

Neue
Allgemeine Geographische
und
Statistische
EPHEMERIDEN.

Verfasset
von
einer Gesellschaft von Gelehrten,
und herausgegeben
von dem
Geographischen Institute.

—
Fiffter Band.



Weimar,
im Verlage des Landes-Industrie-Comptoirs.

1822.



Dr. Georg Hufschol
geb. 30. Decbr. 1771.

Abhandlungen. 277

2.

Kleine Beiträge zur Kunde Westphalen's.
Gesammelt von H. B—r.
(Vorwort des Herausgebers).
*Historisch-technische Schilderung des Münster-
schen Kanals.*

N. B.: Gesammelt von H. B(erghaus)

Kleine Beiträge zur Kunde Westphalens.

Gesammelt von H. B—s.

(Vorwort des Herausgebers).

Historisch-technische Schilderung des Münsterschen Kanals.

Wenn es unter den vier und sechzig Bischöfen, welche Münster seit 773 zählte, einen Fürsten gab, der durch öffentliche Anlagen das Interesse seiner Unterthanen zu befördern suchte, so war es unstreitig Klemens August, Herzog von Baiern, Kurfürst von Kölln, Fürst-Bischof zu Münster und Paderborn etc. Ohne die Lust- und Jagd-Schlösser zu erwähnen, durch die er viele Gegenden des Münsterlandes verschönerte, erbaute er in der Stadt Münster, zur Sicherheit des Bürgers, das Zuchthaus, zum Wohl der leidenden Menschheit, das Kloster der Barmherzigen Brüder, deren nützlich Institut er hier einführte. Es scheint, daß Klemens August das Wohl aller Klassen seiner Unterthanen vor Augen hatte, denn nachdem jene Institute errichtet waren, munterte er den Handelsstand zur Erweiterung seines Verkehrs auf, durch Anlegung eines Schiffgrabens, so er unter dem Namen des Münsterschen Kanals bekannt ist. Durch dieses Werk wurden die bedeutenden Kosten aufgehoben, welche der Transport zur Achse der aus Holland kommenden und dahin abgehenden Waaren, verursachte. Klemens August beabsichtigte, Paderborn mit Münster, und dieses mit dem Meere durch eine Wasserstraße zu verbinden, — ein Unternehmen, so des größten Fürsten würdig gewesen wäre.

In einer, am 24ten December 1723, zwischen dem Bevollmächtigten des Fürst-Bischofs, dem Ingenieur Metzma, und den Münsterschen Kaufleuten gehaltenen Conferenz, erklärten die letzteren, daß aus und nach Holland jährlich im Durchschnitt 100,000 Pfund schwer (das Pfd. schwer zu 308 Pfd. münsterisch gerechnet) verfahren würden. auf eine Länge von 10,000 Rheinländischen Ruthen, nämlich von Münster bis zur Steinfurter Aa unterhalb Wettringen, wurde die Kanalfracht zu 15 Groschen für das Pfund schwer berechnet. Dieß giebt eine Summe von 62,000 Thalern. Die Reparaturen, Unterhaltung der Schiffe, Gehalt der Bedienten u.s.w. schlug man zu 22,000 Thalern an. Es blieb also jährlich eine reine Summe von 40,000 Thalern übrig. Hiebei waren die großen Nebenverdienste nicht berechnet, die ein Kanal gewähren kann, insbesondere Fracht für Transitogüter, Holz, Steine u. s. w. Gering wurden diese ebenfalls zu 40,000 Thlr. angeschlagen, wie Metzma in seinem Berichte an den Fürsten weiter ausführte; in welchem er auch deutlich bewies, daß die Fracht zu 15 Gr. nicht geringer angenommen werden könne. In dem selben Berichte gab Metzma an, daß der Kanal von Münster bis zur Steinfurter Aa, mit einer Schleuse, für 120.000 Thlr. auszuführen seyn würde, eine Summe, welche mit den Zinsen der berechneten jährlichen Einnahme von 80,000 Thlr. in keinem Verhältnisse stand.

Der Kanal sollte, wie bereits gedacht, von Paderborn über Münster führen. Die Lippe im Paderbornschen, dann die Ems und Werse, sollten ihn hinlänglich speisen, damit die Wasserstraßen bis nach

Holland hinein, in immerwährendem fahrbaren Stande gehalten werden könne. So stellte Metzma das Project in einer Denkschrift vom 28ten Januar 1724 auf. Man sagt, daß mehrere Münstersche Ingenieure vier wider das Metzmasche Project gesprochen, und auf die Schwierigkeiten aufmerksam gemacht habend, welche die Natur seiner Ausführbarkeit entgegenstellen würde. Ja, man fand diese begründet, als ein Nivellement ergab, daß Ems sowohl, als Wese (südlich von Münster) tiefer gelegen, als der Wasserspiegel des Aa-Flusses bei der Feckingmühle unterhalb Münster. Das Project, den Kanal von Paderborn nach Münster zu führen, blieb also nach den gemachten Erfahrungen auf sich ruhend, und wurde – vergessen. Desto eifriger dachte Klemens August nun an die Verbindung Münsters mit Holland. Auch hier sollten die einheimischen Ingenieure Schwierigkeiten bemerkt haben. Allein der aus Kassel herbeigerufene Metzma (Ingenieur des Landgrafen und von Geburt ein Holländer) erhielt, trotz dem ungünstigen Urtheile der vaterländischen Baukünstler, den Beifall des Fürsten und die Anlegung des Kanals ward beschlossen.

