

## Protokoll der Ausschuss-Sitzung

Mittwoch, den 16. März 1892

in Berlin, Reichstags-Gebäude.

**Anwesend** die Herren: Professor Schlichting, Rechtsanwalt Dr. Alexander-Katz, Generalkonsul Anneck, Generaldirektor Bellingrath-Dresden, Direktor F. W. Bumke-Bromberg, Handelskammer-Syndikus Dr. Eras-Breslau, Ingenieur Geck-Hannover, Handelskammer-Syndikus Dr. Hatschek-Magdeburg, Handelskammer-Sekretär Hirschberg-Bromberg, Baumeister Kampffmeyer, Major a. D. Kurs, Reichs- und Landtags-Abgeordneter Amtsgerichts-Rath Letocha, Kaufmann Emil Meyer, Eisenbahn-Bau-Inspector a. D. Gustav Meyer, Regierungs-Baumeister Offermann, Regierungs- und Baurath a. D. Opel, Kaufmann Philippson, Dr. Riess, Schiffsrheder Rothenbücher, Docent Schmidt-Charlottenburg, Schiffer-Aeltester Franz Schultze, Geh. Regierungsrath a. D. Schwabe, Buchhändler Siemenroth, Kaufmann Stamer-Bromberg, Kapitän zur See a. D. Stenzel a. G., Contreadmiral a. D. Strauch, Eisenbahn- und Schifffahrts-Direktor a. D. Ströhler, Kaufmann Georg Sückey, Handelskammer-Syndikus Dr. jur. Vossberg-Rekow, Direktor Wegener, Regierungs- und Baurath a. D. Wernekinck, Geh. Oberregierungs-Rath Wittich, Direktor van den Wyngaert.

**Entschuldigt fehlend** die Herren: Commerzienrath Arnhold, Bankdirektor Basse-Hannover, Rechtsanwalt Dr. Baumert-Nauen, Handelskammersekretär Bernhardi-Dortmund, Generalsekretär Dr. Beumer-Düsseldorf, Regierungsbaumeister Blenkinsop-Kiel, Handelskammersekretär Dr. Boedicker-Hanau, Reichs- und Landtags-Abgeordneter Dr. Broemel, Dr. Georg Caro, Postdirektor a. D. Gehm, Meliorations-Bau-Inspector Gerhardt, Dr. Fed. Goecke-Bonn, Rentner Gust. Grosse, Bergrath Gothein-Waldenburg, Reichstagsabgeordneter Commerzienrath und Handelskammer-Präsident Hultsch-Dresden, Bürgermeister Lichtenberg-Linden-Hannover, Rentner Fr. Merckens-Cöln (Rhein), Handelskammer-Syndikus Dr. Nebelthau-Bremen, Dr. Rentzsch, Geheimer Commerzienrath Sartori-Kiel, Kaufmann Ed. Schlicke, Ingenieur Schrödter-Düsseldorf, Handelskammer-Syndikus Siewert-Halberstadt, Commerzienrath Spaeter-Coblenz, Wasserbau-Inspector Sypther-Holtenu-Kiel, Dr. Voltz-Kattowitz.

### Inhalt:

1. Geschäftliche Mittheilungen . . . . .	Seite 2
2. Neuwahl des Schriftführers . . . . .	„ 3
3. Der Etat der preussischen Wasserbau-Verwaltung pro 1892/93. Referent: Reichs- und Landtags-Abgeordneter Landgerichtsrath Letocha . . . . .	„ 3
4. Die Beziehungen des Wasserstrassen- und Eisenbahn-Netzes in Deutschland. Referent: Eisenbahn- und Schifffahrts-Direktor a. D. Ströhler. Korreferent: Geh. Regierungsrath a. D. Schwabe . . . . .	„ 10

## I. Geschäftliche Mittheilungen

werden durch den Major Kurs wie nachstehend gemacht:

Eingegangen sind:

1. a) die Zeitschrift „Das Schiff“, No. 620 bis 623,  
 b) „ „ „Danubius“ „ 7 „ 10,  
 c) „ „ „Tiefbau“ „ 9;
2. Die No. 28/29 der Handels- und Industrie-Zeitung für den Regierungsbezirk Magdeburg. Amtliche Mittheilungen der Handelskammer zu Halberstadt.
3. 48 Exemplare des Jahresberichts des Vereins für Hebung der Fluss- und Kanal-Schiffahrt für Niedersachsen für 1891. (Diejenigen Herren, die ein Exemplar wünschen, werden hiermit gebeten, dies durch Ausfüllung des Bestellscheines, der dem Protokoll der heutigen Sitzung beigefügt werden wird, mitzutheilen. Ein Exemplar ist zur nochmaligen Circulation beigefügt.)
4. Die No. 2 der Mittheilung des Donau-Vereins (Vereins zur Hebung der Fluss- und Kanal-Schiffahrt in Oesterreich).
5. Der „Jahresbericht zur 47. Jahres-Versammlung des concessionirten Sächsischen Schiffer-Vereins in Dresden“ für 1891. — Aus demselben ist vielleicht an dieser Stelle erwähnenswerth, dass die Beseitigung der sogen. „Wände“ bei Königstein in Aussicht steht, betreffs der Meissener Fuhr (vergl. Protokoll der Ausschuss-Sitzung vom 13. November 1889) indess noch keine Regulirungs-Projecte bekannt geworden sind, dass ferner die Zahl der ein- und ausgeladenen Güter in Dresden, Riesa, Hauptzollamt Entenwälder bei Hamburg, Bodenbach-Tetschen-Laube und Rosawitz — von 92 799 899 Zoll-Zentner 1890 auf 96 192 235 Zoll-Zentner 1891 zugenommen hat, und dass endlich die geringste Fahrwassertiefe mit 0,86 m zwischen Pillnitz und Dresden bei Niederpoyritz vorhanden war.
6. Der „Jahresbericht für die 14. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Schleppe-schiffahrt auf dem Neckar zu Heilbronn“ für 1891. (Aus demselben wird mit Rücksicht auf den Vortrag in der Ausschusssitzung vom December 1891 hier eine Mittheilung zu nächst nicht erforderlich sein.)
7. Eine neue Brochüre über die Leipziger Kanal-Frage von der Handelskammer in Leipzig.
8. Die No. 3 der Mittheilungen der Handelskammer in Cassel.
9. Ein Bericht über die am 10. März 1892 stattgehabte Versammlung des Lübeckischen Zweig-Vereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanal-Schiffahrt. In dieser Versammlung hat Herr Possehl, der in unserer Februar-Sitzung das Wort zu einer längeren Ausführung ergriffen hat, einen Vortrag über den Elb-Trave-Kanal gehalten; das Projekt für diesen Kanal ist inzwischen vor einigen Tagen dem Lübecker Senat vorgelegt worden; der Anschlag beziffert die Kosten des Kanals auf 18 Millionen Mark.
10. Vom Buchhändler Herrn Friedrich Voigt (auf Veranlassung unseres Mitgliedes Herrn Klepsch) als Objekte für die Pariser Ausstellung die Werke:
  - a) der Flussschiffsbau und seine Ausführung in Eisen, Holz und Komposit-Material von Herrn Schiffsbaumeister Theodor Klepsch in Frankfurt a. O.;
  - b) der Fluss- und Strombau mit besonderer Berücksichtigung der Vorarbeiten. Von Herrn Ingenieur Ludwig Schrader-Hamburg.

