurden.

Weit mehr wie ehemals für die Hofkammer, war der Kanalbetrieb für den Pächter ein Geschäft, aus dem er möglichst viel Gewinn ziehen mußte, um auf seine Kosten zu kommen, die durch Reparaturen und die Verlängerung des Kanals sicher nicht gering waren.

Bot sich dafür ein geeigneteres Mittel als eine Erhöhung des Frachtgeldes? Zwar sollte nach § 13 des Pachtkontrakts er alte Tarif für den Gütertransport bleiben.

---

450 C XX A 2.

451 Ebendort

452 C XX A 2, 28. Juni 1777 Vizekanzler an den Kurfürsten. M 142 B I, II.

453 C XX A 2, 7. Juli 1777 Hofkanzler an den Kurfürsten.

454 Ebendort.

455 C XX A 2, 28. Juni 1777 Vizekanzler an den Kurfürsten.

456 C XX A 2, 11. Oktober 1777 Kurfürst an die Hofkammer.

457 M 142 B I, II.

Indes Duesberg kümmerte sich wenig darum. Schon 1766, also gleich nach dem Antritt der Pacht, erhöhte er das Frachtgeld für die Beförderung von einem Schiffspfund nach Münster auf 10 Sch. 6 Pf. oder 9 Gr. und die Rückfracht auf 9 Sch. 4 Pf. oder 8 Gr.[458]

Sofort beschwerte sich natürlich die Kaufmannschaft bei der Hofkammer und dem Bischof. Sie verlangte den alten Frachtsatz oder Freigabe der Transportmöglichkeit durch Schiff oder Frachtwagen.[459] Duesberg dagegen blieb dabei, daß auch bei dem Satz von 10 Sch. 6 Pf. oder 9 Gr. für das Schiffspfund der Kaufmann immer noch 1/8 weniger bezahle, als bei der Wagenfracht.[460] Lange zog sich der Streit hin, ohne daß eine bestimmte Entscheidung getroffen worden wäre. Zuletzt befahl der Bischof, Duesberg solle sich selbst mit der Kaufmannschaft auseinandersetzen.[461] Duesberg aber behielt den Frachtsatz bei, und die Folge war, daß nun den Kaufleuten die Erlaubnis gegeben wurde, ihre Waren auch auf der Achse kommen zu lassen.[462]

Indes scheint doch der Wagentransport mit dem Kanal nicht mehr haben konkurrieren zu können. Denn auch nachdem Duesberg späterhin die Fracht noch weiter erhöht hatte, einmal wohl nach der Eröffnung der Kanalstrecke Clemenshafen–Maxhafen auf 11 Sch. 8 Pf. oder 10 Gr. oder das zweitemal kurz vor 1790 auf 14 Sch. oder 12 Gr. für das Schiffspfund, bot der Kanal gegenüber dem Transport auf der Achse immerhin noch einen Vorteil, wenn er auch gegen frühere Jahre sehr gering war.[463]

Während der Neubau des Packhauses mit einer Wohnung für den Kanalinspektor am Krahn vor Münster[464] an sich erleichterte und beförderte, ist andererseits

458 C XX A 6, S. 3 f. C XX A 1 Bd. II 54 f. H 1766, 364. C XX A 1 Bd. II 71, 72.
459 C XX A 6, S. 3, 9 f.
460 C XX A 6, S. 3, 13. H 1768, 170.
461 H 1768, 180.
462 H 1776, 56 f.
463 C XX A 1, Bd. II, 54 f. und Hofkanzler an den Kurfürsten 22. Okt. 1790
464 H 1791, 1 f.

den Kaufleuten doch der Bezug ihrer Waren dadurch erschwert worden, daß die Kanalkasse seit der Übernahme des Kanals durch Duesberg nicht mehr die vorläufige Auslage der Wagenfracht von Speditionsort bis Clemens- oder Maxhafen übernahm, sodaß also die Empfänger der Waren gezwungen wurden, die Wagenfracht an die Faktoren selbst durch Rechnung zu bezahlen.[465]

Fünf Schiffe, von denen eins als Postschiff diente, befanden sich während Duesbergs Pachtzeit auf dem Kanal. Drei davon waren seit 1765 neu erbaut.[466]

Zahlenmäßige Angaben über die Frequenz der Wasserstraße von 1765–1790 fehlen fast ganz. Indes kann man wohl mit Bestimmtheit annehmen, daß die jährliche Transportmenge der der letzten Jahre vor dem Siebenjährigen Kriege zum mindesten gleich, wenn nicht größer als diese gewesen ist. Der Transitverkehr über Münster hat jedenfalls gegen früher bedeutend zugenommen. Nach § 11 des Pachtkontrakts waren die Durchgangsgüter außer von Tor- und Brückengeld am Neubrückentor nicht von Abgaben befreit. Duesberg, der den Weitertransport durch Frachtfuhrleute besorgen ließ,[467] hatte für sie in Münster ein Wagegeld zu entrichten, daß er sich allerdings wohl durch den Empfänger der Güter zurückzahlen ließ. Vor 1780 war dieser Warendurchgangsverkehr immerhin so bedeutend, daß er mit dem städtischen Wagemeister einen Kontrakt abschloß, nach welchem er an diesen jährlich eine Pauschsumme von 90 Rth. für auf dem Kanal beförderte oder noch zu transportierende Transitgüter zahlte.[468]

Der Durchgangsverkehr ging hauptsächlich an Telgte und Warendorf. Über diese Stadt hinaus nach Rheda und Paderborn wurde nur wenig versandt.[469]

Im Jahre 1790 ist der gesamte jährliche Güterverkehr auf dem Kanal auf 10 000 Schiffspfund geschätzt worden.

---

465 H 1790, 7.

466 H 1791, 1 f.

467 H 1775, 20.

468 C XX A 1 Bd. I, 15. Juli 1785 Hofkanzler an den Kurfürsten.

469 H 1776, 20. C XX A 1 Bd. II, 27.

Davon sollte die Einfuhr 7000, die Ausfuhr 3000 Schiffspfund betragen.[470] Mögen diese Zahlen bezüglich ihrer Höhe auch Zweifel gestatten, da sie von einem außerhalb des Kanalbetriebes stehenden münsterschen Kaufmann stammen, soviel geht immerhin daraus hervor, daß die Frequenz gegenüber der um 1750 keineswegs gesunken ist.

Die Einfuhrartikel sind sicher dieselben wie früher gewesen. An Heringen und Tran sollen nach einer Angabe Duesbergs vor 1780 jährlich etwa 1000 Schiffspfund über den Kanal nach Münster transportiert worden sein.[471] Die Ausfuhr um 1790 bestand in Eisenwaren, die wohl aaus dem Bergischen kamen, dazu in Leinwand, Korn und Brettern.[472]

In der Wahl des Transportweges von Zwolle zum Kanal hatt sich seit 1765 eine Änderung vollzogen. Der Reggefluß wurde fast garnicht mehr benutzt. Damit war auch die Bedeutung der holländischen Städte Oldenzaal und Enschede für den Verkehr nach dem Kanal geschwunden. An ihre Stelle trat Nordhorn. Der Warentransport ging jetzt fast ausschließlich zu Schiff von Zwolle bis zu diesem Städtchen und dann weiter per Achse nach Maxhafen.[473] Die Fracht von Zwolle über Nordhorn zum Kanal kostete um 1790 insgesamt für ein Schiffspfund 3 7/10 fl. oder fast 1 1/2 Rth.[474]

Eine Krisis für den Kanalverkehr brachte der nordamerikanische Unabhängigkeitskrieg, insbesondere der damit verknüpfte englisch-holländische Krieg 1780/81. War schon seit Beginn der Kämpfe in Amerika die Zufuhr über Holland zum Kanal geringer geworden, so verminderte sie sich nach der Kriegserklärung Englands an Holland 1780 derart, daß der Verkehr auf der Wasserstraße fast stilllag.[475] Weder Kauffahrteischiffe noch Herings- und Walfischfänger wagten aus den holländischen Häfen auszulaufen. Nicht ein einziges Schiffspfund Heringe oder Tran ist in jenen Jahren von dort zum Kanal gekommen.[476]

---

470 C XX A 1 Bd. II, 27 f.

471 C XX A 1 Bd. II, 195

472 C XX A 1 Bd. II, 27 f.

473 C XX A 1 Bd. II, 28–30

474 C XX A 1 Bd. II, 99 f. 27.|Sept.|1790 Kaufmann Beyerle an den Kurfürsten.

475 C XX A 1 Bd. II, 195 f.

476 Ebendort.

Statt von Holland wurden die Waren von Bremen und Hamburg eingeführt, ohne den Kanal zu passieren.[477] Auf über 1000 Rth. berechnete Duesberg den ihm dadurch zugefügten Schaden.[478] Doch war dieser Verlust der holländischen Handelsbeziehungen nur vorübergehend. Nach Beendigung des Krieges schlug der Güterverkehr nach Münster wieder den alten Weg über den Kanal ein. Jedenfalls ist auch Duesberg trotz dieses gelegentlichen Schadens und trotz der vielen Reparaturen auf seine Kosten gekommen, sonst würde er sich nach Ablauf des Kontraktes nicht so sehr um eine Erneuerung desselben bemüht haben.

Michaelis 1790 lief der Vertrag ab. Schon ein Jahr vorher beschäftigte man sich mit der Frage, was ndun mit dem Kanal werden solle, ob man ihm weiter verpachte oder ihn wieder auf eigene Rechnung verwalten lasse. Insofern hatte sich jedenfalls eine große Änderung in der Gesinnung über die Ausnutzung der Wasserstraße gegen früher vollzogens, daß nämlich Maximilian Franz, der Nachfolger Max Friedrichs ausdrücklich betonte, es solle bei einer künftigen Verpachtung des Kanals nicht so sehr Rücksicht auf das Kameralinteresse als vielmehr auf die Beförderung des Handels genommen werden.[479]

Indes eine neue Verpachtung wurde doch nicht für rätlich befunden. Von einer Erneuerung des Kontrakts mit Duesberg oder seinem jüngeren Sohne,[480] um die beide gebeten hatten, sah man überhaupt ab. Soviel hatten die Klagen und Beschwerden der Kaufmannschsft gegen Duesberg bewirkt. Man warf ihm Nachlässigkeit in der Behandlung und Beförderung der Güter vor. Oft sollten die Waren beschädigt oder verdorben in Münster angekommen sein.[481] Dies ist aber entschieden von der Kaufmannschaft übertrieben worden.

---

477 C XX A 1 Bd. II, 195 f.

478 C XX A 1 Bd. I, 15. Juli 1785 Hofkammer an den Kurfürsten

479 C XX A 1 Bd. II, 1 f. H 1790 7.

480 Der ältere hatte vom Vater die Postverwaltung übernommen. C XX A 1 Bd. II, 19 f.

481 C XX A 1 Bd. II, 52–58.

In den letzten 15 Jahren der Pachtzeit wurden nämlich nur vier derartige Klagen gegen Duesberg vorgebracht, bei denen es sich noch dazu um unbedeutende und durch Duesberg ersetzte Schäden handelte.[482] Das konnte also nicht der Hauptgrund der in der Kaufmannschaft herrschenden Verstimmung gegen die Duesbergsche Pachtung sein. Sie war vielmehr durch die Höhe des Frachtgeldes veranlaßt.[483]

Zwar erklärte sich Duesberg bereit, wenn ihm und seinem jüngeren Sohne die Kanalpacht auf weitere 24 Jahre überlassen würde, wenn ferner die Kaufmannschaft sich wieder wie ehedem unbedingt dazu verpflichten wolle, ihre sämtlichen von Holland und Ostfriesland kommenden Waren über den Kanal zu beziehen, die Fracht auf 10 Groschen für das Schiffspfund herabzusetzen.[484] Eine derartige Beschränkung der Handelsfreiheit gab aber die Hofkammer nicht zu.[485] Eine Erneuerung des Pachtvertrages mit Duesberg erfolgte nicht.

Am 17. und 20. September fand die Besichtigung und Taxierung des Kanals, ebenso der Inventars und der Gebäude statt,[486] und am Ende des Monats ging die Wasserstraße wieder an die Hofkammer über.[487] Der Kanal befand sich bei der Abnahme durchaus in gutem Zustand.[488] Das Fahrwasser hatte überall, auch in der oberen Haltung, die nötige Tiefe, sodaß die Schiffe mit ihrer größtmöglichen Zuladung von 70 Schiffspfund fahren konnten.[489] Gebäude, Schiffe und Gerätschaften waren gut erhalten, teilweise sogar eben erst erneuert. Alles in allem konnte die Hofkammer sehr wohl mit dem Zustand der Wasserstraße zufrieden sein.

---

482 C XX A 1 Bd. II, 11 f. H 1790, 297.

483 C XX A 1 Bd. II, 11f., ferner 52–58.

484 C XX A 1 Bd. II, 41 f.

485 Ebendort.

486 C XX A 1 Bd. II, 166–175.

487 C XX A 1 Bd. II, 141.

488 C XX A 1 Bd. II, Bericht über die Besichtigung.

489 C XX A 1 Bd. II, 11.

Es ist nicht zu leugnen, daß Duesbergs Pacht in technischer Hinsicht für den Kanal von großem Vorteil gewesen ist.

Die Auseinandersetzung mit ihm zog sich noch über zwei Jahre hin. Schließlich wurden ihm als Entschädigung für die in Kultur gebrachten Grundstücke zu Maxhafen 1226 Rth.[490] und für die Neuerungen am Kanal selbst, namentlich für die Bauten am Maxhafen und am Kanalende vor Münster, 1632 Rth. mit den Zinsen von 1790 bis 1792, 1728 Rth. bewiligt und ausgezahlt.[491]

Seit dem 1. Oktober 1790 ließ die Hofkammer den Kanal interimistisch auf ihre Rechnung verwalten.[492] So sollte es aber nicht bleiben. Man schwankte zwischen Wiederverpachtung und eigener Verwaltung. Da ist es nun sehr bezeichnend für das allmähliche Schwinden der merkantilistischen Ideen und das Auftauchen des Gedankens einer freien Handelsausübung, daß sogar in der Hofkammer der Vorschlag laut wurde, das Schiffahrtsmonopol auf dem Kanal aufzugeben und die Wasserstraße, wie es in den Niederlanden üblich war, der Konkurrenz der Schiffahrttreibenden zu öffnen.[493]

Indes näher beschäftigt hat man sich mit diesem Plane nicht. Auch der Gedanke an eine zweite Verpachtung ist schließlich aufgegeben worden, obwohl sich außer Duesberg noch mehrere andere Bewerber gemeldet hatten.[494] Der Grund dazu war doch wohl der, den Wünschen der Kaufmannschaft nach einer geregelten und billigeren Beförderung der Frachtgüter entgegenzukommen. In einer von 52 münsterschen Kaufleuten unterzeichneten Petition wurde der Bischof gebeten, keine Verpachtung, sondern eine Verwaltung des Kanalsd durch die Hofkammer anzuordnen.[495] Maximilian Franz entsprach dem auch und genehmigte die Vorschläge der Hofkammer für eine eigene Verwaltung zunächst auf einige Jahre, um zu sehen, ob sie sich bewähren würde.

---

490 C XX A 1 Bd. II, 216. H 1793, 87.

491 C XX A 1 Bd. II, 90 f., 182, 183, Bd. I, Extrakt Protok. Camerae v. 8. Juni 1792. H 1791, 1-4.

492 C XX A 1 Bd. II, 114-124.

493 C XX A 1 Bd. II, 36.

494 C XX A 1 Bd. II, 25, 36.

495 C XX A 1 Bd. II, 76 f.

Die Einzelheiten der Einrichtung überließ er dem Gutdünken der Hofkammer, betonte aber dabei ausdrücklich, daß man nicht die Erzielung hoher Einträge, sondern das Interesse des Handels dabei im Auge haben solle.[496]

Eine direkte staatliche Verwaltung, wie sie unter Clemens August bestanden hatte, ist nun allerdings nicht eingeführt worden, sondern eine Art Mittelding zwischen einer Verwaltung durch die Hofkammer und einer Verpachtung. Das ganze Kanalwesen wurde einem uner der Aufsicht der Hofkammer stehenden Verwalter anvertraut. Das Krameramt hatte einen seiner Gildemeister dazu vorgeschlagen.[497] Auch mehrere andere hatten sich angeboten.[498] Die Hofkammer wählte den münsterschen Tuchhändler Storp. Ausschlaggebend dafür war gewesen, daß Storp nicht mit solchen Waren handelte, die über den Kanal bezogen wurden, sodaß er also die anderen Kaufleute nicht übervorteilen konnte, und andererseits daß er viele Veerbindungen nach Warendorf hatte, wohin ja hauptsächlich der Transitverkehr des Kanals ging.[499]

Der Bischof genehmigte die Wahl.[500] Ende November 1790 wurde mit Storp ein fester Vertrag abgeschlossen und von Maximilian Franz am 6. Dezember desselben Jahres ratifiziert.[501]

Der Kontrakt[502] enthielt im wesentlichen dieselben Bestimmungen wie der Pachtvertragmit Duesberg vom Jahre 1765. Doch waren schärfere Vrfügungen für die Schnelligkeit und Sicherheit der Warenbeförderung darin erlassen.

Der Verwalter haftete für jeden Schadend während des Transports. Vor der Ablieferung zur Kanalspedition mußten die Güter auf Schäden untersucht und diese in vorkommenden Fällen auf dem Frachtbrief vermerkt werden, um späteren Beschwerden vorzubeugen. Die waren sollten bis zu ihrer Versendung in den Packhäusern unter Verschluß bleiben.

