

## 1750 und 1848-1850: Kanalplanungen zwischen Clemenswerth und der Ohe

Q.: Vgl. dazu StA, Osn Rep 150, Nr. 40 von 1751 (Streit um Dienste, Damm, Kanalprojekt); StA Osn., Rep 140 Nr. 34 Bl. 2 (Irrungen mit Ostfriesland bei der Anlegung von Kanälen und Dämmen); StA Osn., Rep 350 Mep, Nr. 1663 (Kanalanlage zwecks Verbindung der Sögeler Radde mit der Ohe 1848)

Neben Ems und Hase gab es im Amt Meppen im 18. Jahrhundert zwei weitere schiffbare Flüsse: Ohe und Marka, die zwischen Spahn und Börger bzw. bei Vrees entspringen. Durch ihren Weg nach Norden verbanden sie von Heidbrücken bei Breddenberg bzw. von Ellerbrock aus die Dörfer des Hümmlings mit dem oldenburgischen Saterland. Und sie stellten zusätzlich noch eine Verbindung zu Ostfriesland her, da beide Flüsse bei Leer in die Leda mündeten. Die Ohe erfüllte also eine nicht unwichtige Funktion als Verkehrsträger, obwohl sie von Heidbrücken aus nur mit sehr kleinen Schiffen von zwei bis drei Last Größe [i.e. ca. 4-6 t] befahren werden konnte. Über sie gingen zahlreiche Güter (Getreide, Feld- und gesprengte Hünensteine, Holz und anderes Baumaterial, Strümpfe und Honig) auf die Reise vom Hümmling nach Norden.

Kurz nach der Errichtung des Schlosses Clemenswerth, welches nicht zuletzt durch umfangreiche Fuhren von Baumaterial aus Ostfriesland seine besonderes Aussehen gewonnen hatte, und vor dem Hintergrund der noch zu erwartenden zahlreichen Jagdbesuche des Fürstbischofs Clemens August in Sögel, die stets mit aufwendigen Versorgungsfuhren für das bedeutende Hofgefolge verbunden waren (vgl. StA Osn, Dep 62 b, Nr. 627) wurde unter Beteiligung des fürstbischöflichen Großarchitekten Johann Konrad Schlaun ein besonderes Projekt ins Auge gefasst: die Anlage einer von den Seen bei Clemenswerth hin zur Börger Mühle am Oberlauf der Ohe verlaufenden künstlichen Wasserstraße.

Der Trassenverlauf sah vor, dass diese Anbindung (mit einem Stichkanal zum Teikenmeer) zunächst nordöstlich zum Harrenstätter Meer verlaufen und dann nordwärts zum Richtemoor einknicken sollte. Auf diese Weise, so die Hoffnung der Planer, könnten nunmehr kleine Flachboote von einer Last Ladung (d.h. ca. 2 t) über Leer als Hafen an der Ems, die Leda, Saterems und Ohe im Treidelzug das Schloss erreichen. Die Aussicht für Spahn oder Harrenstätte, Hafenort zu werden und zum Lohn dafür im Rahmen der umfangreichen Hand- und Spanndienste auch noch Schlepparbeit für den Bischof zu leisten, stellte sich aber rasch als Phantom heraus. Der in der Politik recht glücklos agierende *Monsieur des cinq églises* („Herr der fünf Kirchen“) wurde nämlich bald in den Strudel des Siebenjährigen Krieges gezogen. Er musste nun von teuren Infrastrukturmaßnahmen und Prestigeprojekten Abstand nehmen.



