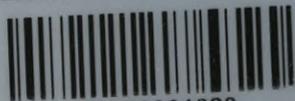




Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000301080

x
376

J. X. 37/1894



Mittheilungen

des
Berlin, im Reichstags-Gebäude.

Central-Vereins

für

Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt.

Januar 1894.

Inhalts-Verzeichniss.

	Seite
I. Bericht über die Sitzung des Ausschusses am 24. Januar 1894	3
II. Eingänge an Drucksachen vom 12. Dezember 1893 bis 24. Januar 1894	13
III. Die wirtschaftliche Bedeutung der Weserstrasse und ihres Verkehrsgebietes, sowie die zu erstrebende Verbesserung des Fahrwassers. Von Herrn Handelskammer-Sekretär Dr. Voelcker-Kassel	14
IV. Vertrag zwischen Preussen und Lübeck, betreffend den Elbe-Trave-Kanal	21
V. Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Gewährung eines Beitrages Preussens zu den Kosten der Herstellung des Elbe-Trave-Kanals durch die freie und Hansestadt Lübeck	22
VI. Schifffahrtsverkehr auf der österreichischen Elbe im Jahre 1891 und 1892. Von Prof. A. Oelwein	23
VII. Kleine Mittheilungen	25
VIII. Bekanntmachung	29

J. N. 19382

Druck der Norddeutschen Buchdruckerei und Verlagsanstalt,
Berlin SW., Wilhelmstrasse No. 32.

W. A.



94

g. x. 37/1894



Mittelungen

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.

g. x. 37/1894



nr. Inv. 1814

- I. Bericht über die Sitzung des Ausschusses am 12. Dezember
- II. Eingänge an Drucksachen vom 12. Dezember
- III. Die wirtschaftliche Bedeutung der Weserstrasse und ihres Verkehrsgebietes. Von Herrn Handelskammer-Sekretär Dr. Volcker-Kaack, die die Kanäle
- IV. Vertrag zwischen Preussen und Lübeck betreffend den Elbe-Trave-Kanal
- V. Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Gewährung eines Beitrages Preussens zu den Kosten der Herstellung des Elbe-Trave-Kanals durch die freie und Hansestadt Lübeck
- VI. Schifffahrtsverkehr auf der österreichischen Elbe im Jahre 1881 und 1882. Von Prof. A. (Lohmeyer)
- VII. Kleine Mitteilungen
- VIII. Bekanntmachung



Biblioteka Politechniki Krakowskiej

100000315033

Druck der Zeit

Bericht über die Sitzung des Ausschusses

am
Mittwoch, den 24. Januar 1894.

Berlin, im Reichstags-Gebäude.

Anwesend die Herren: Prof. J. Schlichting-Charlottenburg, Rechtsanwalt Dr. P. Alexander-Katz-Berlin; Graf von Arnim-Schlagenthin-Berlin; Bankier Aschrott-Berlin; Mitglied des Abgeordnetenhauses Bartum-Linden; Schriftleiter Beseke-Berlin; Schiffsherr Fr. Enger-Schönebeck; Konsul Fehling-Lübeck; Ingenieur Fritz Geck-Hannover; Kgl. Reg.-Baumeister Gerlach-Berlin; Mitglied des Abgeordnetenhauses Handelskammer-Sekretär Bergrath-Gothein-Breslau; Redakteur Dr. Hager-Berlin; Handelskammer-Sekretär Dr. Hampke-Posen; Mitglied des Abgeordnetenhauses Heye-Nienburg; Hauptmann z. D. Hilken-Berlin; Kaufmann R. Huth-Berlin; Stadtrath Kochhann-Berlin; Major a. D. Kurs-Berlin; Generalmajor z. D. von Lessing-Berlin; Mitglied des Reichstags und des Abgeordnetenhauses Amtsgerichts-Rath Letocha; Bürgermeister Lichtenberg-Linden; Mühlenbesitzer F. W. Meyer-Hamel; Direktor der Bremer Schlepsschiffahrts-Ges. Georg Müller-Bremen; Fabrikbesitzer Richard Müller-Eberswalde; Syndikus Dr. Nebelthau-Bremen; Direktor der Viktoria-Akt.-Speicherei-Ges. F. Neumann-Berlin; Reg.-Baumeister Offermann-Berlin; Wirkl. Geh. Ober-Reg.-Rath J. Rösing-Berlin; Reg.-Baumeister Roloff-Berlin; Schiffsrheder Friedr. Rothenbücher-Berlin; Schifferältester Franz Schultze-Berlin; Geh. Reg.-Rath Schwabe-Charlottenburg; Verlagsbuchhändler Siemenroth-Berlin; Kaufmann Georg Sükey-Berlin; Kaufmann Konsul R. Tewes-Bremen; Baurath Tolkmitt-Köpenick;

Syndikus Dr. Vosberg-Rekow-Braunschweig; Mitglied des Abgeordnetenhauses Baurath Wallbrecht-Hannover; W. Wegener-Berlin; Stadtrath Wiese-Minden; Rentier Wiesener-Berlin. Handelskammer-Präsident Zaun-Minden.

Entschuldigt fehlten die Herren: Kommerzienrath Arnhold-Berlin; Bankdirektor Basse-Hamover; Stadt- und Handelskammer-Sekretär Boedicker-Hanau; Amtsgerichtsrath a. D. Carp-Ruhrort; Stadtrath Heinrich Flinsch-Frankfurt a. M.; Bürgermeister Dr. Fluthgraf-Wesel; Kommerzienrath P. G. Friedenthal-Berlin; Dr. Feodor Goecke-Bonn; Kaufmann Moritz Heilmann-Berlin; Baurath Hoffmann-Siegersdorf; Generaldirektor Kamp-Hamm i. W.; Konsul J. C. Kunst-Brake; Reg.-Baumeister zur Megede-Berlin; Rentier Merkens-Köln; Eisenbahnbau-Inspektor Gustav Meyer-Berlin; Dr. Rentzsch-Dresden-Blasewitz; Kommerz- und Admiraltätsrath Ritzhaupt-Königsberg i. Pr.; Gotthard Sachsenberg-Rosslau; Geh. Kommerzienrath Sartori-Kiel; Geh. Kommerzienrath Leopold Schoeller-Breslau; Ingenieur E. Schrödter-Düsseldorf; Sekretär der Kaufmannschaft Fritz Simon-Königsberg i. Pr.; Geh. Kommerzienrath Spaeter-Koblenz; Handelskammer-Sekretär Dr. Stegemann-Oppeln; Reg.-Rath Dr. von Studnitz; Wasserbau-Inspektor Sympher-Holtenau b. Kiel; Generalsekretär Dr. Voltz-Kattowitz; Schifffahrtsdirektor O. Wanckel-Schönebeck a. Elbe; Dr. Zoepfl, Sekretär des Bayr. Kanalvereins, Nürnberg.

