

IV.

DIE ENTWICKELUNG DES VERKEHRS.



Die Entwicklung des Verkehrs auf dem Dortmund-Ems-Kanal sind in Dortmund dem Verkehrsschwerpunkte, wie geschildert, Anlagen geschaffen und Einrichtungen getroffen, die zu der Hoffnung berechtigen, dass allmählich ein lebhafter Waarenaustausch zwischen Westfalen und den wichtigsten Handelsplätzen der Welt auf dem neuen Wasserwege über die Emshäfen stattfinden wird. Und diese Hoffnungen scheinen auch in Erfüllung gehen zu wollen. Nur wenige Monate sind verflossen, seitdem das erste Schiff in den Hafen eingelaufen ist; dennoch macht sich ein erfreuliches Leben bereits bemerkbar und mehr als 51 000 qm Plätze sind auf eine lange Reihe von Jahren zur Errichtung gewerblicher Betriebe fest vermietet. Aber die Zahl der noch zu überwindenden Schwierigkeiten ist keine geringe und Niemand giebt sich der Täuschung hin, dass es ohne eine jahrelange, opferfreudige Thätigkeit möglich sein wird, den Verkehr aus seinen alten gewohnten Bahnen in grossem Umfange abzulenken und der Handel und Gewerbe treibenden Bevölkerung die Vorzüge des Dortmund-Ems-Kanals für den Güterausaustausch durch billige Frachtsätze ohne Weiteres vor Augen zu führen.

Zu diesen Schwierigkeiten gehört zunächst die Beschaffung der nothwendigen Transportmittel. Anders wie es sonst bei neuen Wasserstrassen zu sein pflegt, beginnt der Dortmund-Ems-Kanal mitten im Binnenlande, kreuzt oder trifft unterwegs einen Fluss, von dem grössere Schiffe auf ihn übergehen können nicht an und endet in einem Seehafen, wo nur Seeschiffe verkehren. Unter diesen Verhältnissen war es von grösster Bedeutung, dass sich unter Betheiligung der Städte Dortmund und Emden, sowie namhafter Körperschaften und Firmen die Westfälische Transport-Actien-Gesellschaft bildete und mit erheblichen Mitteln diese Lücke auszufüllen suchte. Sie hat binnen kurzer Frist eine beträchtliche Anzahl besonders für den Kanalverkehr geeigneter Fahrzeuge nebst den nothwendigen Schleppdampfern erbauen lassen und in Betrieb ge-

nommen. Andere Gesellschaften in Meppen, Leer, Emden und Bremen sind ihr gefolgt und auch Privatschiffer haben sich eingefunden, sodass die Möglichkeit der leichten Verfrachtung von Gütern auf dem Kanal nunmehr gegeben ist.

Weiterhin galt es einflussreiche Spediteure von der Bedeutung der neuen Wasserstrasse für den Handel zu überzeugen, weil diese in erster Linie in der Lage sind Güter heranzuziehen. Dank der weitblickenden unermüdlichen Thätigkeit dieser Herren, vor allem des Herrn Karl Lehnkering in Duisburg, nimmt der Verkehr der Seeschiffe in Emden stetig zu, und somit auch der Schiffsverkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal. Gegenwärtig müssen noch alle Güter in den Emshäfen umgeladen werden, aber zu erwarten ist, dass dies für einen Theil derselben demnächst nicht mehr nothwendig sein wird; denn man ist mit allen Mitteln bestrebt, Fahrzeuge zu schaffen, mit denen Güter auch ohne Umladung von Dortmund nach Hamburg, Bremen und den Handelsplätzen der Ostsee befördert werden können. Sollte das Unternehmen glücken, so würde die Folge hiervon eine weitere Steigerung des Verkehrs auf dem Dortmund-Ems-Kanal sein.