Die gemäss dem Beschlusse vom 16. Februar 1892 ergangene Aufforderung zur Btheiligung an dem Pariser Congress und an der Ausstellung hat bis jetzt schon, obwohl die An-

meldungen noch nicht abgeschlossen sind, zu erfreulichen Ergebnissen geführt. Es haben ihre Theilnahme am Congress vorläufig angemeldet 37 Herren, von denen event. 23 durch den Central-Verein Wohnung beschafft wissen wollen. An Ausstellungsobjekten sind vorläufig angemeldet 12 Kartenwerke, Pläne und Schriften, 7 Modelle. Zahlreiche Anmeldungen sind noch in Aussicht.

Endlich darf ich wohl an dieser Stelle noch die Resultate einer neuerdings von mir gefertigten Zusammenstellung über den Wasserstrassen-Güter-Verkehr Berlins erwähnen. Danach sind

a) durch Berlin gegangen:

1889:	Segel- und Dampfschiffe	3 083,	Flossholz to.:	10 903
1890:	„ „ „	3 144,	„ „	18 015
1891:	„ „ „	4 215,	„ „	9 431

b) von Berlin abgegangen:

1889:	beladene Segel- u. Dampfschiffe	4 249 mit	327 539 Tonnen u. Flossholz to.:	—
1890:	„ „ „ „	4 359 „	363 747 „ „ „ „	—
1891:	„ „ „ „	4 780 „	396 668 „ „ „ „	—

c) in Berlin angekommen:

1889:	beladene Segel- u. Dampfschiffe	35 386 mit	4 351 559 Tonnen u. Flossholz to.:	11 533
1890:	„ „ „ „	33 910 „	4 309 104 „ „ „ „	11 584
1891:	„ „ „ „	36 943 „	4 777 072 „ „ „ „	12 986

Für Ankunfts- und Abgangs-Verkehr in Gütern, die per Segel- oder Dampfschiff nach bzw. von Berlin gegangen sind, stellen sich daher die Ziffern

pro 1889	auf	4 679 098 Tonnen à 1000 Kg
„ 1890	„	4 672 851 „ „ „ „
„ 1891	„	5 173 740 „ „ „ „

Unter Hinzurechnung des Durchgangs- und des Floss-Verkehrs würde der Berliner Verkehr von 1891 den von Emmerich von 1889 übersteigen, welcher Platz bisher die absolut grösste Ziffer aufgewiesen habe.

Baumeister Kampffmeyer fragt, ob der Zu- und Abgangs-Verkehr für 1891 nicht in nach Verkehrs-Richtungen getrennten Zahlen mitgetheilt werden könne; aus solchen werde vielleicht schon der Einfluss des Oder-Spree-Kanals hervorgehen.

Major a. D. Kurs erwidert, bis jetzt seien Zahlen nur für den gesammten Zu- und den gesammten Abgangsverkehr zu erhalten gewesen. Vielleicht liessen sich bis zur General-Versammlung die Zahlen für den Verkehr zu Berg und zu Thal getrennt beschaffen.

Ueber den folgenden Gegenstand der Tagesordnung

## II. Neuwahl des Vereins-Schriftführers

wird die Beschlussfassung vertagt, nachdem Major a. D. Kurs sich unter dem Beifall der Versammlung bereit erklärt hat, die Geschäfte bis zum 1. September d. J. fortzuführen.

## III. Der Etat der preussischen Wasserbau-Verwaltung pro 1892/93.

Referent, Reichs- und Landtags-Abgeordneter Amtsgerichtsrath Letocha, bespricht den Gegenstand III der Tagesordnung in folgendem Vortrage:

Mir liegt ob, Ihnen über den „Etat der preussischen Wasserbauverwaltung“ Bericht zu erstatten.

Die Berichterstattung ist insofern mit gewissen Schwierigkeiten verknüpft, als ein Special-Etat für die Wasserbauverwaltung überhaupt nicht aufgestellt wird.

Wir haben keinen besonderen Etat der Preussischen Wasserbauverwaltung, sondern nur einen

Gesamt-Etat für die gesammte preussische Bauverwaltung als solche, einschliesslich der Central-Verwaltung des Ministeriums für öffentliche Arbeiten.

Dieser Gesamt-Etat enthält auch Ausgaben für Landstrassen, fiskalische Gebäude, Seehäfen, Seeschiffahrts-Verbindungen, Leuchttürme, für Schutzbauten auf den Nordsee-Inseln und dergleichen mehr, also, m. H., auch Angelegenheiten, die den Central-Verein für Fluss- und Kanalschiffahrt und somit auch uns als Mitglieder dieses Vereins nicht weiter tangiren.