Tages-Ordnung:

1. Geschäftliche Mittheilungen.
2. Die wirtschaftliche Bedeutung der Weserstrasse und ihres Verkehrsgebietes, sowie die zu erstrebende Verbesserung des Fahrwassers. Herr Handelskammer-Sekretär Dr. Voelcker-Kassel.

Der Vorsitzende, **Professor Schlichting-Charlottenburg**, eröffnet die Sitzung Abends 7 $\frac{1}{4}$ Uhr.

Meine Herren! Bei Eröffnung der Sitzung erlaube ich mir Ihre Aufmerksamkeit auf wichtige Verhandlungen der letzten Wochen bezüglich der den Kanalbauinteressenten aufzuerlegenden Kostenbeiträge hinzulenken. Die Verhandlungen haben am 29. Dezember v. J. in Düsseldorf für den Dortmund-Rhein-Kanal, am 14. d. M. in Hannover für den Rhein-Weser-Elbe-Kanal und am 9. d. M. zu Dortmund zu Gunsten des Dortmund-Rhein-Kanals stattgefunden, und zwar bezw. seitens der aus Rheinland und Westfalen vereinigten Interessenten, seitens der Vertreter des Ausschusses für den Mittelland-Kanal und unseres Kanalvereins zu Hannover und seitens des Vereins für Schiffbarmachung der Lippe.

Bei den Verhandlungen in Düsseldorf wurde mitgeteilt, dass die Staatsregierung erklärt habe, es sei der Bau des Kanals südlich der Emscher zur Verbindung des Dortmund-Ems-Kanals mit dem Rhein beschlossene Sache, auch die Genehmigung seitens Seiner Majestät bereits erteilt, der Kanal werde aber nur in den sogen. kleinen Dimensionen und auch nur unter Theilnahme an den Kosten seitens der Interessenten gebaut. Diese sogen. kleinen Dimensionen sind aber nun so erheblich, dass sie für Schiffe von 500 bis 700 t ausreichen, so dass ein derartiger Kanal fast alle übrigen Kanäle in allen Ländern in Bezug auf Schiffbarkeit überragt. Der Schiffahrtskongress in Wien begnügte sich, allerdings vor 8 Jahren, mit Dimensionen für Schiffe von 300 bis 400 t. Es war das Aeusserste, was in jener Zeit erreicht werden konnte und erforderte bekanntlich vieljährige Kämpfe.

Hinsichtlich der Kostenbeiträge zum qu. Kanalbau hatte die Staatsregierung sich bereit erklärt, an Stelle der Baarzahlung der Grunderwerbskosten die Uebernahme einer 3 $\frac{1}{2}$ proz. Zinsgarantie in Höhe des Kostenanteils von 10 Millionen anzunehmen.

Die Versammlung in Düsseldorf nahm nun auf Grund dieser als unabänderlich geltenden Erklärungen der Staatsregierung nach längerer Verhandlung die nachfolgenden Beschlüsse an, und zwar:

- I. Die heutige Versammlung hält ebenso wie die Dortmunder die Ausführung des Kanals in den grossen Abmessungen für das Zweckentsprechendste, erkennt jedoch an, dass auch durch die Ausführung des Kanals in kleineren Dimensionen grosse Vortheile für die Provinzen Rheinland und Westfalen erreicht werden und erhebt daher keinen Widerspruch gegen einen Kanal in den kleineren Dimensionen.
- II. Dieselbe richtet an die Königliche Staatsregierung das Ersuchen, in dem über den Kanalbau zu erlassenden Gesetze vorzuschreiben,
 1. dass der seitens der Interessenten zu

leistende Beitrag in Form einer Zinsgarantie für ein Kapital von höchstens 10 Mill. M. zu erheben sei; indessen soll dieser Beitrag in keinem Falle den Betrag von 350 000 M. jährlich (3 $\frac{1}{2}$ Prozent von 10 Mill. M.) übersteigen. Wirft der Kanal von Dortmund nach dem Rhein eine höhere Rente ab als 3 $\frac{1}{2}$ Prozent, so ist diese Mehrrente, berechnet von einem Kapital von 10 Mill. M., an die beiden Provinzen nach Maassgabe ihrer Betheiligung zu vergüten, wohingegen, wenn eine geringere Rente als 3 $\frac{1}{2}$ Prozent erzielt wird, die beiden Provinzen den Ausfall, berechnet von einem Kapital von 10 Mill. M., zu ersetzen haben. Die Zinsgarantie tritt zwei Jahre nach Inbetriebsetzung des Kanals in Kraft. Die zeitliche Begrenzung dieser Garantie bezw. Amortisation wird der weiteren Verhandlung mit der Königlichen Staatsregierung überlassen;

2. das Kapital, für welches die Zinsgarantie zu leisten ist, ist auf die beiden Provinzen Rheinland und Westfalen zu vertheilen. Die Art der Vertheilung ist nach Benehmen mit den betheiligten Provinzialverbänden durch die Königliche Staatsregierung nach Maassgabe des beiderseitigen Interesses, über welches vorher im Ausschusse thunlichst Vereinbarungen zu treffen sind, festzustellen;

3. dass der von den Provinzialverbänden etwa zu leistende Zuschuss seitens derselben durch eine Mehrbelastung der Kreise, seitens der Kreise durch eine Mehrbelastung der Gemeinden und seitens der letzteren durch eine Mehrbelastung der betheiligten Gemeindeangehörigen in Gemässheit der §§ 10 und 91 des Kommunalabgaben-Ges. vom 14. 7. 1893 wieder eingezogen werden dürfe.

- III. Die Versammlung ersucht die Königliche Staatsregierung, die sämtlichen betheiligten Kommunalverbände zu veranlassen, möglichst bald einen Beschluss zu fassen, in welchem sie sich mit der vorstehend empfohlenen Art der Aufbringung der Kosten einverstanden erklären.

- IV. Die Versammlung wählt einen Ausschuss, welcher die weitere Förderung der Angelegenheit zu bewirken hat.

