

1893

Heft 8.

# Mittheilungen

des

## Central-Vereins

für

### Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt.

November 1893.

#### Inhalts-Verzeichniss.

	Seite
I. Bericht über die Sitzung des Ausschusses am 8. November 1893 . . . . .	253
II. Ueber Eigenthumsbeschränkungen durch die Binnenschifffahrt. Herr Graf v. Arnim-Schlagenthin . . . . .	260
III. Eingänge an Drucksachen vom 18. Oktober bis 8. November 1893 . . . . .	265
IV. Der Dortmund-Rhein-Kanal. Handelskammer Dortmund . . . . .	266
V. Der Donau-Oder-Kanal. Herr Prof. A. Oelwein-Wien . . . . .	267
VI. Sechster internationaler Binnenschifffahrts-Kongress. Haag 1894 . . . . .	270
VII. Kleine Mittheilungen . . . . .	271

*J. A.*

94

# Mittheilungen

## Central-Vereins

### Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt.

Alle den Verein betreffenden **geschäftlichen** Sendungen (ausser Kassenangelegenheiten) werden

*an den Schriftführer Herrn Hauptmann z. D. **Hilken**,  
Geschäftsstelle: Berlin W., Schönebergerstrasse 18 II.*

alle **Kassensachen**

*an den Schatzmeister Herrn Kommerzienrath **E. Arnhold**  
(in Firma Caesar Wollheim), Berlin W., Französischestr. 33,*

erbeten.

### Inhalts-Verzeichnis.

271	VI. Kleine Mittheilungen
270	VII. Sechster internationaler Binnenschiffahrts-Kongress. Haag 1894
267	V. Der Donau-Ober-Kanal. Herr Prof. A. Osbaw-Hier
266	IV. Der Dortmund-Rhein-Kanal. Handelskammer Dortmund
265	III. Eingänge an Drucksachen vom 18. Oktober bis 8. November 1893
260	II. Ueber Eigentumsbeschränkungen durch die Binnenschifffahrt. Herr Graf v. Armin-Schlagentin
258	I. Bericht über die Sitzung des Ausschusses am 8. November 1893

# Bericht über die Sitzung des Ausschusses

am

Mittwoch, den 8. November 1893.

## Berlin, im Reichstags-Gebäude.

**Anwesend die Herren:** Professor J. Schlichting-Charlottenburg, Rechtsanwalt Dr. Paul Alexander-Katz-Berlin, Kommerzienrath Arnhold-Berlin, Rittergutsbesitzer von Bredow-Senske, Kommerzienrath Friedenthal-Berlin, Regierungs-Baumeister Gerlach-Berlin, Professor Dr. Grahl-Berlin, Schriftleiter Dr. Hager-Berlin, Syndikus der Kaufmannschaft Dr. Hatschek-Magdeburg, Mitglied des Reichstags Hugo Hermes-Berlin, Hauptm. z. D. Hilken-Berlin, Major a. D. Kurs-Berlin, Mitglied des Reichstags Amtsg.-Rath Letocha-Steglitz, Reg.- und Baurath Opel-Berlin, Reg.-Baumeister Roloff-Berlin, Schiffsrheder Fr. Rothenbücher-Berlin, Geh. Reg.-Rath Schwabe-Charlottenburg, Verlagsbuchhändler Siemenroth-Berlin, Kaufmann Stiller, Mitglied der Handelskammer Lübeck, Kaufmann Georg Sükey-Berlin, Wasser-Bauinspektor Tolkmitt-Köpenick, Handelskammer-Syndikus

Dr. Vosberg-Rekow-Braunschweig, Schiff-fahrts-Direktor Wegener-Berlin, Reg.- und Bau-rath Wernekinck-Berlin, Rentner Wiesener-Berlin, Direktor van den Wyngaert-Berlin.

**Entschuldigt fehlten die Herren:** General-Sekretär Dr. Beumer-Düsseldorf, Stadt- und Handels-kammer-Sekretär Boedicker-Hanau, Schiffseigner Enger-Schönebeck, Konsul Fehling-Lübeck, Bergrath Gothein-Breslau, Handels-kammer-Sekretär Hirschberg-Bromberg, Konsul J. C. Kunst-Brake, Syndikus Dr. Landgraf-Mannheim, E. Possehl-Lübeck, Dr. Rentzsch-Dresden-Blasewitz, Ingenieur Schroedter-Düssel-dorf, Geheimer Kommerzienrath Spaeter-Koblenz, Kapitain z. S. a. D. Stenzel-Kiel, General-sekretär Dr. Voltz-Kattowitz, Schiff-fahrts-Direktor Wanckel-Schönebeck, Dr. Zöpfl-Nürnberg.

## Tages-Ordnung:

1. Geschäftliche Mittheilungen.
2. Wahl eines Festausschusses für das 25jährige Stiftungsfest des Central-Vereins im Juni 1894.
3. Bewilligung eines Kredits bis zu 500 M für das Fest und bis zu 500 M für eine bezügliche Denkschrift.
4. Ueber Eigenthums-Beschränkungen durch die Binnenschiffahrt. Herr Graf von Arnim-Schlagenthin.
5. Wahl eines Ausschusses zur Ausarbeitung einer Denkschrift über Vermehrung der Schiffbarkeit der Flüsse.

Der Vorsitzende **Prof. J. Schlichting** - Charlottenburg eröffnete die Sitzung Abends 7 $\frac{1}{4}$  Uhr mit der Mittheilung, dass die in den Vorstand gewählten Herren die Wahl angenommen haben, und begrüsst insbesondere den zum zweiten Vorsitzenden gewählten Herrn Amtsgerichtsrath Letocha-Steglitz. Dieser spricht der Versammlung seinerseits Dank aus für das erwiesene Vertrauen.

Zu Punkt 1 der Tagesordnung:

### Geschäftliche Mittheilungen

berichtet der **Vorsitzende** über den Verlauf der am Vorabend abgehaltenen Sitzung der sogenannten grossen Binnenschiffahrtsgesetz-Kommission, welche dem Ausschuss folgenden Antrag zur Annahme empfehle, und zwar:

der Ausschuss wolle beschliessen:

„dass von einer Begutachtung des gesammten Binnenschiffahrts-Gesetzentwurfes seitens des Central-Vereins möchte abgesehen werden;

dagegen möchte der Ausschuss in seiner nächsten (Dezember-) Sitzung die wichtigste Frage des Entwurfes, die Haftpflicht des Schiffers, zum Gegenstande einer allgemeinen Erörterung machen, ohne dass eine Beschlussfassung herbeigeführt würde;

diese Erörterung im Ausschusse möchte sodann in einem ausführlichen Protokolle niedergelegt und der Staatsregierung mit der Bitte um Erwägung der geäusserten Ansichten und Wünsche zur Kenntniss gebracht werden.“

Zur Uebernahme eines Referats, bezw. Korreferats hätten sich die Herren Syndikus Dr. Hatscheck-Magdeburg und Direktor Philippi-Dresden freundlicherweise bereit erklärt.

Die Versammlung stimmt nach kurzer Erörterung dem Antrage zu und ebenso dem Antrage des Amtsgerichtsrath Letocha, zu den Verhandlungen am 13. Dezember einen Stenographen zuzuziehen.

Zu den weiteren geschäftlichen Mittheilungen berichtet sodann der Schriftführer Hauptmann **Hilken** und theilt nach Hinweis auf das im Druckabzuge vorliegende Verzeichniss der Eingänge an Zeitschriften, Berichten von Handelskammern, Vereinen u. s. w.\*) — unter denen sich auch wieder einige Geschenke befinden — mit, dass die jüngst in Karlsruhe ins Leben getretene „Badische Vereinigung zur Förderung des Rheinkanals“ dem Centralverein als körperschaftliches Mitglied beigetreten sei. Diese Vereinigung von Interessenten

und Freunden der Binnenschiffahrt erstrebe den Anschluss der Stadt Karlsruhe durch eine Wasserstrasse an den Rhein, wofür bereits der auf Veranlassung des Magistrats der Stadt Karlsruhe vom Stadtbaumeister H. Schück bearbeitete Entwurf: „Karlsruhe — ein Rhein-Hafenplatz“ vorliege.

Zu Punkt 2 der Tagesordnung:

### Wahl eines Festausschusses für das 25jährige Stiftungsfest des Central-Vereins im Juni 1894

wird die Wahl nach der Vorschlagsliste des Vorstandes vollzogen.

Der Festausschuss — dem das Recht der Zuwahl ertheilt ist — besteht demnach aus dem Gesamtvorstand und den Herren: Kommerzienrath Friedenthal, Baumeister Kampffmeyer, Stadtrath Kochhann, Geh. Regierungsrath Schwabe, Regierungsrath Dr. v. Studnitz, Direktor Wegener, Direktor van den Wyngaert, sämmtlich in Berlin.

Zu Punkt 3 der Tagesordnung

befürwortet der **Vorsitzende** die **Bewilligung eines Kredits bis zu 500 Mark für das 25 jährige Stiftungsfest des Central-Vereins und bis 500 Mark für eine Denkschrift.**

Regierungs- und Baurath **Opel-Berlin** rath von Ausarbeitung einer Denkschrift ab, da eine solche — nach anderweitig gemachten Erfahrungen — wenig Leser fände. Redner glaubt auch, dass 500 Mark für Deckung der allgemeinen Festunkosten zu wenig sei.

Kommerzienrath **Arnhold-Berlin** schliesst sich dem Vorredner an und beantragt, an Stelle der Denkschrift die Ausgabe einer **Festnummer** der „**Mittheilungen**“; — in ähnlicher Weise befürwortet Direktor **van den Wyngaert-Berlin**, dass man sich lediglich auf eine Festnummer beschränken möge und beantragt, dem Festausschuss dagegen einen Gesamtkredit bis zu 1000 Mark zu gewähren, da auch er der Meinung sei, dass 500 Mark nicht ausreichen werden.

Nachdem sodann der Schriftführer Hauptmann **Hilken** gegenüber einigen aus der Versammlung wegen der Höhe der Kosten einer Festnummer erhobenen Bedenken, mitgetheilt hatte, dass sich solche voraussichtlich nicht über 300 Mark stellen würde und also aus dem ordentlichen Haushaltsetat bestritten werden könnte, auch seitens des Vorsitzenden erklärt war, dass der Vorstand mit Herausgabe einer Festnummer an Stelle der Denkschrift einverstanden sei, beschloss die Versammlung, dass den Anträgen Arnhold und van den Wyngaert entsprechend verfahren werden solle.

Der **Vorsitzende** schlägt demnächst vor, Punkt 5 der Tagesordnung vor Punkt 4 zu erledigen und führt,

\*) Eingänge an Druckschriften siehe III. Seite 265 unten.

nachdem die Versammlung zugestimmt hat, aus, dass die bedeutenden Verluste, welche der Binnenschifffahrt im laufenden Jahre zur Zeit der niedrigen Wasserstände in unseren Flüssen erwachsen seien, die Nothwendigkeit auf Vermehrung der zeitigen mangelhaften Schiffbarkeit unserer Flüsse dargethan haben. Der Vorstand schlage deshalb die Wahl eines Ausschusses zur Ausarbeitung einer Denkschrift zu dem Zwecke vor, die Königliche Staatsregierung und den Landtag auf Grund der Denkschrift um Bewilligung der Mittel zur weiteren Verbesserung der Schiffbarkeit der Flüsse anzugehen. Die Ausarbeitung der Denkschrift erfordere indessen die Unterstützung von sachverständigen, mit den Fluss- und Schifffahrtsverhältnissen vertrauten Vereinsmitglieder, an welcher im übrigen nicht zu zweifeln sei.

Die Versammlung stimmte dem Antrage zu und wählte, nachdem noch einige Herren für einzelne Flussgebiete namhaft gemacht waren, in den Ausschuss:

1. vom Vorstand den 1. u. 3. Vorsitzenden und den Schriftführer,

2. die Herren:

Kommerz.- und Admiralitäts-Rath Ritzhaupt-Königsberg i. Pr.,

Sekretär der Kaufmannschaft Simon-Königsberg i. Pr.,

für die ostpreussischen Wasserstrassen.

Schiffsrheder Behrenz-Danzig,

Direktor Bumke-Bromberg,

Sekretär der Handelskammer Hirschberg-Bromberg,

für das Stromgebiet der Weichsel.

Sekretär der Handelskammer Bergrath Gothein-Breslau,

Schiffsrheder Nagel, in Firma Krause u. Nagel-Breslau,

Direktor der Schlesischen Dampfer-Kompagnie Thielecke-Breslau,

Geh. Kommerz.-Rath Schlutow-Stettin,

für das Stromgebiet der Oder.

Generaldirektor Bellingrath-Dresden,

„Kette“,

Schiffseigner Enger-Schönebeck,

Sekretär der Handelskammer Dr. Gütschow-Hamburg,

Hauptmann a. D. Schiffsrheder G. Tonne-Magdeburg,

für das Stromgebiet der Elbe.

Schiffsrheder Rothenbücher-Berlin,

Schifferältester Schultze-Berlin,

Eisenbahn- und Schifffahrtsdirektor Ströhler-Berlin,

für die märkischen Wasserstrassen.

Ober-Baudirektor Franzius-Bremen,

Mühlenbesitzer F. W. Meyer-Hamel,

Direktor Pulvermacher-Kassel,

Vorsitzender der Handelskammer Zaun-Minden,

Sekretär der Handelskammer Dr. Vosberg-Rekow-Braunschweig,

für das Stromgebiet der Weser.

Direktor Kessler-Mannheim, Mannheimer Dampf-Schleppschifffahrts-Gesellschaft,

Direktor Lindemeyer-Ludwigshafen, Verein zur Wahrung der Rheinschifffahrts-Interessen,

Direktor Schwarz-Ruhrort, Central-Gesellschaft für Tauerei,

Direktor Steger-Mainz, Mainzer Dampfschleppschifffahrts-Verein,

Direktor Zervas-Köln, Hau- und Mühlstein-Gruben D. Zervas Söhne,

für das Stromgebiet des Rheins.

Der **Vorsitzende** giebt demnächst unter Bezugnahme auf die in voriger Sitzung von Herrn Direktor Ströhler gemachte Mittheilung betr. Förderung der Binnenschifffahrts-Statistik (siehe Seite 224 im Oktoberheft) der Versammlung Kenntniss, dass eine dementsprechende Vorlage inzwischen eingetroffen sei, welche nunmehr vom Vorstande im Verein mit Sachverständigen der Binnenschifffahrts-Statistik-Kommission berathen werden solle.

Zu Punkt 4 der Tagesordnung, dem Vortrag: **Ueber Eigenthumsbeschränkungen durch die Binnenschifffahrt**, erhielt nunmehr Herr Graf **von Arnim-Schlagenthin-Berlin** das Wort.

Redner wies zunächst nach, wie verschieden heutzutage der Begriff des Eigenthums aufgefasst werde, und knüpfte daran Nutzenwendungen in Bezug auf die Folgen der verschiedenen Anschauungen für das praktische Leben. Das in früherer Zeit stattgehabte Ueberwiegen des starren Begriffs der Unantastbarkeit des Eigenthums, habe schon seit Langem vor den Anforderungen des modernen Lebens — namentlich gegenüber der Entwicklung der Verkehrsverhältnisse — nicht mehr in seiner Reinheit aufrecht erhalten werden können. Man sei daher zu der Entwicklung von Rechtsbegriffen bezw. Rechten gelangt, welche den hieraus entspringenden Forderungen Rechnung tragen.

In erster Linie handele es sich hierbei um das Enteignungsrecht und zwar für uns um dessen besondere Wirkungen bezüglich der Binnenschifffahrt.

Das Enteignungsrecht, wie es heute in Preussen bestehe, sei für die Zwecke der Schifffahrt ungenügend und einer dringenden Aenderung bedürftig, solle nicht die volkswirtschaftliche Entwicklung des Vaterlandes schweren Schaden erleiden. Enteignet werde heute nur im Interesse des öffentlichen Wohles; es sei aber dringend erwünscht, das auch wirtschaftlich dringliches Privatinteresse Berücksichtigung finde, d. h., dass ähnlich wie in Italien auch da Enteignung stattfinden könne, wo ein überwiegendes Privatinteresse vorliegt. In Italien sei es Rechtens, dass im Privatinteresse aus wirtschaftlichen Gründen dann enteignet werden könne, wenn eine Entschädigung von höherem Betrage, als das betreffende Grundstück thatsächlich werth sei — unter Umständen sogar das Doppelte — gezahlt werde. — Es sei dies eine Lösung, bei der beide Parteien ihre Rechnung fänden.

Eine geeignete Entwicklung des Enteignungsrechtes zu Gunsten privater Unternehmungen würde auch bei uns zur Erschliessung ungeahnter natürlicher Reichthümer führen, die jetzt nicht gehoben werden können, weil ein direkter Zugang zu den Verkehrswegen, namentlich zu den Flüssen fehle und nicht erreichbar sei, und weil selbst die Uferbesitzer bezüglich der Anlage fester Verladungsplätze der Strompolizei gegenüber beinahe rechtlos sind.