Denn für uns kommen in der That nur diejenigen Positionen in Betracht, welche die Förderung der Binnenschiffahrt betreffen, also namentlich Bauausführungen in und an den schiffbaren Strömen und Flüssen sowie an Kanälen, und was sonst mit der Binnenschiffahrt zusammenhängt.

Leider sind die diesbezüglichen Etats-Positionen mehrfach nicht besonders ausgeworfen, sondern mit anderen Positionen der Bauverwaltung in einem und demselben Titel zusammengeworfen, ohne Specialisirung, welcher Betrag von der generell ausgeworfenen Gesamt-Summe auf die uns allein interessirende Binnenschiffahrt entfällt.

Dies gilt schon von „den Einnahmen“, mit welchen der Etat der Bauverwaltung — wie überhaupt jeder Etat — beginnt.

Dort werden z. B. in Titel 1 an Einnahmen aus: „Miethen und Pachten von fiskalischen Grundstücken, sowie für Gras-, Baum-, Weiden- und sonstige Nutzungen von fiskalischen Grundstücken — zusammen 380 000 M. ausgeworfen; welcher Betrag davon auf Einnahmen von schiffbaren Strömen oder Kanälen, welcher auf Einnahmen von Seehäfen und Meeres-Inseln entfällt, — erhellet weder aus dem Etat, noch aus den Erläuterungen. Tit. 2, 3, 5 und 6 tangiren uns anscheinend nicht, wohl aber Tit. 4, unter welchem die Einnahmen aus der Ruhrschiffahrts- und Ruhrhafen-Verwaltung mit 730,000 M. ausgeworfen werden.

Die Ausgaben zerfallen in „dauernde“ und „einmalige ausserordentliche“.

Von beiden kommen für uns in Betracht:

alle zu machenden Aufwendungen und Bauten an Flussläufen und Kanälen zum Zwecke deren planmässiger Instandsetzung, des systematischen Uferschutzes und der geregelten Pflege der Ufer, vor Allem aber der erforderlichen Tiefe in einer freien Fahrinne.

Es sind dies directe Ausgaben für die Binnenschiffahrt.

In zweiter Linie kommen ferner auch die Besoldungen derjenigen nach vielen Hunderten zählenden Beamten in Betracht, welchen dienstliche Functionen an Flüssen und Kanälen bei der Binnenschiffahrt obliegen.

Die Besoldungen dieser Beamten sind dauernde Ausgaben und kehren in jedem Etat wieder. Dasselbe gilt von den Ausgaben für die Bureaubedürfnisse.

In dem diesjährigen Etat der Bauverwaltung sind diese dauernden Ausgaben für das Ministerium und dessen technisches Bureau Caput 64 unter den Tit. 1—14 specificirt und betragen zusammen . . . 875 070 M.

Wie viel davon auf Beamte für Binnenschiffahrt und Verwaltung der Binnenschiffahrt zu rechnen, ist aus dem Etat nicht ersichtlich.

Im folgenden Caput 65 sind die Ausgaben der Bauverwaltung als solche in Tit. 1—20 aufgeführt und beziffern sich auf zusammen circa . . . 21 250 000 M.

Davon haben indessen nur die Tit. 4, 5, 6, 16, 17 und 19 ausschliesslich mit Wasserstrassen und Schiffahrt zu thun.

Im Tit. 4 werden an Besoldungen für 139 Beamte, z. B. Kanal-Inspectoren, Wehr- und Schleusenmeister, Baggermeister, Kanal-Aufseher, Brückenmeister, Brücken-Aufzieher, Schiffsbrücken-Aufseher und Wächter, Krahnmeister u. s. w. verlangt . . . 233 388 M.

im Tit. 5 für zusammen 1011 Wasserstrassen-Bedienstete . . . 1 159 925 „

im Tit. 6 für 24 Beamte der Ruhrschiffahrts- und Ruhrhafen-Verwaltung . . . 31 950 „

Diese zusammen 1174 Beamte erhalten an Besoldungen also circa . . . 1 500 000 M.

Viel grösser sind die sächlichen dauernden Ausgaben der Bauverwaltung.

Ich führe als hier in Betracht kommend nur an:

Tit. 16 für Unterhaltung der Binnenhäfen und Binnengewässer einschliesslich der Kanäle und kanalisirten Flüsse . . . 9 449 895 M.

Tit. 17 für Unterhaltung der Kanäle und der dazu gehörigen Anlagen . . . 605 650 „

Tit. 19 materielle Kosten der Ruhrschiffahrts- und Ruhrhafen-Verwaltung . . . 693 550 „

so dass die sachlichen dauernden Ausgaben für Fluss- und Kanalschiffahrt für das Etatsjahr 1892/93

zumindest . . . 11 500 000 M.

betragen. Rechnen wir hinzu die Besoldungen der Beamten mit . . . 1 500 000 „

so erhalten wir an dauernden Ausgaben für die Binnenschiffahrt für das Etatsjahr 1892/93 die

respectable Summe von . . . 13 000 000 M.

Auch die einmaligen ausserordentlichen Ausgaben zählen nach Millionen. Sie werden in Caput 5 unter Tit. 1 bis 25 unter der besonderen Bezeichnung:

„Zur Regulirung der Wasserstrassen und Förderung der Binnenschiffahrt“ und des Weitern in den Titeln 49 ff. specificirt und betragen zusammen rund 8 500 000 M.

Bevor ich auf die einzelnen Titel näher eingehe, erscheint eine kurze Erwähnung der bisherigen Bauausführungen, namentlich an denjenigen Wasserstrassen angezeigt, über deren Regulierung von der Königl. Staatsregierung dem Landtage bisher besondere Denkschriften unterbreitet wurden, weil bei verschiedenen Titeln auf diese Bauausführungen und Denkschriften verwiesen wird.