---

496 C XX A 1 Bd. II, 95 f.

497 C XX A 1 Bd. II, 76 f.

498 C XX A 1 Bd. II, 95 f.

499 C XX A 1 Bd. II, 114–124.

500 C XX A 1 Bd. II, 125.

501 H 1791, 87 ff., 118. C XX A 1 Bd. II, 127.

502 C XX A 1 Bd. II, 130 ff. H 1791, 87 ff.

Auch hatte der Verwalter für möglichste Schnelligkeit in der Spedition zu sorgen und das Anhalten der Schiffer und Fuhrleute an den Wirtshäusern unbedingt zu verbieten. Die ankommenden Güter waren dne münsterschen Kaufleutend sofort nach Einlaufen der Schiffe unentgeltlich zuzufahren. Desgleichen sollten die Durchgangsgüter mit möglichster Beschleunigung weiterbefördert werden. Über die transportierten Waren wie über die Einnahmen hatte der Verwalter Buch zu führen und auf Verlangen der Hofkammer vorzulegen. Die Güter selbst mußten der Reihe nach, wie sie eingeliefert worden waren, verschifft und während der Fahrt gegen Einflüsse der Witterung geschützt werden. Die Paragraphen 10 ,11, 12 und 14 des ehemaligen Pachtvertrages mit Duesberg waren auch für den Verwalter bindend. Während der Pacht Duesbergs waren Post- und Frachtschiffahrt, wenn auch nur durch die Person des Pächters, noch vereinigt gewesen. Jetzt wurden beide endgültig getrennt und bestimmt, daß das der Postverwaltung gehörige Postschiff nur Personen und Postgüter bis zu einem bestimmten Gewicht, die Frachtschiffe aber nur eigentliches Frachtgut befördern sollten. Der Verwalter hatte 6000 Rth. Kaution zu stellend. Er bekam kein festes Gehalt, sondern ein Drittel des jährlichen Ertrages nach Abzug der eigentlichen Verwaltungskosten, die man auf 1550 Rth. für das Jahr angenommen hatte.[503] Die Verwaltung sollte vorläufig zwei Jahre dauern.[504] Das wichtigste aber war: Der Frachtsatz für den Transport von Maxhafen nach Münster wurde verringert und für ein Schiffspfund auf 10 Sch. 6 Pf. oder 9 Gr. festgesetzt. In umgekehrter Richtung dagegen kostete der Transport von einem Schiffspfund 9 Sch. 4 Pf. oder 8 Gr.[505]

Nach diesen Bestimmungen hat nun Storp den Kanalbetrieb eingerichtet. Zur besseren Beförderung der Warend setzte er einen Angehörigen des Krameramts als Spediteur zu Maxhafen ein. am Kanalende vor Münster versah der Kanalinspektor Veltmann dieses Amt.[506]

---

503 C XX A 1 Bd. II, 122 f. Es sind nur die Verwaltungskosten des eigentlichen Schiffahrtbetriebes gemeint. Löhne, Unterhalt der Pferde usw. nicht aber die Unterhaltungskosten der Bauwerke.

504 C XX A 1 Bd. II, 266 f.

505 C XX A 1 Bd. II, 130 f. H 1791, 87 f.

506 H 1795, 92. Die Löhnungsverhältnisse der Kanalbediensteten um 1800 sind folgende: Der Spediteur erhielt jährlich 200 Rth. und freie Wohnung, der Kanalinspektor wöchentlich 2 5/6 Rth. und freie Wohnung, ein Schiffer und ein Pferdetreiber wöchentlich je 1 2/3 Rth., der Schleusenwärter an der steinernen Schleuse jährlich 30 Rth., der Wärter an der hölzernen Schleuse jährlich 12 Rth.

Die Verwaltung bewährte sich durchaus und so wurde der Kontrakt mit Storp in der folgenden Zeit wiederholt erneuert.[507]

Außer dem Neubau des Duckers für den Kinderhauser Bach,[508] einer Ausbesserung der Schleusen und einer Reinigung des versandeten Bettes der beiden oberen Haltungen im Jahre 1800[509] ist in den letzten Jahren der münsterschen Verwaltung keine größere Reparatur vorgenommen worden.

Die Kaufmannschaft war mit der Kanalspedition sehr zufrieden.[510] Die Herabsetzung des Frachtsatzes verfehlte ihre Wirkung nicht.

Die Transportmengen und Einnahmen in den letzten Jahren der münsterschen Verwaltung verteilen sich in folgender Weise:

Jahr	**Einfuhr** Schiffspfund rd.	**Ausfuhr** Schiffspfund rd.
1790/91[511]	6548	1234
1791/92[512]	5570	1095
1792–1796	?	?
1796/97[513]	8627	987[514]
1797/98	7068	1755
1798/99	6639	1515
1799/1800	6308	1764
1800/1801	6921	4448
1801/1802	8545	3626

507 C XX A 1 Bd. II, 268 f. H 1795, 35.

508 H 1792, 468. Der Umbau kostete 3793 Rth.

509 H 1800, 801. 1801, 4. Vgl. H 1800, 731, 760.

510 H 1796, 14.

511 nach C XX A 1 Bd. II, 259–266.

512 Ebendort.

513 Diese und die folgenden Angaben nach ANZ 62 Bd. I, Bericht des Kriegs- und Domänenrates Meyer.

514 Diese und die folgenden Angaben über Ausfuhr sind nur insofern richtig, als sie nach der Angabe gerechnet sind, daß der Transport von 1 Schiffspfund von Münster nach Maxhafen 1/3 Rth. kostet. Da aber unter der Ausfuhr auch Getreide war, das zu besonderem Preise befördert wurde, so werden die Zahlen von den obigen noch etwas verschieden gewesen sein.

Jahr	**Gesamteinnahme** Reichsthaler rd.	**Reingewinn d. Hk.** Reichsthaler rd.
1790/91[515]	3052	37
1791/92[516]	2536	-4040[517]
1792/93[518]	?	10
1793/94[519]	?	374
1794/95[520]	?	777
1795/96[521]	?	594
1796/97[522]	3897	1400
1797/98	3826	1134
1798/99	3503	528
1799/1800	3544	576
1800/1801	5564	1706
1801/1802	5627	2803

Schon einmal sahen wir eine starke Entwickelung der Schiffahrt auf dem münsterschen Kanal in unruhiger Zeit, im Siebenjährigen Kriege. Dasselbe, wenn auch in kleinerem Maße, wiederholte sich im letzten Jahrzehnt der münsterschen Kanalverwaltung.

Zunächst allerdings nach 1790 wickelte sich der Verkehr in ganz normaler Weise ab. Die Menge der Einfuhr in den noch friedlichen Jahren 1791/92 zeigt keine wesentliche gegen den Import um 1750. Mit einiger Wahrscheinlichkeit läßt sich also überhaupt die jährliche Einfuhr über den Kanal im 18. Jahrhundert auf etwa 6000 Schiffspfund veranschlagen. Doch war dabei immerhin eine bemerkenswerte Änderung gegen früher eingetreten,

515 Nach C XX A 1 Bd. II, 259–266.

516 Ebendort.

517 Dieses Defizit rührt von dem Neubau des Kinderhauser Bachduckers her.

518 H 1796, 3.

519 Ebendort

520 H 1799, 376.

521 Ebendort.

522 Diese und die folgenden Angaben nach ANZ 62 Bd. I, Bericht des Kriegs- und Domänenrates Meyer.

indem nämlich jetzt ein nicht unbeträchtlicher Teil der Einfuhr über Münster hinaus nach Warendorf ging. 1790/91 wurden 700 Schiffspfund, 1791/92 gar 2000 Schiffspfund über den Kanal nach dort befördert.[523]

Die Einfuhrartikel werden wohl dieselben gewesen sein wie früher. Bemerkt wird, daß 1792 oft Porzellan und irdenes Geschirr aus England über den Kanal gekommen sei.[524]

Seit 1794 macht sich nun der Einfluß der kriegerischen Ereignisse in Holland auf den Kanalverkehr geltend, und zwar in äußerst günstiger Weise. Der holländische Rheinhandel stockte damals fast ganz. Ein beträchtlicher Teil des Gütertransports, der sonst diese große Flußstraße eingeschlagen hatte, ging jetzt seitwärts über den münsterschen Kanal. Die Frequenz Ende 1794 war so stark, daß die Frachtschiffe, es waren vier an der Zahl,[525] nur mit Mühe den Verkehr bewältigen konnten.[526] Das Speditionshaus vor Münster konnte die eingelieferten Güter kaum fassen. Auffallend groß war damals die Einfuhr von Zucker.[527]

Auch in den folgenden Jahren hat dieser starke Güterverkehr auf dem Kanal noch angehalten, wie die Tabelle zeigt.

Der größte Teil der Einfuhr kam dabei nicht mehr über Holland, sondern über Emden und die Ems.[528] Mit dem Anschluß der Niederlande an Frankreich im Jahre 1795 war ihr Welthandel dahin. Ihn riß England mit der Besetzung der wichtigsten holländischen Kolonien an sich. Während früher englische Fabrikate und Kolonialwaren meist den Weg über Holland nach Westdeutschland genommen hatten, ging jetzt die gesamte Einfuhr über Emden, Bremen und Hamburg. Von Emden insbesondere sind die meisten Güter gekommen, die damals über den Kanal nach Münster transportiert wurden.[529]

---

523 C XX A 1 Bd. II, 267–269. Vgl. H 1793, 33.

524 H 1793, 200.

525 Ein Schiff scheint damals in Reparatur gewesen zu sein. Denn im folgenden Frühjahr waren insgesamt fünf Frachtschiffe vorhanden, von denen aber nur noch zwei in gutem Zustand waren.

526 H 1795, 47.

527 Ebendort.

528 ANZ 62 II Bericht des vorm. Kammerdirektors Heckmann über den Kanal v. 25. Jan. 1804.

529 ANZ 62 I Veltmanns Bericht über den Kanal. Die Emsschiffahrt hat damals in ziemlicher Blüte gestanden. Die Waren wurden in großen Schiffen bis Meppen gefahren, dort in kleinere, den Besitzern einer Seifenfabrik gehörige Pünten umgeladen und bis Rheine oder bei gutem Wasser bis Greven transportiert.

Nach Herbst1798 hat der Verkehr zunächst etwas nachgelassen, bis 1801/02 wieder ein plötzliches Emporschnellen eintrat.[530] Es ist dies auf eine überaus starke Ausfuhr von Getreide und die Transportierung preußischer Kornmagazine zurückzuführen.[531] Damals kostete die Fracht von Münster nach Maxhafen für ein Malter Roggen oder Weizen 8 Gr., eine Last Gerste 2 1/2 Rth. und eine Last Hafer 2 Rth.

Tag und Nacht, dazu im wasserarmen Hochsommer waren die Schiffe damals in Bewegung,[532] ähnlich wie im Siebenjährigen Kriege.

Mit diesem neuen Beweise für die Leistungsfähigkeit der Wasserstrecke nach siebzigjähriger Benutzung schloß die münstersche Verwaltung des Kanals.

Anfang 1802 besetzten preußische Truppen einen Teil des Hochstifts mit der Hauptstadt, und durch den Reichsdeputationshauptschluß vom 25. Februar 1803 hörte das Bistum Münster auf als solches zu existieren.

VII.

Der Verfall des Kanalwesens unter der preußischen und französischen Verwaltung bis 1814.

Preußen war bei der Aufteilung Münsters 1803 der östliche Teil des Bistums mit der Stadt Münster zugefallen. Dazu gehörte der Kanal bis an die hölzerne Schleuse. Von hier bis etwa 1 1/2 km vor Maxhafen lag die Wasserstraße in dem Gebiet, das der Fürst von Looz-Coswaren erhalten hatte, und das letzte Stückchen endlich mit Maxhafen hatte man dem Fürstend von Salm-Horstmar zugesprochen.[533]

Preußen als Eigentümer der wichtigsten Punktes der Wasserstraße übernahm auch die Verwaltung, die in der alten Weise fortgeführt wurde.

---

530 Siehe Tabelle Seite 97.

531 H 1801, 335, 648.

532 H 1801, 991.

533 RMDf R I 148, 9. Vol. I 12. März 1841 Regierungsreferendar Münstermann an die Regierung Münster.

Storp behielt seine Stelle als Verwalter.[534] Die Zahl der brauchbaren Frachtschiffe bei der Übernahme betrug drei. Da der Kanal schon damals wieder stark versandet war, so konnten sie nur 40 bis 50 Schiffspfund laden[535]

Die früheren den Kanal betreffenden Verordnungen, insbesondere das Verbot der Beschädigung von Baulichkeiten und Schiffen wurde von der preußischen Organisationskommission erneuert.[536]

Zu einer wirklichen Auseinandersetzung über das Kanalwesen mit den beteiligten Fürsten von Looz und Salm ist es nicht gekommen. Zwar war zur Regelung strittiger Punkte, zur genauen Festsetzung der Grenzen, der einzelnen Gerechtsame und Einkünfte von den neuen Besitzern des Münsterlandes eine Kommission eingesetzt worden. Indes bis Ende 1804 hatte sie wegen des Kanals noch keine nähere Übereinkunft getroffen.[537] Ja, es ist zweifelhaft, ob eine solche überhaupt erfolgte. Nominell ist nun die Kanalkasse zwischen den drei Eigentümern wohl gemeinsam gewesen. Bei Reparaturen aber, wenn es zahlen hieß, scheinen Looz und Salm von einer solchen Gemeinschaft nichts haben wissen wollen.[538] Und Preußen wieder war wohl nicht geneigt bei Geldmangel in der Kanalkasse in dem Gebiet der anderen Teilhaber Ausbesserungen auf seine Rechnung vornehmen zu lassen.[539]

Die Folge dieses unerquicklichen Verhältnisses war zunächst ein rascher Verfall des Kanals. Das Bett verschlammte immer mehr, sodaß die Oberpostdirektion in Berlin Ende 1804 bereits vorhatte, die Postschiffahrt auf dem Kanal einzustellen und durch einen Postwagen zu ersetzen, da das Postschiff nicht regelmäßig fahren konnte,[540] ein Gedanke, der indes vorläufig noch nicht zur Ausführung kam.

---

534 H 1803, 47. ANZ 62 Bd. I Interimshofkammer an den König, 10.. Sept. 1802. Ferner Kgl. Rescript. an die Organisationskommission, 18. Sept. 1802. 9. August 1802 Abrechnung Storps.

535 ANZ 62 I Bericht des Kriegs- und Domänenrates Meyer.

536 H 1803, 567.

537 ANZ 62 I 16. Nov. 1804 Auseinandersetzungskommission an die Kriegs- und Domänenkammer.

538 ANZ 62 I 15. Dez. 1804 Kriegs- und Domänenkammer an den Kriegs- und Kabinetsminister von Schulenburg

539 Ebendort.

540 ANZ 62 I 2. Nov. 1804 und 8. März 1805 Oberpostdirektion Berlin an die Kriegs- und Domänenkammer.

Im Grunde genommen lag die Vernachlässigung der Wasserstraße durchaus nicht im Sinne der preußischen Regierung. Scho gleich nach der Besitzergreifung waren von Berlin Berichte über den Zustand des Kanals und die Möglichkeit seiner Vervollkommnung eingefordert worden.[541]

Die darauf gemachten Vorschläge zielten hauptsächlich auf eine Verstärkung des Wasserzuflusses hin. Zu dem Zweck wurde die Anlegung großer Wasserreservoire empfohlen, aus denen der Kanal in trockenen Jahreszeiten gespeist werden sollte. Auch wurde die Ausbesserung der undichten Schleusen und die Ausräumung des versandeten Kanalbetts als dringend notwendig hingestellt.[542]

Bei der Verteilung des Kanals auf drei verschiedene Territorien war aber an die Durchführung derartiger Änderungen und Neuerungen nicht zu denken. Preußen mußte versuchen, wenn es wirklich Nutzen aus der Anlage ziehen wollte, den ganzen Kanal in seine Hand zu bringen. Dahin ging auch ein Vorschlag der münsterschen Kriegs- und Domänenkammer an den Friegs- und Kabinetsminister v. Schulenburg vom Ende des Jahres 1804, in dem eine Erwerbung der Wasserstraße in ihrer ganzen Länge angeraten wurde.[543] Daran anknüpfend, empfahl die Kriegs- und Domänenkammer weiter, den Kanal zur Ems fortzusetzend und diesen Fluß bis Emden regelrecht schiffbar zu machen, um so den Handel zwischen Ostfriesland, Münster und der Mark zu fördern.[544]

Man ist nicht sofort auf den Plan eingegangen. Aber fortgereift ist er im Stillen, sodaß schließlich im Anfang des Jahres 1806 im preußischen Generaldirektorium allen Ernstes das große Projekt erwogen werden konnte, Lippe und Ems schiffbar zu machen und durch einen Kanal,

541 ANZ 62 I Bericht des Kriegs- und Domänenrates Meyer, Bericht des vormaligen Kammerdirektors Heckmann v. 25. Jan. 1804.

542 ANZ 62 I Bericht des Kriegs- und Domänenrates Meyer.

543 ANZ 62 I 15. Dez. 1804.

544 Ebendort.

wahrscheinlich im Anschluß an den schon bestehenden münsterschen, miteinander zu verbinden,[545] um auf diese Weise einen preußischen Wasserweg zwischen Rhein und Nordsee zu schaffen, unabhängig von den Zollbedrückungen, mit denen der Rheinhandel durch Frankreich und die Batavische Republik belastet war.

Der Sieg der französischen Waffen bei Jena und Auerstädt hinderte die weitere Verfolgung dieser Pläne.

Münster mit dem Kanal war zunächst unter französische Verwaltung getreten, dann im Mai 1808 dem Großherzogtum Berg zugewiesen worden.

Die Verwaltung des Kanals blieb auch jetzt noch dieselbe.[546] Erst 1808 trat Storp zurück. Verwalter wurde nun Hauptmann von Ellerts.[547]

An Kanalreparaturen ist wohl in dieser Zeit nicht mehr ausgeführt, als eben nötig war, um die Wasserstraße befahren zu können. Notdürftige Ausbesserungen scheinen im Laufe des Jahres 1810 an Schleusen, Brücken und Dämmen vorgenommen worden zu sein. Auch das Fahrwasser hat man durch Ausbaggern des eingeschwemmten Sandes vertieft.[548] Verfallen und nicht wieder repariert, ja teilweise ganz beseitigt sind in dieser Zeit die Freischleusen der unteren Haltung, sehr zum Schaden der Dämme bei eintretendem Hochwasser. Wozu sollte man große Unterhaltungskosten auf einen an sich unbedeutenden Kanal verwenden, dessen Verkehrsbereich doch nur ein kleines Landgebiet umfaßte?

Ein frischer und vielversprechender Zug schien in das Kanalwesen zu kommen, als Napoleon Ende 1810 Holland, das Küstengebiet der Nordsee vom Dollart bis zur Elbe einschließlich Münsters und einen schmalen Landstreifen von der Unterelbe bis zur Ostsee mit Frankreich vereinigte und den Riesenplan faßte, zu militärischen Zwecken und zur engeren wirtschaftlichen Aneinanderknüpfung dieser an Frankreich angeschlossenen Gebiete einen Kanal von der Seine zur Ostsee zu bauen.

