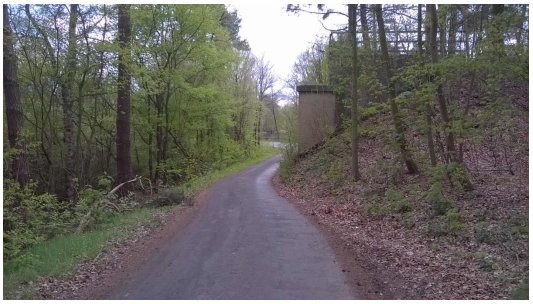
23.04.2017 Bau des Seitenkanals Gleesen-Papenburg begann vor 80 Jahren

Bau des Seitenkanals bei Ahlen Bau des Seitenkanals bei Ahlen

1937, vor achtzig Jahren, begannen die Arbeiten am Seitenkanal Gleesen-Papenburg. Im Volksmund wird dieser Kanal auch als Ems-Seitenkanal oder Hitler-Kanal bezeichnet. Der erste Begriff ist missverständlich, weil die Bundeswasserstraße mit dem Namen Ems-Seitenkanal ein 9 km langer Kanal bei Emden ist. Und dem zweiten Namen liegt - abgesehen davon, dass man diesem Mann ungern irgendwelche Ehre erweisen möchte - das Missverständnis zugrunde, dass der Kanal ein Projekt der Nazis war. Die Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen der Nazis, wozu auch der immer wieder bemühte Autobahnbau gehört, beruhte auf Plänen, die schon vor der Machtergreifung 1933 entwickelt wurden und aus verschiedenen Gründen, u. a. wegen der vorherrschenden wirtschaftsliberalen Vorstellungen und der Wirtschaftskrise, nicht verwirklicht wurden. Die Nazis finanzierten ihre Maßnahmen mit Mefo-Wechseln, und planten den Krieg ein, um den Staatsbankrott abzuwenden.

Die Diskussion über den Bau eines Seitenkanals von Lingen nach Papenburg wurde seit 1929 geführt. In einer Anhörung im Landratsamt Aschendorf am 1. März 1929 formulierten die Emsländer Forderungen, von deren Erfüllung sie die Zustimmung zu dem Projekt abhängig machen wollten. Durch den Bau sollten 6 Schleusen gegenüber der Fahrt durch den Dortmund-Ems-Kanal (DEK) eingespart werden. Ab Meppen, wo DEK und Ems in einem Querschnitt verlaufen, bilden enge Flusswindungen eine natürliche Grenze für einen weiteren Ausbau des DEK.

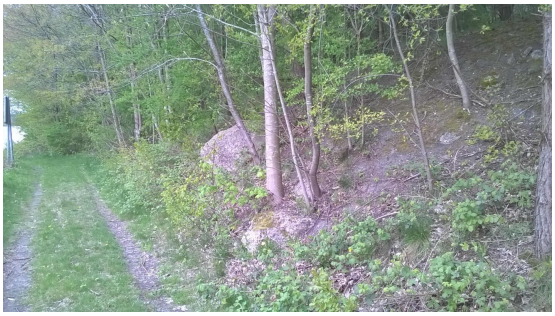
Seitenkanal Auffahrtrampe und Umleitung von Kluse her Seitenkanal westliches Widerlager in Kluse



1934 wurden vom Reichsverkehrsministerium die Vorarbeiten genehmigt und 1937 wurde mit dem Bau des Kanals begonnen. Insgesamt sollten 43 Brücken den Kanal überqueren. Eine der Brücken wurde in Kluse im Zuge der Straße von Neubörger nach Kluse gebaut. Noch heute können wir dort das westliche Widerlager (auf der Kluser Seite) sehen. Die westliche Auffahrtrampe zur Brücke ist noch heute vollständig von Kluse kommend bei Rode zu erkennen und endet direkt auf dem Brückenlager.

Das östliche Brückenbauwerk (auf der Wippinger Seite) wurde für die Trasse der Transrapid abgebrochen. Auf der Auffahrtrampe, die bei Pieper an der Wippinger Straße in Kluse beginnt, wurde die Aussichtsplattform für die Transrapid eingerichtet. Bis zum Bau der Transrapid-Teststrecke gab es keine Zuwegung Richtung Koppelweg von der Wippinger Straße aus, sondern die Kinder fuhren zur Badestelle im Wendebecken des Kanals mit dem Fahrrad die Auffahrtrampe hoch und dann nach rechts einen Sandweg entlang des Kanals herunter. Nach dem erfrischenden Bad musste der Sandweg zurück wieder hoch gefahren werden, und die Erfrischung war auch wieder dahin.

Die alte Straße von Wippingen nach Kluse ging schnurgerade aus. Diese Straße sollte mit der Brücke über den Kanal geführt werden. Für die Bauzeit musste deshalb eine Umleitung angelegt werden. Und diese Umleitung auf der K113 fahren wir noch heute auf dem Weg nach Kluse. Denn im Kriegsjahr 1942 wurden die Arbeiten eingestellt. Zuvor war nur noch wenig am Kanal geschehen und zuletzt sollen auch Zwangsarbeiter eingesetzt worden sein.



Seitenkanal westliches Widerlager bei Neudörpen und östliches Widerlager bei Neudörpen

In der Samtgemeinde Dörpen können noch Spuren von zwei weiteren Brückenbauwerken gefunden werden. In Neudörpen gibt es noch beide Widerlager. In Dörpen war im Rahmen der alten B 401 eine Brücke geplant. Einzelne Betonteile eines Widerlagers gibt es gegenüber dem Kraftfutterwerk.

Die einzelnen bereits realisierten Teilstücke des Kanals sind nicht miteinander verbunden und bilden somit eine Kette von einzelnen fischreichen Weihern. Es gibt auch Teilstücke, die trassiert sind, aber frei geblieben sind. Andere Teilstücke sind heute Straßen. Der Kreuzungsbereich mit dem Küstenkanal in Dörpen dient als Industriehafen und im nördlichen Teil als Yachthafen.

Die Trasse für den Kanal befindet sich heute zu 80% im Besitz des Bundes. Eine Realisierung des Kanals ist somit vorstellbar und wurde auch zuletzt öffentlich diskutiert, als Wege gesucht wurden, wie die Meyer-Werft ihre Schiffe zum Meer transportieren kann, ohne die Ems weiter in die Kloake zu verwandeln, die sie zurzeit ist. Mit dem Masterplan Ems haben sich diese Pläne aber endgültig zerschlagen.

[*jdm/ Quellen: Samtgemeinde Dörpen -Ein Raum mit Geschichte, Anton und Bernd Busemann, Samtgemeindechronik 1986/ Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt*]