Redner beantragt schliesslich, der Central-Verein möge eine Resolution fassen, in welcher er sich für eine weitere Entwicklung des bestehenden Nothwegerechts in dem angedeuteten Sinne ausspräche, wie solches bereits das Preussische Oekonomiekollegium und der Deutsche Landwirthschaftsrath gethan hätten. (Lebhafter Beifall.)\*

Der *Vorsitzende* dankt dem Vortragenden für die interessanten Ausführungen und hebt insbesondere hervor, wie sehr es zu begrüßen sei, dass der Herr Referent ein Gebiet betreten und im Ausschuss nunmehr zur Erörterung gestellt habe, welches bis dahin noch nicht in solch eingehender Weise Gegenstand von Besprechungen gewesen sei. Er bittet den Vortragenden, die von diesem gewünschte Resolution schriftlich abzufassen und demnächst zur Erörterung zu stellen.

Es erhält demnächst das Wort:

Rechtsanwalt *Dr. Alexander-Katz* - Berlin. Dieser weist darauf hin, dass der Gedanke, welchen

Graf von Arnim angeregt habe, dem deutschen Rechte fremd sei.

Das Enteignungsrecht sei bei uns noch jung, das deutsche Recht habe ihm eher feindlich gegenübergestanden, und deshalb könne es an diesem Punkte als noch unentwickelt angesehen werden.

Das Prinzip, welches der Herr Vortragende dem Enteignungsrecht zu Grunde legen wolle, dass also Enteignung eines Rechtes eintreten solle im Falle „des Ueberwiegens eines anderen Privatinteresses“, müsse enger umschrieben werden. In jener Allgemeinheit sei der Satz gefährlich, denn ein Privatinteresse, welches heut an ökonomischer Bedeutung ein anderes überwiegt, sei morgen schon viel geringer, wenn sich die Verkehrsverhältnisse geändert haben, oder Naturereignisse eingetreten sind.

Aber der Gedanke des Herrn Grafen sei doch entschieden fruchtbar. Nur müssen die Privatinteressen festgestellt werden, wegen welcher Enteignung solle erfolgen können. Diese Interessen müssten nicht vorübergehende, sondern dauernde sein. Die Feststellung müsse nicht im Verwaltungswege, sondern nach mündlicher Rede und Gegenrede durch das Gericht erfolgen. Mindestens müsse dem Enteigneten der Rechtsweg offen bleiben, um die Enteignung als solche anfechten zu können.

Was bezüglich der Betonung des fiskalischen Interesses durch die Behörden von dem Herrn Vortragenden angeführt sei, treffe zu. Es sei an den Satz zu erinnern: *in dubio contra fiscum*, einen wirklich vornehmen Grundsatz des römischen Verwaltungsrechts, welcher sich auch noch im justinianischen Rechte findet. Wenn nach diesem Satze bei den Verwaltungsbehörden verfahren würde, dann würde der Fiskus nicht so viele Prozesse verlieren und manche Erbitterung im Publikum vermieden werden. Es sei zu wünschen, dass dieser Satz auch im deutschen Rechte künftig zur Geltung kommen möge.

Wasser-Bauinspektor *Tolkmitt-Köpenick* erklärt, dass er ganz auf dem Standpunkt des Herrn Grafen bezüglich des Nothwegerechts stehe; das Enteignungsrecht sei allerdings nicht ganz so unzureichend; man sei bei Unternehmungen, für welche es verliehen worden, in der Möglichkeit, alles zu erlangen, was zu dem Unternehmen wirtschaftlich und naturgemäss gehöre. Freilich würde das Enteignungsrecht in jedem Einzelfall nur auf Grund vorgelegter Pläne und Entwürfe gewährt und wenn deren Grundlage sich verschöbe, so wäre es allerdings schwierig, weitere Berechtigungen zu erhalten. Er halte daher lediglich ein neues Gesetz über das Nothwegerecht für er-

\*) Abdruck des Vortrages siehe II. Seite 260 u. f.

forderlich, um auch für kleinere und vorübergehende Anlagen die Möglichkeit der Durchführung zu schaffen, ohne dass wie bisher Einzelne aus Eigensinn andere schädigen könnten oder geradezu mit deren Interessen Wucher trieben. Die Abänderung des Enteignungsgesetzes schaffe möglicherweise neue Schwierigkeiten, weshalb es besser sei, darauf zu verzichten, und sich nur um ein neues Nothwegerecht zu bemühen. Was den Satz „*in dubio contra fiscum*“ anlange, so sei dieser im Allgemeinen schon Praxis der Gerichte. Die Gerichte entschieden fast stets dementsprechend; daher käme es, dass z. B. die Fischerinnungen ihre Prozesse so häufig gewinnen. Wie weit deren Prozesswuth gehe, dafür wolle Redner nur folgenden Fall anführen: Gegen eine Aktiengesellschaft, welche eine Eisenbahn am Ufer eines fischreichen Sees entlang gebaut habe, seien die Fischereiberechtigten lediglich unter der Begründung klagbar geworden und hätten eine grosse Entschädigungssumme verlangt, weil die Fische angeblich durch das Geräusch der vorbeifahrenden Eisenbahnzüge im Laichen gestört würden. Der Prozess habe sich sehr in die Länge gezogen und endlich sei auf Vorschlag des Anwalts der Beklagten eine für die letztere ziemlich kostspielige Einigung der Parteien zu Stande gekommen. Jede wirtschaftliche Unternehmung greife in bestehende Verhältnisse abändernd ein, und es sei doch volkswirtschaftlich nachtheilig, wenn die Gerichte dazu gelangen sollten, den empfohlenen Grundsatz „*in dubio contra fiscum*“ noch in weiterem Umfange als bisher anzuwenden.

**Dr. Vosberg - Reckow - Braunschweig:** Die Aeusserungen eines der Herren Vorredner könnten den Irrthum aufkommen lassen, als ob irgendwo in wirtschaftlichen Kreisen der Fiskalismus Billigung finde, unter dessen Einfluss die Verwaltung der öffentlichen Verkehrsanstalten in Deutschland jetzt unzweifelhaft leidet. Es ist im Gegentheil zu erwarten, dass gegen diesen unrichtigen Verwaltungsgrundsatz sich sehr bald eine allgemeine Bewegung in den Kreisen des Handels und der Industrie geltend machen, sowie, dass diese Bewegung sich grosser Ausdehnung und Popularität zu erfreuen haben wird. Wir haben in dieser Hinsicht aus den Fehlern unserer Väter noch immer nicht genug gelernt. Ich kenne eine deutsche Grossstadt, in welcher vor 2 Jahrzehnten der Plan auftauchte, nach der nahegelegenen nachbarlichen Mittelstadt eine Eisenbahn zu bauen. Aber dieser Plan fand heftige Gegnerschaft. Eine Anzahl weiser Stadtväter postirte sich eines schönen Tages am Stadtthor und zählte mühselig, aber eifrig all' sündhaft Vieh- und Menschenkind, so nach der Richtung der projektirten Bahnstrecke aus- und einpassirte. Die

Zahl, die sie gewannen, war nicht gross; aus ihr aber ward die gänzliche Unrentabilität des Unternehmens nachgewiesen und es kostete noch manch gutes Wort, ehe der also begründete Widerstand lahm gelegt ward. Wir lächeln heute über solch Histörchen und stellen uns an, als ob derlei naive Zeiten weit hinter uns lägen. Wie sieht es aber in der Wirklichkeit aus? Nun, wenn es sich beispielsweise um das Projekt eines Stichkanals vom Mittellands-Kanale handelt, — so fordert man einfach den Nachweis der Rentabilität aus dem zur Zeit vorhandenen Verkehr! Wird er nicht erbracht, so wird die Sache aussichtslos. Gleichen solche Volkswirthe nicht aufs Haar den Stadtvätern am Thore? Hier steht aber der Fiskalismus im Wege, die Rücksicht auf den Ertrag, und zwar nicht auf den Ertrag einer künftigen wirtschaftlichen Entwicklung, sondern auf den möglichst augenblicklichen, sicheren Ertrag, wie er mit Fug und Recht in den nächsten Etat eingestellt werden kann. Damit aber geht so manche wirtschaftliche Potenz verloren und wird in die Ecke geschoben, und unsere Söhne und Enkel werden einst von uns sagen müssen: Ihr habt nicht für uns gearbeitet, sondern nur für Euch selber, Ihr habt nicht in die Weite geblickt, sondern nur in den Dukatentopf vor Euren Füssen! Wem aber der künftige Wohlstand des Landes am Herzen liegt, den kann das heutige Verfahren nicht mit Freude erfüllen.

Regierungs- und Baurath **Opel** stimmt den Ausführungen Graf v. Arnim's bei. Die Entscheidung, ob eine Enteignung einzutreten habe, müsse davon abhängen, ob der betreffende Enteigner bereit sei, eine angemessen hohe Entschädigung zu zahlen.

**Dr. Alexander-Katz-Berlin:** Der Fiskus verliere so viele Prozesse, zunächst, weil er vielfach Kläger sei; im Zweifel müsse aber gegen den Kläger entschieden werden. Der Fiskus lasse sich aber auf viele sehr aussichtslose Prozesse ein, um irgend eine Frage „zur Entscheidung“ oder „zur anderweiten Entscheidung“ zu bringen, Prozesse, welche kein Privatmann führen würde. Endlich komme die Kostenfrage für die Verwaltungsressorts nicht in Betracht. Es möge ja sein, dass die Monita der Ober-Rechnungskammer zu solchen Prozessen Veranlassung geben.

Der Enteignete müsse im Rechtswege die Aufhebung der Enteignung herbeiführen dürfen.

Regierungs- und Baurath **Wernelink-Berlin** hält es für unzweifelhaft, dass die Versammlung der Resolution von Arnim im Allgemeinen zustimme.

Auch er sei überzeugt von der Nothwendigkeit der Verleihung des Enteignungsrechts an Unternehmer

von Wasserstrassen, welche dem allgemeinen Verkehr dienstbar sind.

Der Staat habe ein gleiches Interesse an öffentlichen Wasserstrassen als an öffentlichen Eisenbahnen, und deshalb sei auch die Forderung durchaus begründet, dass beide gleichgestellt werden bezüglich des Enteignungsrechts. Ganz insbesondere sei aber der Erlass eines Nothwegerechts für Wasserstrassen dringlich, da der bisherige Mangel an einem solchen sowohl der Entwicklung des Verkehrs auf vorhandenen Wasserstrassen, als auch der Schaffung neuer Wasserwege sehr abträglich sei.

Auf anderen Wirthschaftsgebieten seien übrigens ähnliche Rechte in Kraft, z. B. für den Betrieb von Bergwerken und für die Ausführung von Entwässerungen.

Schiffahrts-Direktor *Wegener-Berlin* hält eine Entschädigung der Enteigneten über den Werth des Grundstückes hinaus im Allgemeinen für nicht zu rechtfertigen.

Der *Vorsitzende* verliert nunmehr den Wortlaut der inzwischen vom Vortragenden entworfenen Resolution. Diese lautet:

„Der Verein erkennt als eine dringende Nothwendigkeit an, dass das bestehende Nothwegerecht in der Weise ausgebildet werde, dass jeder Grundeigenthümer, sofern er eine entsprechende Entschädigung zahlt, eine direkte Verbindung mit Schiffahrtsstrassen über fremde Grundstücke sich schaffen kann“.

Abgeordneter *Letocha-Berlin* führt aus: Die vom Herrn Referenten beantragte Resolution ziele auf Einschränkung, ja Vernichtung fremden Eigenthums ab. Denn das Eigenthum als solches verleihe dem Eigenthümer das alleinige Verfügungsrecht über eine Sache, mit Ausschliessung Anderer. Wird — wie die Resolution verlangt — den Grundeigenthümern die Befugniss eingeräumt, sich eine direkte Verbindung mit Schiffahrtsstrasse über fremde Grundstücke zu schaffen —, dann wird denjenigen, über deren Grundstücke der Zufuhrweg führt, das Besitz- und Verfügungsrecht über den zum Zufuhrwege verwendeten Landstreifen entzogen, und ihr Eigenthum an diesem Streifen aufgehoben.

Für Eisenbahnlinien und Zufuhrwege zu Eisenbahnen finde allerdings ein Enteignungsverfahren im öffentlichen Verkehrsinteresse statt; ein gewisses Enteignungsrecht sei auch nachgelassen für die Schiffbarmachung der Ströme und die Regulirung der Flussläufe durch ein Gesetz vom Jahre 1883 oder 1884, welches an Stelle der unter Friedrich dem Grossen

für Schlesien erlassenen Ufer-, Ward- und Hegungsordnung getreten sei. Redner stimmt im Uebrigen mit dem Herrn Referenten dahin überein, dass eine Ausdehnung des für Eisenbahnen bestehenden Enteignungsrechtes auf Kanäle und überhaupt auf Wasserstrassen nothwendig sei, weil auch die Wasserstrassen dem öffentlichen Verkehrs- und Transportwohle ebenso dienen, wie die Eisenbahnen. Er bittet aber, die vom Herrn Referenten vorgeschlagene Resolution nach dieser Richtung hin zu verallgemeinern und beantragt demgemäss:

„Der Verein wolle beschliessen, an die Königliche Staatsregierung das Ersuchen zu richten, das für Eisenbahnanlagen maassgebende Enteignungsverfahren sinngemäss auf Wasserstrassen auszudehnen“.

Kommerzienrath *Friedenthal-Berlin* empfiehlt die Resolution „Letocha“ und möchte in der Begründung der Resolution auch den Hinweis auf das Bergwerksrecht hervorgehoben sehen.

Graf *v. Arnim-Schlagenthin-Berlin* bemerkt, dass er die Resolution eben erst entworfen habe und einer Erweiterung derselben nicht entgegen sei. — Er habe lediglich aus taktischen Rücksichten in die Resolution zunächst nur das aufgenommen, was ihm durch Spezialgesetz erreichbar scheine, nämlich eine Ausdehnung des **Nothwegerechts**, deren wirthschaftliche Bedeutung er sehr hoch veranschlage. Eine solche Ausdehnung sei wohl erreichbar ohne gleichzeitige Reform unseres Wasserrechts und des Enteignungsrechts, welche grosse legislatorische Arbeiten voraussichtlich noch viele Jahre zu ihrer Durchführung erfordern würden.

Gegenüber Herrn Dr. Alexander Katz bemerkt Redner, dass, wenn die Italiener, und in ihrem Gefolge die Oesterreicher, das Legalservitut der Wasserleitung ohne jeden Schaden so ausgebildet hätten, dass der Besitzer einer Quelle deren Wasser von einem Ende des Reiches nach dem anderen über fremde Grundstücke leiten könne, es nicht abzusehen sei, weshalb wir nicht sinngemässe Beschränkungen des Grundbesitzes, welche grosse volkswirthschaftliche Vortheile erwarten liessen, einführen sollten.

Das von Herrn Abgeordneten Letocha erwähnte Gesetz vom 20. August 1883 schaffe nur Erleichterungen für die Regulirung öffentlicher Ströme, und zwar in einer für die Anlieger oft recht harten Weise. Das sei aber nicht das, worauf es hier ankomme, hier handele es sich darum, einen Weg zu finden, den Privatkanalbau zu fördern, die Rentabilität aller Wasserstrassen zu erhöhen.

Er habe es auch nicht für seine Aufgabe gehalten in dem Rahmen eines kurzen Vortrags alle bereits bestehenden Eigenthumsbeschränkungen zur Erörterung zu bringen, sondern diejenigen Reformen unseres Rechts, welche bereits das Preussische Oekonomiekollegium und der Deutsche Landwirthschaftsrath durch Annahme von ihm vorgeschlagener Resolutionen ebenfalls als nöthig erkannt habe.

In den weiter folgenden Erörterungen sprachen sich die Herren Regierungsrath Wernekinck, Abgeordneter Hermes und Regierungsrath Opel für die Letocha'sche Resolution aus, während Herr Wasserbauinspektor Tolkmitt, Major a. D. Kurs für den von Herrn Graf v. Arnim-Schlagenthin beantragten Beschluss eintraten.

Abgeordneter **Hermes** hob insbesondere hervor, dass die aus der Resolution Arnim entstehenden Folgen sich nicht absehen liessen, namentlich bezüglich der Städte. Die Abmessung der Werthe von Grundstücken und Städten sei gerade dort um deshalb so schwierig, weil oft schon durch die Abtrennung kleiner Theile, ganze Grundstücke entwerthet werden könnten. Er wünsche daher, dass man sich in der Resolution recht allgemein halte.

Regierungsrath **Wernekinck** schlägt vor, beide Resolutionen miteinander zu verbinden.

Graf **v. Arnim-Schlagenthin-Berlin** erwidert dem Abgeordneten Hermes gegenüber, dass selbstverständlich in Bezug auf bebaute Grundstücke, eingefriedigte Gärten und Höfe überall das Enteignungsrecht, und dementsprechend auch das Recht der Legalservituten besondere Kautelen enthalten müsste.

Indessen eine besondere Gefahr liege auch bei Ausdehnung desselben auf städtische Grundstücke nicht vor; denn bekanntlich sei in Berlin beinahe stets der Jubel bei den Grundbesitzern gross, wenn eine Enteignung stattfinde. Die hohen Preise, die dann stets gezahlt werden müssen, seien eine genügende Schranke gegen jeden Missbrauch.

Was die Resolutionen betreffe, so sei er selbstverständlich damit einverstanden, dass beide miteinander verbunden werden.

Der **Vorsitzende** schliesst sich dem Antrag Wernekinck ebenfalls an und unter Zustimmung der beiden Herren Antragsteller geschieht die Verbindung der beiden Resolutionen derart, dass die Letocha'sche Fassung als allgemeinere den Vordersatz, die Graf v. Arnim'sche aber den Nachsatz bildet.