---

545 W. Kliche, „Die Schiffahrt auf der Ruhr und Lippe im 18. Jahrhundert". In der Zeitschr. des Bergischen Geschichtsvereins Bd. 37 (1904) S. 175/76.

546 ANZ 62 II 3. Mai 1808 Administrationskollegium an Storp.

547 OP 202, 1. Kanalbudget für 1814.

548 ANZ B 57.

Unverzüglich mußten 1811 die Vermessungen und Nivellements begonnen werden. Schon bald war im allgemeinen die Linie festgelegt, welche die Wasserstraße nehmen sollte. Sie ging von Paris über die Maas zum Rhein, zur Lippemündung, die Lippe aufwärts bis Haltern oder Hamm, dann südöstlich an Münster vorbei, zwischen Telgte und Warendorf über die Ems, auf Bielefeld zu. Hier überschritt sie den Teutoburgerwald und traf bei Minden auf die Weser, die sie stromabwärts bis Hoya nutzte, um dann nordöstlich über Buxtehude zur Elbe und weiter zur Lübecker Bucht abzubiegen.[549]

Mit dieser großen Wasserstraße sollte der münstersche Kanal, der seit 1810 unter der Oberaufsicht eines Ingenieurs zweiter Klasse des „corps imperial des ponts et des chaussées" stand,[550] verbunden und nach Norden zur Vechte verlängert werden. Ende 1811, Anfang 1812 wurden die Nivellements für dieses Projekt gemacht und in mehreren Karten niedergelegt.[551]

Damit stand die Verwirklichung des ehemaligen Planes Clemens Augusts nahe bevor. Die hemmenden Schranken, die bei der Anlage des münsterschen Kanals eine Fortsetzung über bentheimisches oder oberysselsches Gebiet gehindert hatten, waren durch die Vereinigung der zu durchschneidenden Länder mit dem Reiche Napoleons gefallen. Als Glied ind der großen Kette der französischen Kanäle schien die Anlage Clemens Augusts aus der Enge lokaler Handelsverhältnisse in ein weithin ausgedehntes Verkehrsnetz eingereiht werden zu sollen.

Aber, wie schon so oft, kam es auch diesmal nicht zur Verwirklichung der Pläne. Der Sturz des großen Korsen setzte der Verfolgung der Projekte ein Ziel. Ihre Ausführung mußte wie manche andere von ihm geplante Verkehrsverbesserung unterbleiben.

---

549 Reinhold und Oltmanns, „Der deutsche Handelskanal", Leer, Bremen 1817, ferner „Allgemeines Organ für Handel und Gewerbe" 1839, Nr. 129 Beilage.
Der Seine-Ostseekanal sollte eine Wasserspiegelbreite von 51–63 Fuß, eine Normaltiefe von 8 3/4 Fuß und 75 Schleusen erhalten. Die Kosten waren auf 32 000 000 Frcs. berechnet.

550 Almanach des Lippedepartements 1813, 90.

551 RMET IV 91–94, 122. Vgl. Dazu: Berghaus, Wallfahrt durchs Leben III 183 f.,142 f., 159, 171, 174. Reinhold und Oltmanns 54 f.

Allerdings war es auch zweifelhaft, ob diese großen Entwürfe schon sobald ausgeführt worden wären. Bei den dauernden Kriegen stand es um die Finanzverhältnisse Frankreichs so mißlich, daß der Kaiser sich bereits gezwungen gesehen hatte, mehrere französische Staatskanäle an Privatgesellschaften zu verkaufen.[552] Auch der münstersche Kanal litt unter dieser Geldnot.Um der stetigen Reparatur der Kanaldammwege enthoben zu sein, wurden diese für Kommunalwege erklärt. Ihre Ausbesserung fiel damit den anstoßenden Gemeinden zur Last.[553] Daß diese nicht allzuviel dadfür tun würden, lag auf der Hand. Ebenso schlecht war es mit den sonstigen Reparaturen der Kanalbauwerke während der französischen Herrschaft bestellt. Die Wasserstraße wurde mit einer außerordentlich hohen Steuer belastet, die einen großen Teil der ohnehin damals nur geringen Einkünfte verschlang. Nach Abzug der Gehälter für die Kanalbediensteten blieben nur ganz unbedeutende Summen für die Ausbesserungen übrig.[554] Kein Wunder, daß sich der Kanal bei dem Zusammenbruch des napoleonischen Reiches in ganz verwahrlostem Zustand befand.d

Für den Kanalverkehr war die Zeit von 1803–1814 im allgemeinen ebensowenig günstig. Zunächst scheint allerdings unter der kurzen preußischen Herrschaft kein Rückgang erfolgt zu sein. Ja der Transitverkehr war noch so beträchtlich, daß in den letzten Jahren vor 1807 an die münstersche Stadtwage für durchgehende Kanalgüter wieder eine Pauschsumme von 90 Rth. gezahlt wurde.[555] Allerdings ist die Menge der nach und von Warendorf versandten Güter dadurch künstlich so hoch gehalten worden, daß den Warendorfer Kaufleuten ebenso wie den Münsteranernd ihre Waren vom Kanal frei bis zu ihrem Haus gefahren wurden.[556] Das Wagegeld und die auf dem Wege nach ihrer Stadt erhobenen Zölle[557] für Transitgüter werden sie indes wohl mit der Kanalfracht haben zurückerstatten müssen.

552 „Der Weltverkehr und seine Mittel", Leipzig 1901 S. 480

553 RMDfR I 148, I. 19. April und 9. Juni 1814 Veltmann an v. Delen.

554 RMDfR I 148, I. 19. August 1814 v. Delen an die Regierungskommission.

555 ANZ 62 I 8. Jan. 1807 Bericht des Bürgermeisters Schweling

556 ANZ 62 I 27. April 1806 Storp an das Administrationskollegium. 20. Sept. 1808 Regierung an Storp.

557 Bei Nobiskrug und Telgte wurde ein Weggeld erhoben.

Viel Leinwand und Garn ist damals nach Holland, Wolle, Schafsfelle und Talg nach Bentheim exportiert worden.[558]

Durch die kaiserlichen Dekrete von Berlin vom 21. November 1806 und Mailand vom 17. November 1807 war eine strenge Durchführung der Kontinentalsperre gegen England verfügt worden. Die daraus entspringenden nachteiligen Folgen für den Handel hat auch der münstersche Kanal verspürt. Bis zum April 1808 hatte der Verkehr, besonders die Einfuhr, auf der Wasserstraße bereits so nachgelassen, daß nicht einmal mehr die laufenden Verwaltungs- und Unterhaltungskosten gedeckt werden konnten.[559] Nur etwa 5400 Schiffspfund sind vom 31. April 1807 bis zum 31. April 1808 über den Kanal von Maxhafen nach Münster verschifft worden. Der Versand in umgekehrter Richtung belief sich in derselben Zeit auf nur etwa 1200 Schiffspfund,[560] gegenüber den Transportmengen in den letzten Jahren der münsterschen Verwaltung eine beträchtliche Abnahme der Frequenz! Während dann die Einfuhr noch weiter fällt, sehen wir in den folgenden Jahren plötzlich ein starkes Wachsen der Ausfuhr. Nicht weniger als rund 12 270 Schiffspfund sind vom 1. Oktober 1808 bis zum 31. Oktober 1810 nach Holland exportiert worden, etwa 6100 Schiffspfund durchschnittlich in einem Jahre. Die Einfuhr erreichte dagegen in derselben Zeit nur eine Höhe von rund 8445 Schiffspfund, also nur von etwa 4200 Schiffspfund jährlich.[561]

Es scheint dies das einzige Mal gewesen zu sein, solange der Kanal bestand, daß die Ausfuhr die Einfuhr übertroffen hat. Unklar bleibt, worauf dieses unvermutete Anwachsen des Exports zurückzuführen ist. Angaben über die Art der beförderten Güter fehlen. Vielleicht sind große Getreidemengen nach den Niederlanden verschifft worden.

558 ANZ 62 I Veltmanns Bericht über den Kanal.

559 ANZ 62 I 27. April 1808 Storp an das Administrationskollegium

560 ANZ 62 I 15. Mai 1808 Storp an das Administrationskollegium.

561 M 209 A.

Nach 1810 hat der Verkehr auf dem Kanal rasch wieder nachgelassen. Es läßt sich das zwar nicht zahlenmäßig belegen, doch ist es bei der immer strengeren Durchführung der Kontinentalsperre und der starken Verteuerung aller Lebensmittel, endlich bei den kriegerischen Verwickelungen in Deutschland 1813/14 wohl als sicher anzunehmen. Ein Chronist nennt die Jahre der französischen Herrschaft für Münster eine geldlose Zeit, in welcher der Handel der Stadt vollständig gestockt habe.[562]

Eine Folge des verminderten Kanaltransports war due Steigerung des Frachttarifs seit 1808. Weil damals aus den Einnahmen die Ausgaben für Verwaltung und Reparaturen nicht mehr bestritten werden konnten, so verfügte das Administrationskollegium, daß die Frachtsätze zur Erzielung größerer Erträge erhöht werden sollten, und zwar mit der eigentümlichen Begründung, daß bei der Verteuerung aller Waren auch die Kanalfracht höher angesetzt werden könne.[563] Der Transport von einem Schiffspfund von Maxhafen nach Münster kostete von nun ab 10 1/2 Gr.und von einem Schiffspfund in umgekehrter Richtung 9 Gr.[564] Auch die Vergünstigung der Warendorfer Kaufleute, ihre Waren von der Kanalverwaltung frei in ihre Stadt geliefert zu bekommen, wurde damals aufgehoben,[565] sicher nicht zum Vorteil des Transitverkehrs.

Wie in technischer, so ist also auch in kommerzieller Beziehung am Ende der französischen Herrschaft ein starker Rückgang des Kanalwesens zu verzeichnen.

Es fragte sich nun: Würde der künftige Besitzer der Wasserstraße das nötige Interesse entgegen bringen, um sie wieder herzustellen und lebensfähig zu machen gegenüber den bald darauf rasch sich ändernden Vekehrsverhältnissen, oder würde sie in ihrem mangelhaften Zustand im Kampf mit diesen unterliegen müssen?

562 N.A.Lepping, Mitteilungen aus einer kurz gefaßten Chronik der Jahre 1794-1832, Münster 1883.

563 ANZ 62 I 3. Mai u. 27. Mai 1808 Administrationskollegium an Storp.

564 M 209 A.

565 ANZ 62 I 27. Mai 1808 Administrationskollegium an Storp.

VIII.

Pläne zur Verbesserung des Kanals, seine vollständige Vernachlässigung und der Verkehr bis zum Jahre 1840.

Durch die Wiener Bundesakte vom 9. Juni 1815 erhielt Preußen unter anderem das Gebiet des ehemaligen Bistums Münster, das der Kanal durchschnitt. Der Wunsch der münsterschen Kriegs- und Domänenkammer vom Jahre 1804, die ganze Wasserstraße in preußischen Besitz zu bringen, war damit erfüllt. Jetzt kam es darauf an, ob die großen Pläne, die man damals an eine Erwerbung des Kanals geknüpft hatte, verwirklicht werden konnten.

Zunächst war dazu die beste Aussicht vorhanden. Bereits seit 1814 stand Münster unter der provisorischen Verwaltung einer preußischen Regierungskommission. Sie beschäftigte sich sogleich ernsthaft mit der Frage, wie dem immer rascher um sich greifenden Verfall des Kanals wirksam Einhalt geboten werde. Nur eine gründliche Reorganisation des ganzen Kanalwesens konnte helfen, und dahin zielte auch das Programm, das das Zivilgouverneur von Vincke im September 1814 für die Zukunft der Wasserstraße aufstellte:

Ausräumung und Vertiefung des Kanalbetts, Herbeileitung größerer Wassermengen für die Speisung der beiden oberen Haltungen, Verbindung des Kanals mit der Ems, Erweiterung des Ladeplatzes am Neubrückentor zur Anlage eines Torf- und Kohlenmagazins und zur Beförderung des Steinkohlen- und Torftransports, Aufteilung der an die Wasserstraße grenzenden Heiden, Verwendung des landesherrlichen Anteils zur Hebung der Holzkultur, endlich Aufhebung des staatlichen Schiffahrtmonopols und Freigabe der Benutzung des Kanals für die private Schiffahrtkonkurrenz, das waren die wesentlichen Punkte, die er vorschlug.[566]

Zunächst versuchte man nun auch Maßregeln in diesem Sinne zu ergreifen. Im Oktober 1814 wurde eine verschärfte Kanaldammverordnung erlassen, welche das Befahren der Dämme schweren Karren verbot und nur leichten Korbwagen gestattete.

566 OP 202, 1, ferner RMDfR I 148, 2, Vincke an die Regierungskommission. 29. Sept. 1814.

Ferner bestimmte sie, daß durch die anliegenden Kirchspiele bei den gewöhnlichen Ausbesserungen der Kanalwege im Frühjahr und Herbst Spann- und Handdienste zu leisten seien,[567] eine Forderung, die man allerdings nachher aufgegeben hat.

Noch um die Wende des Jahres 1814 ließ die Regierungskommission eine Ausbesserung der Dämme und Wege vornehmen und das Kanalbett reinigen,[568] sodaß die Schiffe regelmäßiger fahren konnten. Auch die sonstigen Bauwerke wurden in etwas besseren Zustand gesetzt.[569] Indes all diese Reparaturen sind mehr provisorisch als gründlich gemacht worden.

So hatte man Ende 1814 auch die steinerne Schleuse einer Ausbesserung unterzogen.[570] Wenige Monate darauf aber, Ende April 1815, entstand unter dem obersten Schleusentor ein solches Leck, daß fortan ,kein Schiff mehr durchgeschleust werden konnte.[571] Monate lang ist die Reparatur verzögert worden,[572] und nun einen Neubau der Schleuse von Grund auf vorzunehmen, wie er nötig war, wurde schließlich ein Querdamm, aus einer doppelten Verschalung mit Lehmfüllung bestehend, an Stelle des oberen Tores eingebaut und darauf vom Kanalverwalter ein Krahn errichtet.[573] Die vorhandenen Schiffe verteilte man auf die untere und die beiden oberen Haltungen. Der Betrieb wurde nun an der steinernen Schleuse durch Umladenvaufrecht erhalten, jedenfalls ein zeitraubendes und unbequemes Verfahren.

Mochten auch die schlechten Finanzverhältnisse des preußischen Staates in jener Zeit, insbesondere die Leere in der Kanalkasse, zu einem solch billigen Aushülfsmittel geraten haben,

---

567 Münsteraner Intelligenzblatt 1814, Nr. 43 (28. Oktober)

568 RMDfR I 148, 1; 27. Oktober 1814 Veltmann an das Zivilgouvernement und 4. Febr. 1814 Veltmann an die Regierungskommission.
Ferner OP 202, 1, 20. Jan.1815 Regierungskommission an den Zivilgouverneur.

569 RMDfR I 148, 2, 3.

570 RMDfR I 148, 2; 27 Dez. Veltmann an die Regierungskommission.
Ferner OP 202, 1, 20. Jan.1815 Regierungskommission an den Zivilgouverneur.

571 RMDfR I 148, 2; 18. Nov. 1815 Veltmann an die Regierungskommission.

572 Ebendort. Ferner OP 202, 1, 27. Mai 1815 Landrat v. Ulmenstein (Burgsteinfurt) an den Zivilgouverneur

573 RMDfR I 148, 2; 22. April 1815 Veltmann an die Regierungskommssion

der innere Grund dafür hat doch in der geplanten Verbesserung des westfälischen Verkehrswesens gelegen. So widersprechend das auch klingt, die Bestrebungen der preußischen Regierung in den folgenden Jahren bestätigen es.

Auf dem Wiener Kongreß hatten Preußen auf die Wiedererwerbung Preußens und Lingens verzichtet. Beide Länder waren mit dem ehemaligen bentheimschen und nordmünsterschen Gebiet längs der Unterems an Hannover gefallen. Doch hatte sich Hannover sowohl in dem Vertrag mit Preußen vom 29. Mai 1815,[574] wie auch mit der Wiener Kongreßakte[575] verpflichten müssen, die Ems von der preußischen Grenze bis zur Mündung regelrecht schiffbar zu machen und ständig in schiffbarem Zustand zu erhalten,[576] desgleichen von preußischen Durchgangsgütern keine höheren Abgaben zu erheben, als von hannoverschen.

Preußen sollte dadurch für seine münsterschen und märkischen Gebiete eine durch Zölle wenig belastete Handelsstraße nach der Nordsee erhalten. Weit mehr als noch vor 1806, als es an dem Rheinhandel nur durch kleine Gebiete beteiligt war, mußte Preußen jetzt, nachdem die Rheinlande von der Nahe bis zur niederländischen Grenze und die westfälischen Gebiete mit ihrer schon damals kräftig entwickelten Industrie in seinen Besitz gekommen waren, bestrebt sein, diese westlichen Provinzen in handelspolitischer Beziehung unabhängig von Holland zu machen, daß damals wieder die Ein- und Ausfuhr auf dem Rheine mit unerträglich hohen Zöllen belastete. Es mußte versuchen, die Pläne des Begründers der preußischen Monarchie, des Großen Kurfürsten, wieder aufzunehmen und dem rheinisch-westfälischen Handel mit Umgehung der Niederlande einen bequemen Weg zur Nordsee zu eröffnen. Die Ein- und Ausfuhr der westlichen Provinzen sollte über die Ems geleitet werden. Deshalb hatte Hannover die Schiffbarmachung der unteren Ems übernehmen müssen, da Preußen selbst die Ufergebiete, vor allem Ostfriesland, nicht zurück erhielt.

574 § 5, 1.

575 II § 12, 1–3.

576 Vgl. Marcard, Über die Kanalisierung der Hochmöre in mittleren Emsgebiete, Osnabrück 1817, 11 ff.

Preußen blieb dabei immer noch der größere Teil des Projektes einer Verbindung des Rheines mit der Ems auszuführen. Wie schon das Generaldirektorium 1806 in Erwägung gezogen hatte, sollte durch einen Kanal ein Schiffahrtsweg zwischen beiden Flüssen geschaffen werden.[577]

Seit 1816/17 wurden von der preußischen Regierung die Vorarbeiten für dieses Projekt in Angriff genommen.[578] Sie zogen sich lange Jahre hin.