In gleicher Weise lauten auch die bei den Verhandlungen in Hannover bezüglich des Mittelland-Kanals erzielten Beschlüsse. Auch dort hat man sich bereit erklärt die 3 $\frac{1}{2}$ prozentige Zinsgarantie für ein den Grunderwerbslasten entsprechendes Kapital von 20 Millionen zu übernehmen, man wünscht aber die gleichzeitige Vorlage des Gesetzentwurfs für den Bau dieses Kanals und des Dortmund-Rhein-Kanals. Die Beschlüsse haben folgenden Wortlaut:

- I. Die Königliche Staatsregierung ist zu ersuchen, den Gesetzentwurf, betr. die Erbauung des Mittelland-Kanals und seiner Zweig-Kanäle, gleichzeitig mit dem Gesetzentwurf, betr. die Erbauung des Kanals Dortmund-Rhein dem Landtage vorzulegen.
- II. Wenn die Königliche Staatsregierung glaubt, auf der Forderung einer Vorausleistung der In-

teressenten für die Ausführung des Kanals bestehen zu müssen, so empfiehlt es sich, dieserhalb Folgendes zu bestimmen:

1. Der seitens der Interessenten zu leistende Beitrag besteht darin, dass dieselben für einen höchstens 20 Millionen betragenden Theil des ganzen Anlagekapitals die Garantie dafür übernehmen, dass die zur Zahlung gelangenden Kanalabgaben eine $3\frac{1}{2}$ prozentige Verzinsung des Anlagekapitals ergeben. Soweit und solange die Abgaben eine höhere Verzinsung des Anlagekapitals als $3\frac{1}{2}$ Prozent ergeben, kommt der Mehrertrag für 20 Millionen den Interessenten zu Gute.

Diese Zinsgarantie und Beteiligung der Interessenten an den Erträgen der Abgaben tritt erst 2 Jahre nach Inbetriebnahme des Kanals in Kraft.

2. In dem Gesetze ist zu bestimmen, dass für den auf Preussen entfallenden Theil des Betrages von 20 Millionen den Provinzen Westfalen, Hessen, Hannover und Sachsen, einer jeden für den an der Königlichen Staatsregierung nach Anhörung der Provinziallandtage zu bestimmenden Antheil, die Garantie für eine $3\frac{1}{2}$ prozentige Verzinsung dieses Theilbetrages (unter Beteiligung an den $3\frac{1}{2}$ Prozent übersteigenden Erträgen der Abgaben) obliegt.

3. Es ist die Möglichkeit zu eröffnen, dass der von den Provinzialverbänden auf Grund ihrer Garantie etwa zu leistende Zuschuss von diesen durch eine Mehrbelastung der Kreise, von den Kreisen durch eine Mehrbelastung der Gemeinden und von letzteren durch eine Mehrbelastung der beteiligten Gemeindeangehörigen in Gemässheit der Bestimmungen des § 110 der Provinzialordnungen, § 13 der Kreisordnungen und §§ 20, 91 des Kommunalabgabengesetzes wieder eingezogen werden kann.

Zur weiteren Förderung der Sache tragen endlich auch die Verhandlungen zwischen Mitgliedern der Königlichen Kanalkommission zu Münster und dem Vorstand des Vereins für Schiffbarmachung der Lippe bei, welche den letztgenannten Verein in seiner Sitzung vom 9. bzw. 18. Januar d. J. zu dem Beschlusse geführt haben, von seinem Protest gegen die Speisung der beiden Kanäle aus der Lippe Abstand zu nehmen und zwar dann, wenn:*)

I. dafür Garantie geboten werden kann, dass durch die Wasserentnahme aus der Lippe weder die Wiederherstellung der Schiffbarkeit dieses unentbehrlichen Kanalgliebes für den Durchgangsverkehr von dem Rhein nach dem Osten der Monarchie, noch die Benutzung zur landwirthschaftlichen Melioration gefährdet wird.

II. in dem Gesetz, betr. den Ausbau des Kanals IV, der gleichzeitige Bau eines Kanals Hamm-Datteln, welcher Kanal bestimmt ist

- a) zur Speisung des Dortmund-Ems-Kanals nebst der Verbindung nach dem Rhein,
- b) als erstes Glied einer besseren Schifffahrts-

verbindung (für Schiffe von 600 T. ausreichend) zwischen Wesel und Lippstadt zu dienen, festgestellt wird.

Unter diesen Bedingungen empfiehlt der Ausschuss des Vereins für Schiffbarmachung der Lippe seinen Mitgliedern, dahin wirken zu wollen, dass die beteiligten Provinzen, Kreise und Gemeinden eine Zinsgarantie von $3\frac{1}{2}$ Prozent für einen entsprechenden Theil der Kosten des Kanalstücks Hamm-Datteln übernehmen behufs Vertheilung auf die Interessenten, wie dies von der Versammlung am 29. Dezember 1893 für den Kanal IV vorgeschlagen ist.

Durch die Beschlüsse dieser drei Versammlungen sind die Vorarbeiten zur Ausführung der qu. Kanäle wesentlich gefördert worden, und es wird sich jetzt darum handeln, auf der Grundlage der Vereinbarungen den festen Willen, die Ausführung alsbald ins Werk zu setzen, zu bethätigen.

Handelskammer - Sekretär Bergrath *Gothein-Breslau*, Mitglied des Abgeordnetenhauses, bemerkt, dass der Herr Finanzminister sich gerade heute über die Projekte des **Dortmund-Rhein-Kanals** und des **Elbe-Trave-Kanals** sehr günstig geäussert und es als wahrscheinlich hingestellt habe, dass auch für ersteren eine bezügliche Vorlage in dieser Tagung dem Landtage gemacht würde.

Bürgermeister *Lichtenberg-Linden* hebt im Anschluss daran hervor, dass ein grosser Gewinn für die Förderung weiterer Kanalbauten in dem neuen Modus der Zinsgarantie an Stelle Hergabe eines Kapitals für den Grunderwerb liege, ebenso sei die geplante Art der Uebertragung der Lasten auf die Interessenten als eine zweckmässige zu erachten; namentlich sei die alljährliche Festsetzung der eventuellen Umlage vortheilhaft. Die beim Mittelland-Kanal in Frage kommenden Anforderungen, hätten sich auf eine Zinsgarantie für etwa 20 Mill. M. feststellen lassen. Demnach hätten die beteiligten vier Provinzen Westfalen, Hessen, Hannover, Sachsen, sowie die Lande Schaumburg-Lippe und Braunschweig zusammen eine Garantie von 700 000 M. jährlich zu übernehmen. Den auf die Provinzen fallenden Theil sollten also für Preussen die Provinzialstände ermächtigt werden, auf die Kreise und diese wieder auf die Gemeinden nach Maassgabe des Interesses umzulegen. Letztere hätten dann die Berechtigung, auf die einzelnen Interessenten die entfallenden Beträge zu vertheilen, sofern nicht die Gesamtbevölkerung die Umlage zu tragen habe. Insoweit sich dann der Kanal mit den Jahren verzinse, würden sich in fortschreitender Weise die Lasten mindern. In Hannover seien der Hammersteinsche Ausschuss und der Kanal-Verein für Niedersachsen der Frage näher getreten, welche Garantiesumme für die Interessenten im Regierungs-