Am 9ten May 1724 wurde mit Grabung desselben, in der Kleyheide, 1 Meile von Münster, der Anfang gemacht. Mit großer Feierlichkeit machte Klemens August den ersten Ausstich, und übertrug dann dem mehrerwähnten Metzma die Leitung des ganzen Baues. Auf dem grossen Platze zwischen der Stadt und Citadelle (gegenwärtig der Neue oder Schloßplatz) beabsichtigte man ein weitläufiges Bassin anzulegen, wo die Schiffe ein- und ausladen könnten,

den zweiten Festungsgraben zwischen dem Walle und der Stadt als Kanal zu benutzen, und diesen am Neubrücken-Thore aus den Festungswerken zu leiten.

Ueber die fernere Richtung, so dem Kanale nach Holland gegeben werden sollte, gab Metzma in seinem Bericht vom 26 December 1728 vier verschiedene Ansichten.

Entweder muß der Kanal

1. an der Südseite der Grafschaft Bentheim durchgegraben werden bis an die Grenzen der Holländischen Provinz Over-Yssel. Münsterscher Seits wird in diesem Falle noch eine Länge von 3 Meilen, nämlich von Wettringen an, nebst einer Schleuse, nothwendig. Over-Yssel hat dann eine Strecke von 2½ Meilen zu graben und zwar bis an das Ende des Reggeflusses, das Loh genannt. Dadurch kommt die Wasserstraße bis Zwoll zu Stande.

Oder es kann

2. eine Verbindung mit der Vechte in der Grafschaft eröffnet werden.

Oder der Kanal kann

3. über Wietmarschen in der Grafschaft Bentheim längs dem sogenannten Holländer Graben, und dann in den Vechtefluß geleitet werden.

Oder endlich

4. an der Nordostseite der Grafschaft Bentheim bis an die Holländische Landschaft Drenthe durchgegraben werden.

Dann müssen im Münsterlande 7 Meilen gegraben werden und auf Holländischem Gebiete $3\frac{1}{2}$ Meilen. Der Kanal geht bei der Festung Coevorden vorbei.

Den letzten Vorschlag scheint Metzma selbst nicht sehr gerühmt zu haben, da auf der gedachten Strecke 4 Meilen mehr zu graben wären, als bei der 1sten Voraussetzung, der Weg nach Zwoll $4\frac{1}{2}$ Meilen länger, auch zwei Schleusen mehr erforderlich seyen. Dem Vorschlage, den Kanal in den, unter 2, 3 und 4 angeführten Richtungen zu leiten, setzte Metzma selbst viele Beschwerlichkeiten entgegen, wohin er insbesondere auch die Berührung des Bentheimschen Territorii rechnete. Er zog den ersten Vorschlag allen übrigen vor.

Späterhin stellte Metzma in einem, an den Fürst-Bischof gerichteten Pro memoria noch einige andere Projecte für die Fortsetzung des Kanals auf, und zwar

A. die schon erwähnte Richtung auf Lohe. Hierbei macht er folgende Berechnung: Nach der Erklärung der Münsterschen Kaufleute (siehe oben) wird angenommen, daß jährlich nach und aus Holland verfahren werden 100,000 Pfund schwer. Die Fracht per Achse für das Pfund schwer von Zwoll nach Münster beträgt 1 Thlr. 19 Gr. $3\frac{3}{7}$ Pf. Dieß macht für die Hälfte des Weges, so der Kanal einnehmen wird, 21 Gr. 7 Pf. Weil aber der Handelsstand an der Kanalfracht p. Pfund schwer 3 Groschen gewinnen wollte, so blieben für das Pfund schwer 18 Gr. 7 Pf übrig, welches im Ganzen jährlich eintrüge 77,430 Rthlr. Davon sollten abgehen

für Reparaturen, Unterhaltung der Schiffe, der Bedienten u.s.w. ungefähr 15,000 Rthlr., es bliebe also ein Ertrag von 62,430 Rthlr. Dahingegen würde die noch zu grabende Kanalstrecke, incl. einer Schleuse, einen Kostenaufwand verursachen von 100,000 Thalern.