Das Resultat war der Plan, den Verbindungskanal an der Lippe bei Olfen oberhalb Haltern beginnen zu lassen, durch das Stevertal ungefähr in der Linie des heutigen Dortmund-Ems-Kanals über Lüdinghausen, Senden nach Münster zu führen und hier mit dem münsterschen oder Max-Clemens-Kanal, wie er seit dieser Zeit meist genannt wurde, zu vereinigen. Dieser sollte bis Clemenshafen benutzt werden. Von dort stellte ein nach Mesum hinabsteigender Kanal die Verbindung zur Ems her, welche dann bis zur hannoverschen Grenze schiffbar gemacht werden mußte.[579] Die Wasserspeisung war außer durch Stever und Werse auch durch einen schiffbaren Wasserzubringer aus der Lippe von Lippstadt her projektiert.[580] Speziell für den münsterschen Kanal scheint man auch einen Graben zu Zuleitung des Wassers aus der Burgsteinfurter Aa von Burgsteinfurt her geplant zu haben.[581]

Anfänglich war man nicht sehr geneigt, die projektierte Wasserstraße durch den Max-Clemens-Kanal zu leiten. Hatte doch der Leiter der für den Entwurf begonnenen Vorarbeiten, Oberstleutnant Cramer 1820 von einer Verbindung mit dem münsterschen Kanal als einer veralteten und verfehlten Anlage durchaus abgeraten und vorgeschlagen,

---

577 Für die Zukunft scheint schon damals die Anlage eines Mittellandkanals geplant gewesen zu sein. Denn der Leiter der für das Projekt eines Rhein–Emskanales begonnenen Vorarbeiten, ein Oberstleutnant Cramer, wies ausdrücklich darauf hin, daß bei der Ausführung des Planes alles vermieden werden müsse, was einer späteren Fortsetzung des Kanals von der Ems nach Osten hinderlich sein könne. (RMWT IV 137, 1–5).

578 RMWT IV 96, 100, 129, 130. RMDfR I 148, 2. 19. Juli 1817 Veltmann an die Regierung.

579 Marcard 12 f. Vgl. RMWT IV 131, dazu die Nivellements un Pläne 95, 98, 100, 101, 104–110, 117, 124–143.

580 Ebendort.

581 RMWT IV 98.

die Wasserstraße aus dem Stevertal nicht nach Münster, sondern südlich an Münster vorbei durch das Emmertal in die Werse zu leiten, die dann abwärts, ebenso wie die Ems, schiffbar gemacht werden sollte. Münster selbst wollte er nur durch einen Zweigkanal vom Ludgeritor der Stadt aus in südlicher Richtung zum Emmertal an den Hauptkanal angeschlossen wissen.[582] Eine Verbindung mit dem Max-Clemens-Kanal war danach nicht beabsichtigt.

Doch scheinen diese Vorschläge keine Billigung gefunden zu haben. Vielleicht erkannte man, daß eine regelrechte Schiffbarmachung der Ems bis zur Wersemündung bei dem wechselnden Wasserstand und der starken, mit jeder Hochflut sich ändernden Versandung des Flusses unmöglich, oder doch nur von sehr zweifelhafter Dauer sein würde. Jedenfalls zog man schließlich nach weiteren Untersuchungen die Linie durch den Max-Clemens-Kanal vor.[583] Sie bot den Vorteil, daß die Ems nur auf der kurzen Strecke von Mesum bis zur hannoverschen Grenze bei Hanekenfähr kanalisiert zu werden brauchte.

Wenn auch der Lippe-Emskanal bezüglich der Breite und Tiefe ungefähr in den Maßen des münsterschen Kanals geplant war,[584] so konnte doch das Bett dieser bestehenden Wasserstraße nicht ohne weiteres benutzt werden. Es muußte eine vollständige Umgestaltung in den Wasserverhältnissen des alten Kanals erfolgen. Die oberen Haltungen mußten tiefer gelegt und die Schleusen dementsprechend neu gebaut werden.[585]

Dies ist der Grund gewesen, weshalb man in Berlin in den Jahren nach 1815 von einer durchgreifenden Reparatur des Max-Clemens-Kanals und seiner Bauwerke absah.[586]

Weshalb sollte man große Kosten auf Ausbesserungen verwenden, wenn die Wasserstraße doch über kurz oder lang umgebaut werden mußte?[587]

---

582 RMWT IV 137, 64 f.

583 Marcard 12.

584 RMWT IV 135. Im einfachen Querschnitt sollte der Kanal 40 Fuß Wasserspiegelbreite und etwa 4 Fuß nutzbare Tiefe erhalten, bei sehr tiefen Einschnitten nur eine Breite von 28 Fuß.

585 RMDfR I 148, 2. 7. Sept. 1824 Geh. Oberbaurat Bauer an die Regierung Münster. RMDfR I 148, 3. 16. April 1826 Oberbaudeputation Berlin an den Minister des Innern (Kopie).

586 RMDfR I 148, 2. 19. Juli 1817 Veltmann an die Regierung.

587 RMDfR I 148, 2. 8. Januar 1824 Regierung Münster an Oberbaurat Bauer.

Um jede unnötige Ausgabe zu vermeiden, sollten nur die dringendsten, unaufschiebbaren Reparaturen zur Aufrechterhaltung der Schiffahrt auf dem Kanal vorgenommen werden. So lautete die ausdrückliche Weisung des Handelsministeriums in Berlin vom 1. Mai 1823.[588]

Dabei konnte es natürlich nicht ausbleiben, daß der Zustand des Kanals sich immer mehr verschlechterte. Schon 1824 mußten, wenn der Kanalverkehr nicht gänzlich stocken sollte, größere Ausbesserungen, ja ein teilweiser Umbau der hölzernen Schleuse vorgenommen werden.[589] Auch die folgenden Jahre zwangen wiederholt zu solch unbedingt notwendigen Reparaturen.[590]

Diese übergroße Sparsamkeit ist für den münsterschen Kanal verderblich gewesen. Sie hat sein rasches Ende herbeigeführt.

Mit Energie wurden von der preußischen Regierung die Vorarbeiten zur Ausführung des Lippe-Ems-Kanalprojektes in Angriff genommen. 1819/20 hatte man mit der Schiffbarmachung der Lippe den Anfang gemacht. Schon 1823 konnte der Fluß bis Lünen, 1825 bis Hamm regelmäßig befahren werden. 1830 war die Kanalisierung bis Lippstadt vollendet.[591]

Seit 1820 hatte auch Hannover nach anfänglichem Zögern die Kanalisierung der Ems begonnen und trotz seiner schlechten Finanzverhältnisse schon ziemlich weit durchgeführt.[592] Es fehlte nur noch der Verbindungskanal zwischen beiden Flüssen.

Aber dessen Ausführung unterblieb. Noch 1826 beschäftigte man sich ernsthaft mit dem Projekt.[593] Dann aber scheint das Interesse daran nachgelassen zu haben, und Anfang 1832 hieß es, der Plan sei aufgegeben, er sei in technischer Hinsicht als unausführbar erkannt worden.[594]

---

588 RMDfR I 148, 2. 1. Mai 1823 Handelsminister v. Bülow an die Regierung Münster.

589 RMDfR I 148, 2. 8. Januar 1824 Reg. Münster an Oberbaurat Bauer und folgende Akten.
ferner 19. Dezember 1825 Veltmann an die Regierung.

590 RMDfR I 148, 2, 3.

591 Strotkötter, Die Bestrebungen zur Verbesserung der Schiffbarkeit der Lippe im 15., 17., 18. Jahrhundert. Zeitschr. d. Geschichtsver. Recklinghausen Bd. V 1895.

592 Marcard 12 f. Vgl. RMDfR I 148, 2. 9. April 1823 Reg. Münster an das Handelsministerium . Vollendet ist die Kanalisierung durch Anlage des Seitenkanals von Meppen bis Hanekenfähr erst 1835.

593 RMDfR I 148, 3. 16. April 1826 Oberbaudeputation an das Ministerium des Innern.

594 RMDfR I 148, 3. 24. Januar 1832 Minister des Innern an den Oberpräsidenten v. Vinke.

Man hielt es für unmöglich, der Scheitelhaltung das nötige Wasser zuführen zu können.[595] Das ist aber sicher nicht der Hauptgrund für das Fallenlassen des großen Planes gewesen. Der war wesentlich anderer Natur

Am 31. März 1831 kam nach langen Verhandlungen die Rheinschiffahrtskonvention Preußens mit Holland zustande, welche die Ein- und Ausfuhr über den Rhein von drückenden Zollbeschwerden befreite. Damit fiel der Grund, der zu dem Projekt des Lippe-Ems-Kanals und einer Verbindung des Rheines mit der Nordsee auf deutschem Boden den Anlaß gegeben hatte. Wozu sollte man jetzt noch Millionen[596] verwenden auf eine Anlage, deren Benutzbarkeit und Rentabilität bei der Befreiung des Rheinhandels immerhin zweifelhaft war? Nur auf die Gegenwart bedacht, den beginnenden Aufschwung der rheinisch-westfälischen Industrie übersehend, gab man die lange erwogenen Pläne auf.

Mit dem Verzicht auf die Ausführung des Lippe-Ems-Kanals war dem verfallenen Max-Clemens-Kanal das Todesurteil gesprochen. Jetzt, da die Wasserstraße nicht mehr für das große Projekt in Betracht kam, zeigt die preußische Regierung erst recht kein Interesse mehr an seiner Erhaltung. Die Regierung in Münster hatte Ende 1831 einen Kostenvoranschlag von 2265 Talern für unbedingt notwendige Reparaturen zur Bewilligung in Berlin eingereicht. Darauf aber ging vom Ministerium des Innern am 24. Januar an den Oberpräsidenten von Vincke die Antwort ein: Der Beschluß über die Erhaltung des Kanals sei bis jetzt von der Frage des Lippe-Ems-Kanals abhängig gewesen. Da dieses Projekt aber nun wegfalle und die Wasserstraße an sich nur einen ganz untergeordneten Wert habe, so sei es von nun an unnötig, große Kosten auf ihren Unterhalt zu verwenden. Nur die Ableitung der Bäche unter dem Kanal solle in Ordnung gehalten werden, damit von den Anwohnern keine Beschwerden einliefen. Von einer Verbesserung des Fahrwassers aber müsse durchaus abgesehen werden.[597]

---

595 Allgemeines Organ für Handel und Gewerbe 1839 Nr. 129 Beilage (Harkort, Der Lippe-Ems-Kanal).

596 Marcard 12. Die Kosten des Lippe-EmsKanals waren auf 2 087 125 Taler veranschlagt.

597 OP 202, 1 u. RMDfR I 148, 3. 24. Januar 1832 Minister des Innern an von Vincke.

Damit war das Schicksal des Max-Clemens-Kanals besiegelt. Es konnte nur noch eine Frage der Zeit sein, bis bei dem immer rascher um sich greifenden Verfall der Wasserstraße die Schiffahrt still liegen würde. So wenig wie 1825 die Fürsprache des Finanzministers von Motz,[598] des Begründers des Zollvereins, so wenig hatte jetzt der Versuch Vinckes, die fernere Erhaltung des Kanals als wünschenswert hinzustellen.[599] Nur wenig über 1000 Taler wurden anstatt der geforderten 2265 bewilligt.[600] Die Ausräumung des Kanalbettes für die allein 1000 Taler angesetzt waren, mußte unterbleiben. Der Vorschlag des Kanalinspektors Veltmann, nach dem Plane des jüngeren Meetsma die Aa durch ein Schüttwerk vom Kanal zu trennen, ist anscheinend garnicht in Erwägung gezogen worden.[601] Auch sein Versuch, durch eine von ihm am 9. Mai 1824 veranstaltete Feier zur hundertjährigen Wiederkehr des Tages, an dem Clemens August den ersten Spatenstich zu dem Kanal tat, das Interesse für die Wasserstraße zu wecken, hatte keinen Erfolg.[602] Selbst nach der Versicherung des Königs im Abschied des westfälischen Landtags vom Jahre 1834[603], daß der Kanal verbessert werden sollte, ist wenig oder nichts geschehen.

Wie sehr die Benutzbarkeit des Wasserstraße durch die dauernde Vernachlässigung gelitten hatte, zeigte sich schon im September 1833 bei einer Besichtigung des Kanals durch den Oberpräsidenten von Vincke und den Oberbaurat Hagen aus Berlin. Das Kanalbett war so versandet, daß die Wassertiefe oft auf weite Strecken nur 2–1 1/2 Fuß betrug. Zwischen Clemenshafen und Maxhafen hatten Wasserpflanzen die Fahrrinne bis auf 14, ja 10 Fuß eingeengt. Die Dämme waren von den Karren der Bauern trotz des Verbotes zerfahren. Das Vieh wurde anstatt über die Brücken zur Ersparung von Umwegen quer durch den Kanal getrieben,

598 RMDfR I 148, 3. 7. Dez. 1825 v. Motz an das Ministerium des Innern (Kopie).

599 RMDfR I 148, 3. 11. März 1832 v. Vincke an das Ministerium des Innern.

600 RMDfR I 148, 3. Ferner OP 202, 1. 6. Sept. 1832 Minister des Innern an v. Vincke.

601 M 142 B I, II.

602 M 209 Protokoll über die veranstaltete Feier.

603 § 18.

und der Satz des Besichtigungsprotokolls „der ganze Kanal ist eine Viehtränke geworden" mochte wohl nur zu sehr der Wirklichkeit entsprechen.[604] Das hatte indes doch diese Besichtigung zur Folge, daß Ende 1833 für Reparaturen abermals eine Geldsumme, es waren 1245 Taler bewilligt wurde.[605] davon verwandte man 1834 rund 375 Taler auf eine Reinigung des Kanalbetts, die aber so wenig gründlich war, daß schon 1837 sich die Haltungen als ganz versandet erwiesen und die Fahrwassertiefe an vielen Stellen kaum 1 Fuß betrug.[606] Damals ist die letzte unbedeutende Ausbaggerung des Kanalbettes vorgenommen worden. Im übrigen beschränkte man sich auf eine notdürftige Erhaltung der Baulichkeiten.

Zur Erläuterung möge folgende Übersicht über die von 1830-1835 für die Unterhaltung der Wasserstraße verwandten Gelder dienen[607]:

Ausgaben für	1830	1831	1832	1833	1834	1835	**1830–1835**
Reparaturen an							
Gebäuden				62	94		**156**
Duckern, Brücken, Schleusen	315		40		2112	648	**3115**
Uferbauten				248		82	**330**
Instandhaltung des Leinpfads				127	73	89	**289**
Warnungstafeln und Sperrbäume	14				78		**92**
Aufräumungs-arbeiten					374		**374**
zusammen Tlr.	**329**		**40**	**438**	**2732**	**819**	

Gesamtsumme der Ausgaben 1830–1835: 4361 Taler

Jährlicher Durchschnitt: 726 Taler

604 ANZ 141. Ferner RMDfR I 148, 3. Protokoll über die Befahrung des Kanals v 23. Sept. 1833

605 RMDfR I 148, 3. 21. Dez. 1833 Minister des Innern an die Regierung Münster.

606 RMDfR I 148, 3. ferner ANZ 141 Protokoll über die Befahrung vom 7.Juni 1837.

607 RMDfR I 148, 3. 23. Okt. 1836. Nachweise der für die Herstellung und Unterhaltung des Münsterschen Kanals in den letzten sechs Jahren verwandten Kosten. *(Einzelbeträge und Summen auf volle Taler abgerundet)*

Von Anfang 1818 bis Ende 1837, also im Verlauf von 20 Jahren, sind dagegen insgesamt für die Unterhaltung des Kanals nur 28 718 Taler gebraucht worden, also im Jahr 1435 Taler.[608] Doch waren darin einbegriffen jährlich 650 Taler Gehalt für den Kanalinspektor, sodaß für die eigentliche Unterhaltung der Wasserstraße im Durchschnitt für das Jahr nur 785 Taler verausgabt sind.[609]

Daß mit einer derartig geringfügigen Summe eine fast 40 km lange Wasserstraße mit ihren Bauwerken nicht genügend in Stand gehalten werden konnte, lag auf der Hand. Kein Wunder, daß die verfallene Anlage einer großen Hochflut im Dezember 1837 nicht mehr Widerstand leisten konnte. Die Dämme wurden durch die andringenden Wassermassen stark beschädigt und stellenweise durchbrochen.[610] Der Ducker des Temmingsmühlbaches gleich unterhalb der steinernen Schleuse stürzte ein. Durch den entstandenen Bruch entleerte sich die ganze untere Haltung.[611] Zwar wurde gleidh darauf unterhalb der Durchbruchstelle ein Querdamm aufgeschüttet und der Warentransport auch weiter durch Umladen aufrecht erhalten,[612] aber lange konnte von diesem Aushülfsmittel nicht mehr Gebrauch gemacht werden. Zu Beginn des Jahres 1840 ließ die Regierung den Gütertransport auf dem Kanal einstellen.[613]

Wie stand es nun mit dem Verkehr auf der Wasserstraße seit 1814? War er so gering, daß er die Vernachlässigung des Bauwerkes rechtfertigte?

---

608 ANZ 141 Antwort auf den Brief des Kaufmannschaftsvereins vom 6. März 1838 an den Wasserbauinspektor Göcker, Konzept ohne Datum.

609 Ebendort.

610 ANZ 141. 23. Dez. 1837 Schreiben Veltmanns.

611 RMDfR I 148, 9. 14. Febr. 1838 Finanzminister an die Regierung Münster. 25. Feb. 1838 Regierung Münster an den Finanzminister (Konzept).

612 RMDfR I 149, 9. 15. April 1838 Regierung Münster an den Finanzminister. Die Güter wurden unterhalb der Durchbruchsstelle ausgeladen und mit Wagen bis oberhalb der Steinernen Schleuse gefahren, um dort wieder in andere Schiffe geladen zu werden.