Es wurde dann auf Antrag des Abgeordneten Hermes über beide Sätze gesondert abgestimmt,

und sowohl der erste, als auch der zweite Satz mit allen gegen je 2 Stimmen angenommen.

Nach diesem Beschlusse lautet die Resolution wie nachstehend:

„Der Verein beschliesst, an die Königliche Staatsregierung das Ersuchen zu richten, das für Eisenbahnanlagen maassgebende Enteignungsrecht sinngemäss auf Wasserstrassen auszu dehnen und erkennt als eine dringende Nothwendigkeit an, dass das bestehende Nothwegerecht in der Weise ausgebildet werde, dass jeder Grundeigenthümer, sofern er eine entsprechende Entschädigung zahlt, eine direkte Verbindung mit Schiffahrtsstrassen über fremde Grundstücke sich schaffen kann“.

Der **Vorsitzende** machte sodann der Versammlung bekannt, dass nach einem soeben bei ihm eingegangenen Telegramm des Herrn Hirschberg in Bromberg sich dort am gestrigen Tage ein Ostdeutscher Fluss- und Kanal-Verein unter dem Vorsitz des Herrn Oberbürgermeister Braesicke gebildet habe und dem Central-Verein als Zweig-Verein beigetreten sei. (Lebhafter Beifall.)

Der **Vorsitzende** giebt der Freude über diesen neuen Zuwachs des Central-Vereins Ausdruck und beantragt dem Zweig-Verein in Bromberg telegraphisch die Grüsse und Glückwünsche des Ausschusses zu übermitteln. Nachdem die Versammlung ihre Zustimmung erteilt, schliesst der Vorsitzende nach Bekanntgabe der Tagesordnung für die nächste Versammlung die Sitzung um 10 Uhr Abends.

### Tagesordnung

für die Sitzung des Ausschusses am 13. Dezember 1893:

1. Geschäftliche Mittheilungen.
2. Die Haftpflichtfrage im Entwurf zu einem Binnenschiffahrtsgesetz. Herr Syndikus Dr. Hatscheck-Magdeburg; Herr Direktor Philippi-Dresden.

## II.

Ueber Eigenthumsbeschränkungen durch die  
Binnenschifffahrt.

Vortrag gehalten in der Sitzung des Ausschusses  
am 8. November 1893

von Herrn Graf *von Arnim-Schlagenthin*.

Meine Herren! Sie haben mir die Ehre erwiesen mich zu einem Vortrage anzufordern. Ich bin dieser Einladung mit schwerem Herzen gefolgt, weil die über-grosse Arbeitslast, die sowieso auf meinen Schultern ruht, mir kaum ermöglichte, mich in einer den An-sprüchen, zu denen diese hohe Versammlung berechtigt ist, entsprechenden Weise vorzubereiten, vor Allem aber, weil ich Mitglied dieses Vereins geworden bin, nicht um zu lehren, sondern um zu lernen. Vielleicht beurtheilen Sie indessen die Inkonsequenz, der ich mich schuldig mache, indem ich heute trotz meiner Bedenken diesen Vortrag halte, mit Nachsicht, wenn Sie erwägen, dass ich zu der Hoffnung berechtigt bin, dass die Er-örterung, zu der wahrscheinlich die wenigstens für Deutschland neuen, wasserrechtlichen Theorien, zu denen mich das Studium fremden, vor Allem italienischen und österreichischen Rechtes bekehrt, bez. zu denen dieselben die Anregung gegeben und die ich nun Ihrer Beurtheilung unterbreiten werde, manche Belehrung, Vervollständigung, und Berichtigung meiner Ansichten gewähren wird. — Doch zur Sache!

Gestatten Sie mir etwas weiter anzuhören, und, bevor ich über die Beschränkungen des Eigenthums zu Gunsten der Binnenschifffahrt rede, zunächst einmal über den Begriff des Eigenthums als solchen einige Worte zu sagen.

Sie wissen, der Streit um den praktischen und rechtlichen Inhalt des Rechtsbegriffs „Eigenthum“ bildet heute gewissermaassen den Mittelpunkt derjenigen Kämpfe, welche unsere innere Politik beherrschen. — Die Einen erklären das Eigenthum für eine schädliche Einrichtung, Andere leugnen die Berechtigung seiner heutigen Gestaltung und erfüllen die Welt mit Vor-schlägen zu seiner Umgestaltung, während die grosse Mehrheit der Besizenden einen Zweifel an seiner Heiligkeit für einen Frevel erachtet.

Die mehr oder minder wahnsinnigen Grundsätze der rein anarchischen Parteien, welche jedes greifbaren Inhalts zu entbehren scheinen, darf ich wohl übergehen.

Es wäre aber falsch, meine ich, wenn man die Theorien, welche die sozialistische Schule, besonders die deutsche wissenschaftlich-sozialistische Schule ent-wickelt hat, und zwar ganz besonders in Bezug auf das Grundeigenthum, nicht wenigstens mit einigen Worten berühren wollte.

Sie wissen, die Sozialisten, besonders scharf der demokratische Theil derselben, möchte das Privat-eigenthum überhaupt abschaffen, wie sie es ausdrücken, — während andere, wie z. B. die sogenannten Katheder-sozialisten, ohne so weit zu gehen, ohne dasselbe zu sagen, thatsächlich ganz ähnliche Ziele anstreben. — Ich brauche nur an den Professor Adolf Wagner zu erinnern, der ganz kaltblütig den ganzen Gewinn, den die Grundstücksbesitzer in den Städten in Folge des Wachstums der Städte machen, für den Fiskus in An-spruch nehmen möchte. Ich meine aber, meine Herren, die Formulirung ihrer Forderungen, welche die sozia-listischen Theoretiker versucht haben, und welche im Wesentlichen in den Worten zusammengefasst wird, „gänzliche oder theilweise Abschaffung des Eigenthums“

drückt doch nicht ganz genau das aus, was die Herren wollen und wollen können; denn das Wesentliche am Eigenthum, am Privateigenthum, der praktische Inhalt desselben, der Gebrauch und, unzertrennbar damit verbunden, der Verbrauch, soweit man von einem solchen reden kann, das lässt sich nicht beseitigen. Hier, wo wir die Beziehungen der Menschen zur körperlichen Welt erörtern, darf die wesentliche Eigenschaft der Materie, ihre Unvergänglichkeit und damit die Unmöglichkeit eines wirklichen Verbrauchs nicht übersehen werden. Was die Herren eigentlich wollen, das ist nur eine Beschränkung des Gebrauchs zu Gunsten Anderer, vielleicht der Allgemeinheit, beziehentlich eine andere Vertheilung. — Meine Herren! Ein triviales Beispiel wird gleich klar machen, was ich zum Ausdruck bringen will.

Auch der wildeste Sozialist wird zugeben, dass, wenn er ein Beefsteak verzehrt, — ich setze voraus, dass es auch im sozialistischen Staate noch solche geben wird, — dass er mit demselben Alles das vor-nimmt — ich nehme an, dass er staatlich zu diesem Genuss künftig berechtigt ist — was nur der Eigenthümer vornehmen darf.

Er hat es durch irgend einen Rechtsakt in seinen Besitz gebracht, hat es zubereitet, also durch seine Arbeit vervollkommenet oder doch wesentlich verändert, und schliesslich sogar, wie er annimmt, verbraucht, indem er es zu einem Theil seines werthvollen Ich's gemacht hat.

Der gute Mann glaubt nun gewiss Eigenthümer der Beefsteaks zu sein; aber hier fängt sein Irrthum an. — Verfolgen wir die Schicksale desselben weiter, so sehen Sie, ein Theil desselben verwandelt sich in sozialistisches Gehirn und setzt sich alsbald in neue Theorien um, die die Welt beglücken. — Andere Theile stählen seine Kraft, die er dem eigenen oder Gemeinwohl widmet u. s. w. Wir brauchen das nicht weiter zu verfolgen.

Es wird Ihnen auffallen, dass das Schicksal des Beefsteaks genau dasselbe ist, wie in dem hentigen perversen Staate.

Sie können nun das ganze Gebiet der körper-lichen Dinge die heute Privateigenthum sein können, durchgehen, überall werden Sie finden, dass der ganze praktische Inhalt des Rechts an einer Sache, die man Eigenthum nennt, Gebrauch und, unzertrennlich damit verbunden, Verbrauch, — oder richtiger ausgedrückt, lediglich eine der Person dienende Formveränderung ist. Das Rechtsverhältniss: „Eigenthum“ ist praktisch ein Recht, die Form körperlicher Dinge zu ändern, die Ausübung des Eigenthums, beziehentlich seiner mannigfachen Erscheinungsformen oder Derivate, wie Miete, Pacht, Leihvertrag, Antichresis u. s. w. ist praktisch nichts weiter wie Gebrauch, d. h. thatsäch-lich Formveränderung.

Man kann, wenn man davon absieht, sich schul-mässig auszudrücken, behaupten, dass jede Beziehung, in welche wir zu den körperlichen Dingen treten, um sie zu benutzen, ein mehr oder minder ausgebildetes Eigenthum ist; und in dem durch keine Rechtsnormen beengten Naturzustande schafft eine fortwährend sich erneuernde, voraussetzungslose Besitzergreifung den einfachen und natürlichen Rechtstitel. Halten nicht der Vogel sein Nest, der Fuchs seinen Bau, der Wilde seine Hütte für ihr Eigenthum? Warum würden sie es sonst so energisch vertheidigen? — Und da will man uns glauben machen, eine Einrichtung, die so unabänderlich aus unseren natürlichen Beziehungen zur Aussenwelt entspringt, liesse sich absolut be-

seitigen? Nein, meine Herren, sie lässt sich nur regeln und abändern, aber nicht beseitigen.

Es kann sich also, und darauf wollte ich hinaus, thatsächlich bei jeder sogenannten Abschaffung des Eigenthums, nur um Beschränkung oder Abänderung des Gebrauchs handeln, also um etwas ganz Relatives und nicht um etwas Absolutes.

Eine andere politische Partei benennt, — sie hat in erster Linie das Eigenthum von Grund und Boden im Auge, — ihre Bestrebungen mit dem wohlthörenden Wort, „Wiederherstellung des deutschen Rechts“, im Gegensatz zu dem angeblich unser Rechtsleben beherrschenden römischen Recht. Was sie eigentlich will, sind nichts weiter als ebenfalls Beschränkungen des freien Gebrauchs und vor Allem der Theilung des Grundeigenthums oder vielmehr der Grundstücke. Während die sozialistischen Parteien Eigenthumsbeschränkungen direkt im Interesse der Allgemeinheit wünschen, und diese Beschränkungen mit dem volltönenden Worte Aufhebung des Privateigenthums benennen, wollen die andern eben doch etwas ganz Aehnliches, jedoch im Interesse der Erhaltung des Grundbesitzes in bestimmten Familien.

Diesen Bestrebungen, den Begriff des Privateigenthums zu beschränken, steht in mehr oder minder klarer Ausführung der Begriff des Privateigenthums gegenüber, wie er sich historisch entwickelt hat und gelehrt wird, nämlich als das Recht absolut freier Verfügung über einen Gegenstand.

Indessen nirgends, auch im römischen Recht nicht, ist die Theorie völlig verwirklicht worden; überall und stets ist die freie Verfügung irgendwie beschränkt worden. Beim Grundeigenthum finden Sie die meisten Beschränkungen. Rücksichten auf die Rechte der Nachbarn verbieten dem Grundeigenthümer Bauten und Anlagen zu machen, die dem Nachbar beschädigen könnten. Rücksichten auf die öffentliche Gesundheitspflege und den Verkehr legen ihm mannigfache andere Beschränkungen auf. Ebenso ist aber auch das freie Verfügungsrecht über Mobilien doch mannigfach beschränkt. Ich erinnere nur an alle die Beschränkungen, welche bezüglich des Gebrauchs explosiver Stoffe, Gifte, Waffen, im Interesse der öffentlichen Sicherheit, steuerpflichtiger Gegenstände, wie in erster Linie Spiritus, Tabak, Zucker u. s. w., bestehen.

Sie sehen, meine Herren, ein absolutes freies Verfügungsrecht, das giebt es nirgends; und wenn man der Sache auf den Grund geht, so handelt es sich bei dem ganzen Streit um das Privateigenthum zwischen den verschiedenen Parteien doch eigentlich nur um etwas ganz Relatives, lediglich um die Frage, welches Maass oder welche Art von Beschränkungen dem Eigenthümer aufzuerlegen ist, welcher Gebrauch zweckmässiger Weise ihm zu gestatten ist.

Ich habe geglaubt dies zunächst klarstellen zu sollen, weil die Thatsache, dass es sich hier um etwas ganz Relatives handelt, eine Thatsache, die in der Hitze des Streits oft mehr oder minder vergessen worden ist, die Möglichkeit einer Verständigung zwischen den verschiedensten Anschauungen darbietet.

Sobald man weiss, dass es sich lediglich um ein Mehr oder Minder von Beschränkungen handelt und handeln kann, entscheiden nicht mehr Prinzipien über das Maass, sondern lediglich Zweckmässigkeitsgründe, — und darüber, was zweckmässig ist, entscheidet nicht mehr allein das abstrakte Prinzip, wie es aus dem Kopfe eines Philosophen oder eines Schwärmers entsteht, sondern die Erfahrung.

Und das, meine Herrn, ist gerade für Sie, die Sie

doch in erster Linie Männer der Praxis sind, von der allergrössten Bedeutung; denn damit ist Ihre Kompetenz festgestellt, die Beantwortung der Frage, welche Beschränkungen des Privateigenthums nöthig sind, dem Juristen aus der Hand zu nehmen und sie selbst zu übernehmen.

Ich glaube aber, diese Kompetenz lässt sich auch noch anderweitig, wenn es nöthig ist, begründen, und zwar damit, dass die Entwicklung unseres Privatrechts und zwar in erster Linie, soweit sie in der modernen preussischen und deutschen Gesetzgebung sich verwirklicht, in einem Maasse und Umfange von ihrer natürlichen Basis, dem Bedürfnisse des praktischen Lebens in vielen Beziehungen sich entfernt hat, die oft an das Unglaubliche grenzt.

Ihre Kompetenz wird einfach durch den Anspruch auf Gleichberechtigung begründet.

Unsere landläufige Juristerei ist so weit entfernt von der Praxis, wenigstens soweit es sich nicht um kaufmännische und städtische Angelegenheiten handelt, dass sie gar kein Empfinden mehr für die Thatsache hat, dass immense Lücken in unserem Recht vorhanden sind, die der Anfüllung harren.

Während man es für ganz selbstverständlich hält, dass wir ein deutsches Handels- und Wechselrecht haben, das unter wesentlicher Mitwirkung der Interessenten entwickelt wird, hält man den Anspruch der Landwirthschaft und der Industrie auf gleiche Behandlung kaum einer Beachtung werth.

Die historische Entwicklung, der scharfe Gegensatz zwischen Stadt und Land, wie er in Deutschland besteht, erklären diesen Zustand; ob sie ihn entschuldigen, ist die Frage.

Die Kommission für Ausarbeitung des Entwurfs eines bürgerlichen Gesetzbuchs glaubte z. B. unser gesamtes Pachtrecht mit einigen dürftigen Paragraphen abthun zu dürfen; darunter befindet sich einer, der als eine hervorragende Leistung „vom grünen Tisch“ berührt zu werden verdiente. — Er bestimmt, dass der Pächter eines ländlichen Grundstücks die „landesüblichen“ Reparaturen auszuführen hat. — In ganz Deutschland befindet sich nicht ein Mensch, der weiss, was landesübliche Reparaturen sind. — Wo Begriffe fehlen, stellt zur rechten Zeit ein Wort sich ein. — Die Aufnahme des Wasserrechts wurde mit der merkwürdigen Begründung abgelehnt, dass dasselbe besser lokalpolizeilicher Ordnung überlassen bliebe. Diese Begründung ist schon so oft kritisiert worden, dass ich hier darauf nicht weiter eingehe.

Wo solche Dinge möglich sind, da müssen wir eingreifen, müssen wir unsere Wünsche formuliren, das Bedürfniss klar und deutlich feststellen.

Damit komme ich dann endlich zur Erörterung dessen, was Sie meines Erachtens von der Gesetzgebung fordern müssen.

Meine Herrn! Es steht unzweifelhaft fest, dass unsere deutschen Ingenieure in ganz vortrefflicher Weise Kanäle bauen und Flüsse reguliren, wenigstens möchte ich Ihnen für heute Abend vorschlagen, dies als eine feststehende Thatsache zu behandeln, als eine Voraussetzung, die ganz ausser Diskussion steht.

Dieser Thatsache und dem ferneren Umstande gegenüber, dass sämtliche Wasserstrassen — die natürlichen in Folge der regelmässig an ihren Ufern erfolgten Ansiedlung, die künstlichen, weil bei der Wahl der Trace doch wohl stets auf deren zweckmässige Lage die grösste Sorgfalt verwendet worden ist — durch die dichtestbevölkerten Gegenden führen oder doch solche verbinden, muss jedem Beobachter

ohne Weiteres es als eine höchst merkwürdige Erscheinung auffallen, dass sie grossentheils nicht rentiren, ja sich nicht einmal selbst erhalten.

Der Schifffahrtsverkehr auf einem grossen Theil unserer Wasserstrassen ist nicht im Stande, die Zinsen oder gar Zinsen und Amortisation der im Interesse der Schifffahrt auf Herstellung und Instandhaltung verwandten Kosten zu tragen.