Der andere Vorschlag war:

B. Der Kanal muß zwischen Lingen und Bentheim in der Richtung auf das Kloster Apel durchgegraben werden, um mit der Rüten Aa in Verbindung zu kommen, um dann über das Bellingwolder Zyl in den Dollart und über Winschooten nach Gröningen.

C. Der Kanal ist in die Ems zu leiten, oder

D. bei Nordhorn in die Wechte.

Das Project, den Kanal bei Salzbergen in die Ems zu führen, stellte Metzma nicht allein als sehr kostspielig, sondern auch als schwierig vor; vielleicht weil die Schiffbarmachung der Ems aufwärts bis Salzbergen mit nicht geringen Kosten verknüpft gewesen wäre. Daß es aber ernstlich zur Sprache gekommen, beweisen die Unterhandlungen, so die Münstersche Regierung mit Ostfriesland gepflogen. Es war dieß im Jahre 1736.

Mit der Grabung des Kanals wurde fortgefahren, derselbe aber nur auf einer Länge von 4 Meilen zu Stande gebracht, nämlich bis Clemenshafen, woselbst man ein Pack- und Posthaus erbaute. Bis an die Wettringer oder Steinfurter Aa war der Kanal zwar auch ausgegraben, aber nicht bis zur gehörigen Tiefe gebracht. Diese Strecke beträgt von Clemenshafen noch 1 Meile 2,000 Ruthen.

Nach einer langen Pause unternahm es ein gewisser Hofkammerath Düsberg, die noch unbeeendigte Strecke zu vollenden. Dieß war in den Jahren 1767 und 1768, in welchen eine Länge von 1,662 Ruthen ausgeführt, die Spedition von Klemenshafen weggenommen und an den nunmehrigen Endpunkt des Kanals verlegt wurde. Diesen Ort nannte man Maxhafen, weil die Verlängerung des Kanals unter der Regierung des Bischofs Maximilian Friedrich stattfand.

Der Kanal, in seiner gegenwärtigen Gestalt, beginnt 10.8 Rheinl. Ruthen vom Graben der Stadt Münster. Er wird, von dem Münsterschen Aaflusse gespeist, welcher (nachdem er die Mühle der St. Georgs Commende und die gräflich Plettenbergische Mühle in der Stadt, und die sogenannte Enking-Mühle außerhalb der Stadt, getrieben) ungefähr 170 Ruthen von Münster in den Kanal tritt. Der Wasserspiegel des Kanals ist an seinem Anfangspunkte 8 Fuß 8 Zoll Rheinl. niedriger, als der Stadtgraben. Ob diese tiefere Lage des Kanals gegen den Stadtgraben Ursache ist, daß jener mit diesem nicht in Verbindung gesetzt wurde, oder ob die damaligen Festungswerke davon abhielten, – dieß läßt sich nicht mit Gewißheit sagen, am wahrscheinlichsten ist wohl die Ursache, daß das Project, den Kanal bis auf den neuen Platz zu bringen, scheiterte. Seine Länge sollte von Münster bis an die Wettringer Aa 6 Meilen oder 10,000 Ruthen betragen; da aber der Kanal nur bis an die Straße zwischen Wettringen und Neuenkirchen führt so gehen ungefähr 338 Ruthen ab, mithin hat die Wasserstraße eine Länge von 9,662 Ruthen.

Ihre Breite soll zu 42 Fuß angelegt worden seyn. Sie ist aber auf der ganzen Länge nicht gleich, denn von Münster bis zum Weißen Sande, südlich von Klemenshafen, ist die Breite abwechselnd 40, 45, 50 und 55 Fuß. Im Weißen Sande und nördlich von Klemenshafen beträgt die Weite kaum 18 Fuß. Die Tiefe ist ebenfalls verschieden und wechselt zwischen 12, 8, 5, 3 auch $1\frac{1}{2}$ Fuß. Diese letztere Tiefe ist jedoch durch Verschlammung oder Versandung entstanden; denn bei Anlegung des Kanals ist die Tiefe von 5 Fuß als die geringste angenommen worden.

Die Richtung des Kanals ist von Münster aus nordwestlich, und bildet ein Linie, so sechsmal gebrochen ist. Die erste Linie vom Anfangspunkte bei Münster ist 240 Ruthen lang. Hier wendet sie sich links und geht bis in die Kleyheide 1,250 Ruthen lang. Die folgende Linie, von 2,125 Ruthen Länge, weicht von den vorigen unbedeutend rechts ab; in der Meesheide, nördlich der Voß-Brücke. wendet sie sich abermals links und geht bis in das Recker-Feld, unfern vom Lintelskotten, auf der Länge von 1,700 Ruthen. Nun folget die längste Linie von 2,675 Ruthen, ihr Endpunkt ist bei Klemenshafen. Die folgende ist 625 Ruthen lang und die letzte 1,047.