613 S. Kap.IX.

Zunächst blieb nach dem Übergang des Kanals in preußischen Besitz Hauptmann von Ellerts Verwalter des Kanals.[614] Er bezog keinen bestimmten Anteil mehr von den Einkünften wie ehemals Storp, sondern war mit einem festen jährlichen Gehalt von 2000 Talern angestellt.[615] Ferner hatte man gegen früher die Änderung eingeführt, daß die ankommenden Güter nicht mehr von der Kanalverwaltung selbst den Kaufleuten vor die Tür gefahren wurden, sondern daß dieser Transport von einem Spediteur gegen eine bestimmte Summer übernommen wurde.[616] Auch die Pferde zum Schleppen der Schiffe scheinen gemietet worden zu sein. Im übrigen ging aber der Kanalbetrieb seinen alten Gang.[617]

Die Transportmenge im Rechnungsjahr 1814 verteilte sich in der Weise, daß in Richtung von Maxhafen nach Münster 4877 Schiffspfund und von Münster nach Maxhafen 1607 Schiffspfund verfrachtet wurden.[618] Fast die Hälfte davon konnte bei dem seichten Wasser nur bis zur steinernen Schleuse oder von dort verfahren werden.

Die Einnahmen betrugen bei einem Frachtsatz von 10 1/2 Groschen für das Schiffspfund von Maxhafen nach Münster und 9 Gr. in umgekehrter Richtung, 2305 T aler, denen aber eine Ausgabe von 2366 Talern, dazu ein Minus von 816 Talern aus der französischen Zeit gegenüber stand.[619]

Vier Schiffe vermittelten den Güterverkehr, zu denen 18114 noch ein neues hinzukam.[620] Die Fracht von Zwolle über Nordhorn bis Maxhafend stand um 1815 immer noch auf etwa 3 1/2 fl. für das Schiffspfund.

---

614 OP 202, 1. 3. März 1815 Regierungskommission an des Zivilgouvernement.

615 Ebendort. Diese Einrichtung scheint schon in der französischen Zeit getroffen zu sein.

616 OP 202, 1. Abrechnung von Ellerts vom Jahre 1816.

617 Ebendort. An Gehalt bekam der Spediteur zu Maxhafen jährlich 180, der Wärter an der steinernen Schleuse jährlich 32, der Wärter an der hölzernen Schleuse etwa über 26 und ein Schiffer jährlich etwas über 86 Taler.

618 OP 202, 1. Abrechnung von Ellerts vom Jahre 1816.

619 Ebendort.

620 OP 202, 1. 20. Jan. 1815 Regierungskommission an das Zivilgouvernement. RMDfR I 148, 2. 22. April 1815 Veltmann an die Regierungskommission.

War aber die Vechte in trockenen Sommern nur bis Hardenberg an der holländischen Grenze schiffbar,[621] so kostete die Fracht für ein Schiffspfund 4 1/2 fl. Der Transport über die Regge nach Maxhafen war trotz des kürzeren Weges etwas teurer als über die Vechte nach Nordhorn. Die Fracht belief sich auf dieser Strecke für ein Schiffspfund auf 3 3/4 fl.[622]

Kohlen und Eisen finden wir in der folgenden Zeit zum erstenmal als Transportartikel auf dem Kanal. Schwedisches Eisen, wohl Roheisen, kam 1815 in Menge, wahrscheinlich über die Ems, nach Maxhafen, um von hier weiter nach Süden versandt zu werden.[623] In derselben Zeit ist auch der Rat Vinckes befolgt und von Unternehmern ein Kohlenmagazin am Kanalende vor Münster angelegt worden. Sie transportierten die Kohlen wahrscheinlich gegen eine feste, an die Kanalverwaltung zu zahlende Summe auf einem eigenen Schiff von Münster aus über den Kanal, wohl meist nur bis zur steinernen Schleuse.[624] Von hier gingen die Kohlen per Achse nach Greven, um weiter die Ems hinab verschifft zu werden. Bis 1822 bestand das Unternehmen noch.[625] Nachher aber ist es bei den schlechten Fahrwasserverhältnissen eingegangen.[626]

Hätte man damals das Lippe-Ems-Kanalprojekt zur Ausführung gebracht, sicher wären Kohle und Eisen im Laufe der Zeit die wichtigsten Transportartikel der Wasserstraße geworden. Bei billigen Frachtsätzen würde der Kanal in Verbindung mit der schiffbar gemachten Ems die beste Ausfuhrstraße für die Ruhrkohle nach den deutschen Nordseeländern dargeboten und zur Verdrängung der englischen Kohle wesentlich beigetragen haben. Ebenso hätte später bei dem schnellen Anwachsen der Eisenindustrie und dem starken Verbrauch von Roheisen für den östlichen, vom Rhein entfernt liegenden Teil des Ruhrindustriegebietes eine billige Zufuhr von Roheisen und Eisenerz über den Kanal stattfinden können.

---

621 Der Fluss scheint damals immer mehr versandet zu sein.

622 RMDfR I 148, 1. Veltmann, Historisch-technische Übersicht über den Kanal bei Münster vom 22. Mai 1815. Vgl. Berghaus.

623 OP 202, 1. 27. Mai 1815 Landrat von Ulmenstein (Burgsteinfurt) an v. Vincke.

624 RMDfR I 148, 2. 1. Sept. 1817 Veltmann an die Regierung.

625 RMDfR I 148, 2. 25. Dez. 1825 Schreiben der Anstreicher Fischer und Overholz.

626 Nach 1825, vor allem bei der Aufhebung des Kanals wird nichts mehr davon erwähnt.

Seit dem 11. Juni 1816 waren in Preußen sämtliche Binnenzolllschranken gefallen, und am 1. Januar 1819 trat das neue preußische Finanz- und Schutzzollgesetz in Kraft,[627] das die Zollerhebung an die Staatsgrenzen verlegte.

Da der Max-Clemenskanal die Haupteinfuhrstraße von Holland nach dem Münsterland war, so wurde in Maxhafen ein Zollamt eingerichtet. Dort mußten sämtliche südwärtsgehenden Güter abgeladen und durch die Kanalverwaltung zu Schiff über die Wasserstraße oder bei Schiffahrtunterbrechungen auf Wagen über den Kanalweg nach Münster transportiert werden. Außerdem durften alle aus Holland über das Grenzzollamt Gronau kommenden und nach Münster zu expedierenden Waren nur die Straße nach Maxhafen einschlagen und nicht etwa auf Nebenwegen nach Münster fahren.[628]

Zu Beginn des Jahres 1818 wahrscheinlich starb von Ellerts.[629] Über die Menge der in den letzten Jahren seiner Verwaltung über den Kanal transportierten Güter liegen ebensowenig bestimmte Nachrichten vor, wie für die nächstfolgenden Jahre. Eine ungenaue Angabe schätzt den Gesamtgüterverkehr auf der Wasserstraße von 1814 bis 1817 auf 70 000–80 000 Zentner,[630] also im Durchschnitt auf etwa 5800-6600 Schiffspfund nach altem Gewicht jährlich, eine Zahl die immerhin richtig sein kann, besonders da es feststeht, daß der Handel in den Jahren 1815-1818 in einiger Blüte gestanden hat.[631] Bei der Teuerung 1816 ist sehr viel Getreide über den Kanal eingeführt worden.[632]

---

627 Die Einfuhr von Rohstoffen war danach ganz frei oder nur gering belastet. Auf Manufakturwaren stand ein Schutzzoll von 10 % und auf Kolonialwaren ein Finanzzoll von 20 %. Die Durchgangszölle waren dagegen wesentlich drückender.

628 OP 202, 1. 4. Nov. 1839 Konferenzprotokoll über die Aufhebung des Kanals. – 30. Nov. 1839 Kaufmannschftsverein an Vincke, Anlage 2 vom 30. Okt. 1839. – 20. Jan. 1840 Kaufmannschaftsverein an Vincke. – Allgemeines Organ für Handel und Gewerbe 1839, Nr. 129 Beilage.

629 RMDfR I 148, 2. 7. April 1818 Witwe von Ellerts sn die Regierung.

630 OP 202, 1. 30. Nov. 1839 Kaufmannschaftsverein an Vincke Anlage 2.

631 Jahresbericht der Handelskammer für die Stadt Münster für das Jahr 1855, Münster 1856, S. 5.

632 N. A. Lepping, Mitteilungen aus einer kurzgefaßten Chronik der Jahre 1794–1832, Münster 1883, S. 45.

Was schon einmal 1765 eingetreten war, als das Interesse an der Wasserstraße nachzulassen begann, geschah auch jetzt nach dem Tode von Ellerts.

Selbst die Verwaltung des Kanals durch einen zu dem Zweck angestellten Beamten scheint noch als zu lästig empfunden worden zu sein. Vom 1. März 1818 ab wurde der Kanal wieder verpachtet, und zwar auf drei Jahre an einen Oberlandesgerichtsrat von Borries und einen Kaufmann Neuhaus.[633] Die Regierung hoffte dabei wohl einen größeren Gewinn erzielen zu können. Die jährliche Pachtsumme war nämlich auf 1400 Taler festgesetzt. Der schlechte Zustand der Wasserstraße, insbesondere aber die mangelnde Fahrwassertiefe haben diese Erwartungen vereitelt. Es war den Pächtern unmöglich, aus den Erträgen der Schiffahrt die jährlich fälligen 1400 Taler aufzubringen. Schließlich mußte ihnen die Hälfte der Pacht erlassen werden.[634]

Kein Wunder, daß sie nach Ablauf der Kontraktjahre auf eine Erneuerung des Vertrages verzichteten. Trotzdem fand sich noch ein anderer Pächter in einem Spediteur aus Haddrup namens Romberg. Der Glaube an die Einträglichkeit der Wasserstraße scheint doch noch sehr verbreitet gewesen zu sein. Romberg übernahm den Kanal ebenfalls auf drei Jahre, von Anfang März 1821 ab. Die jährliche Pacht betrug nur 600 Taler. Dazu mußte er die auf dem Kanal lastende Grundrente für das bei der Anlage der Wasserstraße durchgrabene Kulturland zahlen. Die Kanalbediensteten, ebenso die Schiffe wurden von ihm unterhalten. Dagegen fiel die Instandhaltung der Baulichkeiten des Kanals der Regierung zur Last.[635] Gegen pekuniäre Schädigungen, die aus der Unbefahrbarkeit der Wasserstraße entspringen würden, hatte sich Romberg ausdrücklich in dem Kontrakt gesichert. War die Schiffahrt länger als 14 Tage unterbrochen,

633 OP 202, 1. 19. Juni 1818 Bestätigung des Pachtkontrakts

634 RMDfR I 148, 2. 9. April 1823 Regierung Münster an das Handelsministerium (Konzept).

635 RMDfR I 148, 2. 9. April 1823 Regierung Münster an das Handelsministerium. Vgl OP 202, 1. ohne Datum Romberg an v. Vinke.

sei es durch seichtes Wasser, sei es durch Reparaturen, so stand ihm eine entsprechende Entschädigung, d. h. ein Abzug von der Pachtsumme zu.[636]

Trotzdem ist auch er nur mit Mühe auf seine Kosten gekommen. Die Regierung hat ihre Verpflichtungen ihm gegenüber nur in ganz notdürftiger Weise erfüllt. Bei ganz hohem Wasserstand konnten 1822 die Schiffe nur 24 Schiffspfund, bei Mittelwasser gar nur 9 Schiffspfund laden.[637] Erst auf seine Beschwerden hin bequemte man sich zu einer oberflächlichen Reinigung des Kanalbettes.[638]

Ein neuer Pächter fand sich nach Ablauf des Kontrakts mit Romberg vorläufig nicht, sodaß sich die Regierung gezwungen sah, den Kanalbetrieb auf eigene Rechnung durch einen Verwalter namens Brefeld weiterführen zu lassen.[639] Er war schon unter von Borries-Neuhaus und Romberg Kanalinspektor gewesen.[640]

Unter dieser Verwaltung muß wohl die Frequenz der Wasserstraße wieder gestiegen sein, denn am 29. November 1828 wagte es Brefeld den Kanal auf sechs Jahre mit einjähriger Kündigungsfrist zu pachten. Der Fiskus übernahm dabei die Unterhaltung der Baulichkeiten.[641] Die Pachtsumme für das erste Jahr belief sich auf 600 Taler. Sie stieg für jedes folgende Jahr um 5% der ursprünglichen Summe, also jährlich um 30 Taler.[642] Dazu zahlte Brefeld die auf dem Kanal stehende Grundsteuer von 225 Talern 11 Groschen,[643] ferner die Grundrente in einer Höhe von 163 Talern, 16 Groschen 1 Pfennig, die Gehälter des Spediteurs zu Maxhafen und der beiden Schleusenwärter im Gesamtbetrage von 236 Talern, 15 Groschen.[644] Alles in allem also eine ganz beträchtliche Summe.

---

636 RMDfR I 148, 2. 23. Febr. 1824 Romberg an die Regierung.

637 RMDfR I 148, 2. 25. Juni 1822 Romberg an die Regierung.

638 Ebendort. Ferner 1. Juni 1822 Regierung an Veltmann. – 24.Okt. 1822 Veltmann an die Reg.

639 RMDfR I 148, 3. 16. Febr. 1826 Bericht über die Verwaltung des Kanals von Oberfinanzrat und Provinzialsteuerdirektor von Bigeleben. – M 209 30. April 1824 Regierung an Veltmann.

640 RMDfR I 148, 9, Vol. 4. 11. Aug. 1847 Brefeld an Veltmann.

641 OP 202, 1. Schreiben vom 24. Jan. 1832 an v. Vincke, Randschrift des Provinzialsteuerdirektors Krüger. 15. Mai 1838 Schreiben des münsterschen Magistrats, Randschrift.

642 OP 202, 1. Schreiben vom 24. Jan. 1832 an v. Vincke, Randschrift.

643 OP 202, 1. 20. Jan. 1ericht Krügers zur Eingabe des Kaufmannschaftsvereins, Anlage.

644 OP 202, 1. 12. Okt. 1836 Steuerdirektor an v. Vincke. – 9. Febr. 1839, 2. Erklärung des Kaufmannschaftsvereins.

Der Pächter haat sich jedenfalls während seiner Verwalterzeit die Überzeugung verschafft, daß der Kanal bei richtiger Ausnutzung immerhin noch leistungsfähig sein könne. Tatsächlich gelang es ihm auch durch angestrengte Tätigkeit noch einmal eine bei dem schlechten Zustand der Wasserstraße geradezu erstaunliche Blüte des Kanalverkehrs zu erzielen.

Die über den Kanal verschifften oder bei dessen Unbenutzbarkeit über die Kanalwege verfahrenen Frachten betrugen:[645]

Jahr	Einfuhr		Ausfuhr		Summe	Salz auf
	per Schiff	per Achse	per Schiff	per Achse	Einfuhr + Ausfuhr	Staats-Rechnung
	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner
1829	14 033	1644	2873	183	18 733	
1830	22 992	968	5223	170	29 353	
1831	27 040	1573	8999	83	37 659	2400
1832	18 172	480	3289	91	22 032	
1833	16 286	296	3258	37	19 877	1454
1834	18 423	476	3427	133	22 459	618
1835	13 214	817	2560	50	16 641	1091
Zusammen	130 160	6254	29629	747	166 790	5563
jährlich	18 594	893	4233	107	23 827	795

Es ist danach also eine ganz bedeutende Zunahme des Verkehrs gegen früher zu verzeichnen. Insbesondere läßt sich aus der Tabelle der Einfluß der holländischen Rheinzollbedrückungen ersehen in dem raschen Wachsen der Frequenz bis auf 37 695 Zentner, rund 12 000 Schiffspfund nach altem Gewicht, im Jahre 1831. Gleich nach dem Erlaß der Rheinschiffahrtsakte 1831 fiel dann der Verkehr wieder.

Trotz dieser großen Transportmengen sind wohl die Ausgaben für Brefeld so bedeutend gewesen, daß er für 1836 den Kontrakt kündigte und sich nur gegen eine starke Herabsetzung der Pachtsumme zu einer Neupachtung verstand.[646]

---

645 Tabelle nach OP 202, 1. Anlage zu Krügers Bericht vom 20. Jan. 1840. Das Salz kam aus der Saline Gottesgabe bei Rheine

646 OP 202, 1. 20. Jan. 1840 Bericht des Steuerdirektors Krüger zur Eingabe des Kaufmannschaftvereins, Anlage.
– ANZ 141. 21. Jan. 1837 Steuerdirektor Krüger an Göcker und Veltmann.

Von 1836 bis zur Aufhebung des Kanals 1840 zahlte er jährlich an Pacht nur noch 350 Taler. Auch die Entrichtung der Grundsteuer von 225 Talern 11 Groschen wurde ihm erlassen.[647]

Aber selbst in den vier letzten Jahren der Kanalschiffahrt ist der Güterverkehr nicht ganz unbeträchtlich gewesen. Der Warenverkehr auf dem Kanal verteilte sich in dieser Zeit in folgender Weise:[648]

Jahr	Einfuhr		Ausfuhr		Summe	Salz
	per Schiff	per Achse	per Schiff	per Achse	Einfuhr + Ausfuhr	auf Staats-rechnung
	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner	Zentner
1836	13 835	431	2 500	30	16 796	836
1837	14 938	677	3 441	131	19 187	727
1838	13 347	1 877	2 600	238	18 062	727
1/2 1839	5 731	320	995	191	7 237	
Zusammen	47 851	3 305	9 536	590	61 282	2 290
jährlich	13 672	944	2 725	169	17 509	654

Insgesamt betrug danach die Masse des Güterverkehrs auf dem Kanal von 1829 bis zum Ablauf des halben Rechnungsjahres 1839, also in 10 1/2 Jahren, 228 072 Zentner, oder im Jahr durchschnittlich fast genau 21 721 Zentner, nach altem Gewicht rund 7000 Schiffspfund, eine Zahl, wie sie im 18. Jahrhundert jedenfalls nur selten erreicht wurde.

Während früher die Treckschuten auf dem Kanal eine Länge von meist über 50 Fuß besessen hatten, waren die wohl nach 1820 gebauten Schiffe, entsprechend der geringeren Fahrwassertiefe, bedeutend kleiner. Die größte der sieben bei der Aufhebung des Kanals vorhandenen Schuten hatte nur eine Länge von 9 1/4 Fuß.