Die erste hier in Betracht kommende Denkschrift datirt vom 3. November 1879. Sie bezog sich auf die planmässige Regulierung der 5 grossen Hauptströme:

- a) der Weichsel,
- b) der Oder,
- c) der Elbe,
- d) der Weser,
- e) des Rheins.

Nach dieser Denkschrift werden die Gesamtkosten für die planmässige Regulierung

- a) der Weichsel und der Nogat, durch welche die Herstellung einer durchgängig geringsten Fahrwassertiefe von 1,67 m bei einem niedrigen Sommerwasserstand erstrebt wird, auf 15 392 000 M. veranschlagt.

Im Ganzen wurden für diese Regulierung nach der letzten Denkschrift vom 14. Januar 1892 bis zum 31. März 1891 rund 13 000 000 M. wirklich verwendet.

- b) Nach der Denkschrift vom 3. November 1879 sollte ferner in dem Oderstrom von der Mündung der Glatzer Neisse bis Schwedt eine gleichmässige Fahrwassertiefe von 1 m unter Niedrigwasser mit einem Kostenaufwande von 6 800 000 M. erzielt werden. Die erforderlichen Bauausführungen sind schon 1889 beendet worden. Es mussten aber in den letzten Jahren auch noch theils extraordinaire, theils etatsmässige Regulierungsfondsmittel bewilligt werden, um die Regulierungswerke im Oderstrom zu ergänzen und weiter auszubilden.

- c) Für die Elbe wurde in der Denkschrift von 1879 mit Rücksicht auf § 53 der Zusatzakte vom 13. April 1844 eine durchgehende Fahrtiefe von mindestens 0,93 m beim niedrigsten Wasserstande als das durch die Regulierung zu erstrebende Ziel bezeichnet und als aufzuwendende Kosten im Ganzen eine Summe von 8 600 000 M. in Aussicht genommen.

Dieser Gesamtbetrag ist bereits mit Schluss des Jahres 1888/89 auch ganz verausgabt worden. Ausserdem wurden und werden aus den zur Verfügung gestellten etatsmässigen Fonds Ergänzungen und Verbesserungen der Regulierungsbauten, der Uferausbauten, Zwischenbuhnen und Baggerungen im Elbstrom Jahr aus Jahr ein ausgeführt.

- d) Für die Weser von Minden bis Bremen ist in jener Denkschrift vom Jahre 1879 als Ziel der Regulierung dieser Wasserstrasse bezeichnet worden:

- die Erreichung einer gleichmässigen Minimaltiefe von 0,80 m beim kleinsten Wasserstande zwischen Minden und Karlshafen (45 km),
- 1,00 m beim kleinsten Wasserstande zwischen Karlshafen und Minden (139 km),
- 1,25 m beim kleinsten Wasserstande zwischen Minden und Bremen (149 km).

Der Kostenbetrag für die Ausführung der erforderlichen Regulierungsbauten wurde auf 1 800 000 M. mit jährlichen Abschnitten von zunächst 400 000 M. berechnet. Nachträglich ist durch eine dem Etat des Jahres 1885/86 beigegebene Denkschrift der weitere Bedarf von 1 400 000 M. nachgewiesen, welche in Jahresantheilen von zunächst 300 000 M. zur Verwendung gelangen.

Im Ganzen wurden bis zum Schluss des Rechnungsjahres 1890/91 für die Regulierung der Weser rund 3 144 300 M. verausgabt.

- e) Endlich ist nach der Denkschrift vom Jahre 1879 für den Rhein von Bingen bis zur holländischen Grenze als Ziel der Regulierung bezeichnet worden:

1. Herstellung einer Wassertiefe bei gemittelten gewöhnlich niedrigsten Wasserständen:
  - a) von Bingen bis St. Goar von . . . . . 2,0 m
  - b) von St. Goar bis Köln von . . . . . 2,5 „
  - c) von Köln bis zur niederländischen Grenze von . . . . . 3,0 „
2. Herstellung einer Breite des Fahrwassers im oberen Laufe des Rheins mit 90 m beginnend und alsdann im Verhältniss der Abnahme des Gefälles und der Zunahme der Wassermenge auf 150 m steigend.

Die Baukosten sind zu 22 000 000 Mark, die Bauzeit auf 18 Jahre bestimmt.

Im Ganzen sind bis zum Schlusse des Rechnungsjahres 1890/91 für die in der Denkschrift vom Jahre 1879 in Aussicht genommene Regulierung des Rheins verwendet rund 12 782 700 Mark.

Sodann ist dem Landtage eine Denkschrift unter dem 27. October 1880 über Bauausführungen

- a) an der Spree und Havel,
- b) an der Mosel,
- c) an dem Pregel nebst Alle, Deime und dem Grossen Friedrichsgraben,
- d) an der Memel

vorgelegt worden.

- a) Als Ziel der in Spree und Havel und überhaupt auf den märkischen Wasserstrassen auszuführenden Regulirungen wurde in dieser Denkschrift bestimmt, dass den Fahrzeugen bei niedrigstem Wasserstande eine Ladungstiefe von 1,26 m gestattet sein sollte.

Zu diesem Zwecke wurde unter Andern — ganz abgesehen von der Erweiterung des Landwehrkanals auf dem Gebiet der Stadt Charlottenburg —, die Kanalisierung der Unter-Spree von der Berliner Weichbildgrenze bis Spandau ergänzt, sodann die in der Denkschrift vorgesehene Regulirung der Spree von Berlin aufwärts bis zum Friedrich Wilhelm-Kanal durch den auf Grund des besonderen Anleihe-Gesetzes vom 9. Juli 1886 mit einem Kostenaufwande von rund 11 Millionen neu gebauten Oder-Spree-Kanal ersetzt —, ferner die Verbesserung des unteren Spreelaufes innerhalb der Stadt Berlin, namentlich durch Baggerarbeiten und Uferbefestigungen im Wesentlichen vollendet, hingegen wird am Mühlendamm, wo sich bei dem Bau der neuen Schleuse sehr grosse Schwierigkeiten herausstellten, noch gearbeitet. Es schreiten dort die Bau-Ausführungen nur langsam fort. Endlich ist der Ausbau der unteren Havel bis Plaue mit einem Kostenaufwande von rund 2 Millionen Mark im Grossen und Ganzen vollendet.