Ich will heute ganz unerörtert lassen, ob ein solcher Zustand berechtigt ist oder nicht, ob es wirklich angemessen ist, dass der Staat Millionen über Millionen für Verkehrsstrassen ausgiebt, die, wie heute die Dinge liegen, niemals auch nur mässige Zinsen bringen.

Ich meine aber, es gehört mit zu den vornehmsten Aufgaben dieses Vereins, die Gründe zu erörtern, weshalb das so ist, weshalb in Deutschland, besonders in der Norddeutschen Tiefebene, in welcher die natürlichen Vorbedingungen für den Kanalbau so ungemein günstig sind und der Wasserstand im Allgemeinen weniger schwankt, als irgendwo anders, es beinahe undenkbar ist, dass Private oder Gesellschaften, in der Hoffnung auf Gewinn und Verzinsung des Anlagekapitals, Kanäle bauen, wie dies so vielfach in anderen Ländern geschieht, — und Flussregulirungen beinahe regelmässig nicht durch Verkehrsabgaben verzinst werden können.

Der Grund dieser Thatsache scheint mir ein ziemlich naheliegender. Er ist einfach der, dass die Schwierigkeiten, denen der Bau und die Benutzung der Schifffahrtsstrassen begegnen, nach der heutigen Lage der Gesetzgebung für den Privatmann sich unüberwindlich erweisen, für den Staat aber wenigstens die Rentabilität wesentlich beeinträchtigen.

Ein Privatkanal wird natürlich nur da entstehen, wo entweder die Abkürzung resp. Verbindung bestehender Wasserstrassen einen bedeutenden Verkehr und dementsprechende Einnahmen mit mehr oder minder Recht erwarten lässt, wie z. B. der Suez-Kanal, der Panama-Kanal und ähnliche Unternehmungen — dies wird indessen der seltenere Fall sein —, oder aber da, wo die zu erwartende Entwicklung des Lokalverkehrs, vielleicht kombinirt mit Ent- und Bewässerung benachbarter Ländereien, eine Rentabilität in Aussicht stellt. — Das ist der Fall, der uns besonders interessiert. Nehmen Sie an, es handelt sich um ein Gebiet mit reichentwickelter Industrie oder natürlichen Schätzen, wie Thonlager, werthvollen Kalkbrüchen und dergl. — Ich sehe hier vorläufig von Bergwerken ab, die eine bevorzugte Stellung haben. — Wir wollen ferner annehmen, dass die Regierung dem Unternehmen freundlich gegenüberstehe und ihm das Enteignungsrecht in Aussicht stellt. — Und damit komme ich dann auf die Frage, inwieweit reicht das bestehende Enteignungsrecht, ich habe allerdings hier zunächst das preussische Recht im Auge, aus, um einen rentablen, dem Lokalverkehr dienenden Kanal zu schaffen. Ich behaupte, es reicht nicht annähernd aus, und hierin ist der Grund zu finden, warum wir nicht wie andere Länder, in denen die Jurisprudenz in höherem Maasse als bei uns dem Bedürfnisse der Entwicklung sich angepasst hat, vor Allem nicht wie Italien, im Stande sind, rentable Privatkanäle zu schaffen.

Unser Enteignungsrecht und unser Recht der Legalservituten wird von einem meines Erachtens ganz falschen Prinzip beherrscht, nämlich von dem, dass die Enteignung und Legalservitut nur aus Gründen des öffentlichen Wohles zulässig sei, und zwar des öffentlichen Wohles im allerengsten Sinne des Wortes. Die

Existenz des öffentlichen Interesses, eine Förderung des öffentlichen Wohles wird meist als vorhanden nur dann angesehen, wenn eine Mehrheit von Personen direkt betheiligt ist.

Ein Beispiel wird Ihnen klar machen, was ich meine. Ich wollte vor einigen Jahren eine Zuckerfabrik auf einem Grundstück errichten und zwar zusammen mit etwa 40 Dörfern und Gütern. Das dazu bestimmte Grundstück war nur durch einen wenige Meter breiten Terrainstreifen von der Staatsbahn getrennt, — welcher indessen nur für das tausendfache seines Werths käuflich war. Wir versuchten uns diesem Terrainwucher zu entziehen, indem wir die Bahn ersuchten, das zur Anlage des Geleises nöthige Terrain zu enteignen. — Das wurde abgelehnt, weil ein öffentliches Interesse nicht vorliege. — Unter der Hand aber wurde mir mitgetheilt, dass wenn ich einige Dörfer veranlassen könnte, einen Bahnstrang für ihren eigenen Gebrauch zu bauen, dann ein öffentliches Interesse die Enteignung rechtfertigen würde. — Also 3 Dörfer, die direkten Vortheil haben, wenn eine Enteignung erfolgt, genügen, um eine Enteignung zu rechtfertigen. Wenn aber dieselben 3 Dörfer zusammen mit 40 anderen Gütern und Dörfern ein Geleise für eine Zuckerfabrik brauchen, der sie die Rüben liefern, dann liegt kein Anlass vor, die Enteignung zu gewähren. Denn direkt hat ja natürlich nur die Fabrik Vortheil.

Sie werden mir ohne Weiteres zugeben, dass ein Prinzip, welches zu solchen Konsequenzen führt, entweder selbst falsch ist, oder aber falsch angewandt wird.

Ich glaube, das letztere ist der Fall. — Meiner Ansicht nach muss sich der Gesetzgeber auf den Standpunkt stellen, dass ein öffentliches Interesse überall da vorhanden ist, wo der Vortheil, den der Unternehmer durch die Anlage hat, für welche die Enteignung erforderlich ist, den Nachtheil desjenigen Grundbesitzers wesentlich überwiegt, dessen Eigenthum beschränkt werden soll. Denn man kann sich mit vollem Recht auf den Standpunkt stellen, dass das öffentliche Interesse auch dann gefördert wird, wenn das überwiegende Interesse des Einzelnen gefördert wird; denn das öffentliche Wohl ist doch schliesslich nur das Resultat, die Summe des Wohlbefindens der Einzelnen.

Nun werden Sie mit Recht darauf hinweisen, dass es für die enteignende Behörde doch ungemein schwierig sei, zu entscheiden, ob das Interesse des Einzelnen, also z. B. des Kanalunternehmers so gross ist, um vielleicht einschneidende schmerzhaft Beschränkungen des Privateigenthums zu rechtfertigen. — Glücklicher Weise haben uns die allezeit praktischen Italiener einen Weg schon vor mehr als 100 Jahren gezeigt, der sich vollkommen bewährt. — Sie gewähren nämlich demjenigen, der zu Gunsten eines Privatkanals enteignet wird bez. dessen Grundstück mit einer Wasserleitungsservitut belastet wird, nicht bloss den Werth der Nachteile, die er zu erdulden hat, beziehungsweise den Werth des Landes, der ihm entzogen wird, sondern ein Mehrfaches davon, natürlich ausser der Sicherstellung für alle indirekten Nachteile.

Meine Herren! Wenn wir uns über das Prinzip geeinigt haben, so wird es verhältnissmässig leicht sein zu bestimmen, in welcher Weise, nach welcher Richtung hin eine Ausdehnung des Enteignungsrechts praktisch erfordert wird.

Kehren wir zu dem Unternehmer zurück, der einen Privatkanal für lokalen Verkehr bauen will —

und betrachten wir, welche Rechte ihm das Enteignungsrecht heute gewährt.

Er bekommt ohne Zweifel das Recht, dasjenige Land zu enteignen, welches er braucht um den Kanal selbst, mit allen zu seiner Sicherung dienenden Mauern, Böschungen, Schleusen u. s. w. herzustellen, — auch das Recht, an geeigneten Stellen öffentliche Häfen anzulegen.

Damit ist aber Alles erschöpft, was ihm nach dem heutigen Recht und nach der heutigen Praxis gewährt werden kann.

Insbesondere ist es sehr fraglich, ob ihm nach heutigem Recht das Enteignungsrecht auch für solche Grundstücke gewährt werden kann, die er neben dem Kanal braucht, nicht um denselben zu bedienen, sondern um denselben zu verwalten und zu beaufsichtigen.

Ganz fraglos aber ist es, dass er nach heutigem Recht in keiner Weise auf diejenigen Erleichterungen zu rechnen hat, welche das Gesetz dem Eisenbahnbauunternehmer gewährt. — Vergl. § 23 des Enteignungsgesetzes.

Wir wollen aber annehmen, dem Unternehmer stehe ein tüchtiger Agent zur Seite, der das Geschick hat, alle diese, auf einer längeren Strecke beinahe unüberwindlichen Schwierigkeiten zu besiegen.

Er baut also seinen Kanal und erwartet nun den sich entwickelnden Lokalverkehr. — Er weiss, hier bei Kilometer 1 steht eine grosse Fabrik auf der einen Seite, bei Kilometer 2 ist ein grosser Steinbruch, bei Position 3 befindet sich eine Zuckerfabrik, gegenüber auf der anderen Seite liegt in einiger Entfernung ein grosser Wald mit vielen tausend Morgen uralten Bäumen u. s. w., und, wie hier am Anfang, ist ungefähr die ganze Kanalstrecke auf beiden Seiten mit natürlichen oder künstlichen Verkehrsquellen dicht besetzt. Und doch findet der Unternehmer sehr bald, dass der erwartete Verkehr sich nicht entwickelt, und entwickeln kann.

Die Besitzer der Thonläger, Steinbrüche, Fabriken u. s. w. sie haben nämlich sämmtlich, weil sie durch fremde Grundstücke von dem Kanal getrennt sind, nicht die Möglichkeit, sich Zugangswege oder Kanäle zu schaffen. — Die Wege, die vor dem Kanalbau bestanden, sind sämmtlich nicht mit Rücksicht auf diese neue Strecke gebaut, und neue können nicht entstehen.

Denn das heutige Enteignungsrecht gestattet nicht für ein Privatunternehmen, und wäre es das Krupp'sche Etablissement, im Wege der Enteignung einen neuen Weg zu schaffen, die erforderlichen Privathafenanlagen zu bauen oder gar die zur Bedienung dieser Anlage erforderlichen Gebäude zu errichten, sobald dazu fremder Grund und Boden erforderlich ist.

Ich habe, um die Darstellung zu erleichtern, beispielsweise die Zustände geschildert, die sich nothwendig entwickeln würden, wenn heute Jemand so leichtsinnig wäre, einen Privatkanal von grösserer Ausdehnung für den öffentlichen Verkehr zu bauen.

Aber glauben Sie nicht, dass auf unseren Flüssen, auf unseren alten seit Jahrhunderten bestehenden Wasserstrassen die Verhältnisse wesentlich besser sind als sie auf einem solchen neuen Kanale sein würden.

Wenn mir, allein aus meiner persönlichen Erfahrung, drei Fälle an der Oder, Havel und Elbe bekannt geworden sind, wo wichtige Industrien in ihrer Entwicklung lahm gelegt worden sind, weil sie keinen Zugang zur Wasserstrasse gewinnen können, so kann man sich ausmalen, welche Zustände that-

sächlich allgemein in Bezug auf die Zugänglichkeit der Wasserstrassen herrschen.

In Ihrer letzten Sitzung kam gelegentlich der Erörterung der Frage der kostenfreien Hergabe des Terrains für Kanäle seitens der Interessenten auch die Frage zur Erörterung, wer denn eigentlich als Interessent bei dem Dortmund-Rhein-Kanal anzusehen sei.

Bei der heutigen Lage der Gesetzgebung wird ersichtlich die Zahl der wirklichen Interessenten erheblich herabgedrückt.

Hier will ich beiläufig erwähnen, der Vollständigkeit halber, dass unser Enteignungsrecht in Bezug auf Bergwerke eine Anomalie enthält. Für die Förderung der Fossilien, welche dem Bergrecht unterliegen, können Abfuhrwege über fremde Grundstücke in Anspruch genommen werden.

Man könnte nun meinen, dass, insoweit es sich bei dem Dortmund-Rhein-Kanal um den Kohlenverkehr handelt, die Lücke in dem Enteignungsrecht nicht bestehe. — Meine Herren! Ich glaube, da würde man sich sehr täuschen. — Nach der Lage der Gesetzgebung haben die Bergwerke Anspruch auf einen Nothweg; — es soll eben das Bergwerk eine Verbindung mit der Welt erhalten. — Damit ist aber kein Anspruch auf neue Wege gegeben, und ich glaube, dass, wenn der Grundeigenthümer der Enteignung seitens des Bergwerks aus dem Grunde widerspricht, dass das Bergwerk bereits einen Abfuhrweg hat, er damit durchkäme.

Ich habe geglaubt, etwas ausführlich die Frage des Nothwegrechts erörtern zu sollen, weil sie meines Erachtens eine wahre Lebensfrage für die Entwicklung unseres Kanalbaues und des Schiffsverkehrs auf alten und neuen Wasserstrassen ist, und deren sachgemässe Lösung einen ganz unabhätbaren, volkwirtschaftlichen Fortschritt bedeuten würde.

Neben dieser wichtigen Frage dürfen indessen die sonstigen Eigenthumsbeschränkungen nicht vergessen werden, welche der Kanalbau und die Schifffahrt erfordern.

Ich erwähnte bereits § 23 des Enteignungsgesetzes, den Sie mir wohl vorzulesen gestatten.

Das Enteignungsrecht bei der Anlage von Eisenbahnen erstreckt sich unter Berücksichtigung der Vorschriften dieses Gesetzes

1. auf den Grund und Boden, welcher zur Bahn, den Bahnhöfen und den an der Bahn und den Bahnhöfen behufs des Eisenbahnbetriebs zu errichtenden Gebäuden erforderlich ist;
2. auf den zur Unterbringung der Erde und des Schuttes u. s. w. bei Abtragungen, Einschnitten, Tunnels erforderlichen Grund und Boden;
3. überhaupt auf den Grund und Boden für alle sonstigen Anlagen, welche zu dem Behufe, damit die Bahn als öffentliche Strasse zur allgemeinen Benutzung dienen könne, nöthig oder in Folge der Bahnanlage im öffentlichen Interesse erforderlich sind;
4. auf das für die Herstellung von Aufträgen erforderliche Schüttungsmaterial.

Ihnen ist bekannt, dass alle die Vorrechte, die hier den Eisenbahnen zugestanden werden, beim Kanalbau, soll derselbe nicht ganz übermässig vertheuert werden, völlig unentbehrlich sind und da absolut kein Grund vorhanden ist, diese Vorrechte zu versagen, und die Kanalbauten sogar ungünstiger als gewöhnliche Wegebauten zu stellen, für welche die Entnahme von Baumaterialien nach § 50 des Enteignungsgesetzes auf fremden Grundstücken ungemäss erleichtert wird, es vielmehr sich empfiehlt, den Kanal-

bau in jeder Weise zu fördern, so wird eine Erweiterung des Enteignungsgesetzes in der Weise anzustreben sein, dass die Rechte, welche § 23 dem Eisenbahnunternehmer gewährt, auch dem Kanalbauunternehmer eingeräumt werden.

In vielen, ja in den meisten Fällen wird aber der Kanalbauunternehmer, selbst wenn er alle die Schwierigkeiten überwunden hat, die sich ihm heute entgegenstellen, doch noch zu keinem befriedigenden Betrieb gelangen können.

Er wird, und das wird sich erst im Laufe der Zeit herausstellen, seine Betriebseinrichtungen nach vielen Richtungen erweitern müssen, um seine Privatkundschaft zu befriedigen. Es wird vor Allem, im Anschluss an die geschaffenen Zugangswege, erforderlich sein, an den Ufern des Kanals Magazine, Speicher, Ladevorrichtungen, Krahne u. dergl. einzurichten, sowie bei grossem Verkehr an einzelnen Stellen den Kanal durch Hafenanlagen zu erweitern, die möglicher Weise doch nur für den Gebrauch eines einzelnen Werks dienen, also nach der heutigen Auffassung nicht öffentlichen Interesses sind, und deren Einrichtung durch die Chikanen der Besitzer der Ufergrundstücke in volkswirtschaftlich nicht zulässigem Umfange behindert werden könnte. Auch hierfür müsste meines Erachtens das Gesetz einen Ausweg geben.

Bei dem Bau eines Kanals unterliegt die Wasserwirtschaft der ganzen Gegend, welche er durchschneidet, zuweilen einer einschneidenden, Vielen vererblichen, Vielen nützlichen Veränderung.

Es stellt sich hierbei heraus, dass unsere Gesetzgebung, unser Wasserrecht in einem Umfange hinter den Anforderungen zurückgeblieben ist, welche im Jahrhundert des Verkehrs gestellt werden dürfen, die man gar nicht für möglich halten sollte.

Wir ertragen diese Zustände mit verhältnissmässiger Zufriedenheit, weil wir etwas Besseres nicht kennen, weil wir, wenn ich so sagen darf, wasserrechtlich demoralisirt sind.

Mein Vortrag würde unvollständig sein, wenn ich nicht darauf hinwiese, dass diese Zufriedenheit nicht berechtigt ist, und wir eine Besserung verlangen müssen.

Zunächst wird der neue Kanal, wie übrigens auch eine einschneidende Stromregulirung, oft auf viele Meilen hin, den Grundwasserstand in einer Weise modifiziren, welche bestehende Kulturen, besonders Waldungen in ihrer Existenz bedroht, und häufig die Besitzer zwingen wird, Land, das sie bisher als Acker benutzten, nunmehr zu Wiesen zu machen oder anzuschonen, oder Wiesen, die nun zu trocken werden, als Acker zu behandeln.