Ueber die Art der Ein- und Ausfuhrgüter lässt sich der beste Ueberblick geben, wenn man von den gewerblichen Betrieben ausgeht, die mit Rücksicht auf den Kanal am Hafen Dortmund entstanden sind. Die erste Anlage daselbst war eine Dampf- mühle mit Getreidesilo der Herren A. & W. Niemöller in Gütersloh. Seit 2 Jahren hat diese Mühle, soweit sie nicht das Getreide zum Vermahlen aus der näheren Umgebung Dortmunds bezieht, in- und ausländisches Getreide über Rotterdam-Duisburg auf dem Wasser- und Eisenbahnwege empfangen, während sie jetzt in der Lage ist, den Dortmund-Ems-Kanal zu benutzen und damit den heimischen Hafenplätzen den Vortheil zu verschaffen, welchen bisher die ausländischen hatten.

Die Union, Actiengesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie, hat im Anschluss an die Hochöfen, das Stahlwerk, sowie die neue Brücken- und Wagen- Bauanstalt eine Schiffswerft erbaut und ausgedehnte Lagerplätze für den Empfang und die Lagerung ihrer überseeisch bezogenen Erze in Betrieb genommen. Die Einfuhr der letzteren hat bereits einen erheblichen Umfang erreicht, ebenso werden eigene Erzeugnisse des Werks, wie Schienen und Träger über den Dortmund-Ems-Kanal ausgeführt, alles Güter, die früher über die Auslandshäfen gingen. Die Firma Leipziger & Co. betreibt am Hafen ein grösseres Geschäft in Transportgeräthen und Oberbaumaterialien für Feldbahnen, die Firma S. Flörshcim in Bergwerks- und Hüttenprodukten, das Mahlwerk, G. m. b. H., die Herstellung von Thomasphosphatmehl, die Firmen Köster & Boemcke und L. Cohen den Vertrieb von Petroleum, Oel und Benzin, sowie der Unternehmer W. Stoltefuss ein Geschäft in Baumaterialien.

In erfreulicher Weise hat auch die Haupt-Ein- und Verkaufsgenossenschaft für Getreide und landwirthschaftliche Bedarfsartikel für Westfalen versucht, für ihre Mitglieder aus dem Kanal und seinen Anlagen Vorthail zu ziehen und zunächst im städtischen Lagerhause einen lebhaften Handel in Getreide und Futterartikeln eröffnet, dann aber, da das Geschäft sich immer mehr ausdehnte, einen eigenen grossen Speicher mit Getreidesilo in Bau genommen. — Im städtischen Lagerhause sind bisher vornehmlich Speck und Fettwaaren, Getreide, Zucker, Spiritus und Kolonialwaaren gelagert. Von sonstigen Gütern sind u. A. Grubenholz und Nutzholz eingegangen, sowie Bruchsteine, Ziegel und Wegebaumaterialien zum Versandt gekommen. Leider ist es aber bisher nicht möglich gewesen, Steinkohlen in grösseren Mengen zur Ausfuhr zu bringen, da der Kohlenbedarf der heimischen Werke gegenwärtig kaum gedeckt werden kann. Es ist dies jedoch lediglich eine vorübergehende Erscheinung, die keineswegs zu dem Schlusse berechtigt, dass der Dortmund-Ems-Kanal für die Kohlenausfuhr von keiner grossen Bedeutung wäre.

Alle vorerwähnten Werke und Firmen finden einen Vorthail in der Verfrachtung ihrer Güter und Waaren über die Emshäfen, und dieses spricht mehr als jede theoretische Frachtenberechnung es vermag für den Werth des Dortmund-Ems-Kanals, der es ermöglicht den Waarenaustausch zu billigeren Frachtsätzen zu bewirken, als dies über die ausländischen Häfen bisher der Fall war. Damit tritt aber der grosse Gedanke, der den Bau dieses Kanals einst veranlasst hat, wiederum klarer in die Erscheinung, der Gedanke, das westfälische Industriegebiet wirthschaftlich unabhängig vom Auslande zu machen und ihm die Möglichkeit zu geben, seine Güter über einen Wasserweg zu führen, der ganz auf deutschem Gebiet liegt und in einem deutschen Nordseehafen endet.