647 OP 202, 1. 20. Jan. 1840 Bericht des Steuerdirektors Krüger zur Eingabe des Kaufmannschaftvereins, Anlage.

648 Tabelle nach OP 202, 1. Anlage zu Krügers Bericht vom 20. Jan. 1840.

Sie trug am Bug einen Beschlag von Eisenblech, um im Winter bei nicht zu starkem Frost als Eisbrecher dienen zu können. Die übrigen Schiffe waren nur 37-38 Fuß lang und 7-8 Fuß breit.[649] Ein Postschiff scheint nicht mehr vorhanden gewesen zu sein, wie wohl überhaupt die Postschiffahrt schon lange vor 1838 aufgehört hat.[650]

Der Frachttarif war gegen 1814/15 noch beträchtlich gestiegen, nämlich auf etwas über 12 Groschen für das alte Schiffspfund. Die Fracht kostete für den Zentner 4 Gr. 5 Pf. und wurde von Brefeld 1838, als die Güter nach dem Durchbruch des Temmingsbachduckers an der steinernen Schleuse mühsam umgeladen werden mußten, noch um 2 2/5 Gr. für das alte Schiffspfund oder 4/5 Gr.für den Zentner erhöht.[651]

Da aber etwa um dieselbe Zeit die Wagenfracht für einen Zentner nach dem ganz in der Nähe von Maxhafen liegenden Wettringen 8 Gr. kostete,[652] so hat jedenfalls die Kanalfracht gegenüber dem Wagentransport immerhin noch einen Vorteil geboten.

Bedenkt man, mit welch großen Schwierigkeiten der Transport auf dem Max-Clemenskanal in dem letzten Jahrzehnt vor 1840 zu kämpfen hatte, so ist seine Leistungsfähigkeit in dieser Zeit jedenfalls noch sehr beträchtlich zu nennen.

Von der Regierung wurde der Kanal vernachlässigt. Die Rheinschiffahrt hatte seit 1831 einen neuen Aufschwung genommen, der nicht zum wenigsten auch auf die Einführung der Dampfschiffe zurückzuführen war. Von Münster waren Chausseen nach Wesel, Minden und Bremen gebaut worden.[653] Die ganze Ein- und Ausfuhr des südlichen Münsterlandes ging seit der Kanalisierung der Lippe über diesen Fluß.[654]

---

649 ANZ 141, 22. März 1837, 12. Nov. 1838 Abschätzung der zum Max-Clemens Kanal gehörigen Inventarien.

650 RMDfR I 148, 2. 12. Okt. 1838 Kaufmannschaftsverein an v. Vincke

651 Nach OP 202, 1. 9. Febr. 1839, zweite Erklärung des Kaufmannschaftsvereins an Vincke.

– 30. Sept. 1840 Buderlach aus Greven an Vincke.

652 OP 202, 1. Gedruckte Frachtliste der Gebrüder Landgräber aus Münster.

653 OP 202, 1. 20. Jan. 1840 Bericht Krügers zur Eingabe des Kaufmannschaftsvereins.

654 1829 betrug die gesamte Ein- und Ausfuhr über die Lippe 627 491 Zentner, davon 39 930 Zentner Kaufmannsgut, also wohl meist Kolonialwaren. (Archiv der neueren Zeit SAM 70, Übersicht über die Lage des Lippeschiffbarmachungs-Geschäft bis Ende Nov. 1830.)

Sogar nach Münster selbst kamen Waren im Menge von Wesel und Haltern.[655] Und trotzdem lief über den Kanal im Durchschnitt jährlich noch eine Gütermasse von fast 22 000 Zentnern.

Die Haupttransportartikel waren Heringe, Javareis und Kaffee,[656] außerdem noch Waren, bei denen es auf Schnelligkeit ankam. In dieser Beziehung konnte allerdings der Transport über Rhein und Lippe nicht entfernt mit dem über den Kanal konkurrieren. Von Amsterdam über Wesel dauerte der Transport der Güter meist 42–45 Tage, während die von Zwolle über den Max-Clemens Kanal bezogenen Waren nur etwa 14 Tage unterwegs waren.[657]

Wie sehr sich wieder in den Transportwegen zum Kanal eine Änderung vollzogen hatte, mögen folgende Zahlen zeigen.

Von der 15 224 Zentner betragenden Einfuhr des Jahres 1838 war nur noch eine ganz geringe Menge, nämlich 1873 Zentner, aus Holland über Nordhorn durch die ehemalige Grafschaft Bentheim gekommen, dagegen 7531 Zentner direkt aus Holland über die Regge und das preußische Grenzzollamt Gronau, endlich 4177 Zentner aus Hannover, also meist über die Ems.[658]

Der Rest von 1643 Zentnern wurde wohl ganz von den um 1838 in Wettringen und Neuenkirchen nahe bei Maxhafen gegründeten Baumwollwebereien zum Transport über den Kanal geliefert.[659] Diese Fabriken scheinen nicht unbedeutend gewesen zu sein. Denn 1840 besaß eine Kattunweberei in Neuenkirchen bereits über 200 Webstühle.[660] Nach Holland konnten diese Fabriken ihre Erzeugnisse nicht absetzen, da der dortige Markt ganz von englischen Baumwollzeugen überschwemmt war.[661]

---

655 Strotkötter S. 109.

656 Allgemeines Organ für Handel und Gewerbe 1839 Nr. 129 Beilage und Nr. 116.

657 OP 202, 1. 8. April 1840 Kaufmannschaftsverein an Vincke.

658 OP 202, 1. 20. Jan. 1840 Bericht Krügers zur Eingabe des Kaufmannschaftsvereins.

659 OP 202, 1. 31. August 1839 Neuenkirchener und Wettringer Kaufmannschaft an Vincke.

660 OP 202, 1. 3. Sept. 1840 Buderlach aus Greven an Vincke.

661 OP 202, 1. 31. August 1839 Neuenkirchener und Wettringer Kaufmannschaft an Vincke.

So mußte ihr Vertrieb nach dem Innern Deutschlands gehen, und dazu bot der Kanal einen bequemen Weg.[662]

Die Ausfuhr über den Kanal von Münster aus erstreckte sich auf Leinwand, die nach Holland verschickt wurde. Nach Bentheim dagegen gingen Manufakturwaren aus dem Bergischen und Weine.[663]

Alles in allem sehen wir also in den letzten Jahren der Benutzung des Max-Clemens Kanals, trotz seines Verfalles einen verhältnismäßig regen Verkehr auf der Wasserstraße. Indes ist dabei wohl zu bemerken, daß die Transportmengen künstlich so hoch gehalten wurden. Bestand doch die Bestimmung, daß die bei dem Grenzzollamt Gronau über die holländische Grenze kommenden Güter, und das war weitaus der größte Teil der über den Kanal transportierten Waren, nur über die Zollstraße nach Maxhafen weiter befördert werden durften. Hätten sie das nicht gebraucht, sicher würden sie den weit kürzeren Weg über Burgsteinfurt nach Münster eingeschlagen haben. Nur dieser Zwang, die Zollstraße Gronau-Maxhafen-Münster benutzen zu müssen, hat in den letzten Jahren des Kanalbetriebes den Verkehr auf der Wasserstraße hochgehalten. Wäre dies nicht der Fall gewesen, wahrscheinlich würde die Kanalschiffahrt schon vor 1840 eingegangen sein.[664]

So fragt es sich denn immerhin, ob nicht doch unter solchen Umständen die Aufhebung des Kanals durch die preußische Regierung berechtigt war.

IX.

Die Aufhebung des Kanals.

Der Verzicht auf die Ausführung des Lippe-Ems-Kanalprojektes entschied über die Zukunft des Max-Clemens-Kanals.

Von der Regierung war er aufgegeben worden. Sein Schicksal mußte sich daher über kurz oder lang erfüllen.

---

662 OP 202, 1. 31. August 1839 Neuenkirchener und Wettringer Kaufmannschaft an Vincke.

663 Ebendort.

664 OP 202, 1. 8. April 1840 Kaufmannschaftsverein an Vincke.
– 19. April 1840 Vincke mit der Erklärung des Kaufmannschaftsvereins an den Finanzminister.

Die Bestimmung vom 24. Januar 1832, seine Mittel mehr auf die Verbesserung des Fahrwassers zu verwenden, ließ darüber keine Zweifel zu.

Die Vernachlässigung des Kanals war offenbar in der Mißachtung begründet, welche die Regierung der Wasserstraße als Verkehrsmittel entgegenbrachte. Am deutlichsten tritt das in dem Bericht des Oberstleutnant Cramer hervor, der die Vorarbeiten für den projektierten Lippe-Ems-Kanal leitete. Dort wird der Max-Clemens-Kanal als veraltet und voll von hydrotechnischen Fehlern hingestellt.[665]

Daß allerdings der Kanal in technischer Hinsicht nicht mehr den Anforderungen genügte, die man damals an eine neu zu bauende Wasserstraße stellte, liegt auf der Hand. Gleich klar ist, daß der münstersche Kanal sich nicht mit den preußischen Kanälen im Osten messen konnte. Das war in den Verhältnissen begründet. Die märkischen Kanäle verbanden große, viel befahrene Flußsysteme miteinander und befanden sich in gutem Zustand. Der Max-Clemens-Kanal dagegen war ein Torso, ohne Anschluß an ein schiffbares Gewässer, seit Jahrzehnten vernachlässigt, versandet und verfallen. Wenn insbesondere in dem Bericht die Speisung des Kanals durch die Aa als höchst mangelhaft hingestellt wird, so ist dabei zu bedenken, daß das Wasser der Aa genügt hatte, solange das Bett der Wasserstraße regelmäßig ausgebaggert wurde. Seitdem dies nur noch in den dringendsten Fällen und auch dann nur höchst oberflächlich geschah, hat die Schiffahrt allerdings oft lange Unterbrechungen erleiden müssen. Hätte man nicht in Anbetracht eines vielleicht nötigen Umbaues bei der Ausführung des Lippe-Ems-Kanals allzufrüh die erforderlichen Reparaturen unterlassen, sicher wäre auch der Zustand des Max-Clemens-Kanals ein besserer gewesen.

Schon bald nach dem Fallenlassen des Projektes für den Lippe-Ems-Kanal war dem Kronprinzen von Preußen, dem späteren König Friedrich-Wilhelm IV., bei seiner Anwesenheit in Münster 1833 vom münsterschen Magistrat eine Vorstellung überreicht worden, in der um die Erhaltung der alten Wasserstraße gebeten wurde.[666]

---

665 RMWT IV 137, 64 ff.

666 OP 202, 1. Konzept eines Briefes Vinckes an den Kronprinzen vom Oktober 1836

Der Kronprinz überwies die Angelegenheit der münsterschen Regierung. Diese hielt nach einer Beratung am 8. Oktober 1833 eine Wiederherstellung des Kanals nicht für angebracht, sondern glaubte der damals geplanten Schiffbarmachung der Oberems den Vorzug geben zu müssen.[667]

Zwar hatte Preußen in dem Vertrage mit Hannover nicht ausdrücklich die Kanalisierung der Ems von der hannoverschen Grenze weiter aufwärts übernommen. Aber angedeutet war es immerhin,[668] und es lag auf der Hand, daß dies geschehen mußte, wenn die preußischen Gebiete an der Ems überhaupt irgend welchen Vorteil aus der Schiffbarmachung des Flusses in Hannover ziehen sollten.

Auch nach dem Verzicht auf den Lippe-Ems-Kanal hat die preußische Regierung diesen Plan im Auge behalten. Das war es, worauf die münstersche Regierung in ihrer Sitzung vom 8. Oktober 1833 Bezug nahm.

Die Ausführung ist aber noch jahrelang von Preußen verzögert worden, um damit Druck auf Hannover zur Herabsetzung der Durchfuhrzölle auszuüben.[669]

Erst nach einem neuen Vertrag mit Hannover vom 7. Mai 1843 hat man die Arbeit ernstlich in Angriff genommen und in kurzer Zeit soweit durchgeführt, daß die Ems auch in preußischem´Gebiet bis Greven, also ganz in der Nähe Münsters, selbst bei niedrigem Wasserstand eine durchgehende Wassertiefe von 4 Fuß erhielt.[670]

Jedenfalls ist aber diese Schiffbarmachung der Oberems schon lange vor der Aufhebung des Max-Clemens-Kanals beabsichtigt gewesen.[671]

---

667 OP 202, 1. Konzept eines Briefes Vinckes an den Kronprinzen vom Oktober 1836

668 Allgemeines Organ für Handel und Gewerbe 1839 Nr. 116

669 Marcard 14 f. – Allgemeines Organ für Handel und Gewerbe 1839 Nr. 81, 116.

670 Marcard 15. Zur Überwindung der Felsen bei Rheine wurde eine Doppelschleuse angelegt. Die Gesamtkosten der Arbeiten stellten sich auf nahezu 200 Taler.

671 Der Aufschwung der Emsschiffahrt nach der Vollendung der hannoverschen Kanalisierungsarbeiten mußte ebenfalls dazu treiben. Nach v. Reden: „Das Königreich Hannover, statistisch beschrieben, Hannover 1838.” befuhren um diese Zeit 40 Emspünten die Ems bis Rheine. Jede fuhr jährlich etwa 5-6 mal zu Berg und zu Tal. Eingeführt wurden Hafer, Gerste, Weizen, Bohnen, Leinsaat, Öl, Tran, Butter, Käse, Heringe, Hanf, Kolonialwaren, Metalle und Glas. Dagegen wurden über den Fluß ausgeführt Roggen, Buchweizen, Speck, Branntwein, Honig, Wachs, Wolle, Leinwand, Bleiweiß, Kalk und Steine. Dazu gingen jährlich etwa 130-140 Holzflöße, jedes von 800-1000 Kubikfuß, den Strom hinab.

Das war der Hauptgrund,weshalb nach Aufgabe des Lippe-Ems-Kanals eine Wiederherstellung des münsterschen Kanals nicht erfolgte.

Zwei Wasserstraßen im Abstand von wenigen Kilometern fast parallel miteinander war ein Unding. Zweifellos hätte dabei die künstliche des Max-Clemens-Kanals mit ihren großen Unterhaltungskosten vor dem natürlichen, ununterbrochen bis zur Nordsee führenden Wasserwege der Ems den kürzeren ziehen müssen. Eine Verbindung des Kanals aber mit der Ems allein würde sich schwerlich jetzt noch rentiert haben. Sie wäre nur auf den Handel der Stadt Münster angewiesen worden. Denn gleich südlich von Münster begann ja das Verkehrsgebiet der eben erst mit großem Erfolg schiffbar gemachten Lippe. Der münstersche Handel allein aber hätte das Anlagekapital für eine gründliched Wiederherstellung des Kanals und seine Verlängerung bis zur Ems nicht verzinsen können. Nur ein Verbindungskanal zwischen Lippe und Ems konnte sich rentieren. Der aber sollte ja nicht gebaut werden. Dazu kam, daß die Wegeverhältnisse im Münsterland duch die Anlage mehrerer chaussierter Straßen sich wesentlich gebessert hatten, ja daß speziell eine Chausseeverbindung Münsters mit Greven, dem Endpunkt der Emsschiffahrt geplant war und nach 1840 auch wirklich ausgeführt wurde.[672]

Es sollte also nach allen Richtungen hin ein ausreichender, wenn nicht besserer Ersatz für den Kanal geschaffen werden, und deshalb läßt sich seine Aufhebung wohl rechtfertigen. Allerdings kann dabei doch dem preußischen Handelsministerium der Vorwurf nicht erspart bleiben, daß die Unterhaltung des Kanals zu früh vernachlässigt wurde, sonst würde er wohl noch ein Jahrzehnt länger, bis zur Einführung der Eisenbahnen, haben bestehen können,

672 OP 202, 1. 16. Juni 1839 Eingabe des Kaufmannschaftsvereins an den Kronprinzen, Randschrift Vinckes vom 10. Juli 1839. – RMDfR I 148, 9, Vol.V 17. April 1858 Onken an die Regierung Münster, Randschrift und anliegende Zeichnung.

und andererseits, daß die Aufhebung selbst zu voreilig erfolgte, bevor die Schiffbarmachung der oberen Ems vollendet,[673] bevor auch eine kürzere Verbindung mit Holland als über Lippe und Rhein, etwa durch eine Chaussee, hergestellt worden war.

Der Durchbruck des Duckers, durch den der Temmingsmühlbach unter dem Kanal herfloß, gab den unmittelbaren Anlaß zur Aufhebung der Wasserstraße als Schiffahrtsweg, nachdem schon vorher im westfälischen Landtagsabschiede vom Jahre 1837 auf den Antrag der Stände betreffs Verbesserung des Max-Clemens-Kanals ausgesprochen worden war, daß es selbst mit großem Kostenaufwande nicht möglich sein würde, den Kanal zu erhalten.[674]

Am 14. Februar 1838, wenige Wochen nach dem Einsturz der Temmingsbachrinne, forderte der Finanzminister von der münsterschen Regierung Aufklärung über den Zustand des Kanals.[675]

Diese berichtete über die Katastrophe, welche die Wasserstraße betroffen hatte, legte klar, daß der Kanal bei seinem schlechten Zustand in kurzer Zeit außer der Wiederherstellung des Bachduckers große Reparaturen an Brücken, Schleusen und anderen Bachrinnen erfordern würde, deren Kosten oberflächlich veranschlagt sich auf 90 000–100 000 Taler belaufen könntnen, und warf die Frage auf, ob es unter diesen Umständen nicht besser sei, den Kanal ganz aufzugeben.[676]

Da aber über den Inhalt des Schreibens nicht in Gegenwart des Oberpräsidenten von Vincke beraten worden war, und dieser sich nachher nicht mit einigen Einzelheiten einverstanden erklärt hatte, so erhielt die münstersche Regierung von dem Finanzminister von Alvensleben den Auftrag, über die Angelegenhiet nochmals im Beisein des Oberpräsidenten zu beraten.[677]

673 Die Einkribbung der Ems von Greven bis Rheine war allerdings schon 1839 im wesentlichen vollendet. (Allgemeines Organ für Handel und Gewerbe 1839 Nr. 116.) Doch fehlten noch die Schleusenanlagen bei Rheine, durch die erst eine ununterbrochene Befahrung des Flusses ermöglicht wurde.

674 RMDfR I 148, 2. Auszug aus dem Landtagsabschied für die 1837 zum westfälischen Provinziallandtag versammelt gewesenen Stände.