Am Anfangspunkte zu Münster steht auf dem westlichen Ufer des Kanals die Wohnung des Inspectors, zu Maxhafen auf dem östlichen Ufer die Wohnung des Spediteurs nebst mehreren Packhäusern. An beiden Punkten sind Krahe angebracht.

Der Kanal hat zwei Schleusen, von denen die eine von Holz, die andere von Steinen erbaut worden.

Die hölzerne Schleuse liegt 2,100 Ruthen von Münster. Diese kleine Schleuse gehört nicht zur ersten Anlage des Kanals, sondern wurde mehrere Jahre später erbaut.

Die steinerne Schleuse, so 4,000 Ruthen von Münster entfernt, ist sehr groß und zu 12 Fuß Gefälle angelegt. Bei beiden Schleusen sind Wohnungen für die Schleusenwärter.

Der Kanal hat ferner fünf Ueberfälle. Ein Ueberfall ist eine im Kanalufer angebrachte Abschaalung, so die Höhe des Kanals bestimmt, dergestalt, daß das Wasser, wenn es hoch steigt, aus dem Kanalbette über die Beschaaung herausfallen kann.

Der erste Überfall ist $\frac{1}{4}$ Meile von Münster belegen; er hält die gegebene Wasserhöhe zum Behuf der Enckingmühle und führt das überflüssige Wasser zwischen dem Anfangspunkte des Kanals und der hölzernen Schleuse in den Aafluß ab.

Der zweite Ueberfall ist an der sogenannten Keil-Lacke. Diese ist eine niedrige Gegend im Reckerfelde, wo sich das Wasser, so aus dem Kanal getreten, sammelt und durch kleine Flüsse in die Ems abgeführt wird. Der gedachte Ueberfall hat keine bestimmte Höhe, daher er denn auch im Sommer bei trockener Witterung mit Rasen aufgesetzt wird, um das Wasser zwischen der steinernen Schleuse und Maxhafen höher halten zu können.

Der dritte Ueberfall liegt auf den Grundstücken des Schulzen Lintel; daher wird er auch Lintels Ueberfall genannt. Er muß sich nach dem zweiten

Ueberfall richten. Wird dieser erhöht, so muß Lintel den seinigen ebenfalls aufsetzen, und umgekehrt. Übrigens muß auch Lintel diesen Ueberfall unterhalten.

Der vierte Ueberfall liegt zwischen der Spahing und Hohen Brücke in der Bauerschaft Ahlintel, ist höher, als der zweite und dritte und wird Notüberfall genannt.

Mit dem fünften Ueberfalle hat es dieselbe Bewandniß, als mit dem vorigen. Er ist bei Maxhafen befindlich.

Seit der Anlage des Kanals scheint mit den Ueberfällen eine Veränderung vorgenommen worden zu seyn, indem zwei derselben, so bei der ersten Anlage erbaut wurden, jetzt nicht mehr existiren.

Auf dem Kanale sind ferner zwei Schüttwerke oder Freischleusen vorhanden.

Bei der Kinderhausbrücke, 1,125 Ruthen von Münster, ist das erste belegen. Es wird, wenn das Aawasser im Kanale zu hoch steigt – welches bei Fluth, besonders im Frühjahr, häufig der Fall ist – und man Durchbrüche der Kanaldämme fürchtet, geöffnet. Das Wasser fällt in den Kinderbach, welcher sich ein Achtel Meile von der Kinderhausbrücke mit der Aa vereinigt.

Bei Klemenshafen ist das zweite, jedoch unbrauchbare, Schüttwerk. Es liegt im östlichen Kanaldamme und stand mit der unter dem Kanale liegenden Rinne in Verbindung. In diese fiel das Wasser,

wenn die Schleuse aufgezogen war. Das Schütt wurde nur dann geöffnet, wenn bei starken anhaltenden Regen das Wasser aus dem Twickelsloche den Kanal zu sehr anfüllte. Das Twickelsloch ist eine große niedrige Fläche in der Haide, worin sich das, von den höher liegenden Gegenden kommende Wasser sammelt, und durch eine unter dem Kanaldamm wegführende Rinne in den Kanal fällt. Aus diesem ging es vermittelst des Schütts in den Schiermannsbach, dessen Wasserspiegel 5 Fuß unter der Oberfläche des Kanals liegt.

Auch die Freischleusen oder Schüttwerke sind seit Anlegung des Kanals einer Veränderung unterworfen worden. Denn früher war zwischen der Spahing und hohen Brücke noch ein Schüttwerk vorhanden, welches denselben Zweck hatte, als das bei Klemenshaven. Durch die Abschaffung der beiden Freischleusen leiden die Dämme bei hohem Wasser ungemein, indem jetzt, zwischen der steinernen Schleuse und Maxhaven dasjenige Bauwerk fehlt, vermöge dessen man bei schnell einbrechender Fluth das überschüssige Wasser aus dem Kanale ablassen könnte.

