

EMS – Fluss meiner Heimat, wohin gehst Du?

In einem Wecker-Interview vom 23. März 2008 sagte Herr Bernhard Meyer, Chef der Papenburger Meyer-Werft, folgende Sätze: „Die EMS ist in erster Linie eine Wasserstraße, und sie ist ein Teil des Dortmund-Ems-Kanals, also eine wichtige Verkehrsader und eine bedeutender Transportweg“. Weiterhin sagte er: „Bereits seit 1827 wird die Ems von Menschen immer wieder verändert.“

Sicherlich hat er recht, wenn er sagt, die EMS ist eine Wasserstrasse. Eine Wasserstrasse ist sie schon seit vielen Jahrhunderten. Das wusste man bereits zu Zeiten der Hanse. Besonders die Hamburger wussten es. Um 1430 bauten sie die Festung Leerort, um ihre Handelswege vor allem vor Seeräubern zu schützen. Viele ostfriesische Häuptlinge gewährten zu dieser Zeit den so genannten Liekedeelern mit ihren Schiffen Zuflucht in ihren Häfen. Vor allen Dingen partizipierten sie an der Beute. Nur, begeistert waren die Ostfriesen nicht von den Hamburger Besatzungen in Emden und Leerort.

Wichtig war die EMS, weil es kaum Strassen gab, wie wir sie heute kennen. Es waren Wege ohne Pflasterung, mit tiefen Fahrspuren der Pferdefuhrwerke durchzogen, in Regenzeiten und im Winter kaum passierbar.

Doch gab es einen gewaltigen Unterschied zu unserer Zeit: Die Menschen benutzten den Fluss so, wie er war, sie passten sich ihm an und reagieren nicht so, wie die Menschen unserer Zeit: Heute wird die EMS rückhaltlos den Menschen und ihren vermeintlichen Ansprüchen angepasst, auf Kosten der Menschen, die am und vom Fluss leben, auf Kosten einer intakten Umwelt und natürlich auf Kosten der EMS selber. Das 21. Jahrhundert mit all seinen intelligenten und technischen Errungenschaften müsste doch eigentlich Lösungen anbieten können, die Mensch und Fluss und wirtschaftlichen Interessen ein Überleben in Koexistenz sichern.

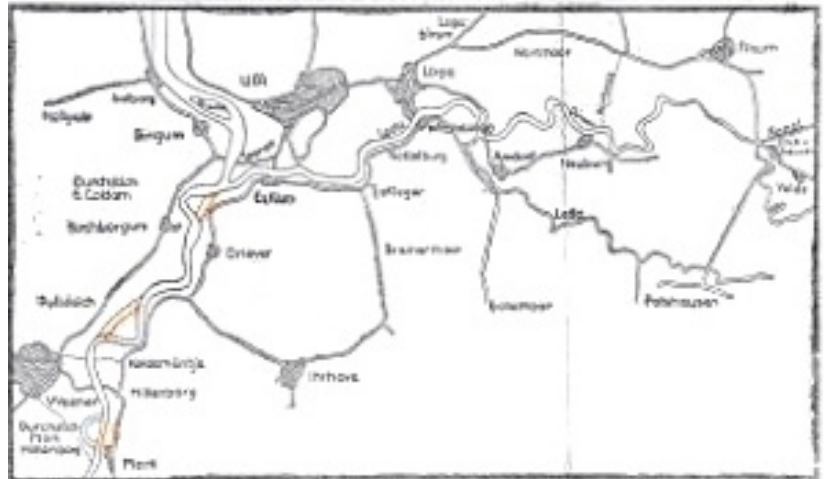
Wie war es denn nun früher? Nehmen wir einmal an, ein niederländischer Schipper hatte Fracht für irgendeinen Ort im Münsterland geladen. Von Delfzijl kommend unterlag er zunächst in Emden dem Stapelzwang. Nachdem er alle Abgaben bezahlt hatte, durfte er weiter die EMS aufwärts segeln. Bei Hale musste er seine Ladung auf eine Harener Punte umladen, weil sein eigenes Schiff zuviel Tiefgang hatte. Dasselbe passierte den Harener Punte irgendwo in der Nähe von Meppen, weil auch sie zuviel Tiefgang hatte und irgendwann kam dann die Ladung bei seinem Besteller an.