675 RMDfR I 148, 9, Vol.I 14. Febr. 1838 Finanzminister an die Regierung Münster.

676 RMDfR I 148, 9, Vol.I 25. Febr. 1838 Reg. Münster an Staats- und Finanzminister von Alvensleben (Kopie).

677 RMDfR I 148, 9, Vol.I 25. März 1838 von Alvensleben an die Regierung Münster.

Dies geschah. Und jetzt kam man mit Vinckes Zustimmung zu dem Schluß, daß nun endgültig entschieden werden solle, ob der Max-Clemens Kanal aufzugeben sei oder nicht. Doch sollte die Sache nicht vom Zaun gebrochen werden. So schlug die Regierung vor, zunächst genaue Erwägungen über die Vorteile und Nachteile bei der Aufhebung und Beibehaltung des Kanals anzustellen.[678]

Schon nach kurzer Zeit lief dazu die Genehmigung des Finanzministers ein.[679]

Im November 1838 wurden die Untersuchungen beendigt und ein ausführlicher Bericht über die Angelegenheit an von Alvensleben eingesandt.[680]

Danach wurden die in den nächsten Jahren unbedingt nötigen Neubaukosten auf 30 102 Taler berechnet, während das ganze in und nach Verlauf der nächsten 10 Jahre für Reparaturen aufzuwendende Kapital gar auf 70 759 Taler veranschlagt war. Eine derartige Ausgabe aber erschien bei dem damals über den Kanal gehenden Güterverkehr und den daraus für den Staat entspringenden direkten und indirekten jährlichen Einnahmen von insgesamt 760 Talern[681] schlecht gerechtfertigt. Eine Störung des Verkehrs, glaubte die Regierung, würde kaum eintreten, da der Rhein und die Chaussee von Wesel her, ferner die Straßen von Emmerich und von Gronau über Burgsteinfurt genügend Ersatz für den Kanal bieten könnten.

Der Reinerlös bei einem Verkauf des Kanals mit seinen Baulichkeiten wurde auf 6202 Taler und die jährliche Ersparnis des Staates bei der Aufgabe der Wasserstraße im allgemeinen auf 2773 Taler berechnet.

678 RMDfR I 148, 9, Vol.I 15. Apri 1838 Regierung Münster an den Staats- und Finanzminister (Kopie).

679 RMDfR I 148, 9, Vol.I 30. April 1838 Finanzminister an die Regierung Münster.

680 RMDfR I 148, 9, Vol.I 28. Nov. 1838 Reg. Münster an den Staats- und Finanzminister (Kopie). – Dort auch das Folgende.

681 Dieser jährliche Vorteil des Staates aus dem Kanal bestand in 360 Talern Kanalpacht, 10 Talern Fischereipacht und den vom Pächter gezahlten Gehältern des Spediteurs von 180 Talern, der Schleusenwärter von 56 Talern und der Grundrente von 163 Talern. Diese letzten drei Summen hätte sonst der Staat zahlen müssen.

In Erwägung dieser Punkte hielt die Regierung eine weitere Erhaltung der Anlage nicht für angebracht und beantragte zum Schlusse des Berichtes, den Max-Clemens Kanal aufzugeben und Grund und Boden und das gesamte Inventar zu verkaufen.

Monate vergingen, ehe aus Berlin Antwort darauf eintraf.

Das hatte seinen guten Grund. Noch schwebten unabhängig von der münsterschen Regierung Unterhandlungen über einen letzten Versuch zur Erhalteung des Kanals.

Im Jahre 1836 hatten der münstersche Magistrat und die Stadtverordneten eine zweite Eingabe an den Kronprinzen gerichtet, in der um die Wiederherstellung der Wasserstraße und die Anlage einer Chaussee von Maxhafen nach Rheine gebeten und der Wunsch ausgesprochen wurde, die Regierung möge den Kanal der Stadt Münster und dem dortigen Kaufmannschaftsverein überlassen.[682]

In dem Schreiben an den Kronprinzen vom Oktober 1836 befürwortete Vincke dieses Gesuch und schlug vor, der Stadt den Kanal unter der Bedingung zu überlassen, daß sie aus den Einnahmen die gewünschte Chaussee von Maxhafen nach Rheine erbaue.[683]

Erst ein Jahr danach, im Oktober 1837, erging vom Finanzministerium an Vincke die Weisung, die Verhandlungen zwecks Übertragung des Kanals an die Kaufmannschaft zu eröffnen und bei dem Kaufmannschaftsverein anzufragen, unter welchen Bedingungen er die Verwaltung des Kanals, dessen bauliche Unerhaltung und die Zahlung der jährlichen Grundrente zu übernehmen bereit sei.[684]

---

682 OP 202, 1. 26. Okt. 1837 Vincke an den Magistrat. – Der Kaufmannschaftsverein war im Jahre 1835 gegründet worden. (Jahresbericht der Handelskammer für die Stadt Münster, Münster 1836, 9.)

683 OP 202, 1 Konzept eines Briefes Vinckes an den Kronprinzen vom Oktober 1836 (Aus einem späteren Schreiben geht hervor, daß der Brief abgeschickt worden ist.)

684 OP 202, 1. 10. Okt. 1837 Finanzminister an Vincke.

Der Magistrat und der Kaufmannschaftsverein wurden durch Vincke von dem Beschluß des Finanzministers in Kenntnis gesetzt.[685] nach neun Monaten und wiederholtem Mahnen, teilte am 7. August 1838 die Kaufmannschaft endlich ihr Bedingungen mit.[686]

Zunächst erklärte sie, daß sie von einer Übernahme des Kanals als Eigentum absehen müsse, da man ihr keine Einsicht in die den Kanal betreffenden Akten gewährt habe, und es ihr nicht zugemutet werden könne, ein Bauwerk ohne genaue Kenntnis seines Zustandes zu erwerben. Doch sei sie bereit, den Kanal in Verwaltung zu nehmen und zwar unter folgenden Bedingungen:

Die Verwaltung bleibt in jeder Hinsicht unbeschränkt. Die zur Herstellung des Temmingbachduckers erforderliche Summe wird dem Kaufmannschaftsverein überwiesen, der die Verpflichtung übernimmt, Bachrinnen und Dämme in gutem Zustand zu erhalten. Er tritt in die Rechte und Pflichten des Staates gegenüber dem Pächter ein. Das Gehalt des Kanalinspektors bezahlt die Regierung. Der Kaufmannschaftsverein übernimmt keinerlei Verpflichtungen für den Erfolg seiner Bemühungen, die Frequenz des Kanals zu erhöhen. Reichen bei unvorhergesehenem Verfall eines Bauwerkes die vorhandenen Mittel für dessen Wiederherstellung nicht aus, so ist der Verein befugt, die Rechnungen zu schließen und den Kanal der Regierung zurückzustellen. Dasselbe gilt bei Eintritt solcher Verhältnisse, welche die Wasserstraße entbehrlich machen. Der bestehende Weg von Maxhafen nach Rheine wird von der Verwaltung instand gehalten. Bewährt sich die Verwaltung, so hat der Staat zu dem von der Kaufmannschaft beabsichtigten Neubau der steinernen Schleuse einen passenden Zuschuß zu gewährend. Sodann ein wichtiger Punkt: De Kanal soll auch künftig die einzige Zollstraße von Gronau über Maxhafen zum Neubrückentor vor Münster bildend. Endlich verpflichtet sich die Regierung unbedingt zurd Überlassung des Kanals an den Kaufmannschaftsverein, falls diese später nach genauer Kenntnisnahme des ganzen Kanalwesens einen solchen Antrag stellen sollte.

685 OP 202, 1. 26. Oktober 1837 Vincke an den Magistrat.

686 OP 202, 1. 7. Aug. 1838 Erklärungen des Kaufmannschaftsvereins, dort auch das Folgende.

Daß das Finanzministerium auf diese Bedingungen, die dem Staat durch die Unterhaltung des nur für den Kanal eingerichteten Zollamts zu Maxhafen und die Zahlung des Gehalts an den Kanalinspektor nur Kosten auferlegte, ohne daß ihm dafür irgend welcher Nutzen erwuchs, nicht eingehen würde, war vorauszusehen.

Finanzminister von Alvensleben wies die Vorschläge ab.[687] Doch sollte noch ein letzter Versuch zur Verständigung mit der Kaufmannschaft gemacht werden. Deshalb erteilte er Vincke die Weisung, ihr die Einsicht in alle auf den Kanal bezüglichen Akten zu gestatten.[688]

Darauf erfolgte Anfang 1839 der endgültige Bescheid des Kaufmannschaftsvereins, der an dne gestellten Bedingungen festhielt, im übrigen aber sich in allgemeinen Phrasen über die Notwendigkeit der Beibehaltung des Kanals bewegte.[689]

Offenbar fehlte es in der Kaufmannschaft noch an Unternehmungslust, auf eigene Kosten den Kanal wiederherstellen zu lassen. Vielleicht mochte sie wohl selbst daran zweifeln, ob in diesem Falle die aufzuwendenden Kosten sich verzinsen würden.

Die Antwort auf diese zweite Erklärung des Kaufmannschaftsvereins war die Königliche Kabinettsordre vom 4. Juni 1839, durch die der Finanzminister ermächtigt wurde, den Kanal aufzuheben, seine Baulichkeiten und Grund und Boden nach Kündigung und Ablauf des Pachtvertrages zu verkaufen.[690] An Vincke erging die Weisung, mit Zuziehung des Provinzialsteuerdirektors und einiger Mitglieder der münsterschen Regierung alle Maßregeln zur Veräußerung der Anlage zu treffen.[691]

Groß war die Bestürzung der durch die Verordnung Betroffenen. Die Kaufleute von Wettringen, Neuenkirchen, Gronau, Epe und Burgsteinfurt wandten sich mit Bittschriften um die Erhaltung des Kanals an Vincke oder die münstersche Regierung.[692]

---

687 OP 202, 1. 28. Sept. 1838 Alvensleben an Vincke.

688 OP 202, 1. 28. Sept. 1838 Alvensleben an Vincke u. RMDfR I 148, Vol I 28. Sept. 1838 Alvensleben an die Regierung Münster.

689 OP 202, 1. 9. Febr. 1839 des Kaufmannschaftsvereins an Vincke.

690 OP 202, 1. und RMDfR I 148, 9, Vol. I 4. Juni 1839 Kgl. Kabinettsordre (Kopien).

691 OP 202, 1. 27. Juni 1839 Finanzminister an Vincke

692 OP 202, 1. 30 . und 31. August 1839 Kaufmannschaft von Wettringen, Neuenkirchen, Gronau und Epe an Vincke. – RMDfR I 148, 9, Vol.I 6. Sept. 1839 Kaufleute der Stadt Steinfurt an die Regierung Münster.

Selbst der alte Harkort verwandte sich in einem im Allgemeinen Organ für Handel und Gewerbe[693] veröffentlichten Artikel für die Wasserstraße und regte darin noch einmal den Bau eines Lippe Ems-Kanals an. Um der Schwierigkeit der Wasserspeisung zu begegnen, empfahl er außer der Anlage großer Reservoire Dampfpumpen als Hülfsmittel. Da man vom Staat nicht alles erwartend dürfte, so schlug er das Zusammentreten eines Ausschusses zur Untersuchung der Angelegenheit vor. Der Schluß seines Artikels gipfelte in den weitsichtigen Worten: „Einst kommt die Zeit, wo der Lippe-Ems-Kanal eine deutsche Angelegenheit ist und dem nordischen Handel ein einheimisches Tor öffnet."

Die größten Anstrengungen um die Erhaltung des Kanals aber machte die münstersche Kaufmannschaft.

Gleich nach dem Bekanntwerden der Königlichen Kabinettsordre richtete sie eine neue Eingabe an den Kronprinzen.[694] Außerdem bat sie Vincke, die Ausführung des Befehls vorläufig hinauszuschieben und die Verwaltung des Kanals versuchsweise der Kaufmannschaft zu übertragen.[695] Auch Vincke glaubte jetzt in einem Schreiben an die Regierung befürworten zu müssen, daß mit der Aufgabe des Kanals gewartet werde, bis eine Chaussee nach Holland geschaffen und die Emsschleuse bei Rheine vollendet worden sei. Bis dahin könne die Verwaltung der Wasserstraße der Kaufmannschaft immerhin übertragen werden, ohne daß man dadurch eine pekuniäre Schädigung des Staates zu befürchten habe.[696]

Der Finanzminister aber lehnte auch dieses ab. Der Antrag zur Aufhebung des Kanals sei nach reiflicher Erwägung und im Einverständnis mit Vincke gestellt und dem König vorgetragen worden.

693 1839, Nr. 129 Beilage.

694 OP 202, 1. 16. Juni 1839 Kaufmannschaftsverein an den Kronprinzen (Kopie).

695 OP 202, 1. 8. Aug. 1839 Kaufmannschaftsverein an Vincke.

696 RMDfR I 148, 9, Vol.I 13. Aug. 1839 Vincke an die Regierung.

Die Vorstellung der Kaufmannschaft enthalte nichts, das nicht überlegt worden sei. Es liege daher kein Grund vor, den Beschluß zurückzuziehen.[697]

Die münstersche Kaufmannschaft versuchte nun ein letztes Mittel. Sie wandte sich direkt an den König und den Finanzminister und bat um die Erhaltung der Wasserstraße wenigstens bis zur Erbauung einer direkten Chaussee nach Holland. Solange wolle sie die Verwaltung des Kanals übernehmen.[698]

Das hatte besseren Erfolg. Der König forderte Bericht und erließ an Alvensleben den Befehl, nochmals einen Versuch zur Verständigung mit dem Kaufmannschaftsverein zu machen.[699] Vincke erhielt den Auftrag zur Wiedereröffnung der Verhandlungen.[700]

Diesmal setzte er die vorläufigen Bedingungen fest.[701] Danach sollte der Kanal vom 10. Februar 1840 an, – dem Pächter war bereits im Februar 1839 gekündigt worden,[702] – mit dem gesamten Inventar dem Kaufmannschaftsverein zur Verwaltung ohne irgend eine Verpflichtung des Staates überlassen werden. Dagegen hatte die Kaufmannschaft sich zu verpflichten, die Wasserstraße wieder herzustellen und in solchem Zustand zu erhalten, daß die jährliche Transportmenge zum mindesten 18 000 Zentner betrage, widrigenfalls der Staat den Vertrag aufzulösen befugt sei. Die Regierung würde die Hälfte des Gehaltes für den Kanalinspektor zahlen, dagegen seien die übrigen Kanalbediensteten von der Kaufmannschaft zu besolden, ebenso wie sie die Grundsteuer und Grundrente zu entrichten habe. Zur Entscheidung war dem Kaufmannschaftsverein ein Tag Zeit gelassen. Der in Aussicht stehende Ablauf der Pacht drängte.

Pünktlich erfolgte die Erwiderung des Vereins.[703]

---

697 OP 202, 1. 28. Sept. 1839 Finanzminister an Vincke. – RMDfR I 148, 9, Vol.I dasselbe (Kopie).

698 OP 202, 1. 30.Nov. 1839 Kaufmannschaft an Vincke, Anlage 1 an den König v. 14. Okt. und den Finanzminister vom 30. Oktober.

699 OP 202, 1.15. Dezember 1839 Kaufmannschaft an Vincke. – 27. Nov. 1839 der König an den Finanzminister (Kopie).

700 OP 202, 1. 11. Jan. 1840 Finanzminister an Vincke.

701 Ebendort. Randschrift Vinckes vom 19. Jan. 1840.

702 OP 202, 1. 8. Febr. 1840 Steuerdirektor Krüger an Vincke. .*(Seit Februar 1840 wurde der Kanal nicht mehr befahren. Allg. Organ f. Handel und Gewerbe 1840)*

703 OP 202, 1. 20. Jan. 1840 Kaufmannschaft an Vincke, dort auch das Folgende.

Im allgemeinen erklärte er sich mit den Bedingungen einverstanden. doch verweigerte er die Zahlung der anderen Hälfte des Gehalts für den Kanalinspektor. Auch wollte er die Bedingung, daß die jährliche Transportmenge mindestens 18 000 Zentner betragen müsse, dahin abgeändert wissen, daß diese Zahl erst nach drei Jahren erreicht zu werden brauchte.

Als Zusatzbedingungen aber forderte er folgende:

Die Verwaltung des Kanals muß in jeder Hinsicht unbeschränkt sein. Nach Ablauf von fünf Jahren geht die Wasserstraße mit allem Zubehör ohne weiteres als Eigentum an den Kaufmannschaftsverein über, der sich verpflichtet, sie weiterhin auf zehn Jahre in solchem Zustand zu erhalten, daß die jährliche Transportmenge nicht unter 18 Zentner bleibt. Der König wird ersucht, die Einwilligung zur Gründung einer Aktiengesellschaft zur Wiederherstellung des Kanals zu geben. Treten Schäden am Kanal ein, deren Reparatur zu viel Kosten im Verhältnis zu den Erträgen verschlingen würde, oder zwingen andere Gründe zur Aufgabe des Kanals in den ersten fünf und den folgenden zehn Jahren, so wird die ganze Anlage unter Aufsicht des Staates verkauft und der Erlös nach Abzug der zu kapitalisierenden Grundrente zur Deckung der verausgabten Aktien verwandt. Solange der Kanal benutzt wird, bleibt er die einzige Zollstraße zwischen Maxhafen und dem Neubrückentor. Die erlassenen Verordnungen zur Verhütung von Beschädigungen der Dämme und Bauwerke bestehen fort. Endlich fällt der Bau der Chaussee Münster–Greven der Chausseebaukasse zur Last.[704]

Diese Bedingungen waren nun doch wohl zu hoch geschraubt. Ihre Erfüllung kam einer Schenkung des Kanals an die Kaufmannschaft gleich, wobei der Staat noch außerdem jährlich nicht unbedeutende Zuschüsse zu leisten gehabt hätte. Nach Vincke waren sie unannehmbar. Vor allem meinte er, es müsse daran festgehalten werden, daß die Entscheidung über die Aufgabe des Kanals bei em Eintritt zwingender Ereignisse in der Hand der Regierung bleibe.

704 Der Zweck dieser Bestimmung ist nicht ganz klar, da der Bau einer derartigen Chaussee an sich mit dem Kanal nichts zu tun hatte. Vielleicht beabsichtigte aber die Regierung, den Erlös aus dem Verkauf des Kanals für ihren Bau zu verwenden.