*) Siehe Seite 24 Kleine Mittheilungen.

bezirk Hannover aufzubringen sein würde. Die Beurtheilung dieser Frage sei durch Herrn Ingenieur Geck wesentlich dadurch erleichtert, dass er festzustellen versucht habe, ob sich bereits in den ersten Jahren eine Verzinsung des Mittelland-Kanals erwarten liesse. Keinenfalls werde eine grössere Last als 18 pCt. der Gewerbestener zu erwarten sein. Die Berechnung der Verzinsung des Kanals gründe sich auf die Erhebungen, welche bezüglich des Güterverkehrs der Eisenbahnstationen im Mittelland-Kanalgebiet angestellt seien und im Weiteren auf Verkehrsannahmen für den Kanal mit einer Schifffahrtsabgabe von $\frac{1}{2}$ Pf. auf den Tonnenkilometer. Das Nähere sei in der im Erscheinen begriffenen kleinen Schrift ausgeführt, von welcher einige Abdrücke bereits mit zur Stelle gebracht wären. Die Ausgabe der vollen Auflage werde erst in einigen Wochen geschehen können.

Der **Vorsitzende** begrüsst die Mittheilung des Bergrath Gothein und theilt ferner mit, dass sich am 20. d. M. ein Provinzialverein für Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt in Posen gebildet habe und als Zweigverein dem Centralverein beigetreten sei. Ein Vertreter des Vorstandes, Herr Handelskammer-Sekretär Dr. Hampke, sei in der Versammlung zugegen, und heisse er den Posener Verein als neuen Zweig Namens des Vorstandes und Ausschusses aufs Herzlichste willkommen, zugleich seinen Bestrebungen besten Erfolg wünschend.

Der **Vorsitzende** bittet sodann den Herrn Major Kurs, sich über den Stand der Arbeiten der Kommission, betr. einheitliche Vorschriften für den Bau von Flussfahrzeugen, äussern zu wollen.

Major a. D. **Kurs-Berlin** erklärt, dass er im vorigen Jahre durch eine längere Krankheit behindert gewesen sei, sich an der Arbeit zu betheiligen, indessen habe er nach seiner Wiederherstellung die Zusammenstellung und Bearbeitung der einzelnen Beschlüsse der ersten Lesung ausgeführt. Die Akten seien den Mitgliedern des Unter-Ausschusses vor Kurzem zur Begutachtung bereits zugänglich gemacht worden, und dieser jetzt wieder zusammengetreten und in der Tagung begriffen. Was die Ergebnisse der Arbeit anlange, so seien einige Meinungsverschiedenheiten allerdings ja noch vorhanden, doch könne es als gesichert betrachtet werden, dass solche ausgeglichen würden und dass die zweite Lesung in der grossen Kommission in Kürze stattfinden könne.

Der **Vorsitzende** dankt für die Mittheilungen und ertheilt dem Schriftführer Hauptmann z. D. Hilken zur Erstattung geschäftlicher Mittheilungen das Wort.

Hauptmann z. D. **Hilken** verweist zunächst betreffs der Eingänge an Zeitschriften und Drucksachen auf das ausgelegte gedruckte Verzeichniss und giebt sodann eine Uebersicht über die Kassen-Verhältnisse des Vereins auf Grund einer vorläufigen Aufstellung der Einnahmen und Ausgaben des Vorjahres Seitens des Herrn Schatzmeisters.

Die Kassen-Verhältnisse des Central-Vereins haben sich im verflossenen Jahre im Allgemeinen, und so weit es sich bis jetzt übersehen lässt, recht günstig gestaltet, wie aus den nachfolgenden Hauptzahlen und deren Vergleich mit denen (eingeklammert) des Vorjahres ergiebt.

Die Einnahmen betragen im Ganzen **13 292 M.** 66 Pf., darunter Beiträge der Mitglieder **11 738 M.** (8675 M.), Erstattung von Kosten der Drucksachen **602 M.** (100 M.), Zinsen (vorläufig) **440 M.** (482 M.).

Die Ausgaben nahmen im Ganzen 11 581 M. in Anspruch, davon betragen die Kosten der Drucksache („Mittheilungen“ und grössere Eingaben) **4985 M.** (4765 M.), für Porto, Schreibmaterialien, Umdrucksachen und andere Unkosten 2779 M. (2225 M.), Sekretariat und Kasse 3300 M. Der Kassenbestand betrug am 31. Dezember 1711 M. 14 Pf.

Es ist also ein bedeutendes Steigen der Mitgliederbeiträge eingetreten. Dieses ist, ausser durch das Anwachsen der Mitgliederzahl überhaupt, namentlich durch die aus den neuen Satzungen zu ersiehende Regelung der Beitragspflicht der Zweigvereine, ganz insbesondere aber durch die in dankenswerther Weise geschehene freiwillige Erhöhung der Beiträge der Körperschaften und wirtschaftlichen Vereine und industriellen Gesellschaften u. s. w. herbeigeführt.

Die Ausgaben für Druckkosten sind zwar gegen 1892 um etwa 200 M. gestiegen, dafür ist aber schon allein der Umfang der Mittheilungen um 11 Bogen stärker geworden,*) ausserdem waren verschiedene grössere Eingaben in der Schifffahrts-Abgabenfrage und anderen Angelegenheiten nothwendig, welche nicht unerhebliche Druckkosten verursacht haben.

Die vorläufige Abrechnung der Schiffer-Unterstützungskasse ergiebt folgende Zahlen: Einnahme 520 M., Ausgabe 1435 M., Kassenbestand 3776 M.

Da die Cholera im verflossenen Jahre glücklicherweise nur in vereinzelten Fällen aufgetreten ist, so ist die Inanspruchnahme der Kasse hinter den deshalb gehegten Erwartungen bzw. Befürchtungen zurückgeblieben. Da jedoch wiederholt Anträge an die Verwaltung gelangt sind, dringende Noth in

*) Das Mehr ist auch aus einem Vergleich der dem Dezember-Heft beigelegenen Inhalts-Verzeichnissen der Jahrgänge 1892 und 1893 zu ersehen.

Schifferfamilien durch Gewährung von Unterstützungen auch in den Fällen zu mildern, wenn solche auch nicht in Folge Auftretens von Cholera eingetreten sind, so ist in Aussicht genommen, eine Abänderung der Verwaltungsbestimmungen dahin anzustreben, dass in dergleichen begründeten Fällen auch Unterstützungen gewährt werden können, und wird bezüglich dieser Angelegenheit auf die in diesem Heft auf Seite 29 veröffentlichte Bekanntmachung des Vorstandes verwiesen.