- b) Die Mosel anlangend, so wird in der Denkschrift vom 27. October 1880 die Gesamtsumme von 1 200 000 Mark, welche auf sechs Jahre vertheilt werden sollen, als nothwendig bezeichnet, um beim mittleren, niedrigen Sommerwasserstand die Tiefen der Fahrrinne von Trier bis Trarbach auf 0,70 m, von Trarbach bis Coblenz aber auf 1,10 m zu bringen.

Die planmässig vorgesehenen Regulirungsbauten sind vollendet bis auf die Regulirung in den Weissen Lagen und dem Gänseführchen, wo bedeutende Felsen-Sprengungen vorzunehmen sind, was nur bei niedrigem Wasserstande geschehen kann. Das hohe Wasser in den letzten Jahren hat die Sprengarbeiten verzögert.

- c) Für die neue Pregel-Strecke von Tapiaw bis Königsberg und für die Deime ist in der Denkschrift vom 27. October 1880 die Herstellung einer Fahrwassertiefe von 1,50 m beim niedrigsten Wasserstande mit einem Kostenaufwand von 5 900 000 M. als Regulirungsziel bezeichnet, während der Grosse Friedrichs-Graben, welcher die Deime mit dem Nemonin-Strom verbindet, auf mindestens 40 m verbreitert und die Mündung des Nemonin-Stromes anderweit regulirt werden soll, beides mit einem Kostenaufwande von 1 210 000 M. Die Arbeiten sind zum grossen Theile ausgeführt.

- d) Endlich ist nach der Denkschrift vom 27. October 1880 für die Memel mit ihren Mündungsarmen Russ, Atnath und Gilge eine Wassertiefe von 1,25—1,70 m als Ziel der Regulirung bezeichnet und der Kostenaufwand auf 3 236 000 M. veranschlagt. Die Arbeiten sind meist beendet.

Eine dritte Denkschrift vom 12. Juni 1881, welche dem Hause der Abgeordneten unterm 21. Januar 1882 vorgelegt wurde, behandelt endlich die Regulirungen a) der Warthe und b) der Unstrut und Saale.

In derselben wird als Ziel der Regulirung der Warthe die Erreichung einer Fahrtiefe von 1 m beim niedrigsten Wasserstande bezeichnet. Zu dieser Regulirung waren bis zum Beginn des Etatsjahres 1881/82 bereits über 2 750 000 M. verwendet, während für die weiteren Regulirungen in der Stromstrecke von Schrimm abwärts in der Denkschrift weitere 2 700 000 M. als erforderlich bezeichnet werden.

Nach späterer Vereinbarung ist auch der obere Warthelauf von der russischen Grenze bis Schrimm in den Regulirungs-Plan mitaufgenommen worden und wurde zur Ausführung der Bauten jährlich 200 000 M. auf den Regierungsbezirk Frankfurt a. O., 200 000 M. auf den Regierungsbezirk Posen in den Etat aufgenommen.

Die Bauausführungen gehen der Vollendung entgegen.

Für die Regulirungen der Unstrut und Saale mit einer minimalen Fahrtiefe von 0,70—0,90 m sind die Kosten in der Denkschrift auf 4 000 000 Mark angegeben, welche in jährlichen Theilbeträgen von 300 000 bis 400 000 M. zur Verwendung gelangen und dementsprechend in dem Etat eingestellt werden.

Diese kurzen Mittheilungen aus den dem Landtage vorgelegten Haupt-Denkschriften über Bauausführungen an Wasserstrassen werden zum Verständniss der einmaligen ausserordentlichen Ausgaben des Etats pro 1892/93 vollauf genügen.

Ich glaubte dieselben übrigens nicht blos dieses Verständnisses wegen, sondern auch zu dem Zwecke machen zu sollen, um dem der Königl. Staats-Regierung gemachten, von mir noch später zu besprechenden Vorwurf der Lässigkeit bezüglich der Wasserstrassen zu begegnen und meinerseits nachzuweisen, dass es die Königl. Staats-Regierung seit 1879 an einer Fürsorge für die Wasserstrassen wahrlich nicht fehlen lässt. Diese Fürsorge ergiebt sich aber auch speziell aus den im Etat pro 1892/93 ausgeworfenen einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben.

Diese Ausgaben werden, wie ich mir schon hervorzuheben erlaubte, in Caput. 5 unter Tit. 1—25, sowie unter Tit. 49 ff. specificirt.

Es werden danach verlangt und laut dem Beschlusse des Hauses der Abgeordneten in zweiter Lesung bewilligt:

Zur Regulirung der Wasserstrassen und Förderung der Binnenschifffahrt.	
Zur Regulirung der Weichsel im Bereiche der Weichselstrombauverwaltung und des Rheins von Bingen abwärts . . . . .	2 100 000 Mark
Zur Regulirung der Warthe, der Saale und der Unstrut . . . . .	350 000 „
Zur Regulirung der Oder vom Lunower Dammhause unterhalb Cüstrin bis zum Pätziger Theerofen, 6. Rate . . . . .	50 000 „
Zur Wiederherstellung der Bauwerke des Klodnitzkanals und zur Verbesserung der Benutzbarkeit des letzteren, Rest . . . . .	225 000 „
Zur Anlage eines Sicherheitshafens bei Mülheim a. Rhein, 3. Rate . . . . .	200 000 „
Zur Erweiterung des schmalen Grabens und zum Neubau der Pareyer Schleuse, 3. Rate . . . . .	200 000 „
Zur Schiffbarmachung der Fulda von Münden bis Kassel, 3. Rate . . . . .	600 000 „
Zur Regulirung der Netze, 2. Rate . . . . .	1 000 000 „
Zur Verbesserung des Fahrwassers der Ems in der Nähe von Emden, 2. Rate . . . . .	90 000 „
Zur Vertiefung der Fahrrinne des kanalisirten Mains von Frankfurt bis zum Rhein und Anlegung zweiter Unterhäupter bei den dortigen Schleusen, 2. Rate . . . . .	500 000 „
Zum Neubau einer Schiffsschleuse im Oranienburger Kanal bei Pinnow, einschliesslich der Nebenanlagen, 2. Rate . . . . .	100 000 „
Zur Herstellung eines Durchstichs in der Unterbrahe bei Schönhagen . . . . .	178 000 „
Zur Ergänzung der Havelregulirung von Plaue bis zur Elbe, 1. Rate . . . . .	95 000 „
Zur Erweiterung des Holzhafens zu Schmelz, 1. Rate . . . . .	60 000 „
Zur Erweiterung der Schiersteiner Hafenmündung . . . . .	135 000 „
Zum Neubau des Wehres zu Fuchsschwanz im schiffbar gemachten Speisekanal des Bromberger Kanals . . . . .	33 600 „
Zum Neubau der kleinen Rhynschleuse bei Glückstadt . . . . .	184 170 „
Zur Hebung des Unterwasserspiegels der Weserschleuse zu Hameln . . . . .	35 000 „
Zur Herstellung einer Ufermauer am linken Spreeufer in Berlin von der Weidendammer Brücke bis zur Ebertsbrücke . . . . .	172 500 „
Zur Herstellung weiterer telegraphischer und telephonischer Verbindungen längs der Elbe . . . . .	47 000 „
Zur Beschaffung eines eisernen Taucherschiffes für den Regierungsbezirk Bromberg . . . . .	20 000 „
Zur Beschaffung von drei Eisbrechdampfern für die Elbe . . . . .	230 000 „
Zur Beschaffung eines Dampfers für die Wasserbauinspektion Glückstadt . . . . .	30 000 „
Zur Beschaffung von vier Baggerprähmen mit beweglichen Seitenklappen für den Regierungsbezirk Bromberg . . . . .	40 000 „
Zur Beschaffung von zwei Dampfeimerbaggern nebst Zubehör, sowie von einem auf dem Schiffe montirten Zangenbagger (Exkavator) für die Elbstrombauverwaltung . . . . .	267 600 „
Summa Tit. 1 bis 25 . . . . .	6 942 870 Mark

M. H.! Die „einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben zur Regulirung der Wasserstrassen und Förderung der Binnenschifffahrt“ in Capitel 5 Seite 1 bis 25 betragen also zusammen rund . . . 7 000 000 Mark.

Hierzu treten noch zumindest . . . . . 1 500 000 „  
aus den Titeln 49 ff. zum Bau von Brücken und für Dienstgebäude der Strom-, Kanal- und Hafenverwaltungen, weil auch die Umbauten und Neubauten von Brücken hauptsächlich der Binnenschifffahrt wegen erfolgen bezw. derselben zu Gute kommen. —

Die einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben für natürliche und künstliche Wasserstrassen beziffern sich somit nach dem Etat pro 1892/93 auf mindestens . . . . . 8 500 000 Mark.

Rechnen wir die Ihnen bereits nachgewiesenen dauernden Ausgaben von . . . . . 13 000 000 „

hinzu, dann erhalten wir eine Gesamtsumme von . . . . . 21 500 000 Mark, welche in dem Etat für die Bauverwaltung für das Jahr am 1. April 1892 bis 31. März 1893 für natürliche und künstliche Wasserstrassen für die Binnenschifffahrt als solche gefordert werden und dem Hause der Abgeordneten auch bereits in zweiter Lesung bewilligt worden sind.

Die Ihnen aus dem Etat und den Denkschriften mitgetheilten Zahlen sprechen selbst für sich; sie legen Zeugniß ab von der Fürsorge der Königl. Preussischen Staats-Regierung für den Ausbau und die Verbesserung der Wasserstrassen und für Förderung der Binnenschifffahrt namentlich in den letzten zwanzig Jahren.

In dem Etat pro 1892/93 werden, wie ich Ihnen nachgewiesen, für Wasserstrassen und Binnenschifffahrt, obgleich unsere zeitige Finanzlage viel zu wünschen übrig lässt, über 21 500 000 Mark in Ausgabe gestellt.

Es ist dies um so dankbarer anzuerkennen, als mit Rücksicht auf die schlechte Finanzlage und die ausserordentlichen Verhältnisse, welche für den gegenwärtigen Etat das äusserste Maass der Sparsamkeit zur Nothwendigkeit gemacht haben, in andern Ressorts sehr dringliche Bedürfnisse im vollen Maasse nicht haben befriedigt werden können, was der Herr Finanzminister bei der ersten Lesung des Etats in der Plenar-Sitzung des Hauses der Abgeordneten vom 22. Januar 1892 ausdrücklich hat zugestehen müssen.

Ich glaube diese Anerkennung besonders aussprechen zu sollen, weil im Lande, in der Presse und auch im Hause der Abgeordneten bei der Berathung des Bau-Etats in zweiter Lesung Stimmen laut geworden sind, welche der Königl. Staats-Regierung und speciell dem früheren Ressort-Minister Herrn v. Maybach den Vorwurf machen, dass in Preussen für den Ausbau der Wasserstrassen und für Hebung der Binnenschifffahrt zu wenig geschehen sei. Herr v. Maybach habe ja früher soviel mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen zu thun gehabt, dass ihm keine Zeit übrig blieb, sich um die Kanäle zu kümmern. Derselbe sei überhaupt kein grosser Freund der Kanäle gewesen und dergleichen mehr.

Ich theile, meine Herren, diese Ansichten nicht.

Unter Herrn v. Maybachs Regiment ist in Preussen für die Ausbildung und Entwicklung der Wasserstrassen namentlich in den letzten Jahren mehr geschehen, als bislang unter irgend einem Ministerium.