Unter dem Kanale liegen sieben hölzerne Grundrinnen, um Mühlen- oder sonstige Bäche von einiger Bedeutung, ferner das Wasser, so sich auf Grundstücken gesammelt hat, die tiefer, als der Kanal liegen, unterirdisch abzuführen.

Die erste, unbedeutende Grundrinne liegt gleich hinter dem ersten Ueberfall, ungefähr 540 Ruthen von Münster entfernt. Sie ist 2 Fuß 1 Zoll breit 7 Zoll hoch und 113 Fuß lang

und liegt so tief, daß selbst bei der größten Trockenheit der Deckel nie von Wasser entblößt wird. Sie stammt aus der ersten Anlage des Kanals her.

Die zweite Rinne ist an der Kinderhausbrücke. Sie führt den Kinderbach unter dem Kanale weg und ist 126 Fuß lang, 6 Fuß breit, 3 Fuß hoch; ihr Gefälle beträgt 9 Zoll. Seit Anlegung des Kanals ist dieß die dritte Rinne.

Die dritte und vierte liegen eine kleine Strecke nördlich von der steinernen Schleuse; hierdurch fließt der bedeutende Temmingbach, nachdem er $\frac{1}{4}$ Stunde zuvor eine Korn- und Oelmühle getrieben hat. Erstere ist 150 Fuß lang, 6 Fuß $5\frac{1}{2}$ Zoll breit, 4 Fuß 8 Zoll hoch und hat $9\frac{1}{2}$ Zoll Gefälle. Die andere hat eine Länge von 147 Fuß, eine Breite von 6 Fuß und 2 Fuß $3\frac{1}{2}$ Zoll in der Höhe.

Die fünfte Grundrinne ist beim Lintelskotten, 5,520 Ruthen von Münster. Durch sie fließt ein bedeutender Bach, welcher $\frac{1}{2}$ Meile vom Kanale, bei Emsdetten, eine Mühle treibt. Die Rinne ist 154 Fuß lang, 7 Fuß 6 Zoll breit, 6 Fuß 5 Zoll hoch und liegt horizontal.

Die sechste Rinne ist zwischen der Spahing und Hohen Brücke gelegen, und unbedeutend. Ihre Länge beträgt 118 Fuß. Die Höhe und Breite kann nicht gut bestimmt werden, weil der Deckel auch bei der trockensten Witterung 3 bis 4 Fuß unter Wasser bleibt.

Die siebente Grundrinne ist bei Klemenshafen. Durch sie fließt der Schiermannsbach (auch Frischholzbach genannt), welcher aus der Grafschaft Steinfurt kommt und $\frac{1}{2}$ Meile unterhalb Klemenshafen der Elperdingmühle sein Wasser giebt. Die Rinne ist 115 Fuß lang, 3 Fuß 8 Zoll breit und 2 Fuß 6 Zoll hoch; der Ausfluß ist breiter, indem damit das oben erwähnte Schüttwerk in Verbindung stand. Das Gefälle beträgt $8\frac{1}{2}$ Zoll. Die Rinne liegt übrigens so tief, daß kaum im Sommer der Deckel vom Wasser entblößt wird. Der Schiermannsbach ist im Sommer unbedeutend, im Winter dagegen desto bössartiger. Er überschwemmt in dieser Zeit – weil die Rinne sein Wasser nicht schleunig abführen kann – nicht allein die ganze Gegend, sondern tritt über den westlichen Damm des Kanals in diesen, und die vereinigten Gewässer wiederum über den östlichen Damm in den Bach.

Die Zahl der hölzernen Brücken, welche über den Kanal führen, beläuft sich auf fünfzehn.

1. Die Neringhöfer-Brücke, bei dem adelichen Haus Neringhof (auch Nebinghof od. Nevinghoff), von dessen Eigenthümer sie unterhalten wird.

2. Die Brodericher-Brücke, bei dem Landesherrlichen Gute Broderich, von dessen Pächter sie im Stande gehalten werden muß.

3. Die Kinderhausbrücke; über diese führt die große Land- und Poststraße von Münster nach Rheine. Die Kosten der Unterhaltung dieser Brücke werden aus der Kanalkasse bestritten.

4. Die neue oder Melchers Brücke, verbindet die angränzenden Bauerschaften der Kirchspiele Nienberge und Ueberwasser, insbesondere Häger mit Sandrup und wird durch die Gemeinde unterhalten.

5. Die Langenhorster Brücke wird vom Kanale unterhalten und bildet eine Communication zwischen Nienberge und Gimpte.

6. Die hölzerne Schleusen-Brücke muß ebenfalls vom Kanale unterhalten werden

7. Die Tilter-Brücke, gleichfalls vom Kanale unterhalten. Durch diese Brücke ist die Verbindung zwischen der Hanseller Bauerschaft, Kirchspiels Altenberge, und der Bauerschaft Aldrup und Gimpte eröffnet.