Ausschnitt aus der Karte des Niederstifts Münster von 1796 von C. Wilckens. Rot = mutmaßliche Kanaltrasse (vom Verf. eingezeichnet)

Einblicke in die Kanalplanungen liefert eine Verwaltungsakte aus dem Jahre 1751 (vgl. StA, Osn Rep 150, Nr. 40). Entsprechend können wir zum Stand der Kanalplanungen aus dem am 16. September 1752 erstellten Bericht des Sögeler Vogtes Wilhelm Gerlach von Langen (vgl. StA Osn., Rep 140 Nr. 34 Bl. 2) entnehmen:

„[...] wie es aber aldah mit dem Canale (von Clemenswerth zur Börger Wassermühle steht), so viel alß ich habe erfahren können, (ist) der anfangh (noch gar) nicht gemachet [...].“

Zwischen 1848-50 wurde die Idee eines Kanals von der Sögeler Radde durch das Spahner-, Börger- und Loruper Moor hin zur Ohe durch die – nun für solche Dinge zuständige - Königlich Hannoversche Landdrostei in Osnabrück wieder aufgenommen (Vgl. StA Osn., Rep 350 Mep, Nr. 1663 sowie Hans Meyer Wellmann: Oheschiffahrt, in: Loruper Beldertunscheere 33/34, 1988, S. 229). In einem ersten Schreiben heißt es:

„An das Standesherrliche Amt Hümmling

Wir finden in dem Geschäftsberichte des standesherrlichen Amtes über die Kanal-Bauten erwähnt, daß es zweckmäßig erscheine, eine angeblich unter dem Churfürsten Clemens August begonnene, aber unvollendet gebliebene technische Untersuchung der Ausführbarkeit eines Kanals von der Sögeler Radde durch das Spahner-, Börger- und Loruper Moor zur Verbindung mit der Ohe, welche bei Heubrücke für Boote bis zu vier bis fünf Last schiffbar sei, wieder aufzunehmen und wünschen wegen dieser Sache den ferneren, erläuternden, insbesondere auch die von einer solchen Kanalanlage zu erwartenden Vortheile und die Mittel zur Ausführung derselben näher angegebenen Bericht des Standesherrlichen Amtes zu erhalten.

Osnabrück, den 25. Jan. 1848

Königl. Hannoversche Landdrostei gez. Kiteken

Messungen werden veranlasst, die – wie das folgende Schreiben eines Herrn Egger verdeutlicht – aber an der Sinnhaftigkeit des Projektes Zweifel aufkommen ließen und schließlich zur Einstellung der Planungen führten:

An das Standesherrliche Amt Hümmling

Gehorsamster Bericht des Wiesenbaumeisters Egger vom 28. Dez. 1849 betreffend des Nivellement von der Börger Mühle nach Heidbrücken.

In der ersten Hälfte des Monats habe ich das Nivellement dieser Linie aufgenommen und gefunden, daß es zwar ziemlich gleichmäßig, doch sehr bedeutend ist, so daß die Ohe zum Canalisieren nicht besonders geeignet ist, denn von der Börger Mühle bis Heidbrücken, eine Strecke von 1278 Ruthen Entfernung, sind 25 Fuß Fall.

Wasser hält die Ohe zu jeder Jahreszeit, so daß, wenn ein Kanal und mit soviel Schleusen angelegt wird, dass überall Stauwasser ist, derselbe nicht nur gehörig gespeiset werden kann, sondern noch eine gute Qualität zum Beflößen der an der Ohe gelegenen Wiesen benutzt werden kann.

Sämtliche Wiesen an der Ohe eignen sich in Hinsicht des Wassers, sowohl als auch des Gefälles besonders zum Flößen als selten eine Fläche, und es wäre mehr zu wünschen, wenn diese bewerkstelligt werden konnte, weil sich die Mehrheit der Wiesen in einem schlechten Zustand befinden. Eine Handzeichnung vom ungefähren Laufe der Ohe werde ich später einschicken.“

1855 wird das Thema ‚Oheschiffahrt‘ und ‚Kanal zwischen Heubrügge-Clemenswerth‘ nochmals von der Drostei in Osnabrück aufgegriffen, wie ein im Januar dieses Jahres verfasstes Schreiben des Amtsvogts Niemann verdeutlicht (vgl. dazu Hans Meyer Wellmann: Oheschiffahrt, in: Loruper Beldertunscheere 33/34(19)88, S. 229f.). Realisiert wird es indes nicht, nicht zuletzt, weil die aufkommenden Eisenbahnlinien den Oheverkehr mittlerweile als unwirtschaftlich erscheinen ließen.