Andererseits wird häufig ein Kanalbau, welcher für Verkehrszwecke erfolgt, nebenher benutzt werden können zu Ent- und Bewässerungsanlagen.

In dem Entwurf eines Wasserrechtsgesetzes, welchen ich seiner Zeit für die von der Deutschen Landwirthschafts-Gesellschaft eingesetzte, auch von unserem Verein durch Delegirte vervollständigte Spezialkommission, ausarbeitete, habe ich bereits ausführliche Vorschläge gemacht, wie wohl ein wirksamer Schutz der Grundbesitzer gegen Veränderungen des Wasserstandes geschaffen werden könnte, und die Kommission hat denselben zugestimmt.

Um Sie nicht zu lange aufzuhalten, erlaube ich mir darauf zu verweisen, da diese landwirthschaftliche Frage für Sie speziell von sekundärem Interesse ist.

Von ganz gewaltiger Wichtigkeit ist aber die

Frage der Mitbenutzung der Wasserstrassen für Ent- und Bewässerung.

Das Gesetz betreffend die Wassergenossenschaften hat bereits in einzelnen Fällen hier die Wege ebnet. — Indessen, meine Herren, das genügt auch nicht annähernd.

Was wir brauchen ist ein ausgebildetes Wasserleitungsrecht, wie es die Italiener theilweise seit Jahrhunderten, die Oesterreicher seit längerer Zeit besitzen.

Es muss durchaus die Möglichkeit, und zwar durch privatrechtliche Bestimmungen ähnlicher Art, wie ich sie für das Nothwegerecht heute empfohlen habe, eröffnet werden, Wasser zu jedem beliebigen Zwecke und in jedem beliebigen Umfange über fremde Grundstücke zu leiten. Das Wasserrecht muss ausreichende Bestimmungen enthalten, um hier einerseits die allergrösste Beweglichkeit zu schaffen, andererseits aber auch wirksam die betroffenen Grundbesitzer gegen alle Nachtheile zu schützen, welche ihnen durch Wasserleitungen zugefügt werden, die über- oder unterirdisch ihre Grundstücke durchqueren und vielleicht dabei mit vorhandenen Leitungen und Kanälen in Kollision kommen.

Auch der Kanalunternehmer wird in vielen Fällen für die Zuführung von Wasser für seinen Kanal oder Entleerung desselben von überflüssigem Wasser des Wasserleitungsrechts über fremde Grundstücke nicht entbehren können.

Auch hier verweise ich, meine Herren, auf meine ausführlichen Vorschläge in dem erwähnten Entwurf eines Wasserrechtsgesetzes, welchen die Kommission nach sehr eingehender Berathung ihre Zustimmung ertheilte.

Selbstverständlich wird die Dienstbarkeit der Wasserleitung bez. die Enteignung für Wasserleitungszwecke gerade wie das Nothwegerecht so auszubilden sein, dass unverhältnissmässig harte Eingriffe vermieden werden, es wird also insbesondere überall für bebauete Grundstücke und eingefriedigte Höfe und Gärten ein besonderer Schutz am Platze sein.

Der Vollständigkeit halber erwähne ich noch, dass das Recht des Treidelweges, der Landung in Nothfällen, die Rechte der Schifffahrt den Anforderungen der Fischerei und anderer Nutzungen gegenüber wohl noch in manchen Punkten heute nicht klar und ausreichend geordnet sind. — Indessen ich müsste, wollte ich diese Fragen heute hier erörtern, Ihre Zeit zu lange in Anspruch nehmen.

Werfen Sie nun, meine Herren, einen Blick zurück auf die Gesamtheit der empfohlenen Eigenthumsbeschränkungen zu Gunsten der Entwicklung der Schifffahrt, des Kanalbaues und besserer Ausnutzung vorhandener Wasserstrassen, und vergleichen Sie dieselben mit den heute bestehenden Eigenthumsbeschränkungen, so werden Sie finden, dass diese Vorschläge in ihrer Art nichts Neues sind; sie bedeuten nur einen weiteren Ausbau von Rechtsgrundsätzen, die auf einzelnen Gebieten bei uns bereits Eingang gefunden haben.

Wenn sie also prinzipiell nichts enthalten, was für uns völlig fremd wäre, so ist aber ihr materieller Inhalt von der allerweitreichendsten Bedeutung. — Ihre Verwirklichung dürfte für den Verkehr auf den deutschen Wasserstrassen und den Ausbau derselben einen heute noch gar nicht zu ermessenden Fortschritt bedenten und die Hebung natürlicher Schätze unseres Landes, die heute unverwerthet und unbeachtet liegen

bleiben müssen, in einem Umfange gestatten, der sich jeder Berechnung entzieht.

Die Einführung der vorgeschlagenen Beschränkungen des Privateigenthums in unser Recht, würde meines Erachtens einen bedeutenden Kulturfortschritt bedeuten, wesentlich den Nationalwohlstand heben und schliesslich den Beweis liefern, dass das Eigenthum, wie es sich auf römisch-rechtlicher Grundlage mit manchen Modifikationen herausgebildet hat, sehr wohl in einer dem heutigen Bedürfniss entsprechenden Weise entwicklungsfähig ist.

Damit aber wäre dann auch der heute gar nicht so leicht zu widerlegende Einwand der Gegner des Eigenthums, nämlich dass dasselbe den Fortschritt behindere, zumal wenn eine analoge Entwicklung unseres Agrarrechts sich erreichen liesse, — völlig beseitigt und ein neues Bollwerk für dessen Erhaltung gewonnen.

Ich möchte Ihnen nun, meine Herren, zum Schluss eine Resolution vorschlagen, die absichtlich nur einen Theil der vorgetragenen Vorschläge, nämlich denjenigen betrifft, der momentan der wichtigste sein dürfte. Ich beschränke mich auf einen Theil, weil meines Erachtens weitergehende Wünsche auf baldige Realisirung nicht rechnen können und es meiner Meinung nach darauf ankommt, durch ein Spezialgesetz womöglich einen guten Schritt vorwärts zu thun.

Diese Resolution lautet:

„Der Verein erkennt es als eine dringende Nothwendigkeit an, dass das bestehende Nothwegerecht in der Weise ausgebildet werde, dass jeder Grundeigentümer, sofern er eine entsprechende Entschädigung zahlt, eine direkte Verbindung mit Schifffahrtstrassen über fremde Grundstücke sich schaffen kann!

### III.

#### Eingänge an Drucksachen

in der Zeit vom 18. Oktober bis 8. November 1893.

##### 1. Zeitschriften:

###### Das Schiff

No. 707. Strombefahrung des Rheins. Die bayer. Wasserstrassen, eine der Aufgaben des neuen bayer. Landtages.

No. 708. Ueber die bayer. Kanalprojekte.

No. 709. Der Dortmund-Rhein-Kanal. Ueber Schiffsunfälle der deutschen Dampferflotte.

###### Danubius

No. 43. Provisorische Schifffahrtsordnung für Flüsse, Kanäle und Landseen in Ungarn.

No. 44. Der Donautag in Ingolstadt. Die Wasserstrassenfrage in Bayern. Provisorische Schifffahrtsordnung u. s. w. (Forts.)

###### Gewerbefreund

No. 42, 43, 44.

###### Tiefbau

No. 41, 42. Zur Kanalisierung der Oberweser.

No. 43, 44. Die Einweihung der neuen Berliner Wasserwerke am Müggelsee.

###### Glückauf

No. 80. Der Kanal Dortmund-Rheinhäfen.

###### Fränkischer Kurier

No. 534, 539, 540, 545. Betr. Bayr. Wasserstrassen.

###### Nautische Rundschau

No. 2. Die Handelsdampfschiffahrt in Oesterreich-Ungarn.

No. 3. Entwickelung der Seeschiffahrt.

No. 4. 1) Betriebsresultate der Hamburger Dampfschiffsrhederei-Aktiengesellschaften. 2) Das internationale Uebereinkommen mit Bezug auf den Güterverkehr.

No. 5. Handelsdampfschiffahrt in Oesterreich-Ungarn.

No. 7. Die Schiffsbaugesellschaften in Deutschland. Schiffskessel „System Dürr“. Petroleummotor-Boote.

No. 8. Schiffsbaugesellschaften in Deutschland. Amerikanisches Naphthaboot. Ein Kontroll-Kommando-Apparat mit Dampftrieb.

No. 9. Der Dortmund-Rhein-Kanal. Petroleummotor-Boote. (Schluss.)

###### Mittheilungen für Handel und Gewerbe.

No. 3, 4 und 5.

##### 2. Berichte von Handelskammern.

Frankfurt a. M. Handels-Gewerbe- und Verkehrsnachrichten No. 12.

Magdeburg. 1) 10. Plenarsitzung am 9. Oktober 1893.

2) Gutachten über geplante Organisation des Handwerks, Regelung des Lehrlingswesens etc.

Braunschweig. Bericht der Handelskammer für das Herzogthum Braunschweig für das Jahr 1892.

II. Theil.

Würzburg. Protokoll über die Sitzung der Handels- und Gewerbekammer für Unterfranken und Aschaffenburg vom 5. Juni 1893.

Krefeld. Verhandlungen der Handelskammer zu Krefeld. Oeffentl. Plenarsitzung, 17. August 1893.

###### Leipzig.

Emden. } Jahresberichte für 1892.

Münster i. W. }

##### 3. Mittheilungen von Vereinen, Gesellschaften etc.

Providentia. Nachtrag XIV zum Rheinschiffsregister.

##### 4. Geschenke.

Verlag der Nautischen Rundschau Wien:

1) Flussregulirung und Niederungs-Landwirthschaft oder die Einwirkung der Regulirung unserer Ströme auf die Vorfluthverhältnisse der Niederungen, von Georg H. Gerson; 2) Studie, die sachgemässe Behandlung der Flussbetten betreffend, von Opel; 3) der Nord-Ostsee-Kanal, von C. Beseke.

Magistrat Trier: Verwaltungsbericht für das Etatsjahr 1892/93.

Magistrat Breslau: Verwaltungsberichte für die Jahre 1883/86 und 1886/89.

## IV.

### Der Dortmund-Rhein-Kanal. \*)

Auszug aus dem Gutachten der Handelskammer in Dortmund.  
Vom 10. Oktober 1893.

#### Die Wahl der Linie.

Wir geben zu, dass die gegenwärtig leistungsfähigsten Bergreviere, welche von der Linie IV vorwiegend durch Wasserwege erschlossen werden sollen, einen gerechtfertigten Anspruch auf Berücksichtigung haben, wir glauben aber, dass eine Reihe von kürzeren Kanälen, die nicht in denselben gemeinsamen Hauptkanal münden, da das ihre Leistungsfähigkeit beschränkt, die auch nicht die Durchgangsstrecke des Kanalnetzes nach Osten überlasten dürfen, unendlich viel günstiger funktionieren würden als dieser, die ganze Längsachse des Kohlengebietes durchschneidende Kanal, dessen Wasserarmuth und begrenzte Dimensionen den allzu reichlich an seinen Ufern vorhandenen Frachtgebern nur einen kleinen Theil dessen abnehmen kann, was sie ihm gern bieten möchten. Ein Stichkanal vom Rhein bis in die Gegend von Oberhausen z. B. würde dort bereits so viel Kohlen- und Massentransporte finden, wie er überhaupt für den Rhein zu transportiren vermag und würde nur den dritten Theil der Kosten verursachen. Einen solchen Kanal aber noch über den seine Leistungsfähigkeit begrenzenden Punkt hinaus um das Doppelte und Dreifache zu verlängern, namentlich wenn der Kilometer sich auf mehr als 800 000 Mark stellt, erscheint uns nicht bloss als ein wirtschaftlicher Fehlgreif. Wir verstehen es daher sehr wohl, dass sich die Denkschrift\*\*) in stillschweigender Anerkennung dieser Thatsache schliesslich nicht für eine der vorgeschlagenen Linien auszusprechen vermocht hat, sondern zwei verlangt, und dass sie auch die Möglichkeit, die Linie IV überhaupt und namentlich zu ihren Voranschlägen zu bauen, in ihrem Schlusswort nur sehr bedingt vertritt.

Die Kohlenabfuhr zu Wasser nach dem Rhein, die, ohne die zeitigen Eisenbahntransporte irgend zu beeinträchtigen, alljährlich 1,3 Mill. Tonnen Mehrförderung zu bewältigen haben wird, nimmt mehr als den Kanal IV ganz allein für sich in Anspruch. Dieser Kanal ist nur für den Kohlenverkehr zum Rhein verwendbar, weil die entgegengesetzte Richtung den zu neuer Beladung leer zurückgehenden Schiffen vorbehalten werden muss. Da er aber von Anfang an nur die Hälfte bis ein Drittel der ihm zuströmenden Transportmengen aufnehmen kann, ist klar, dass er um die Hälfte bis zwei Drittel zu lang ist. Wenn er statt 42 km nur etwa 20 km Länge hat, dann kostet er bis zu zwei Dritteln weniger und leistet doch genau das gleiche Transportquantum zum Rhein. Seine Verlängerung nach Osten über den Punkt hinaus, wo er alle ihm von den Anliegern angebotenen Quantitäten nicht mehr aufnehmen kann, halten wir — ohne dem berufenen technischen Urtheile vorzugreifen — volkswirtschaftlich für einen Fehler, für eine nutzlose Ausgabe von Summen, die an anderen Stellen überaus fruchtbar demselben Zweck dienstbar gemacht werden sollten.

\*) Wir geben diesen Auszug zur Vervollständigung der im Oktober-Heft unter IV. auf Seite 236 u. f. mitgetheilten „Stimmen über den Dortmund-Rhein-Kanal“.

\*\*) Von Duis und Prüssmann.

Wenn wir zum Schluss dazu übergehen, das Gesamtergebniss aus dem vorstehend Gesagten bezüglich der Tracirung des Dortmund-Rhein-Kanals zu präzisiren, so möchten wir dasselbe wie folgt zusammenfassen:

1. Das allgemeine Interesse der Ruhrkohlen-Industrie wird durch die Linie IV nicht befriedigt, dasselbe verlangt vielmehr die gleichzeitige Inangriffnahme mehrerer von einander unabhängiger und vor allem ausdehnungsfähiger Wasserwege, welche mindestens für eine längere Zeit ein der jährlichen Mehrförderung der Kohlenreviere entsprechendes Quantum dem Rheine zuführen können, da die Bewältigung des Kohlentransports durch die Bahnen immer problematischer wird. Dieses allgemeine Interesse an leistungsfähigen Kohlenkanälen zum Rhein wird ganz besonders lebhaft in den bisher vernachlässigten Ostrevieren empfunden.
2. Neben dem Bedürfniss von Kohlenkanälen zum Rhein macht sich das Bedürfniss eines für den Durchgangsverkehr praktikablen Zwischengliedes zwischen dem Rhein und dem Dortmund-Ems-Kanal fühlbar, ohne welches die ca. 70 Millionen Mark kostende Strecke Dortmund-Emshafen ein nutzloser Rumpf bleiben und die geplanten grossen Hafenanlagen Dortmunds brach liegen würden.
3. Diese Verbindungsstrecke für den Durchgangsverkehr mit dem Kohlenkanal zu vereinigen, oder ebenfalls mitten durch das Kohlenrevier zu legen, halten wir für einen unglücklichen Versuch, zwei Dinge, die getrennt gehalten werden müssen, zu vereinigen.
4. Wir sind ferner der Meinung, dass zur Schaffung dieses dem Durchgangsverkehr dienenden Gliedes die Kanalisation der Lippe zunächst nach Plan II in Angriff genommen und damit den östlichen Revieren, die ca. ein Drittel der gesammten Kohlenförderung vertreten, ihre nächste und natürliche fahrbare Wasserstrasse zurückgegeben werden müsse.
5. Als dringend nöthige Grundlage für die weitere Klärung der Situation halten wir eine sachkundige und objektive Prüfung der theilweise nicht vollständigen, theilweise sehr weit auseinander gehenden Kostenvoranschläge der verschiedenen in Betracht gezogenen Linien. Man hat allgemein den Eindruck, als ob die Denkschrift die Kosten des Kanals IV zu gering, die der Linien I und II bedeutend zu hoch veranschlagt habe.

#### Die Abmessungen des Kanals.

Ausschlaggebende Gründe für die Wahl der möglichst grossen Abmessungen sind u. E. u. A. folgende.

Nur wenn die grösseren Rheinschiffe resp. Kähne den Kanal passiren können, ist der Verkehr ohne Umladung in den Rheinhäfen möglich.

Für den Durchgangsverkehr nach dem Osten und zum Dollart ist es dagegen eine Konkurrenzfrage ersten Ranges, seit Holland durch den Merwede-

Kanal eine kurze, vorzügliche und völlig abgabenfreie Fortsetzung der Rheinstrasse über Amsterdam nach der Nordsee geschaffen hat mit Abmessungen, welche den grössten „zu erwartenden“ Rheinschiffen jederzeit den kürzesten Weg in die Nordsee bieten und damit für Dollart, Bremen und Hamburg einen viel billigeren Weg hergestellt hat, als ein Rhein-Ems-Weser-Kanal mit den kleinen Abmessungen es jemals werden kann.