Ebenso sei für den Fall einer Aufhebung der Wasserstraße die Auszahlung einer Summe von etwa 6000 Talern an den Staat auszubedingen.[705]

Alvensleben stimmte ihm bei.[706] Er wollte von einer Erwerbung des Kanals als Eigentum durch die Kaufmannschaft nichts wissen, damit der Staat nicht „zugunsten einer Aktienspekulation" das im Kanal steckende Kapital verliere.

Um aber alles versucht zu haben, ließ er dem Kaufmannschaftverein durch Vincke noch eine Art Verwaltung des Kanals antragen. In seinem Schreiben an den Oberpräsidenten vom 29. Februar 1840[707] skizzierte er kurz die Bedingungen dafür,wie er sie sich dachte.

Der Verein sollte sich verpflichten, die Wasserstraße in einer bestimmten Zeit in guten Stand zu versetzen und darin zu erhalten. Geschähe das nicht, so fiele das der Kaufmannschaft eingeräumte Benutzungsrecht sofort an den Staat zurück. Für die ersten Jahre solle dagegen noch eine geringere Transportmenge ausbedungen werdend, etwa 6000 Zentner. Das Inventar müsse taxiert und dereinst im gleichen Werte zurückgegeben werden. Die auf dem Kanal lastenden Verpflichtungen seien vom Verein zu erfüllen. Sämtliche Umbauten und Verbesserungen dürften nur mit der Genehmigung der Regierung ausgeführt werden. Dagegen sollten dem Kaufmannschaftsverein allein die Erträge der Wasserstraße zustehen. Auch würde es ihm gestattet werden, zur Instandsetzung und Unterhaltung des Kanals eine Aktiengesellschaft zu gründen. Daß aber der Staat sich verpflichte, den Kanal für die Zukunft als einzige Zollstraße zwischen Gronau, Maxhafen und Münster beizubehalten, könne unter keinen Umständen zugegeben werden, da die Regierung hinsichtlich der Einrichtung und Aufgabe der Zollstraßen stets freie Hand haben müsse.

Diese letzte Bestimmung brachte die Verhandlungen zum Scheitern.

---

705 OP 202 1. 21. Jan. 1840 Vincke an den Finanzminister (Konzept).

706 OP 202 1. 29. Febr. 1840 Alvensleben an Vincke.

707 Ebendort.

Zwar zeigte sich die Kaufmannschaft mit den anderen Bedingungen im allgemeinen einverstanden.[708] Auf die Versicherung aber, daß der Kanal die einzige Zollstraße zwischen Gronau und Münster bleibe, erklärte sie bestehen zu müssen. Geschähe dies nicht, so würde bei Aufhebung des Zollamts Maxhafen der von Holland kommende Gütertransport zum größten Teil den Kanal verlassen. Das gab sie in sehr bemerkenswerter Weise zu.[709]

Danach ist also auch die münstersche Kaufmannschaft davon überzeugt gewesen, daß die Bedeutung des Kanals an sich nur noch sehr zweifelhafter Natur sei.

Die Verhandlungen waren damit entschieden. Am 23. Juni 1840 erließ der König die Kabinettsordre, durch die der Finanzminister endgültig ermächtigt wurde, mit der Veräußerung des Kanals beginnen zu lassen, da auf die Forderung, das Zollamt in Maxhafen zu erhalten, nicht eingegangen werden könne.[710] Der Kaufmannschaftsverein wurde davon benachrichtigt.[711]

Er versuchte zwar nochmals die Ausführung der Verordnung aufzuhalten, indem er wiederum darum bat, ihm die Verwaltung des Kanals zu übertragen, bis eine Chaussee nach Holland gebaut sei.[712] Doch war auch daran wohl wieder die Bedingung geknüpft, das Zollamt Maxhafen bestehen zu lassen. Der Finanzminister lehnte am 26. Oktober 1840 das Gesuch ab und bevollmächtigte Vincke, jetzt endlich zum Verkauf des Kanals und zwar zunächst des Inventars dzu schreiten.[713]

Bei den beiderseits zu hoch geschraubten Bedingungen war es vorauszusehen, daß eine Verständigung nicht erzielt werden konnte. Immerhin hätte aber die Regierung auf den letzten Antrag der Kaufmannschaft, durch sie den Kanal bis zur Herstellung einer kurzen Chausseeverbindung nach Holland verwalten zu lassen, eingehen können, da die Liegenschaften des Kanals ihren Wert auch für später behielten.

---

708 OP 202, 1. 8. April 1840 Kaufmannschaft an Vincke.

709 Ebendort.

710 OP 202, 1. 23. Juni 1840 Erlaß Friedrich Wilhelms (Kopie). *(Inzwischen FW IV.)*

711 Ebendort.

712 OP 202, 1. 20. August 1840 Alvensleben an Vincke und 19. Sept. 1840 Kaufmannschaftsverein an Vincke.

713 OP 202, 1. 26. Okt. 1840 Alvensleben an Vincke und Alvensleben an den Kaufmannschaftsverein (Kopie). – RMDfR I 148, 9, Vol.I 26. Okt. 1840 Alvensleben an Vincke (Kopie).

Nur das Inventar würde bei längerer Benutzung im Wert gesunken sein. Das ist wohl außer der Abneigung gegen die Beibehaltung des Zollamts Maxhafen, dessen Verwaltung jährlich 944 Taler kostete,[714] für das Finanzministerium ausschlaggebend gewesen.

In der Konferenz vom 4. November 1839, an welcher der Oberpräsident von Vincke, Provinzial-Steuerdirektor Krüger, Ober-Regierungsrat Rüdiger und Regierungsbaurat Briesen teilnahmen, wurde über die zweckmäßigste Art beraten, wie die Aufhebung des Kanals zu verwirklichen und Inventar, Baulichkeiten, Grund und Boden zu verkaufen seien.[715]

Dabei erhielt die Königliche Steuerverwaltung die Abnahme der Wasserstraße von dem Pächter und die Auseinandersetzung mit diesem zugewiesen. Der Königlichen Regierung blieb dagegen die Veräußerung der Anlage, die Erfüllung der auf dem Kanal lastenden Verpflichtungen, insbesondere die Ablösung der Grundrente, endlich die Regulierung der Flutverhältnisse des Kanals nach Aufhören der Schiffahrt vorbehalten. Der Verkauf des Inventars war möglichst bald geplant, während die Veräußerung des Grund und Bodens erst nach der Flutregulierung erfolgen konnte. Den Kanalbediensteten sollte gekündigt, der schon alte Kanalinspektor Veltmann[716] aber mit vollem Gehalt pensioniert werden.

Danach ging man vor. Am 9. Februar 1840 schloß der Vertrag mit dem Kanalpächter Brefeld. Mit dem folgenden Tage, dem 9. Februar 1840, hörte der Gütertransport auf dem Kanal auf.[717] Rund 110 Jahre war die Wasserstraße benutzt worden.

---

714 OP 202, 1. 21. Sept. 1840 Zirkulationsschreiben Vinckes an Steuerdirektor Krüger, Oberregierungsrat Rüdiger und Regierungsbaurat Briesen.

715 OP 202, 1 und RMDfR I 148, 9, Vol.I Protokoll der Konferenz vom 4. Nov. 1839.

716 Er stand seit 1793 im Kanaldienst. Seit 1816 war er Wasserbaukondukteur für den Kanal und die münsterschen Emsufer.
(OP 202, 1. 2. Febr. 1850 Reg. Münster an den Oberpräsidenten).

717 OP 202, 1. 19. April 1840 Vincke an Alvensleben.

Anfang November wurde auch das Zollamt Maxhafen geschlossen.[718]

Während der Versteigerung des beweglichen Inventars mit Ausnahme eines Schiffes,[719] das zur Ems geschafft und dort zu Strombauten benutzt wurde, und des Krahnen zu Maxhafen, den das Zollamt Haddrup unentgeltlich erhielt, schon bald stattfand,[720] zog sich der Verkauf der Liegenschaften und die Ablösung der Grundrente noch lange Jahre hin.

Zunächst wurden 1842 die Gebäude und Grundstücke zu Maxhafen für 720 Taler versteigert.[721]

Die folgenden Jahre vergingen dann mit der Regulierung der Wasserverhältnisse.[722] Dabei befolgte man im allgemeinen den Grundsatz, sie soweit wie eben möglich in der Weise wiederherzustellen, wie sie vor der Anlage des Kanals bestanden hatten. Die Ducker wurden entfernt und den Bächen der freie Lauf durch Einschnitte quer durch das Kanalbett gegeben, das Wasser selbst aber aus dem Kanal abgelassen.[723] Die münstersche Aa behielt ihren Lauf von ihrem Einfluß in den Kanal bis zum Überfall an der Wienburg durch das Kanalbett bei. Unterhalb wurde das Bett abgedämmt, der Überfall selbst entfernt, so daßd also die Aa hier frei durch ihren alten Lauf abfließen konnte. Den zweiten Querdamm baute man bei Kinderhaus unterhalb des Kinderbachdurchflusses. Über ihn führt die 1848 vollendete Chaussee von Münster nach Greven.[724]

---

718 OP 202, 1. 6. Nov. 1840 Generaldirektor der Steuern an Vincke.

719 Die anderen Schiffe wurden für rund 73 Taler (RMDfR I 148, 9, Vol.I Taxe des Kanalinventars vom 10.-12. Febr. 1840) von Brefeld angekauft, der sie aber noch jahrelang liegen ließ, bis sie 1848 von seinem Bruder wieder als Brennholz versteigert wurden. (RMDfR I 148, 9, Vol.IV 28. Juni 1848 Veltmann an die Regierung.)

720 RMDfR I 148, 9, Vol.I Taxe des Kanalinventars vom 10.-12. Febr. 1840 mit Bemerkung über den Verkauf.

721 RMDfR I 148, 9, Vol.II vom Aug. 1842 Finanzminister an die Reg. Münster, Kaufvertrag vom 9. Nov. 1842. Die Gebäude zu Clemenshafen sind anscheinend schon von der münsterschen Regierung vor 1803 verkauft worden.

722 RMDfR I 148, 9, Vol.III, IV, V. ANZ 141.

723 An einzelnen tiefliegenden Stellen enthält das alte Kanalbett noch jetzt Wasser. Es scheint Grundwasser zu sein, da es selbst in trockenen Sommern nicht versiegt.

724 RMDfR I 148, 9, Vol.V 17. April 1848 H. Onken an die Regierung . Randschrift und anliegende Zeichnung.

Bis zu diesem Querdamm kann bei Hochfluten ein Teil des Wassers der münsterschen Aa über die erste niedrige Abdämmung durch das noch erhaltene Kanalbett abströmen. Es fällt dann in den Kinderhauser Bach. Soweit das Kanalbett als Einschnitt im Gelände lag, erhielt es einen schmalen Mittelgraben, durch den das Regen- und Grundwasser zu dem nächst tieferliegenden Bach abfließt. Die meisten Brücken ersetzte man durch Dämme. Der westliche Kanaldamm endlich wurde als öffentlicher Weg freigegeben.[725]

Während dieser Regulierung ist noch einmal ein bemerkenswertes Projekt zur Wiederherstellung des Kanals aufgetaucht, und zwar im Anschluß an den Bau der Münster-Hammer Eisenbahn, die 1848 vollendet wurde.

Mitte Dezember 1844 machte die Eisenbahngesesllschaft eine Eingabe an das Finanzministerium, in der sie um die Überlassung des Max-Clemens Kanals bat, den sie auf ihre Kosten wiederherstellen und gewissermaßen als Fortsetzung der Bahnlinie mit der Ems bei Rheine in Verbindung setzen wollte.[726]

Lange Verhandlungen wurden darüber gepflogen.[727] Auch ließ die Gesellschaft einen ausführlichen Entwurf für den Plan ausarbeiten.[728] Danach sollte die obere Haltung vertieft und der Verbindungskanal mit der Ems durch das Emsdettener Venn nach Mesum hinabgeführt werden.

Zwar gab die Regierung ihren Bedenken über die Ausführbarkeit des Projektes Ausdruck.[729]Schließlich aber erklärte sie sich doch mit dem Plan einverstanden, wenn sich eine Aktiengesellschaft mit ausreichendem Kapital zu seiner Verwirklichung bilde. Dieser solle dann der Kanal unentgeltlich, aber mit der noch darauf lastenden Grundrente überwiesen werden.[730]

---

725 RMDfR I 148, 9, Vol.V 12. April 1852 Regierung Münster an die Direktion der Westfälischen Eisenbahnen. *(erst 1855 Münster-Hamm erworben durch Westf. Eisenbahn)*

726 OP 202, 1. 10. Jan. 1845 Finanzminister an den Oberpräsidenten.

727 OP 202, 1. Siehe die letzten Schriftstücke.

728 OP 202, 1. 14. Febr. 1845 Konzept einer Antwort auf das Schreiben des Finanzministers, Anlage.

729 OP 202, 1. 14. Febr. 1845 Konzept einer Antwort auf das Schreiben des Finanzministers, Anlage und Konferenzprotokoll vom 24., 28. April 1845.

730 OP 202, 1. 29. Juli 1845 Finanzminister an den Verwaltungsrat der Münster-Hammer Eisenbahngesellschaft (Kopie).

Damit schliefen jedoch die Verhandlngen ein, und erst auf eine Anfrage der münsterschen Regierung erklärte die Eisenbahngesellschaft Ende 1848, daß sie von einer Übernahme des Kanals absehen müsse, da sich keine Aktionäre für das Unternehmen gewinnen ließen.[731] Der Grund dafür war wohl der, daß es damals verlautete, der Staat würde die Bahnlinie von Münster weiter bis Rheine fortführen.[732] Anlaß dazu gaben sicher die in den Jahren zwischen Preußen, Hannover und Holland gepflogenen Unterhandlungen über den Ausbau der hannoverschen Westbahn von Emden nach Rheine mit Anschlüssen nach Oberyssel.[733]Bei der Ausführung dieser Bahnprojekte, wie sie schon bald nach 1850 erfolgte,[734] konnte natürlich ein Kanal als Zwischenstück garnicht in Frage kommen.

Nach Vollendung der Flutregulierung fand endlich vom 1.-6. April 1853 die Versteigerung des noch übrigen Grund und bodens sowie der beiden Schleusen statt.[735]

Der Erlös belief sich auf 4189 Taler,[736] der Gesamtertrag aber, einschließlich der für das bewegliche Inventar und die Gebäude zu Maxhafen erzielten Summe auf 5802 Taler.[737] Demgegenüber stand eine Ausgabe, insbesondere für die Flutregulierung und die Ablösung der kapitalisierten Grundrente von 5008 Talern,[738] sodaß also der Überschuß nur 793 Taler betrug.[739]

---

731 RMDfR I 148, 9, Vol.V 13. Nov. 1848 Direktion der Münster-Hammer Eisenbahngesellschaft an die Regierung Münster.

732 Ebendort.

733 OP 202, 1. 15. Juni 1846 Direktion der Münster-Hammer Eisenbahngesellschaft an den münsterschen Magistrat. Vgl. Fürbringer: Der Rhein-Ems Kanal in seiner Bedeutung für die Emshäfen und Ostfriesland. (Mitteilungen des Westdeutschen Fluß- und Kanalvereins 1885 I 34).

734 Fürbringer: Der Rhein-Ems Kanal... vgl. OP 202, 1. 16. März 1852 Minister für Handel und Gewerbe *(v.d. Heydt)* an die Kgl. Direktion der westfälischen Eisenbahnen, ferner Jahresbericht der Han, delskammer für die Stadt Münster, Münster 1856 S. 6-8.

735 Anzeige im Westfälischen Merkur, 14. Dez. 1852.

736 RMDfR I 148, 9, Vol.VII A Nachweis des verkauften unbeweglichen Inventars des aufgehobenen Max-Clemens Kanals. Der Grund und Boden wurde für 2220 Taler, die steinerne Schleuse für 1850, die hölzerne Schleuse für 101 Taler veräußert, beide auf Abbruch. Die Quadern der steinernen Schleuse wurden für den Neubau der Sendenhorster Kirche angekauft. (RMDfR I 148, 9, Vol.VI 17. April 1858 Kirchenvorstand zu Sendenhorst an die Reg. Münster.

737 RMDfR I 148,), Vol.VII B Nachweise sämtlicher Zubehörstände des Max-Clemens Kanals und des dafür eingegangenen Erlöses.

738 Vgl. RMDfR I 148, 5.

739 RMDfR I 148, 9, Vol.VII C Nachweis der infolge Aufhebung des Max-Clemens-Kanals stattgehabten Ausgaben vom 8. Mai 1855. – Der Boden wurde, soweit er in das Gelände eingeschnitten war, nur unter der Bedingung verkauft, daß der Käufer die wasserführende Mittelrinne nicht zuschütte. Auch jetzt noch wird ein Weiterverkauf dieser Grundstücke nur unter derselben Bedingung gestattet.(RMDfR I 148, 9, Vol.IX 10. Okt. 1882 Regierung Münster an den Kgl. Landrat zu Münster. Vgl. die Verkaufsverträge RMDfR I 148 – –).

Noch aber waren 1853 die Kanalgebäude vor dem Neubrückentor vor Münster, in denen sich die Wohnung des Kanalinspektors befand, nicht verkauft worden. Dies geschah erst 1863, nach dem Tode des ehemaligen Inspektors Veltmann, dem sie bis dahin belassen worden waren.

Auch diese Gebäude wurden versteigert. Der Ertrag belief sich abzüglich der Verkaufsunkosten auf 3297 Taler[740] und somit der Gesamtüberschuß, den die Regierung durch den Verkauf der Kanalanlage erzielte, auf 4091 Taler, eine geradezu verschwindend kleine Summe im Vergleich zu den ehemaligen Baukosten des Kanals.

Auf den Handel und Verkehr des Münsterlandes hat die Aufhebung des Max-Clemens Kanals kaum nachteilig eingewirkt. Boten doch Lippe und Ems, die angelegten Chausseen und endlich das rasch sich entfaltende Eisenbahnnetz einen genügenden, ja weit besseren Ersatz für die aufgegebene Wasserstraße.

740 RMDfR I 148, 9, Vol.IX 18. Aug. 1863 und 13. Nov. 1863 Minister für Handel und Gewerbe an die Regierung Münster.