Die Gesetze über den Bau des Kanals von Dortmund nach den Emshäfen vom 9. Juli 1886 und vom 6. Juni 1888 und über den Ausbau des in diesem Gesetze gleichzeitig bewilligten Oder-Spree-Kanals und der Kanalisierung der oberen Oder von Cosel bis zur Neisse-Mündung, sowie der Verbesserungen des Spreelaufs innerhalb Berlin bis zur Einmündung der Spree in die Havel und der Strom-Verhältnisse in der unteren Oder von Paetziger Theerofen, ferner das Gesetz über den Bau des Nord-Ostsee-Kanals vom 16. Juli 1886 und das Gesetz, betreffend die Regulirung der Strom-Verhältnisse in der Weichsel und Nogat vom 20. Juni 1888, sind insgesamt von Herrn v. Maybach im Preussischen Landtage eingebracht und dort mannhaft vertreten worden. Diese Gesetze tragen auch insgesamt seine Mitunterschrift.

Durch diese Gesetze wurden aus Staatsmitteln bewilligt:

a) für den Kanal von Dortmund nach den Emshäfen . . . . .	60 000 000	Mark,
b) für den Oder-Spree-Kanal . . . . .	11 000 000	„
c) für die Kanalisierung der oberen Oder von Cosel stromaufwärts .	21 500 000	„
d) zur Verbesserung des Spreelaufs innerhalb der Stadt Berlin bis zur Einmündung der Spree in die Havel . . . . .	3 200 000	„
e) zur Verbesserung der Strom-Verhältnisse in der unteren Oder .	1 600 000	„
f) als Beitrag Preussens zur Herstellung des Nord-Ostsee-Kanals	50 000 000	„
g) zur Regulirung der Strom-Verhältnisse in der Weichsel und Nogat	20 000 000	„
zusammen . . . . .	167 300 000	Mark.

Das sind Summen, welche die Fürsorge der Königl. Staats-Regierung für unsere Wasserstrassen überzeugend nachweisen und gleichzeitig die der Staats-Regierung und dem früheren Ressortminister v. Maybach gemachten Vorwürfe, — dass für die Wasserstrassen Preussens zu wenig geschehen und dass man hierin sich lässig zeige —, glänzend widerlegen.

Man sollte doch mit dergleichen Vorwürfen und schweren Beschuldigungen vorsichtiger sein und dieselben überhaupt auch deshalb nicht vorbringen, weil sie unvereinbar sind mit den Landtagseröffnungs-Thronreden unseres in Gott ruhenden Heldenkaisers Wilhelm I. vom 20. November 1883 und vom 14. Januar 1886; denn in diesen Thron-Reden hat der greise Kaiser Wilhelm I. „die angelegentliche und unveränderte Fürsorge der Königl. Staats-Regierung für die Entwicklung der natürlichen und künstlichen Wasserstrassen“ besonders betont.

Ich erkenne, m. H., diese staatliche Fürsorge hiermit unumwunden und offen an, — und glaube annehmen zu sollen, dass auch Sie, m. H., auf Grund des Ihnen vorgetragenen Materials der Staats-Regierung dieselbe Anerkennung nicht versagen werden.

Wir sind, m. H., berechtigt und auch berufen, einer solchen Anerkennung durch einen von uns zu fassenden Beschluss Ausdruck zu geben.

Ich erlaube mir deshalb zum Schluss, Ihnen, m. H., einen hierauf bezüglichen, dahin gehenden Antrag zu unterbreiten:

Der Ausschuss wolle beschliessen:

Der Königlichen Staats-Regierung seinen Dank auszusprechen für die von derselben trotz der ausserordentlichen Verhältnisse, welche für den Etat pro 1892/93 das äusserste Maass der Sparsamkeit nothwendig machen, zur Regulirung der Wasserstrassen und zur Förderung der Binnenschifffahrt in dem Etat zur Verfügung gestellten bedeutenden Mittel und für die dadurch bewiesene angelegentliche und unveränderte Fürsorge, welche die Staats-Regierung der Entwicklung der natürlichen, wie der künstlichen Wasserstrassen seit Jahren zuwendet.

(Allseitiger Beifall.)



Professor Schlichting dankt dem Referenten für den klaren lichtvollen Vortrag, der ein übersichtliches Bild des Etats geboten habe.

Handelskammersekretär Hirschberg stimmt dem Gedanken der Resolution um so mehr zu, als ihm die amtliche kommissarische Bereisung der Weichsel und Nogat noch im letzten Jahre Veranlassung zu der Wahrnehmung gegeben habe, wie gross die Fürsorge der Behörden, speciell auch des Oberpräsidenten von Westpreussen, Exc. von Gossler, für die gesammten, mit den Strom-Regulirungen in Beziehung stehenden, theilweis sich gegenüberstehenden Interessen sei. Zu verkennen sei übrigens nicht, dass manche Klagen derjenigen Interessenten, die sich benachtheiligt glauben, verstummen würden, wenn sie aus einem dem Lande bekannt zu gebenden einheitlichen und systematischen, regierungsseitig aufzustellenden Plane ersehen könnten, was überhaupt für den Ausbau des gesammten Wasserstrassennetzes beabsichtigt sei. Wie die Dinge jetzt liegen, vermöchten die Anwohner bestimmter Stromstrecken nicht immer zu erkennen, ob sie nicht durch Ausbauten anderer — und nicht nur für den Augenblick — benachtheiligt würden.

Professor Schlichting hält die Resolution ebenfalls für durchaus empfehlenswerth, da die Staatsregierung aus den im Referat hervorgehobenen Gründen thatsächlich lebhaften Dank verdiene.

Anknüpfend an das von Herrn Hirschberg Ausgeführte möchte er daran erinnern, dass der Frankfurter Binnenschiffahrts-Kongress von 1888 für jeden schiffbaren Fluss die Feststellung dessen gewünscht habe, wie weit sich der Natur des betreffenden Wasserlaufs nach dessen Schiffbarkeit noch verbessern lasse. Ob die Regierungen darauf eingehen werden, sei ihm unbekannt.