Die Transportleistung eines Kanals wächst mit dessen Abmessungen in arithmetischer Proportion, die doppelte Leistung verlangt nicht die Verdoppelung der Abmessungen, sondern eine sehr viel geringere Vergrösserung derselben. Da nun die Kanalabmessungen der Grösse der Schiffe angepasst werden müssen, so greift auch hier ein ähnliches Verhältniss Platz, und in Folge dessen sind die Anlagekosten eines Kanals mit Abmessungen, welche das doppelte Transportquantum ermöglichen, sehr viel geringer als die zweier kleinerer, welche zusammen die gleiche Leistungsfähigkeit haben würden.

Dass auf dem Rhein zur Zeit Schiffe von 4300 Tonnen nicht gehen, ändert an der Schlusskraft dieser Zahlenreihe nichts, auf dem Nordostsee-Kanal werden noch grössere gehen können, auf dem Meere gehen sie, und gerade dies Beispiel zeigt uns schlagend, wie ganz überraschend der „volkswirtschaftliche Werth“ der Kanäle mit deren Abmessungen wächst, es lehrt begreifen, warum die Holländer mit grossem Kostenaufwand ihren Merwede-Kanal an die Stelle eines alten Kanals setzen konnten, der ziemlich genau die „kleinen Abmessungen“ der Denkschrift hatte, d. h. 550 Tonnen schiffe trug.

Aus diesen Gründen glauben wir, die eventuelle Wahl der kleinen Abmessungen für den Dortmund-Rhein-Kanal für einen folgenschweren und kaum wieder gut zu machenden Fehler erklären zu müssen.

Die weitere Frage, ob es als Bedürfniss bezeichnet werden muss, auch den Mittelland-Kanal von vornherein auf die grossen Abmessungen anzulegen, liegt nur indirekt im Rahmen dieser Abhandlung.

Die Entscheidung derselben wird u. E. davon abhängen, ob man den Kanal nur als Verbindung mit Bremen, Hamburg und allenfalls Berlin oder auch als eine den Seeweg durch die Ostsee ersetzende Wasser-Verbindung mit den ackerbaubeherrschenden Ostprovinzen ausbauen will.

Im ersten Fall würden die voraussichtlichen Abmessungen der demnächstigen Weser- und Elbschiffe, im anderen dasjenige massgebend sein müssen, was die Konkurrenz mit dem Seeweg erheischt.

## Der Donau-Oder-Kanal.

Auszüglich dem in der „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt“ veröffentlichten bezüglichen Aufsatz von Professor A. Oelwein-Wien, entnommen.

Am 16. Oktober d. J., haben die Herren Graf Hans Wilczek jun., K. und K. Kämmerer in Wien, A. Hallier und J. Dietz-Monnin in Paris das Detailprojekt für den Donau-Oder-Kanal dem K. K. Handelsminister mit der Bitte überreicht, mit den genannten Mitgliedern des Syndikates wegen definitiver Ertheilung der Konzession für den Bau und Betrieb dieses Kanals in Verhandlung treten zu wollen. Vor 1½ Jahren haben die letztgenannten Herren die Bewilligung zu den Vorarbeiten erhalten, und theils durch französische, theils durch österreichische Ingenieure die Terrain- und sonstigen Aufnahmen durchführen lassen. Die Leitung der gesammten Arbeiten unterstand dem leider vor einem Monate verstorbenen Ingenieur en chef der französischen Regierung, Herrn Peslin, der mit der Verwaltung der Wasserstrassen im Norden Frankreichs betraut war, dann dem Chefindingenieur Le Vallois und Professor Accard. Als Peslin vor einem Monate starb, waren die Studien und Entwürfe für die von ihm vorgeschlagene Type der geeigneten Ebenen zur Beförderung der Boote zwischen den einzelnen Haltungen bereits abgeschlossen und das Projekt nahezu vollendet.

Für die Ueberwindung grösserer Höhenunterschiede eigneten sich die Kammerschleusen nicht mehr, da diese eben auch dann noch sehr grosse Wassermengen als Speisewasser verbrauchen, wenn man sie nach den Vorschlägen von Garrie, Fontaine und Anderen mit seitlich angeordneten Kammern zu dem Zwecke versehen würde, um beim Entleeren der Schleusen einen Theil des abfliessenden Wassers für eine Wiederverwendung zu magaziniren. Diese Anlagen wurden auch nur für Gefälle bis 20 m projektirt. Man suchte daher dieses Ziel durch Konstruktion von mechanischen Hebewerken zu erreichen.

Mit dem System der mechanischen Hebewerke hat man das Prinzip gelöst, zur Schleusung der Boote aus einer Haltung in die andere nahezu kein Speisewasser mehr zu bedürfen. Dadurch wird der Bau von Kanälen auch in wasserarmen Gegenden und bei grösseren Gefällen ermöglicht und werden die grossen und kostspieligen Bauten für die Wasserbeschaffung ganz erspart, da man fernerhin nur für den Ersatz jener Wassermengen vorzusorgen hat, die durch Verdunstung und Versickerung verloren gehen, d. i. 500 bis 1000 cbm pro Kilometer und Tag.

Die ausgeführten pneumatischen Hebewerke fanden bisher nur für eine Hubhöhe bis 15.35 m und für Boote von 350 Tonnen Last Anwendung. Für grössere Lasten gestaltet sich die Konstruktion schon so kompliziert, dass ein gesicherter Betrieb fraglich wird. Mit Rücksicht auf die Tiefe der Fundierungen dürfte eine Hubhöhe von 20 m auch die Grenze der praktischen Ausführung bilden.

Da Peslin sein Bestreben, Haltungen von grösstmöglicher Länge zu erhalten, nur dann erfüllt sah, wenn Hebewerke für ungleich grössere Höhenunterschiede als 20 m in Verwendung treten können, mit den vorgenannten Hebewerken aber dieses Ziel nicht zu erreichen war, so entschloss er sich, das allerdings nur für kleine Boote von 50 bis 70 Tonnen Last am

Elbing-Oberländer-Kanal, am Kanal von Morris und Georgetown ohne mobile Kammern angewendete System der „geneigten Ebenen“ für Boote mit grösseren Lasten und mit mobilen Kammern weiter auszubilden. Er hat dieses System am letzten Kongresse in Paris eingehend besprochen und publizirt.

Nach seinem Projekte bewegen sich die beiden mobilen Kammern, auf Truckgestellen mit Rädern gelagert, auf Geleisen über eine geneigte Ebene von 4 Prozent Steigung von einer Haltung zur anderen. Die Kammern sind untereinander mit Seilen, die oben über eine Welle laufen, derart verbunden, dass, während die obere Kammer sich nach abwärts bewegt, die untere Kammer nach aufwärts gehoben wird. Auch in diesen Kammern werden die Boote schwimmend auf- und abwärts bewegt.

Dieses System bietet bezüglich des Verbrauches an Speisewasser die gleichen Vortheile wie jenes der Hebewerke, indem der Verbrauch an Speisewasser auch nahezu Null ist, dann aber den für die Oekonomie des Betriebes ausserordentlichen Vortheil, dass Höhenunterschiede von mehr als 50 m noch überwunden werden können, da ihnen nur die Länge der Fahrbahn eine praktische Grenze setzt, und dass dann mit denselben die Vertheilung des Gesamtgefälles auf eine ungleich geringere Zahl von Haltungen eintreten kann, daher die Zahl der Schleusungen geringer, die Länge der Einzelhaltungen weit grösser wird, und ist dieses System das einzige, bei welchem das Boot bei seiner Auf- oder Abschiebung gleichzeitig einen Weg in horizontalem Sinne zurücklegt, den es in nahezu derselben Zeit im kurrenten Kanale zurücklegen würde. Es geht daher durch diese Schleusungsmethode keine Zeit verloren.

Dieses System fand im Projekte Peslin's für den Donau-Oder-Kanal seine praktische Anwendung.

Der gegenüber Nussdorf von der Donau abzweigende Kanal hat gegenwärtig folgende Haltungen und an den diese verbindenden geneigten Ebenen folgende Gefälle:

Haltung	Länge	Seehöhe des Wasser- spiegels	Gefälle der geneigten Ebene
	Kilometer	Me- ter	
1. Wien-Göding . . . . .	100	160.0	18.5
2. Göding-Jaroschau . . . . .	37	178.5	26.5
3. Jaroschau - Aujezd bei Prerau . . . . .	46	205.0	35.0
4. Aujezd - Mährisch-Weiss- kirchen . . . . .	25	240.0	43.5
5. Mähr.-Weisskirch.-Kune- wald (Scheitelstrecke) . . . . .	25	283.5	35.0
6. Kunewald-Gr. Peterswald . . . . .	16	248.5	20.5
7. Gr. Peterswald - Mährisch Ostrau . . . . .	15	228.0	16.0
8. Mähr.-Ostrau-Hruschau . . . . .	5	212.0	—
9. Hruschau-Oderberg . . . . .	5	202.0	—

Zwischen der ersten und achten Haltung sind die geneigten Ebenen, zwischen der achten und neunten Haltung eine gekuppelte Schleuse projektirt. Mit dem Niveau der achten Haltung zweigt ein Seitenkanal ins Kohlengebiet von Reichswaldau und Orlan ab. Das grösste Gefälle hat hier die geneigte Ebene bei Mährisch-Weisskirchen mit 43.5 m auf 1151.25 m Länge. Die geneigten Ebenen sind meist an Kreuzungen von Flüssen angeordnet, um die nöthige Höhe für die Uebersetzung derselben zu gewinnen.

Der seinerzeit kanalisirte Donau-Kanal bildet die

natürliche Fortsetzung des Donau-Oder-Kanals ins Herz der Stadt Wien.

Die Trace des Kanals berührt, von Wien bis Angern das Marchfeld durchquerend, im Marchthale die Orte und Städte: Stülfried, Dürnkrot, Drösing, Hohenau, Landshut, Türnitz, Göding, Rohatetz, Bisentz, Nedakonitz, Ungarisch-Hradisch, Napagedl, Tu-matschau, Hullein, Aujezd; im Bezwathale: Thein, Mährisch-Weisskirchen; auf der Scheitelhaltung: Barnsdorf; im Oderthale: Kunewald, Neuhübl, Gr. Petersdorf, Ait-Bieia, Zabrech, Wittkowitz, Mährisch-Ostrau, Hruschau und Oderberg. In allen diesen Orten sind Häfen angelegt, der ausgedehnteste ist jener in Wittkowitz-Mährisch-Ostrau, im Uebrigen ist das Laden und Löschen an jedem Punkte des Kanals möglich.

Der Hauptkanal hat eine Länge von 274 km, der Flügelkanal von Aujezd nach Prerau eine solche von 1.6 km, von Hruschau nach Reichswaldau von 6.3 km, zusammen 281.9 km.

Bezüglich der Dimensionen des Kanals und seiner Bauwerke hat sich Peslin im Allgemeinen an jene der kanalisirten Oder und des jüngsterbauten Oder-Spree-Kanals gehalten, wo die Schleusen eine Breite von 8.6 m und eine nutzbare Länge von 57.5 m erhalten haben. Derselben Dimensionen erhielten auch die Kammern an den geneigten Ebenen, die gekuppelten Schleusen bei Hruschau und die Fluthschleuse zur Donau, nur hat er für die Strecke Wien-Göding eine Wassertiefe von 3.0 m, für die übrige Strecke von 2.2 m, bei 17.0 m Sohlenbreite angeordnet. Bei 1.8 m Tauchung können somit auf diesem Kanale Boote mit 600 bis 700 Tonnen Ladung verkehren.

Sollten einmal auf den vorgenannten Wasserstrassen die Schleusen auf 67.5 m Länge verlängert werden (Dortmund-Ems-Kanal), so sind die Kammern hier nur auf dieses Maass zu verlängern, um dieselbe Leistungsfähigkeit zu erreichen, da der Minimalradius mit 1000 m angenommen wurde, und nur an vier Punkten Bögen mit 600 m Radius vorkommen.

Der Kanal ist durchwegs, also auch unter den Objekten, doppelschiffig vorgesehen, um einen Tag- und Nachtverkehr ohne Hindernisse durchführen zu können.

Der obere Theil der Innenböschungen ist mit Rücksicht auf eine eventuell einzuführende grössere Geschwindigkeit aus 3 km pro Stunde auf der ganzen Strecke des Kanals gepflastert. Die Objekte erhalten durchwegs gemauerte Widerlager. An beiden Seiten des Kanals sind 4 m breite Treppelwege vorgesehen.

Der Kanal entspricht somit den grössten Ausmassen der neuen in Deutschland hergestellten Kanäle.

Was die Wasserversorgung betrifft, so wurde für die Verdunstung und Versickerung in den ersten Jahren ein Verbrauch von 1000 cbm pro Kilometer angenommen, d. i. 274000 cbm pro Tag für den Hauptkanal, oder 3.2 cbm pro Sekunde. Dieser Bedarf wird gedeckt von Wien nach Göding auf 100 km mit 1.17 cbm pro Sekunde aus der Donau, von da bis und inklusive Wasserscheide auf 133 km mit 1.54 cbm aus der March, und ist zu diesem Zwecke von Omütz bis Prerau ein Zubringer vorgesehen, der mit geringen Kosten in einen einschiffigen Kanal umgebaut werden kann. Von Kunewald bis Oderberg beträgt der Verbrauch nur 0.4 cbm pro Sekunde und wird aus der Ostrawitz und Oder gedeckt, die Zwillingschleusen bei Hruschau werden aus der Oder gespeist. Es sind

dies minimale Wassermengen, die aus diesen Wassergebieten bezogen werden.

Die Herstellungskosten dieses auch für die Zukunft vorgedachten Projektes sind ohne Interkalarzinsen mit effektiv 72 Millionen Gulden veranschlagt, und figuriren unter den grossen Mehrarbeiten wegen der entlang der Thalländen entwickelten Trace die Erdbewegung mit 35 Millionen Kubikmeter gegen 19 Millionen Kubikmeter im alten Projekte, dann die grosse Zahl von Aquadukten und Objekten infolge der Uebersetzung der vielen Seitenthäler.

Peslin strebte das Ziel an, durch dieses Projekt die Durchschnittstransportkosten auf ein Minimum zu bringen. Dieselben sind im Motivenberichte mit 0.28 kr. pro Tonnenkilometer angesetzt, und zwar unter der Voraussetzung, dass die volle Ladung mit 500 Tonnen, die Rückfracht mit 25 Prozent der vollen Ladung angenommen wird, und die Geschwindigkeit mit 3 km pro Stunde in Rechnung gesetzt wird. Diese Transportkosten umfassen die Zinsen und Amortisation des Fahrparkes und der Motoren, die Löhne des Personals, das Ein- und Ausladen und den Gewinn des Schiffers. Angenommen, dass die Rückfracht 50 Prozent beträgt, sinken obige Transportkosten auf rund 0.22 kr., bei 100 Prozent Rückfracht auf rund 0.18 kr. pro Tonnenkilometer. Diese geringen Transportkosten müssen daher lediglich als das Resultat dieser hier vorgeschlagenen Konstruktion betrachtet werden. Die Transportkosten am Kanal mit 0.28 kr. pro Tonnenkilometer betragen somit ein Fünftel bis ein Fünftel der Transportkosten auf den Eisenbahnen, wenn man diesen die Zinsen und die Amortisation des rollenden Materials auch zurechnet.

Da in vorliegendem Falle das Privatkapital zum Bau herangezogen werden soll, so muss zur Deckung der Kosten für die Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals und für die Verwaltung eine Abgabe (Péage) gezahlt werden, die, plus den vorgenannten Transportkosten, dann die durchschnittlichen Tarifsätze pro Tonnenkilometer bilden wird. Erwägungen mannigfacher Art, besonders solche bezüglich des wirtschaftlichen Zweckes dieser Wasserstrasse, liessen es als nothwendig erscheinen, die Tarife am Kanal nicht höher zu stellen, als höchstens mit 50 Prozent der Wagenladungstarife auf den Eisenbahnen.

Die hier maassgebenden Durchschnittseinnahmen pro Tonnenkilometer für Wagenladungsgüter betragen laut den statistischen Nachrichten deutscher Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1891 auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1.670 kr. und auf den österreichisch-ungarischen Bahnen im Mittel 1.895 kr. pro Tonnenkilometer. Die Gesamttransportkosten inklusive der Abgaben am Kanal dürften sich daher nicht höher stellen als auf rund 0.8 kr. pro Tonnenkilometer, und wurde daher die Höhe der Péage mit durchschnittlich 0.5 kr. angesetzt, so dass der Durchschnittstarifsatz am Kanal pro Tonnenkilometer mit  $0.28 + 0.5 \text{ kr.} = 0.78 \text{ kr.}$  festgestellt erscheint.

Dieser Durchschnittstarifsatz würde in praxi gestatten, Roh- und Massenprodukte am Kanal in ganzen Ladungen mit rund 0.6 kr., die übrigen Güter und solche in kürzeren Distanzen mit 1 bis 1.5 kr. pro Tonnenkilometer zu transportiren. Bei günstigerer Rückfracht ist die Möglichkeit gegeben, auch diese Sätze noch zu vermindern.

Auf diesen Grundlagen wurde der voraussichtliche

Verkehr mit 736 Millionen Tonnenkilometer oder mit 2.7 Millionen Tonnen pro Kilometer ermittelt.