8. Die Voß-Brücke verbindet Altenberge mit Greven; sie wird vom Schulzen Osterfelde unterhalten.

9. Die Brücke über die steinerne Schleuse unterhält der Kanal. Sie verbindet Nordwalde mit Greven

10. Die Lintelsbrücke liegt bei dem Lintelskotten und wird von dessen Besitzer unterhalten. Ueber sie führt der Weg von Nordwalde nach Emsdetten.

11. Die Hagemannsbrücke,

12. die Spahing, und

13. die Hohe Brücke, welche sämmtlich nicht weit voneinander liegen, werden von der Gemeinde unterhalten.

Die Hohe Brücke setzt Burgsteinfurt mit Emsdetten und dem rechten Emsufer in Verbindung.

14. Die Brücke bei Klemenshafen, welche eine Zugbrücke ist, muß der Kanal auf eigene Kosten unterhalten. – Endlich

15. Die Neuenkirchener Brücke, welche Burgsteinfurt mit Rheine verbindet, wird vom Kirchspiel Neuenkirchen reparirt.

Der westliche Kanaldamm wird von Münster bis zum Lintelskotten als große Landstraße benutzt, die nach Burgsteinfurt führt. Damit er jedoch nicht zu sehr ausgefahren wird, so dürfen ihn nur leichte Wagen benutzen, schwere Lastwagen müssen eine andere Straße wählen.

In der neuesten Zeit befanden sich auf dem Kanale drei Frachtschiffe und ein Postschiff. Wegen der vielen Untiefen kann ein Frachtschiff höchstens 50 bis 65 Pfund schwer (das Pfund schwer, wie oben, zu 308 Pfund Münsterisch gerechnet) durchbringen. Die Länge eines Frachtschiffes ist oben 50 Fuß 3 Zoll, unten 47 Fuß. Die Breite am Bord 9 Fuß 5 Zoll am Boden 7 Fuß 4½ Zoll.

In dem Zeitraume vom 1sten October 1808 bis 31sten December 1810, also in 2½ Jahren waren 451 Schiffe angekommen. Diese brachten von Münster nach Maxhafen 12,267 fünf Zwölftel Pfund schwer und von Maxhafen nach Münster 8,443 drei Fünftel Pfund schwer.

Die aus Holland kommenden und nach Münster bestimmten, wie auch die weiter zu spedirenden

Waaren, als nach Warendorf, Rheda, Hamm, Lipstadt, Gütersloh, Kassel u.s.w. gehen von Zwoll auf der Vechte bis Nordhorn. Von hier bis Maxhafen, eine Entfernung von drei Meilen, werden die Waaren zu Achse transportirt. Die Fracht von Zwoll bis Maxhafen kostet von ein Pfund schwer oder 308 Pfund Münsterisch Gewicht, 3 Gulden 10 Stüber Holländisch. Ist aber die Vechte bis Nordhorn nicht schiffbar – ein Fall, der bei großer Trockenheit eintreten kann – so müssen die Güter von Hardenberg aus auf einer Entfernung von 7 Meilen gefahren werden. Dann kostet die Fracht von Zwoll bis Maxhafen für das Pfund schwer 4 Gulden 10 Stüber. Diejenigen Güter, welche über Ochtrup nach Maxhafen gebracht werden, kommen nicht über die Vechte, sondern über die Regge bis an das Loh; von daher werden 308 Pf. Münsterisch, mit 3 Gulden 15 Stüber Holl. bezahlt. Diese Frachtsätze sind jedoch nicht als bestimmt und immerwährend anzusehen, sie richten sich vielmehr nach den Getraidepreisen, insbesondere nach dem Preise des Hafers.

Die Waaren aus Ostfriesland kommen auf der Ems bis Meppen, welches 7 Meilen von Maxhafen entlegen ist, und werden dann von da zur Achse nach Maxhafen geschafft.

Der Kaufmann in Münster erhält die Waaren auf Kosten des Kanals bis vor seine Thüre und zahlet an Kanalfracht für 308 Pfund Münsterisch 10½ Groschen. – Für zurückgehende Waaren werden 9 Groschen entrichtet.

So entstand und ist der jetzige Zustand eines Institutes, welches dem Lande jährlich eine reine Revenüe von 40,000 Thalern einbringen sollte, – eine Anstalt, von der man sich schmeichelte, daß sie Nebenquellen eröffnen würde, aus denen noch 40,000 Thaler geschöpft werden könnten.