Der **Vorsitzende** ertheilt nunmehr zu Punkt 2 der Tagesordnung:

Die wirtschaftliche Bedeutung der Weserstrasse und ihres Verkehrsgebietes, sowie die zu erstrebende Verbesserung des Fahrwassers

Herrn Handelskammer-Sekretär Dr. Voelcker-Kassel das Wort:*)

Redner schildert zunächst die mangelhaften Stromverhältnisse der Weser und insbesondere die Mängel der Weserstädte in Bezug auf Umschlags- und Wasserverkehr. Münden, Carlshafen, Bodenfelde, Beverungen, Höxter, Holzminden, Hameln, Minden, Nienburg werden der Reihe nach vorgeführt. Namentlich sei der Mangel von Winter- und Sicherheitshäfen — welche nur in Holzminden, Hameln und Minden vorhanden — von einschneidender Bedeutung.

Was das Wirtschaftsgebiet der Weser anlange, so umfasse solches Oldenburg, das östliche und südliche Hannover mit dem Harz, das östliche Westfalen, die Osnabrücker Gegend, Braunschweig, das ehemalige Kurhessen, das nordwestliche Thüringen, Waldeck und Oberhessen. Es sei gross genug, um einen regen Schiffsverkehr auf der Weser nach Schaffung einer leistungsfähigen Fahrstrasse und Herstellung der erforderlichen Bahnanschlüsse zu gewährleisten. Man könne es auf ca. 59 000 qkm mit 5½ Millionen Einwohnern annehmen.

Nach einer Darlegung der Bedeutung Bremens als Seehandels- und Einfuhrplatz für die Weser verbreitet sich Redner eingehend über die zur Ausfuhr auf der Weser geeigneten Erzeugnisse der Wesergebiete und führt demnächst aus, welche Wichtigkeit Kassel zukünftig für alle diese Verkehrsbewegungen haben wird.

Redner berührt demnächst die besonderen Handels- und Erwerbsverhältnisse der einzelnen Städte des Wesergebiets und bemerkt dazu, dass diese demnächst seitens der „Freien Vereinigung der Weser-Interessenten“ in einer Denkschrift über die Weser

und deren Schifffahrts- u. s. w. Verhältnisse eingehend beleuchtet werden würden.

Bezüglich der Frage, inwieweit die Kanalisierung der Fulda auch für die Weser eine entsprechende Fahrtiefe bedinge, nehme die Regierung einen ablehnenden Standpunkt ein und glaube unter Vergleich mit dem Neckar, dass bei einer Wassertiefe von 80 cm Schiffer und Kaufleute ihre Rechnung finden würden. Allerdings müssten die Schiffer mit ihrer bisherigen Gepflogenheit brechen und nicht bloss 2 bis 3 Mal im Jahre mit voller Ladung fahren wollen, um dann zu ruhen. Die Kaufmannschaft der Weserstädte aber müsse mehr Unternehmungsgeist und Thatkraft als früher zeigen.

In Folge dieses Bescheides habe die Handelskammer Kassel mit Erhebungen begonnen, um festzustellen, welche thatsächlichen Unterlagen dieser Auffassung der Regierung zu Grunde liegen könnten. Aus der Versammlung werde wohl nachher das Wort in dieser Frage ergriffen werden.

Ein Wasserstand von 80 cm genüge dem Verkehr jedenfalls jetzt nicht mehr und noch weniger künftig — es müsse mindestens 1 m Fahrwassertiefe vorhanden sein.

Redner führt dann noch bezüglich der Weserkorrektur aus, dass solche nicht auf allen Stellen die erstrebten Erfolge zeitigt habe und dass wahrscheinlich ein gemischtes System von Kanalisierung und Regulirung sich für die Weser als das Beste erweisen werde. Um hierüber Klarheit zu gewinnen, seien von der „Freien Vereinigung der Weser-Interessenten“ der Regierung 20 000 M. zur Verfügung gestellt, damit diese die nöthigen Ermittlungen und Vorarbeiten ausführen lassen könne.

Es sei zu hoffen, dass, wenn sich erst übersehen liesse, welcher Weg eingeschlagen werden müsse und welcher Kostenaufwand erforderlich sei, auch bald weitere Schritte zur Hebung der Schifffahrt auf der Weser geschehen würden. Den Central-Verein bittet Redner, die Bestrebungen der Weserschifffahrts-Interessenten nach Kräften unterstützen zu wollen. (Beifall.)

Der **Vorsitzende** dankt dem Redner im Namen der Versammlung für den so sehr eingehenden und interessanten Vortrag, dabei bemerkend, dass, wenn auch das reichhaltige Zahlenmaterial an sich einen etwas trockenen Charakter habe, doch solches namentlich für die Drucklegung des Vortrages sehr werthvoll sei, er bitte daher den Referenten, das Manuscript dem Verein zum Abdruck zu überlassen.

*) Siehe Abdruck Seite 14.

Es wird nunmehr in die Erörterung der auf die Weser bezüglichen Fragen eingetreten und erhält zunächst das Wort:

Ingenieur **Geck-Hannover**. Redner führt aus, dass allein der Bau des Mittelland-Kanals einen Aufschwung der Weserschifffahrt herbeiführen und den Verkehr auf der Weser zu einem bedeutenden machen würde. Bürgermeister Lichtenberg habe bereits vorhin ausgeführt, dass grosse Verkehrsmengen für die neue Wasserstrasse zu erwarten seien. Die angestellten Erhebungen hätten die bestehende Eisenbahn-Statistik zur Grundlage genommen, und daraus liesse sich leicht ein Rückschluss auf den Verkehr auf der Weser in Bezug auf den Einfluss des Mittelland-Kanals auf diese ziehen.