Diese Erhebungen bildeten die Grundlage des folgenden finanziellen Kalküls:

Bei einer Péage von 0.5 kr. betragen die Brutto-Einnahmen 3 680 000 fl. Hiervon ab die Kosten der Verwaltung und Erhaltung mit 500 000 fl. verbleibt eine Brutto-Einnahme von 3 180 000 fl., die mit 5 Prozent Zinsen und  $\frac{3}{10}$  Prozent Amortisation ein Kapital von rund 60 000 000 fl. bedeckt.

Das Syndikat erklärt, diesen Betrag von 60 000 000 fl. für den Bau zur Verfügung zu stellen, wenn der Rest des Nominalkapitals in anderer Weise ohne Belastung des Betriebskontos bedeckt wird, sei es durch Bausergänzung, sei es durch eine Garantie der Zinsen und der Amortisationsquote des noch fehlenden Kapitals.

Die Verringerung der Bankkosten kann selbstredend nur eintreten, wenn man die Bauleistungen verringert.

Man kann die Leistungsfähigkeit der Boote reduzieren auf 450 und 350 Tonnen und erhält dann verminderte Dimensionen am Kanal und an den Bauwerken — als Folge aber auch eine geringere Leistung der Boote bei dem gleichen Transportquantum.

Man kann einzelne Strecken und besonders jene zwischen hohen Einschnitten und unter den Brücken, ferner die Aquadukte einschiffig herstellen, verliert aber den Vortheil des ununterbrochenen Betriebes, eventuell der Durchführung des Tag- und Nachtbetriebes.

Man kann die Pflasterung der Innenböschungen, die 6.9 Millionen Gulden kostet, aufgeben, verzichtet aber auf jede raschere Bewegung als 3 km pro Stunde und eventuell auch auf den Dampfbetrieb.

Man kann statt der Entwicklung der Trace entlang der Thalgehänge dieselbe mehr ins Terrain legen, erspart dann an Erdbewegung und Objekten, erhält dann aber ungleich mehrere und kürzere Haltungen, verzichtet daher pro praesentia et futuro auf einen ökonomischen Betrieb, denn je mehr geneigte Ebenen oder Schleusen vorkommen, desto theurer ist die Erhaltung und Bedienung u. s. f.

Die Möglichkeit der Verminderung der Anlagekosten ist also vorhanden, allerdings auf Kosten der Verbilligung der Transportkosten.

Die Frage, einen Kanal zu bauen, dessen Frachten mit 0.5 und 0.4 kr. oder mit 0.28 kr. und weniger pro Tonnenkilometer transportirt werden können, ist so entscheidend für die Gegenwart und Zukunft des Kanals und für Oesterreichs Handel, Industrie und Bodenkultur, dass man zu ihr vor allem Stellung nehmen muss. Ist diese Frage entschieden, und sie kann wohl nur zu Gunsten der denkbar möglichsten Verbilligung der Transportkosten entschieden werden, denn man sollte doch nicht einen neuen modernen Kanal nach der Type der alten Kanäle ausführen, so wird man sich auch über die Type der Ausführung dieses Kanals schon entschieden haben.

## VI. Sechster internationaler Binnenschiffahrts-Kongress.

Haag — 1894.

Wir geben in Nachstehendem das uns in diesen Tagen zugegangene **Programm für die Kongressarbeiten** unseren Lesern zur Kenntniss.

### ERSTE ABTHEILUNG.

#### Bau und Erhaltung der Kanäle und Häfen.

**1. Frage.** — Bau der Schiffahrtskanäle, welche einen Schnellbetrieb zulassen.

Der fünfte Kongress hat folgenden Wunsch ausgesprochen:

1. Man stelle in den einzelnen Ländern Versuche an zur Vervollständigung und Erweiterung der auf dem Erie-Kanal erzielten Resultate, betreffend die Beziehungen zwischen Geschwindigkeit, Zugkraft und Tiefgang der Schiffe einerseits, Grösse und Form des unter dem Wasserspiegel liegenden Profiltheiles andererseits, und zwar sowohl auf See- als auf Binnenschiffahrtskanälen.

2. Man stelle gleichfalls Versuche an zur Bestimmung des Einflusses der Neigungswinkel der Böschungen, auf die Wellenwirkung, welche durch die Fortbewegung der Schiffe bei zunehmender Geschwindigkeit hervorgebracht wird.

3. Die Kritik über diese Versuche bilde den Gegenstand einer Frage auf dem nächsten Kongresse. Daher wird vorgeschlagen, die Frage näher zu erörtern nach folgendem Programm:

Einfluss der Grösse und Form des Kanalquerschnittes auf die Geschwindigkeit der Bewegung und die erforderliche Zugkraft. Mindestmaass der Wassertiefe unter dem Boden des beladenen Kanalschiffes. Minimalradius für die Krümmungen der Kanäle.

Wirksamste und vortheilhafteste Anordnung und Zusammenstellung der Bekleidungen der Böschungen und Ufer.

**2. Frage.** — Ausrüstung der Schiffahrtshäfen.

Aus den Verhandlungen der früheren Kongresse geht hervor, dass die Ausrüstung der Häfen von ausserordentlicher Bedeutung für die Binnen- sowie für die Seeschiffahrt ist. Es wurde damals festgestellt, dass eine zweckmässige Ausrüstung dringend erforderlich sei und in den meisten Binnenhäfen fehle.

Demgemäss wird zur Erörterung dieser Frage folgendes Programm aufgestellt:

Verschiedene Systeme zur Ausrüstung der Häfen. Vortheile und Nachtheile dieser Systeme. Betriebsbedingungen. Oekonomische Ergebnisse. Beste Einrichtung der Anschlüsse zwischen den Eisenbahnen und den Schiffahrtshäfen.

### ZWEITE ABTHEILUNG.

#### Technischer Betrieb.

**3. Frage.** — Vorbeugen von Sperren während des Frostes.

Bis vor einigen Jahren wurde die Sperre der Schiffahrt durch Eis als ein unvermeidliches Uebel betrachtet. Seitdem hat man sich allentwegen ernstlich,

sogar mit grossen Kosten, namentlich auf Seekanälen, in Flussmündungen und Häfen bemüht, diesen Sperren vorzubeugen oder wenigstens ihre Dauer zu beschränken. Es ist demnach von grosser Wichtigkeit, die Ergebnisse dieser Bemühungen, sowie die zur Erreichung des Zweckes angewandten Mittel kennen zu lernen. Dieselben sollen daher nach folgendem Programm erörtert werden:

Verschiedene Systeme und Mittel zum Brechen und Fortschaffen des Eises. Eisbrecherschiffe; Explosivmittel u. s. w. Ergebnisse. Preis der erforderlichen Einrichtungen. Betriebskosten.

**4. Frage.** — Fortbewegung auf Kanälen, kanalisierten Flüssen und natürlichen Flüssen.

In Anschluss an den vom fünften Kongress ausgesprochenen Wunsch einer eingehenden Erörterung der Frage über die beste ökonomische Organisation der Fortbewegung auf den Wasserstrassen, wird folgendes Programm vorgelegt:

Seit dem vorigen Kongresse erzeugte Fortschritte in der Anwendung der verschiedenen Systeme zum Ziehen und sonstigen Fortbewegen der Schiffe. Neue erfundene oder angewandte Systeme. Einfluss der Schiffsform und der Beschaffenheit der Schiffswand auf den erzeugten Widerstand. Erforderliche und erreichbare Geschwindigkeit für Lastschiffe aller Art, einzeln und in Schiffszügen.

### DRITTE ABTHEILUNG.

#### Kommerzieller Betrieb und ökonomische Fragen.

**5. Frage.** — Zölle auf den Wasserstrassen.

Der fünfte Kongress hat sich auf eine Erörterung der Abgaben auf Binnenschiffahrtskanälen beschränkt und die Zulässigkeit spezieller Abgaben, in Ermangelung sonstiger Hilfsquellen zur Bestreitung und Deckung der die Entwicklung der Wasserstrassen und der Schiffahrt bezweckenden Ausgaben anerkannt.

Aus den eingereichten Gutachten geht hervor, dass in den meisten Staaten Abgaben erhoben werden, deren Einstellung unwahrscheinlich ist und sogar schlimme Folgen für die Schiffahrt herbeiführen kann, nicht nur da, wo die Privat-Initiative sondern auch dort, wo der Staat den Bau und die Verbesserung der Kanäle betreibt und namentlich, wo die finanziellen Verhältnisse die Verwendung der erforderlichen Summen nicht erlauben.

Auch wurde festgesetzt, dass die bestehenden Tarife in den einzelnen Staaten auf wenig rationalen Grundlagen beruhen; dass öfters die Abgaben weit über das zulässige Maass hinausgehen; dass die Anwendung der Tarife grosse Unbilligkeiten veranlasst und die Kontrolle schwierig und mangelhaft ist.

Man verlangt somit Angaben nach folgendem Programm:

Einheitssatz der Abgaben. Einfluss der zurückgelegten Entfernung, des Tonneninhaltes des Schiffes, der Art, des Werthes und der Quantität der transportirten Güter. Klassifizierung der Güter. Einstellung oder Herabsetzung der Abgaben für leere Schiffe. Art der Erhebung. Kontrolle. Gebühren für Oeffnung der Schleusen, Stauwerke und Brücken. Gebühren für die nächtliche Fahrt.

## VIERTE ABTHEILUNG.

### Schiffbare Flüsse und deren Verbesserung.

**6. Frage.** — Beziehungen zwischen der Grundform der Flüsse und der Tiefe der Fahrrinne.

Der fünfte Kongress hat, gemäss dem Antrag der Herren Fargue und Vandervin den Wunsch ausgesprochen, die Aufmerksamkeit der Ingenieure auf den Nutzen zu richten, welcher für die Flüsse mit und ohne Fluthwirkung zu erzielen sei durch Erweiterung der auf der Garonne vorgenommenen, die gegenseitige Beziehung der Form des Bettes und der Tiefe in der Fahrrinne betreffenden Studien. Die Resultate dieser Studien sollten auf dem nächsten Kongresse zusammengestellt werden zur Feststellung einer Regel, welche bei der eventuellen Bestimmung der Thalwegform und bei der Annahme eines Niedrigwasserbettes in Flüssen mit und ohne Fluthwirkung anzuwenden sei.

Dieses Studium bietet das grösste Interesse für die Schifffahrt. Die Minimaltiefe der Fahrrinne in der Nähe der Tangentenpunkte der Flusskurven begrenzt den Tiefgang der Schiffe und somit die Leistungsfähigkeit der Wasserstrasse für die Schifffahrt, deren Entwicklung also nicht von der Tiefe der Fahrrinne in den Thalwegkurven, sondern nur von der zwischen zweien nach entgegengesetzten Seiten gekrümmten Kurven erzielte Minimaltiefe in der Fahrlinie bestimmt wird.

Das Studium soll somit nach folgendem Programm vorgenommen werden:

Vergleichendes Studium der Form und Tiefe der wichtigsten natürlichen Wasserstrassen mit und ohne Fluthwirkung und mit beweglichem Geschiebe und zwar die folgenden Punkte betreffend: Beziehungen zwischen Krümmung und Tiefe, Entfernung zwischen den Punkten der stärksten, beziehungsweise geringsten Krümmung und den korrespondierenden Stellen der Maximal- und Minimal-Tiefe.

Anwendung der experimentellen und graphischen Methode mittelst synoptischer Kurven- und Tiefendiagramme. Einfluss der Breite und der Wassermenge des Flusses auf die Minimaltiefe bei nahezu gleichen Kurven. Ergebnisse einer aus geraden Linien und Kreisbogen zusammengestellten Grundform, verglichen mit einer nach dem Systeme des Herrn Fargue entworfenen. Einfluss der hohen und niedrigen Wasserstände auf die Tiefe der Fahrrinne in der Nähe der Tangentenpunkte. Maximal-Krümmungen, welche bei einer ununterbrochenen Fahrrinne für verschiedene Wassermengen und Flussbreiten zulässig sind. Praktische Regel für die Wahl der Grundform des Stromes und für die Darstellung eines Minimalbettes bei Flüssen mit und ohne Fluthwirkung.

**7. Frage.** — Regulirung der Flüsse für Niedrigwasser.

Bei dem augenblicklichen Zustande der meisten europäischen Flüsse, die für mittlere Wasserstände bereits ausgebaut sind, wird den zu stellenden Anforderungen bei kleinen Wasserständen aber noch keineswegs nachgekommen, und ist die Dringlichkeit einer eingreifenden Verbesserung der Schiffbarkeit

vieler Flüsse für die kleinsten Wasserstände von vielen Seiten hervorgehoben.

Es scheint somit wichtig, diese Frage auf dem nächsten Kongress speziell zu besprechen und zwar nach folgendem Programm:

Einfluss von kontinuierlichen, bis nahe unter das niedrigste Wasser reichenden und das Niedrigwasser zusammenfassenden, beiderseitigen Leitwerken auf die Wasserführung eines Flusses. Möglichkeit, durch solche Leitwerke den Fluss so zu reguliren, dass eine volle Ausnutzung der vorhandenen Wassermenge zu Gunsten der Schifffahrt bei Niedrigwasser erfolgt.

Wir bemerken hierzu, dass unser 1. Vorsitzender, Herr Professor F. Schlichting-Charlottenburg, zu einem Referat über die 7. Frage, und das Mitglied des Ausschusses, Herr Direktor Ströhler-Berlin, zu einem solchen über die 5. Frage, aufgefordert worden ist. Beide Herren haben die betr. Referate übernommen.

## VII.

### Kleine Mittheilungen.

**Verein zur Hebung der Fluss- und Kanal-Schifffahrt in Niedersachsen.** Hannover, 21. November. In der gestrigen vertraulichen Ausschusssitzung gedachte der Vorsitzende, Herr Bürgermeister Lichtenberg-Linden, in warmen Worten des von hier scheidenden bisherigen Leiters der Vorarbeiten für den Mittelland-Kanal, Herrn Regierungs- und Bauraths Messerschmidt. Dieser habe die ihm gestellte Aufgabe mit grossem Geschick gelöst und habe es verstanden nach Anhörung der Wünsche der Vertrauensmänner ein Projekt zu Stande zu bringen, welches alle Interessenten befriedige. Zum Zeichen der Anerkennung erhoben sich die Ausschussmitglieder von ihren Sitzen. Herr Regierungsrath Messerschmidt dankte und sprach die Hoffnung aus, dass der Rhein-Weser-Elbe-Kanal baldigst zur Ausführung gelange. Er wolle auch ferner als Ausschussmitglied dem Vereine seine Dienste leihen. — Darauf wurde in eine Berathung über den Verkehr auf dem Mittelland-Kanale eingetreten. Aus derselben kann mitgetheilt werden, dass nach nur sehr geringen Schätzungen, welche mehrfach geprüft und grösstentheils durch Auskünfte von Handelskammern als viel zu niedrig angesehen werden dürfen, der Verkehr auf dem Kanale schon in den ersten Jahren nach seiner Fertigstellung so gross sein wird, dass die jährlich erforderlichen Beträge für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, wie für die Unterhaltung der Wasserstrasse durch eine kleine die Schifffahrt nicht übermässig belastende Abgabe gedeckt werden. Namentlich würde das zu erreichen sein, wenn der Betrieb der Neuzeit entsprechend mit Maschinen

irgend welcher Art und in geregelter Weise geschehe. Durch die Eigenart der quer durch das Binnenland ziehenden, die sämtlichen Stromgebiete Deutschlands verbindenden Wasserstrasse sei das bedingt. Nach einer lebhaften Erörterung wurde die Verhandlung auf eine spätere Sitzung vertagt. — An die Ausschusssitzung schloss sich ein Festessen zu Ehren des nach Hildesheim versetzten Regierungs- und Bauraths Messerschmidt.

**Rhein-Weser-Elbe-Kanal.** Hannover, 10. November. Die Kosten des Rhein-Weser-Elbe-Kanals lassen sich jetzt nach Abschluss der allgemeinen Vorarbeiten feststellen. Für die im niederrheinisch-westfälischen Kohlengebiet liegende Strecke vom Rhein bis zum Anschluss an den Kanal von Dortmund nach den Emshäfen betragen die Baukosten bei grossen Abmessungen, wenn die kanalisierte Lippe von Dorsten bis Wesel benutzt wird, 35 Millionen Mark, wenn das Projekt IV von Ruhrort-Duisburg über Herne nach Dortmund gewählt wird, einschliesslich der Zweigkanäle nach Mülheim, Essen, Bochum, Duisburg und Neuenkamp am Rhein, 51 Millionen Mark. Für das zum Dortmund-Emshäfen-Kanal gehörende Stück bis Bevergern sollen nach den Kosten-Anschlägen rund 36 Millionen aufgewendet werden. Für die letzte Strecke von Bevergern über Osnabrück, Minden, Hannover, Oebisfelde nach Wolmirstedt und Magdeburg kann man das Kilometer zu 400 000 Mark in Ansatz bringen. Bei 357 km Länge dieser Strecke einschliesslich der Hafenanäle nach Osnabrück, Minden, Hannover und Magdeburg ergibt sich ein Betrag von 143 Millionen Mark. Es sind also noch 178 bis 204 Millionen Mark aufzuwenden, um die ganze Wasserstrasse zwischen Rhein und Elbe zu vollenden. Der fertige binnenländische Rhein-Weser-Elbe-Kanal wird demnach 214—240 Millionen Mark kosten, je nachdem man die kanalisierte Lippe wählt oder einen neuen Kanal mitten durch das Industriegebiet. Der Kanal wird dafür allerdings eine Leistungsfähigkeit von 7 Millionen Tonnen Massengüter haben, wovon schon etwa die Hälfte genügen würde, um mit einer mässigen Kanalabgabe von etwa  $\frac{1}{2}$  Pfennig für das Tonnenkilometer die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und die Unterhaltungskosten zu decken.