Ob die Zinsen anfangs so geflossen sind, als Metzma sie berechnete, läßt sich historisch nicht genügend erweisen. Doch läßt sich mit Gewißheit behaupten, daß der Kanal im Laufe des siebenjährigen Krieges dem Münsterlande wesentliche Dienste leistete. Die Magazine der alliirten Armee waren bei Klemenshafen aufgehäuft und wurden allein auf dem Kanale nach Münster transportirt. Drei Landesschiffe, davon jedes 21,560 Pfd. Münsterisch trug, waren in ständiger Bewegung. Das Englische Armee-Verpflegungsamt hatte überdem sechs kleinere Fahrzeuge angeschafft, zu denen noch sechs andere kamen, die von verschiedenen Lieferanten gebraucht wurden. Ein jedes dieser Fahrzeuge lud 9,240 Münsterisch, und lieferte seine Ladung in einem Tage ab. Zu jeglichem Schiffe war nur ein Pferd erforderlich. Hätte der Kanal also nicht existirt, so mußten die Magazine nicht allein mit großen Kosten nach Münster geschafft werden, sondern es wäre auch kein Pferd im Lande geblieben. Allein für diese geleisteten Dienste wurde der Kanal ein Opfer; denn als die alliirte Armee die Gegend von Münster räumen mußte, so wurden die bei Klemenshafen liegenden Schiffe von den Franzosen verbrannt, und der Kanal an vielen Punkten dermaßen ruinirt, daß die fürstliche Hofkammer nicht

wußte, wie ihm aufzuhelfen sey. Er blieb daher lange unbenutzt. Endlich im Jahre 1765, als die verheerende Fackel des Krieges verloschen und der Engel des Friedens wiederum anfang, seine schützenden Flügel über das heimgesuchte Münsterland auszustrecken, gedachte man auch des so hart mitgenommen Kanals. Die Hofkammer verpachtete ihn an den schon oben erwähnten Düsberg. Dieser setzte ihn wieder in schiffbaren Stand. Düsbergs Pachtzeit hatte im Jahre 1790 ihre Endschaft erreicht. Der damalige Bischof von Münster, Maximilian Franz, Churfürst von Kölln, ordnete nun eine Verwaltungscommission an, welche während der Preußischen Herrschaft von 1803 bis 1806, und dem spätern, bald Großherzoglich Bergischem, bald Kaiserlich Französischem Zwischenregimente bestanden hat, und erst dann aufgelöst wurde, als dieser Theil Münsterlands unter die Fittiche des Preußischen Adlers zurückkehrte. Mit Einführung der Preußischen Verwaltungsmethode übernahm die Regierung die unmittelbare Aufsicht über den Kanal.

Daß der Münstersche Kanal von Seiten der Fürstbischöflichen Kammer nur bis Klemenshafen zu Stande gebracht wurde, lag keinesweges an dem guten Willen Klemens Augusts, denn die Idee, ihn weiter zu führen, blieb in dem erhabenen Fürsten fest. Die Schwierigkeiten, welche Holland der Vereinbarung auf der Gränze entgegenstellte, und die Hindernisse, so Bentheim in den Weg gelegt haben soll, mögen die Ursache seyn, daß es dem Bischofe zwecklos schien, den Kanal bis an die Landesgränze fortzuführen. – denn die Verlängerung bis Maxhafen

verdankt man, wie wir oben gesehen, einem Privatmanne. Man sagt, die Münstersche Hofkammer habe wegen der Leitung des Kanals auf Zwoll, nur allein mit der Provinz Over-Yssel unterhandelt. Die anderen Provinzen Hollands, auf die Vortheile aufmerksam geworden, die durch Anlegung eines Kanals für die Städte von Over-Yssel erwachsen würde, seyen eifersüchtig geworden und hätten in die Grabung bis an die Münstersche Gränze nicht einwilligen wollen. Die Schwierigkeiten der Verbindung mit dem Vechtefluß in der Grafschaft Bentheim lassen sich in dem Umstande finden, daß die Bentheimischen Landleute mit dem Achse-Transport der Waaren, ein eigenes und einträgliches Gewerbe trieben. Dieses mag Klemens August bewogen haben, von seinem Lieblingsprojecte abzustehen.

Daß bei der Anlage des Münsterschen Kanals Fehler mit eingeschlichen sind, ist nicht zu läugnen, allein Metzma dürfte einigermaßen zu entschuldigen seyn, wenn er

1. die Berechnung machte, daß der Kanal jährlich 40,000 Rthlr. reine Einkünfte abwerfen würde, so kann ihm diese hohe Angabe in so fern nicht zum Vorwurf gemacht werden, als sich seine Berechnung auf die Mittheilung der Kaufmannschaft in Münster gründete, welche, wie wir gesehen, vorgab, 100,000 Pfund schwer jährlich aus Holland zu erhalten oder dahin abzuschicken. Daß Metzma

2. die Münstersche Aa in den Kanal leitete, einen Fluß, welcher allen Unrath aus der Stadt Münster

mit sich führt und den Kanal verschlammte; durch dessen Steigen und Fallen die Ufer angegriffen und ruinirt werde, – werfen ihm Sachkundige noch jetzt als einen großen Mißgriff vor; allein diese erwägen nicht, daß Metzma kurz nach der Anlegung des Kanals den gemachten Fehler selbst erkannte, und den Vorschlag als unumgänglich nöthig aufstellte, den Aafluß neben dem Kanale in sein altes Bett zu leiten, und jenen da, wo er jetzt in diesen fließt, durch eine Schleuse hereinzuführen. Allein Metzmas Vorschlag wurde verworfen, scheute man sich die Summe von 2,400 Thlr. – als so hoch die Kosten im Durchschnitt angeschlagen – auf eine so nützliche Weise zu verwenden.