Aus dieser Stations-Statistik gehe folgendes ziemlich zutreffende Bild hervor: Der Verkehr der Weserorte, welche zugleich Eisenbahn-Stationen sind, beziffere sich insgesamt auf 4 455 000 t, darunter Kohlen 962 500 t. Rechnete man, dass künftig nur 30 pCt von der Eisenbahn auf den Mittelland-Kanal übergehen werden, so komme schon bei $\frac{1}{2}$ Pf. Kanalabgabe auf das Tonnenkilometer eine genügende Verzinsung heraus. Von jenen 4 445 000 t entfielen auf Wagenladungen 3 841 500 t, davon auf Steinkohlen 962 500 t: Dieser Verkehr sei im Verhältniss nicht so gross, wie es beim Rhein-Weser-Elbe-Kanal sein würde, da die Kohlen bei der Weser nur 22 pCt. des Gesamtverkehrs ausmachten, während sie beim Mittelland-Kanalverkehr mit 60 pCt. in Rechnung zu stellen seien. Nähme man nun an, dass von diesen Kohlen 60 oder 70 pCt. auf die Weser gelangten, wobei vorauszusetzen sei, dass künftig die Stationen auf dem Wasserwege Kohlen bezögen, sofern der Wasserweg nicht mehr als doppelt so gross als der der Eisenbahn, so würde sich unter Hinzurechnung der Steinkohlen, welche als Ersatz für englische Kohlen nach den Weserhäfen gehen, für eine Anzahl der Weser-Stationen ein Kohlenverkehr von 1 230 000 t ermitteln lassen. Rechne man nun den Weg auf der Weser ein, so ergäbe sich eine Verkehrsleistung von 235 000 000 tkm und zwar nur für die Hinfahrt nach Weserorten. Bei fernerer Annahme, dass nur $\frac{1}{5}$ der Schiffe beladen zurückkäme, ergäben sich 280 000 000 tkm. Auch hier würde also nach diesen Ermittlungen bei dem augenblicklichen Verkehr der Eisenbahnen nur $\frac{1}{2}$ Pf. pro Tonnenkilometer Schifffahrtsabgabe genügend sein, um eine entsprechende Verzinsung der auf Regulirung oder Kanalisierung der Weser zu verwendenden Kosten zu sichern.

Es kommt noch hinzu, dass Orte, die in der Verkehrs-Annahme garnicht aufgezeichnet sind (weil sie

keine Eisenbahn-Stationen), der Weser später ganz bedeutende Frachten zuführen werden, und ist daher um so eher für den „Weser-Kanal“, wenn er auch 50—70 000 000 M. kosten wird, eine mässige Verzinsung zu erwarten. Der Steinkohlenverkehr würde schon allein die Hälfte aufbringen, und ist daher wohl nicht zu erwarten, dass die Staatsregierung den Wünschen der Interessenten gegenüber sich grundsätzlich ablehnend verhalten wird.

Direktor **Müller-Bremen** will kurz die Weser schildern — wie sie jetzt ist und wie sie sein müsste — vom Schifferstandpunkte aus; er müsse insbesondere auch den in Regierungskreisen herrschenden ganz irrigen Anschauungen über die Weserschifffahrt entgegengetreten.

Die Schiffer machen nicht zwei bis drei Fahrten im Jahr, wie vor 20—30 Jahren, sondern jetzt etwa zehn Doppelfahrten, so dass die Schiffe überhaupt nicht mehr stillliegen, um etwa auf bessere Wasserstände zu warten.

Es werde ferner gesagt, es müsse tägliche Verladegerlegenheit in Bremen geschafft werden; die tägliche Verladegerlegenheit bestehe und zwar nicht nur an einer, sondern an einem halben Dutzend Stellen, ausserdem biete sich stets Verladegerlegenheit an den Unter-Weserplätzen Vegesack, Brake, Nordenhamm, Bremerhaven, Geestemünde, wenn nur genügend Güter vorhanden seien.

Es heisse weiter, die Weserschiffe seien veraltet; dies sei aber nicht der Fall, vielmehr habe man sich die auf Oder, Elbe, Rhein, Ems gewonnenen Erfahrungen zu Nutze gemacht und dann die für die Weser passendsten Dampfer und Schiffe gebaut. So gebe es denn auch auf keinem Strome bessere Schiffe als auf der Weser. Wenn leistungsfähige Dampfer 50 cm und Schiffe 25—30 cm Tiefgang haben, so sei dies Alles, was bei dem heutigen Stande der Technik verlangt werden könne.

Der Grund für das Stocken des Weserverkehrs liege also nicht an den Verladern und Schiffern, sondern an der Weser selbst.

Es gebe drei Arten Hindernisse, welche der Entwicklung der Ober-Weserschifffahrt entgegenständen und daher beseitigt werden müssten:

1. Neben einer durchgehends unzureichenden Fahrtiefe, habe die Weser schwer passirbare Strömschnellen, eine Anzahl Brücken mit zu schmalen und niedrigen Durchfahrten, viele Sandbänke, Steine, Baumstämme u. s. w. im Fahrwasser.

Die hauptsächlichsten Hindernisse seien:

- a) die Anfahrt an die Mündener Schlagde, welche bei kleineren Wasserständen mittels Dampfer nicht ausführbar sei; die Schiffe müssten daher durch eine Winde an die Schlagde gezogen werden.
- b) Die Stromschnelle „Taternkopf“ sei immer noch mangelhaft; Sprengstücke lägen noch vielfach in und neben dem Fahrwasser.
- c) Die Stromschnelle „Latterder Klippen“ sei zwar jetzt im Umbau begriffen; aber damit werde eine gründliche Verbesserung nicht zu erreichen sein; hier könne nur eine Schleuse helfen.
- d) Die Brücken in Rinteln und ganz besonders in Rehme seien wegen ihrer schmalen Durchfahrts-Oeffnungen ganz besonders gefährlich. Die Rehmer Brücke allein habe schon über 100 000 M. Schiffshavereien verursacht.
- e) Bei der Nienburger Brücke herrsche der unglaubliche Zustand, dass bei kleineren Wasserständen die von Bremen kommenden Schleppzüge hier ihre Dampfer wechseln müssten, indem die Schiffe einzeln durch die oberhalb liegenden Dampfer an langem Tau durch die Brücke geschleppt würden; die Dampfer könnten nämlich wegen der seichten, schmalen Brücken-Durchfahrten, zumal der Stromgrund mit Steinen und Pfählen wie gepflastert sei, diese Brücke überhaupt nicht mehr passiren.

Ein freundlicheres Bild gewähre dagegen der Bremische Theil der Ober-Weser; hier habe man fast $2\frac{1}{2}$ m Fahrtiefe, und von den beiden einzigen Hindernissen, nämlich „Grosse Weserbrücke“ und die „Eisenbahnbrücke“, sei erstere bereits im Neubau begriffen (mit einer etwa 50 m breiten Durchfahrtsöffnung) und bei letzterer stehe der Neubau nahe bevor.

2. Es mangle der Weser an guten Schutzhäfen. Die Häfen stammten zumeist aus einer Zeit ohne Dampferbetrieb, als man von der jetzigen Entwicklung des Verkehrs noch keine Ahnung hatte; dieselben seien durchgehends zu klein, seicht und theilweise überhaupt nicht zugänglich.