Was die letzte Denkschrift über die Ströme anbeträfe, so ertheilte sie die Antwort auf die Frage, welche Schiffahrtstiefe in den einzelnen Wasserläufen erreicht sei, nur für zwei Fälle; einmal, gewissermassen negativ, für die Weichsel dahin, dass an der erstrebten Fahrtiefe 0,17 bis 0,57 m gefehlt hätten und das andere Mal positiv für die Memel dahin, dass in dieser 0,50 m mehr Fahrtiefe bei kleinstem Wasserstande erreicht sei, als vor der Regulirung. Diese Regulirung habe er seiner Zeit geleitet, und könne also aus Erfahrung darauf hinweisen, dass mit nicht gerade ausserordentlich grossen Mitteln sich noch viel durch zweckmässige Regulirung der Ströme erzielen lasse.

Geh. Reg.-Rath a. D. Schwabe möchte darauf aufmerksam machen, dass zwar die mitgetheilte Zahl von 167,3 Millionen absolut gross sei, indessen doch sehr erheblich reducirt erschiene, wenn man die ganz grossen Unternehmungen — Dortmund-Ems- und Nord-Ostsee-Kanal — ausscheide. Für Eisenbahnen sei immerhin verhältnissmässig viel mehr ausgegeben.

Prof. Schlichting. Eine Aenderung der Resolution werde anscheinend dennoch nicht beantragt, und auf die Frage der Mehraufwendungen für die Eisenbahnen bei dieser Gelegenheit einzugehen, erscheine nicht erforderlich.

Referent: Die Resolution sei absichtlich vorsichtig abgefasst. Es sei ja allerdings in mancher Hinsicht wohl noch nicht genug geschehen. Der auszusprechende Dank solle sich ja auch nur auf den Etat 1892/93 beziehen, der trotz der finanziellen Nothlage entschieden Fürsorge für die Wasserstrassen erkennen lasse.

Reg.-Rath a. D. Wernekinck möchte, indem er im Uebrigen den Ausführungen des Referenten zustimmt, die Worte „und unveränderte“ vor Fürsorge gestrichen wissen und beantragt diese Streichung.

Referent ist hiermit einverstanden.

Nach einigen weiteren Bemerkungen der Herren Rechtsanwalt Dr. Alexander-Katz, Professor Schlichting, Major a. D. Kurs, Handelskammersyndikus Dr. Vossberg-Rekow und Handelskammersyndikus Dr. Eras, welcher letztere der Resolution um so lieber zustimmt, als in früheren Jahren der Verein sich nicht gescheut habe, seine Nichtbilligung der auf die Wasserstrassen bezüglichen Regierungs-Maassnahmen in ziemlich deutlicher Weise auszudrücken, wird die vom Referenten beantragte und vom Reg.-Rath a. D. Wernekinck amendirte Resolution in folgender Fassung mit grosser Majorität angenommen:

**Der Ausschuss wolle beschliessen:**

**Der Königlichen Staats-Regierung seinen Dank auszusprechen für die von derselben trotz der ausserordentlichen Verhältnisse, welche für den Etat 1892/93 das äusserste Maass der Sparsamkeit nothwendig machen, zur Regulirung der Wasserstrassen und zur Förderung der Binnenschiffahrt in dem Etat zur Verfügung gestellten bedeutenden Mittel und für die dadurch bewiesene angelegentliche Fürsorge, welche die Staats-Regierung der Entwicklung der natürlichen, wie der künstlichen Wasserstrassen seit den letzten Jahren zuwendet.**

Vor Uebergang zum letzten Gegenstand

**IV. Die Beziehungen des Wasserstrassen- und Eisenbahnnetzes in Deutschland**

bemerkt Major a. D. Kurs, dass das Manuskript des Vortrages vom Referenten, Herrn Direktor Ströhler, noch nicht habe fertiggestellt werden können und dass die nachträgliche druckfertige Herstellung wegen einer Reise des Genannten doch wohl nicht mehr rechtzeitig werde beendet werden können. Das Referat werde daher erst dem April-Protokoll beigegeben werden.\*)

Nach Beendigung des Gegenstandes IV der Tages-Ordnung erhält das Wort Geh. Reg.-Rath a. D. Schwabe.

Derselbe theilt mit, dass die Verhandlungen der Februar-Sitzung, die sich auf die baldige Inangriffnahme der Moselkanalisierung und der Verbindung Rhein-Weser-Elbe bezogen hätten, in einflussreichen Kreisen nicht unbeachtet geblieben seien. Die Militärbehörden hätten ein lebhaftes Interesse für die Sache bekundet. Zur Förderung dieser würde es von Werth sein, wenn die Angelegenheit im Landtage zur Sprache käme.

Vielleicht sei eine Audienz des Vorstandes bei Seiner Majestät dem Kaiser zu ermöglichen. Es dürfte sich empfehlen, den Vorstand zu ermächtigen, Schritte in diesem Sinne zu thun.

Die Versammlung stimmt Dem zu.

Schluss der Sitzung 10 Uhr.

\*) Da die Wiedergabe der Diskussion in gegenwärtigem Protokoll ohne das Referat selbst nicht zweckmässig erscheint, wird die Diskussion ebenfalls erst mit dem April-Protokoll mitgetheilt werden.

**Tages-Ordnung für die General-Versammlung**

am Sonnabend den 9. April 1892, Abends 7 Uhr, Reichstagsgebäude.

1. Geschäftliche und verkehrsstatistische Mittheilungen.
2. Wahl des Ausschusses.
3. Bericht der Kassen-Revisoren.
4. Der Stand der Arbeiten am Nord-Ostsee-Kanal. Referent: Wasserbau-Inspektor Sympher-Holtenau-Kiel.
5. Verbesserung der Schiffbarkeit des Mains oberhalb Frankfurt. Referenten: Handelskammersekretär Dr. Zoepfl-Würzburg und Dr. Boedicker-Hanau.

Nach dem Sitzungs-Protokoll mitgetheilt

**Kurs.**