3. Es ist Metzma von seinen Zeitgenossen und Nachkommen vielfach vorgeworfen worden, daß er auf dem kleinen Münsterschen Kanale eine so große weitläufige steinerne Schleuse anlegte. Es scheint aber, als habe man den Umstand außer Acht gelassen, daß der Kanal auf seiner ganzen Länge bis zur Steinfurter Aa nur diese einzige Schleuse haben sollte, ferner: nach Erklärung des Münsterschen Handelsstandes mußte eine sehr lebhaftere Schifffahrt erwartet werden, folglich war der Schleuse ein solcher Umfang zu geben, daß sie mehrere Fahrzeuge auf einmal fassen konnte.

4. Daß die Grundrinnen von Holz und zu klein angelegt wurden, ist ein Vorwurf der Metzma nicht wohl treffen kann, denn in den ersten Jahren sind sie gewiß groß genug gewesen, wurden aber

zu klein, als in den siebenziger Jahren eine allgemeine Abwässerung erfolgte, wodurch die Rinnen einen doppelten Zufluß erhielten, und eine Wassermenge, auf die sie nicht eingerichtet waren. Metzmas Einsicht ist nicht zu verkennen, denn in einem Berichte vom 24ten December 1724 brachte er Eichenpflanzungen in Vorschlag (welche die neben dem Kanale befindlichen wüsten Heidegegenden verzieren würden), theils um die Rinde nach Holland zu verfahren, theils um Hochholz anzuziehen. Wäre dieser Vorschlag nicht verworfen worden, so hätte der Kanal jetzt das herrlichste Holz für nothwendig werdende Bauten im eigenen Besitze.

Welche Rücksichten endlich

5. Metzma bestimmten den Kanal südlich bei Klemenshafen durch die Sandberge zu führen, – wo doch rechts das niedrige Torf-Veene lag, und schon der ausgegrabene Torf eine bedeutende Summe geliefert haben würde, das läßt sich nicht mit Bestimmtheit angeben; möglich ist die Annahme, daß Metzma ungern von der geraden Linie zwischen Lintelskotten und Klemenshafen abgewichen wäre.

In spätern Zeiten ist die Verlängerung des Münsterschen Kanals bis zur Vechte und Ems einigemal zur Sprache gekommen, namentlich während der Französischen Zwischenregierung im Jahre 1811. Unsern Tagen scheint es aber aufbehalten zu seyn, ein Werk zu vollenden, so ein Jahrhundert früher unter minder günstigen Umständen begonnen, durch Kriegesdrangsale und politische Verhältnisse unterbrochen, und endlich auf lange Zeit vergessen ward.

Preußens und Hannovers Regierungen reichen sich einander die befreundete Hand zur Ausführung einer Wasserstraße, welche mittelst Lippe und Ems den Rhein mit dem Weltmeere vereinigen wird. Die Nachkommenschaft wird die erhabenen Fürsten Friedrich Wilhelm III. und Georg IV., die ein so herrliches Denkmahl setzten, hochpreisen, – die Zeitgenossen verehren sie, gedenken aber auch des edlen, menschenfreundlichen Klemens Augusts mit Liebe und Dankbarkeit.

siehe: *Heinrich Knüferrmann (1907)*
Abschrift von Georg Erler S. -3 -

c. Verein für Geschichte und Altertumskunde Westfalens, Abteilung Münster.

- 1) M 142, darin besonders: „Anlage des Kanals zu Münster“. (zit. M 142 T), ferner „Historisch-technische Übersicht des Münsterschen Clemens-Max-Kanals, entworfen durch den Canalinspektor Veltmann“, 2 Exemplare (zit. M 142 B I, II).
- 2) M 209, darin besonders: „Historisch-technische Übersicht des Canals bei Münster, entworfen durch den Canalinspektor Veltmann.“ (zit. M 209 A). 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. Berghaus“, (zit. Berghaus).

d. Königliches Oberpräsidium.

	schmales Leerzeichen
	geschütztes schmales Leerzeichen
–	Gedanken, Halbgeviert, <u>bis</u>
—	Geviertstrich
...	Pünktchen, Pünktchen, Pünktchen

Korrekturen Format Absatzbeginn
Brüche eventuell ausgeschreiben: drei Siebtel

Nachgucken Geld Einheiten
schmales leerzeichen zwischen Zahl und
ausgeschriebener Einheit??