- a) Der Hafen in Münden reiche allenfalls aus.
- b) Der Hafen in Carlshafen sei wegen seiner kleinen Schleuse nur noch für kleine alte Schiffe geeignet, für Dampfer überhaupt nicht zugänglich.
- c) Höxter entbehre einen Hafen.
- d) Der Hafen in Holzminden läge bei kleinem Wasser grossentheils trocken.
- e) Der Hafen in Hameln sei bei Weitem zu klein.
- f) Der Hafen in Rinteln sei nichts weiter als ein schmaler Graben, brauchbar für einige leere Schiffe.

g) Vlotho entbehre um so mehr einen Hafen, wenn man auf Anlage eines Hafens in Rinteln verzichten sollte.

h) Die erfreuliche Vergrösserung des Mindener Hafens mache diesen zum besten Hafen an der Ober-Weser. Wie sofort zweckmässige, verbesserte Einrichtungen vom Verkehr benutzt würden, ersähe man daraus, dass dieser Hafen in diesem Winter mit Dampfern und Kähnen voll besetzt wäre; aber auch dieser beste Hafen der Ober-Weser habe den Mangel einer zu schmalen Einfahrt.

i) Der Nienburger Hafen sei viel zu klein und noch dazu ausserordentlich seicht. Hier oder in Hoya sei eine gute Hafen-Anlage dringendes Bedürfniss.

3. Der Mangel an Umschlagsplätzen.

Man habe bis jetzt auf der etwa 370 km langen Ober-Weser nur drei Gleisverbindungen der Weser mit der Eisenbahn, nämlich in Carlshafen linksseitig, Hameln und Minden. Der Weserverkehr könne sich aber nie entwickeln, wenn nicht durch vermehrte und verbesserte Anschlussgleise an die Eisenbahn wenigstens das nächste Hinterland der Weser erreicht werden könne, denn der Verkehr nur mit den Weserplätzen führe der Schifffahrt nicht genügend Güter zu.

Es seien insbesondere nöthig und schon seit Langem angestrebt ein Anschlussgleis in Münden und eins entweder in Bodenfelde, oder in Carlshafen rechtsseitig.

Aus dem Gesagten gehe hervor, dass es weder an der Kaufmannschaft des Wesergebiets, noch an der Weserschifffahrt liege, wenn der Verkehr sich nicht in wünschenswerther Weise hebe, sondern die Schuld treffe nur die ungünstigen Stromverhältnisse, die mangelhaften Schutzhäfen, die unzureichenden Umschlagsplätze und nicht zum Wenigsten die zu geringe Wassertiefe.

Und wie sich die Weserschiffer nicht denken können, dass die Regierung für die Kanalisierung der Fulda 5 Millionen Mark aufwendet, ohne die Ausnutzung dieser neuen Schifffahrtsstrasse zu ermöglichen, so hofft die Weserschifffahrt, dass der Central-Verein ihre Wünsche nachdrücklichst unterstütze.

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, dass bis jetzt von Seiten der Weserschifffahrts-Interessenten im Verhältniss zu denen an anderen Strömen noch wenig geschehen sei. Es käme doch in erster Linie darauf an, dass diese selbst die nöthigen Schritte thun müssten, um die Hebung der Weserschifffahrt herbeizuführen, erst dann könne man auf Unterstützung

von Aussen hoffen und erwarten, dass die Regierung sich bereit finden lassen werde, auch ihrerseits zu helfen.

Schiffsherr **Enger-Schönebeck** kann sich den Auslassungen des Referenten nicht voll anschliessen, denn die unter anderen angeführten Ladungen, welche die Zigarrenindustrie der Mindener Gegend der kanalisirten Weser zuführen solle, seien ganz unbelangreich für die Schifffahrt. In erster Linie müsse auf die grossen Massenartikel gerücksichtigt werden, wie Steinkohlen etc. Auch verahrt sich Redner dagegen, dass die jetzt den natürlichen Wasserläufen — z. B. der Elbe — natüremäss zufallenden Gütermengen zum Theil durch den Ausbau der Weser künstlich dorthin gezogen würden. Es scheine ihm im Uebrigen jetzt wohl nicht angezeigt, 60 bis 70 Millionen Mark von der Regierung zu fordern für den Ausbau der Weser, da in erster Linie das Bestreben darauf gerichtet sei, bezw. gerichtet sein müsse, den Mittelland-Kanal fertig zu stellen.

Mühlenbesitzer und Schiffsrheder **Meyer-Hamel** hebt hervor, dass die Konkurrenz im Leben eine grosse Rolle spiele. Er wolle aber darauf nicht weiter eingehen. Was die Weser angehe, so sei sie bis jetzt recht stiefmütterlich behandelt worden, die Summen, welche angelegt sind, seien gegen die übrigen preussischen Flüsse, wie Oder, Elbe und Rhein, geradezu verschwindend klein. Die Bedeutung der Weser sei früher nicht gross gewesen, es fehlten in ihrem Oberlaufe grosse Städte. Jetzt verbinde zwar die Eisenbahn fast sämmtliche Weserstädte, aber nur drei von diesen wären Umschlagsplätze. Eine Vermehrung der letzteren sei im wirtschaftlichen Interesse dringend geboten. Die Bedeutung der Weser würde sich bei einem Verkehrsgebiete von 4—5 Millionen Einwohnern sehr bald heben, sobald nur dieselbe als rentable Schifffahrtsstrasse hergestellt sei. Durch die Fulda-Kanalisation, das Mittelland-Kanalprojekt, sowie das Kanalprojekt Nienburg-Wunstorf-Hannover bliebe eigentlich nur die Strecke **Minden-Münden** in Frage. Die Fulda sei nun bald kanalisirt, aber zwischen Minden und Münden lägen noch ca. 170 km, die für die Schifffahrt nicht die erforderliche Fahrtiefe hätten. Eine Bedeutung könne die Schifffahrt nur dann haben, wenn sie auch im Sommer betrieben werden könne, aber bis jetzt müsste sie fast in jedem Jahre 4 bis 6 Wochen im oberen Flusslaufe eingestellt werden, da die Fahrwassertiefe bis auf 50 cm herunterginge und der Verkehr mit grösseren Frachtkähnen nicht möglich sei. Der Vergleich mit dem Neckar sei nicht