So war es, aber die Zeit bleibt nicht stehen, – Zeit ist Geld – der Mensch sucht nach Lösungen. Dabei kommt er manchmal an einen Punkt, wo er nicht mehr aufbaut, sondern anfängt, alles seinen Zielen unterzuordnen – er fängt an zu zerstören, nicht nur an der EMS, überall auf der Welt kann man sehenden Auges diese Entwicklung beobachten. Ja, ja, Bundeswasserstrasse klingt eben auch besser als zum Beispiel: ein ehemaliger lebendiger Fluss – heute ein am Schlick erstickendes, todgraues Gewässer, gebeutelt von Zwängen des vermeintlichen modernen Lebens.

Komme wir nun zum zweiten Satz des Herrn Meyer: „Bereits seit 1827 wird die EMS von Menschen immer wieder verändert.“ Nein, nein schon viel früher haben Menschen damit begonnen, dem Fluss ihren Willen aufzuzwingen, ob ihm guten oder schlechten Sinne, sei dahin gestellt. Während der Cosmas- und Damian-Flut des Jahres 1509 passierte es: die EMS, die bis dahin in einer großen Schleife an Emden vorbeilief, bekam ein neues Bett. Sie durchriss die Landzunge, auf deren Spitze der kleine Ort Nesse lag. Die Landzunge war Teil des Rheiderlandes. Noch heute erinnert der Name Nesserland an diese Tragödie für

Emden. Das alte Emdener Fahrwasser verschlickte total. Mit einem Pfahlwerk, dem sogenannten „Emder Höft“, versuchte man fast 80 Jahre lang, diese Entwicklung aufzuhalten. Tausende von Pfählen wurden in das neue Bett gerammt, gewaltige Geldmengen in der EMS versenkt, um die EMS in ihr altes Bett zu zwingen. Es war alles umsonst, die EMS blieb Sieger, rettungslos ging es bergab mit Emdens Größe und Herrlichkeit. Nach vielem Auf und Ab in der Geschichte der Stadt zog schließlich Kaiser Wilhelm II Emden buchstäblich aus dem Sumpf. Emden wurde preußischer Staatshafen, man baute den Dortmund-Ems-Kanal (1892-1899), eine wichtige Wasserstrasse zwischen der Nordsee und dem Ruhrgebiet. Sie wurde am 11. August 1899 durch Kaiser Wilhelm II feierlich eingeweiht. Kanal und EMS befuhren Schleppzüge mit den so genannten Monopolschleppern. Diese langen Schleppzüge hatten an engen Flusskehren natürlich ihre Schwierigkeiten, also musste begradigt werden:

Durchstich Mark 1911, Durchstich Pottdeich 1925 und Durchstich Coldam 1928. In unseren Tagen verzeichnen wir den Durchstich Weekeborg und die Abflachung der Stapelmoorer Bucht.



Seit den 80er Jahren geht es Schlag auf Schlag: Baggern auf der Unterems gehört zum nicht enden wollenden Tagesgeschäft, eingerahmt von gebrochenen Versprechungen, die EMS rauf und runter wabernden Schlickwolken,

weiter geplanten Vertiefungen der Außenems, Arm in Arm mit den Niederländern, Vertiefungen bis an Borkum vorbei. Zur Krönung wird es bald gut durchsalzenen Schlick in rauen Mengen geben, geliefert von den neu erbauten Kavernen in der Nähe von Jemgum.

Nein, nein, die EMS ist schon lange kein Sieger mehr, sie ist längst auf der Verliererstrasse und mit ihr die Menschen an ihren ufern, die Fischer, die Naturliebhaber, die Tierwelt, die Wassersportler und all diejenigen, denen sie auch Heimat ist.



RETTET DIE EMS

Bürgerinitiative
IG EMS

Bürgerinitiative Interessengemeinschaft EMS
Birgit & Hajo Rutenberg – Langeriepe 8 – 26826 Kirchborgum
Tel.: 04951-990668 www.rettet-die-ems.de
Spendenkonto: Sparkasse LeerWittmund Konto 1300 65 65 9 BLZ 285 500 00