#### **Ostdeutscher Fluss- und Kanal-Verein zu Bromberg.**

Um über die Gründung eines Zweig-Vereins des deutschen Central-Vereins für Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt zu beschliessen, hatte sich am 7. 11. Abends eine grössere Anzahl von Interessenten aus Bromberg, Inowrazlaw und anderen Orten unseres Regierungsbezirkes in Lengnigs Hôtel zu einer Besprechung zusammengefunden. Die Versammlung war einberufen worden von Herrn Oberbürgermeister Braesicke, welcher den Vorsitz führte und die Berathungen mit einer ausführlichen Rede einleitete, in der er den Zweck der Zusammenkunft des Näheren begründete, „Der Wasserverkehr“, so etwa lautete der wesentliche Inhalt der Ausführungen des Herrn Redners, „bildet eine der wesentlichsten Grundbedingungen für die gedeihliche Entwicklung von Industrie, Handel, Landwirthschaft und der Transportgewerbe unseres Bezirkes. Fast alle Gewerbe-zweige, sowie die gesammte Wirthschaftslage unserer Stadt, des ganzen Netzedistrikts und der anschliessenden Gebiete hängen mehr oder minder von einem gesicherten und billigen Wassertransport ab. Je dringlicher somit die

Bestrebungen für einen solchen hervortreten, um so nothwendiger ist auch die wirksame Vertretung unserer Schifffahrts- und Flösserei-Interessen an maassgebender Stelle geworden. Durch anderweitige Organisationen droht uns die grosse Gefahr, uns für jetzt und für die Zukunft eine solche wirksame Vertretung zu entziehen; und diese drohende Gefahr war die Veranlassung zur Einberufung der heutigen Versammlung, in der über die Gründung eines Zweig-Vereins des deutschen Central-Vereins für Hebung der Kanal- und Flussschifffahrt (der seinen Sitz in Berlin hat), Beschluss gefasst werden soll“. Es schloss sich an diese Darlegung des Herrn Redners eine längere Aussprache, in der sich die sämtlichen Herren Redner in gleichem Sinne äusserten wie der Herr Oberbürgermeister und die Angelegenheit nach jeder Richtung hin fördern zu wollen versprochen. Nachdem so festgestellt war, dass unter den Anwesenden über diesen Punkt nur eine Stimme herrschte, und 63 der Anwesenden durch Einzeichnung in die aufliegenden Listen ihren Beitritt erklärt hatten, schritt man zur Berathung des Satzungsentwurfes des neuen Vereins. Derselbe wurde nach einer längeren Debatte — von einigen geringfügigen Aenderungen abgesehen — in der vom Herrn Einberufer vorgeschlagenen Fassung genehmigt und lautet in seinen Hauptpunkten wie folgt:

§ 1. Der „Ostdeutsche Fluss- und Kanal-Verein“ mit dem Sitze in Bromberg bildet den Mittelpunkt für alle Bestrebungen, welche die Erweiterung und Verbesserung der vorhandenen Wasserwege, die Anlage von Schifffahrtskanälen, Häfen und sonstigen den Wasserverkehr fördernden Einrichtungen im Weichsel-, Brahe- und Netzegebiet und in den in- und ausländischen Nachbargebieten, sowie die Vervollkommnung der Betriebsmittel, der Binnenschifffahrtsgesetzgebung, der Betriebs- und Verkehrsordnungen etc. bezwecken, und sucht insbesondere auf eine gedeihliche Entwicklung der ostdeutschen Binnenschifffahrt und Flösserei im Interesse von Industrie, Handel, Landwirthschaft, Gewerbe, Landesverteidigung und der allgemeinen Wohlfahrt Brombergs und des Netzedistrikts hinzuwirken.

§ 2. Der Vereinsbeitrag wird auf Grund der Selbsteinschätzung im Voraus entrichtet. Privatpersonen zahlen mindestens 3 Mark (bezw. 5 Mark mit Abonnement auf die „Mittheilungen des Central-Vereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt“), korporative Mitglieder (Behörden, Vereine, Gesellschaften etc.) mindestens 30 Mark Jahresbeitrag.

§ 3. Alljährlich bis Mitte März findet eine ordentliche Generalversammlung statt, deren Tagesordnung vom Vorstande in der ihm geeignet erscheinenden Weise mindestens 8 Tage vorher den Mitgliedern bekannt gemacht wird.

§ 4. Der Vorstand besteht aus 18 Mitgliedern und wählt aus seiner Mitte: 1. den Vorsitzenden, 2. den Stellvertreter, 3. den Schatzmeister, 4. den Schriftführer und 5. dessen Stellvertreter, welche ihren Wohnsitz in Bromberg haben müssen.

§ 5. Ueber Abänderung der Satzungen oder über die Auflösung des Vereins kann nur die ordentliche Generalversammlung mit einer Dreiviertel-Mehrheit der Erschienenen beschliessen.

An die Berathung der Satzungen schloss sich die Vorstandswahl, welche damit endete, dass zunächst nur 12 Mitglieder — darunter die Herren Oberbürgermeister Braesicke, Landrath von Unruh, Direktor Göcke-Montwy, Fabrikbesitzer Karl Beck-Bromberg, L. Bärwald-Nakel u. A. — gewählt wurden. Die Wahl der übrigen 6 Mitglieder wurde dem Vorstande überlassen. Sodann beschloss die Versammlung noch, den Vorstand zu ersuchen, dahin zu wirken, dass der Umbau der Danziger Brücke in Bromberg nicht nach dem von der Regierung in Aussicht genommenen Plane zur Ausführung gelange, sondern in solcher Weise, dass alle Lastschiffe die Brücke jederzeit ungehindert passiren können.

In den Vorstand des „ostdeutschen Fluss- und Kanalvereins“ sind inzwischen gewählt die Herren: Oberbürgermeister Bräsicke, Regierungs-Rath a. D., Mitglied des Herrenhauses, zum Vorsitzenden, Kaufm. Bengsch zum stellvertr. Vorsitzenden, Fabrikbes. Herrm. Dyck zum Schatzmeister, Kaufm. Carl Beck zum ersten Schriftführer und Handelskammersekretär Leopold Hirschberg zum zweiten Schriftführer.

**Stau-Anlagen in der Netze.** Den Netze-Schiffahrts-Interessenten ist auf die bezügliche Eingabe vom 15. v. M. (siehe Oktober-Heft Seite 247), betr. Stau-Anlagen in der Netze, unterm 16. v. M. nachstehender Bescheid erteilt worden:

Die Ihren Anträgen zu Grunde liegende Annahme, die einen Bestandtheil des Netzeregulierungsplanes bildenden Stau-Anlagen seien für die Schaffung und Aufrechterhaltung einer grösseren Fahrtiefe bestimmt, ist nicht zutreffend. Diese Stau-Anlagen werden vielmehr lediglich landwirthschaftlichen Zwecken dienen, insofern nämlich, als sie für die angrenzenden Ländereien die Möglichkeit der bisherigen winterlichen Ueberfluthungen auch für die Zukunft gewährleisten sollen. Ihre baldige Inangriffnahme ist zwar beabsichtigt, indessen wird ihre Fertigstellung nach dem Gesagten für die Schiffahrts-Interessen nicht von Bedeutung sein.

Wenn im vergangenen Sommer die wünschenswerthe Fahrtiefe auf der Netze nicht immer vorhanden gewesen ist, so ist die Ursache davon, wie die aus Anlass Ihrer Beschwerde angestellten eingehenden Ermittlungen ergeben haben, nicht in der Ausführung von Durchstichen, sondern allein in der aussergewöhnlichen Trockenheit dieses Jahres zu suchen, welche in anderen Stromgebieten zu einer noch bedeutend weitergehenden Beeinträchtigung der Schiffahrt geführt hat. Dass daneben bei Eröffnung neuer Durchstiche auf der Netze Störungen der Schiffahrt vorübergehend eingetreten sind, liegt in der Natur der Sache und liess sich nicht vermeiden. Die Einwirkung der Durchstiche auf die Wassertiefe wird erst nach weiterem Fortschreiten des gesammten Regulierungswerkes mit Sicherheit beurtheilt werden können. Nach den bislang gemachten Beobachtungen darf jedoch angenommen werden, dass sie eine günstige sein wird. Die vielen in fast ununterbrochener Reihe aufeinander folgenden, zum Theil sehr scharfen Krümmungen, behinderten seither nicht nur an sich, besonders in trockenen Jahren, die

Schiffahrt in hohem Maasse, sondern gaben ausserdem Veranlassung zu einem fortwährenden Wechsel zwischen übermässig engen und übermässig weiten Durchflussprofilen und damit zur Bildung sehr grosser Tiefen in ersteren, dagegen aber auch erheblicher Verflachungen in letzteren. Diese Missstände kommen durch die Ausführung von Durchstichen und der damit in Verbindung stehenden weiteren Regulirungsbauten in Fortfall. Die Folgen des durch die Durchstiche ermöglichten schnelleren Ablaufs des Wassers aber werden durch die Verengung der Durchflussprofile wieder ausgeglichen werden, welche letzteren bei Aufstellung des Regulierungsplanes, so viel die bisherigen Erfolge erkennen lassen, richtig gewählt sind.

Hinsichtlich des in der Vorstellung erwähnten Steinriffes ist zu bemerken, dass die Unschädlichmachung desselben sofort nach Bekanntwerden des vorgekommenen Schiffsunfalles, welcher übrigens auf Unvorsichtigkeit des Schiffers zurückzuführen ist, angeordnet worden ist, wie die Wasserbauverwaltung sich auch in Zukunft die schleunige Beseitigung derartiger Schiffahrtshindernisse stets angelegen sein lassen wird.

Hiernach habe ich mich von der Berechtigung der vorgetragenen Beschwerden nicht überzeugen können.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

**Der Verein für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt in Bayern** hat zu dem Entwurf eines Reichsgesetzes über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt in folgender Weise Stellung genommen:

1. Die Erlassung eines Reichsgesetzes betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flösserei wird als dringend wünschenswerth erachtet, damit die verschiedenen, oft sehr nachtheiligen lokalen Einzelbestimmungen im Wegfall kommen und ein Recht nach einheitlichen Gesichtspunkten geschaffen wird.
2. Um so weit als möglich eine wirkliche Einheitlichkeit hinsichtlich der privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flösserei in Deutschland zu erzielen, möge die Aufrechterhaltung des Ortsgebrauches aus dem Gesetzentwürfe möglichst beseitigt werden, so z. B. im § 29 Abs. 4 und § 48 Abs. 4 in beiden Fällen, ohne dass dadurch die Zulassung der freien Vereinbarung alterirt würde.
3. Bei § 4 möge ein weiterer Passus angefügt werden des Inhalts, dass der Schiffseigner persönlich haftet und dass Derjenige, der Schaden ersetzt verlangt, den Beweis selbst erbringen muss.
4. Zu § 8 geben wir in Erwägung, ob hier nicht in einem Zusatz das Beweisverfahren nach § 395 des Handelsgesetzbuches zu statuiren wäre.
5. In § 27 möge die Freiheit des Frachtführers, an jedem beliebigen Orte anlanden zu dürfen, beschränkt werden.
6. In § 29 erscheinen uns die Ladezeiten zu kurz gegriffen. Wir würden begutachten, dieselben anzusetzen auf: 2 Tage bei 10 Tonnen (à 1000 kg), 3 Tage bei 50 Tonnen, 5 Tage bei 100 Tonnen,

7 Tage bei 200 Tonnen, 10 Tage bei 300 Tonnen, 11 Tage bei 400 Tonnen, 12 Tage bei 500 Tonnen, 14 Tage bei 600 Tonnen, 15 Tage bei mehr als 600 Tonnen.

In § 32 erscheinen uns die Bestimmungen für die Lagergelder zu hoch, wir würden begutachten für: 50 Tonnen 7 Mark, 100 Tonnen 9 Mark, 200 Tonnen 12 Mark, 300 Tonnen 20 Mark, 400 Tonnen 27 Mark, 500 Tonnen 33 Mark, für je weitere 100 Tonnen je 6 Mark.

Nach § 76 möge ein neuer Paragraph eingeschaltet werden, welcher eine dem § 423 des H. G. B. entsprechende allgemeine Fassung zu erhalten hätte, etwa wie folgt: „Frachtführer und Schiffer oder deren Angestellte sind nicht befugt, die Anwendung der Bestimmungen über die Verpflichtungen des Frachtführers oder Schiffers zum Schadenersatz auszuschließen oder zu beschränken, ausser insoweit dies durch Bestimmungen dieses Gesetzes zugelassen ist. Vertragsbestimmungen, welche diesen Vorschriften entgegen stehen, haben keine rechtliche Wirkung.“

Zu § 69 wünschten wir einen Zusatz des Inhalts, dass der Ladeschein darüber eine Angabe enthält, welche Güter auf Deck und welche nicht auf Deck zu verladen sind.

10. Die obligatorische Einführung der Schiffsregister und die Ermöglichung einer Beleihung der Schiffe mit Eintragung ins Schiffsregister begrüßen wir als einen Fortschritt.

**Donau-Main-Frage.** Unser geschätztes Ausschuss-Mitglied Herr Professor Hofrath Dr. v. Schanz-Würzburg hielt in einer Versammlung des bayerischen Kanal-Vereins am 26. v. M. einen mit grossem Beifall aufgenommenen Vortrag über die Donau-Main-Frage. Der „Fränkische Kurier“ berichtet darüber wie folgt: Redner wies nach eingehender Schilderung der technischen Schwierigkeiten und der Hilfsmittel, worüber man heutzutage zu deren Ueberwindung verfügt, die Möglichkeit der Durchführung des Projekts nach. An Stelle der 100 Schleusen des Ludwigs-Kanals würde die ganze Wasserstrecke Aschaffen-

burg-Passau mit 47 Schleusen fahrbar zu machen sein. Wenn die Staatsregierung sich heute nicht selbst von der Möglichkeit der Durchführung des Projekts überzeugt hielte, würde sie nicht bereit sein, 100 000 Mark an die Ausarbeitung eines allgemeinen Entwurfs zu wenden. Alsdann kam Redner auf die wirthschaftliche Nothwendigkeit des Projekts und auf dessen etwaige Ertragsfähigkeit. Für die ungefähr doppelt so grosse Kanalanlage als die des alten Ludwigs-Kanals, dessen Herstellung 60 Millionen Mark gekostet, könne man die Ausführungskosten auf ca. 130 Millionen Mark, also 280 000 Mark pro Kilometer, berechnen. Eine Zinsenlast von 6 Millionen Mark für diesen Zweck könne das Land gewiss tragen, nachdem eben erst wieder 71 Millionen Mark für Doppelgeleise verlangt worden und die Reform des Personentarifs, die man 1891 ins Auge fasste, mindestens einen Ausfall von je 7 Millionen auf 6 bis 7 Jahre gekostet hätte. Ausser den Zinsen seien für die Wasserstrasse auch noch 2½ Millionen Mark Verwaltungskosten anzusetzen. Wenn nun auch nicht die ganze Strecke einen solchen Verkehr wie die kanalisirte Mainstrecke bis Frankfurt aufweisen werde, auf 1½ Millionen Tonnen Fracht dürfe man immerhin rechnen. Würde man eine Gebühr auf dieselben legen, so würde eine solche von 7,10 Pfennig pro Tonnenkilometer die volle Verzinsung des Anlagekapitals gewähren. Für eine solche Wasserstrasse wären aber 8 Millionen Mark Jahreszinsen keine allzu grosse Ausgabe, da man allein für Eisenbahnzinsen 29 Millionen Mark jährlich in Bayern aufwende. Nachdem dann noch Redner gezeigt, dass das grössere Projekt keineswegs vorgängige andere Verkehrsbesserungen, wie die Legung der Kette u. s. w., illusorisch mache, kam er zu dem Schlusse, dass technisch, wirthschaftlich und finanziell das Donau-Main-Kanalprojekt nicht nur ausführbar, sondern auch nützlich und einträglich sei.

Wir werden auf diesen Vortrag noch zurückkommen.

Für die kleinen Mittheilungen verantwortlich:

Hauptmann z. D. Hilken,  
Schriftführer.

Handen gewesen ist, so ist die Ursache davon, wie die aus Anlass ihrer Beschwerte angestellten eingehenden Ermittlungen ergeben haben, nicht in der Ausführung von Durchfällen, sondern allein in der aussergewöhnlichen Trockenheit dieses Jahres zu suchen, welche in andern Stromgebieten dieses Jahres noch bedeutend weitergehenden Beschädigung der Schiffahrt geführt hat. Dass danach bei Lösung neuer Durchfalle auf der Neisse Störungen der Schiffahrt vorübergehend eingetreten sind, liegt in der Natur der Sache und liess sich nicht vermeiden. Die Einwirkung der Durchfalle auf die Wasserstrasse wird erst nach weiteren Forschungen des gesammten Regierungswerkes mit Sicherheit festgestellt werden können. Nach der bislang gemachten Beobachtung darf jedoch angenommen werden, dass eine günstige sein wird. Die vielen in fast ununterbrochener Reihe einander folgenden, zum Theil sehr schweren Kälteeinbrüche, beherrschten seitler nicht nur an sich, besonders in trocknen Jahren, die