Münster. Münsterischerseits erlitt jedoch der im Anschlusse an diese Verhandlungen erörterte Plan eine wesentliche Abänderung, indem die Anlegung eines Kanals von Münster nach der schiffbaren Vechte zur Verbindung mit den holländischen Wasserstraßen und durch diese mit dem Seehafen Zwolle größere handelspolitischen Vorteile darzubieten schien. 1724 unternahm Klemens August den Bau des Max-Klemens-Kanals. 1767 wurde derselbe bis Maxhafen fortgesetzt. Dieser hat dem Verkehr wenig genützt und ist dann verfallen. — Von Friedrich d. Gr. wurde in einer Urkunde an die Stadt Emden 10. April 1744 in Aussicht gestellt, es solle zu gelegener Zeit in Erwägung genommen werden, ob nicht „umb den Handel von Westfalen und in Sonderheit Seiner Majestät darin gelegenen Landen und Herrschaften und der Stadt Embden bestmöglichst zu facilitiren" der auf münsterischem Gebiete angefangene Kanal „mit begreiflich gutem Vorteil" bis zur Ems nach Ostfriesland und insbesondere nach Emden fortgeführt werden könne. Zu einem tatsächlichen Ergebnisse haben die damaligen Verhandlungen ebensowenig geführt, wie die unter französischer Herrschaft im Jahre 1811 ausgearbeiteten Pläne, welche den Zweck verfolgten, von der Seine und dem Rheine aus einen Schiffahrtsweg herzustellen. — Durch den Pariser Frieden 1. Juni 1815 übernahm die hannoversche Regierung die Verpflichtung, die Ems auf ihrem Gebiete schiffbar zu machen. Zwischen Preußen und Hannover wurden wegen dieser Frage am 30. März und 26. April 1820 Verträge abgeschlossen, infolge deren Hannover den Seitenkanal der Ems von Hanekenfähr bis Meppen erbaute und die diensterforderlichen Anlagen herstellte. In den Jahren 1822—25 wurden zu Elbergen, 1825—28 zu Listrup die beiden Wehre in der Stauchhöhe von 9' hergestellt[1]) und dann der Kanal Haneken-Meppen in Angriff genommen, da man diese Abteilung der Ems nie zur Schiffbarkeit herstellen konnte. In dem längeren Zeitraum, welchen die Schiffbarmachung der hannoverschen Ems in Anspruch nahm (bis 1835), hatten sich die Verhältnisse erheblich verändert, und die beginnende Entwickelung des Eisenbahnwesens ließ den Gedanken an eine Vervollkommnung der Wasserstraßen in den Hintergrund treten, und mit dem Aufschwung der Eisenbahnen sank der Verkehr auf den Flüssen. Nachdem nun auch der Dortmund-Ems-Kanal der Ems parallel liegt, ist die Emsschiffahrt auf das Mindeste herabgesunken. „Der Leinenpfad ist mit Gras bewachsen."

Die Nebenflüsse der Ems an der linken Seite sind wenig an der Zahl und kurz von Lauf, da die Wasserscheide zwischen Ems und Vechte durchschnittlich nur 2—3 km von der Ems entfernt

---

[1]) Die ersten Wehre waren wie ein Satteldach von Holz gebaut. Da diese aber dem Andrange des Wassers keinen genügenden Widerstand leisten konnten, wurden neue aus festen Steinmauern hergestellt, zu Haneken 1876—77, zu Listrup 1879—81 mit einem Kostenaufwande von je rund 300 000 ℳ.

GOTTFRIED WILHELM LEIBNIZ BIBLIOTHEK
NIEDERSÄCHSISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Signatur: C 652:1, [20] - 14
PUBLIC DOMAIN