zutreffend, da dort stets andere Verhältnisse als auf der Weser beständen, eher könne man einzelne Strecken der Elbe in Vergleich stellen. Selbstredend können, wie der Herr Vorredner sagt, nur Massengüter der Schifffahrt nutzen. Der Tabak und die Tabakfabrikate genügten nicht, es müsse sich um Massen handeln. Derartige Güter seien aber auch im Wesergebiete in Menge vorhanden, es gäbe sogar Stellen, wo ergiebige Braunkohlenlager vorhanden seien, die nicht genügend nutzbar gemacht werden könnten, weil auch dort Eisenbahnanschlüsse mit der Schifffahrt fehlten. Auch Thonlager, Steinbrüche, Ziegeleien u. s. w. seien in Unzahl da, die aber gleichfalls nur durch Gleisverbindungen im Allgemeinen mit dem Schiffsverkehr in Verbindung zu bringen seien. Eine Fahrwassertiefe von 1 m sei zur Rentabilität der Schifffahrt genügend, $2\frac{1}{2}$ —3 m seien gewiss erwünscht, aber nicht nothwendig, denn die Schleppeistung sei bei 2 flach beladenen Kähnen nicht viel grösser als bei einem entsprechend mit gleichen Gütermengen tiefer gehenden. Die Unkosten per Tonnenkilometer seien sehr gering. Die Kosten der Weser-Kanalisation auf 60—70 Millionen Mark anzunehmen, sei nicht gerechtfertigt. Die Weser habe zwar stellenweise viel Gefälle — auf 3 km durchschnittlich 1 m, und Schleusen würden demnach nöthig sein, aber es liesse sich noch nicht übersehen, wieviel Schleusen gebaut werden müssten. Ausserdem könne man Schleusen theuer und billig bauen, und das dürfe nicht ausser Acht gelassen werden, dass es lange Flussstrecken gäbe mit geringem Gefälle, die ohne viele Kosten zu 1 m Minimaltiefe korrigirt werden könnten. Die Ausgaben für eine Kanalisation der Weser auf 60 bis 70 Millionen Mark zu schätzen, sei daher ungerechtfertigt, sie könne unmöglich mehr wie 30 bis 40 Millionen Mark betragen, oder wahrscheinlich noch erheblich weniger, da ja bei der Porta ein Wehr für den Rhein-Weser-Elbe-Kanal projektirt und bei Hameln bereits ein Wehr vorhanden sei. Er (Redner) sei dafür, dass das Projekt der Weserregulirung mit in das Projekt des Rhein-Weser-Elbe-Kanals hineingezogen würde. Der Staat habe die Verpflichtung, zuerst die natürlichen Wasserstrassen zu verbessern. So bitte er denn die Herren, sich auch für die Weser zu interessiren, damit ein Wasserstand geschaffen werde, der eine rentable Schifffahrt garantire. Die Regierung habe zur Zeit bei kleinsten Wasserstand 50 cbm Wasser im Mittellauf für die Korrektion, um 80 cm Fahrwasser zu schaffen, zur Basis genommen. In diesem Sommer habe die Schifffahrt bei nur 25 cbm von Hameln bis Bremen noch theilweise im Gange erhalten werden können, und es sei ja möglich, dass man einen Mittelweg fände, falls

nämlich nach dem Projekt des Ober-Baudirektor Franzius-Bremen mittels Leitdämmen unter Wasser sich eine noch grössere Zusammendrängung des Fahrwassers, als seither durch Buhnen, ermöglichen lasse, um vorläufig eine bessere Fahrtiefe zu gewinnen. Es würde aber erst nach näherer technischer Untersuchung und auf Grund statistischen Materials zu erwägen sein, ob Kanalisierung oder Korrektion das Bessere sei. Dieses klar zu stellen, dürfte die Aufgabe der Freien Vereinigung der Weser-Schiffahrts-Interessenten sein.

Redner bittet die Herren des Central-Vereins, sich für die Weser-Kanalisierung oder Verbesserung dahin zu interessiren, dass diese mit in das Projekt des Rhein-Weser-Elbe-Kanals hineingezogen würde; der Weser aufzuhelfen, sei eine wirtschaftliche Nothwendigkeit und eine Sache der ausgleichenden Gerechtigkeit.

Der **Vorsitzende** bemerkt, dass der Central-Verein die Verbesserung der Schiffbarkeit der Flüsse zu erstreben bedacht sei, ginge schon aus der beabsichtigten Denkschrift, betr. Verbesserung der Fahrwassertiefe auf den Flussläufen, hervor, in welcher auch die Interessen der Weser gewahrt werden würden. Vor allen Dingen empfehle sich für die Interessenten ein planmässiges Vorgehen. Die Regulirung direkt mit dem Projekt der Kanalisierung zu verknüpfen, sei wohl kaum zweckmässig. Ein enger Zusammenschluss der Interessenten sei jedenfalls zu empfehlen; man müsse nicht glauben, es käme alles von selbst.

Baurath **Tolkmitt-Köpenick**: Die Frage der Art des Ausbaues der Weser als Wasserstrasse sei heute noch nicht genügend behandelt worden, man könnte also ein falsches Bild von dieser Frage erhalten. Es fehle keineswegs an Unterlagen, und Redner wolle nur erwähnen, dass kein geringerer als Ober-Baudirektor Franzius in Bremen sich bereits mit dem Ausbau der Weser eingehend beschäftigt und darüber schon einen Vortrag am 28. 5. 1892 in Hannover gehalten hat. Die Mittheilung einiger Ergebnisse der Franzius'schen Arbeit an dieser Stelle werde dazu beitragen, einige Angaben der Herren Vorredner richtig zu stellen, was insbesondere hinsichtlich des Kostenpunktes wichtig sei. Nach Franzius kann die Weser durch Regulirung von Bremen bis zur Allermündung auf 2 m Tiefe gebracht werden, wofür ein Kostenaufwand von etwa 3 Millionen Mark erforderlich ist. Von der Aller bis Nienburg und weiter hinauf ist aber die Regulirung unzulänglich und daher eine Kanalisierung nothwendig. Bis Minden würden 12 Stauanlagen zu

je 1 Million Mark und ausserdem sonstige Ausgaben in Höhe von etwa 8 Millionen Mark erforderlich sein, sodass sich die Gesamtkosten von Bremen bis Minden auf etwa 23 Millionen stellen. Auf die weitere, 200 km lange Strecke von Minden bis Münden hat Franzius freilich seine Untersuchungen nicht ausgedehnt. Da man sich hier wohl mit geringeren Anforderungen als unterhalb des Mittelland-Kanals begnügen kann, so dürften sich die Kosten höchstens auf 20 bis 25 Millionen stellen und also die ganze Schiffahrtsstrasse von Münden bis Bremen erheblich weniger als den vorhin genannten Betrag von 70 Millionen, vielleicht nur knapp 50 Millionen, erfordern.

Schiffsherr **Enger-Schönebeck** stimmt gern für die Besserung der Weserstrassen und erkennt auch die Wünsche der Weserschiffahrt an. Was die Umschlagsplätze betrifft, so glaubt er den Interessenten anrathen zu sollen, aus eigenen Mitteln dafür zu sorgen. An der Elbe hätten die Interessenten in Schönebeck und Wallwitzhafen schon vor langen Jahren Umschlagsplätze für schweres Geld beschaffen müssen. Wittenberg und Aken seien mit eigenen Mitteln gefolgt. Dann habe die Bahn Umschlagsplätze, wie in Dresden, Riesa, Magdeburg errichtet. So habe man Massentransporte auf der Elbe bekommen, obgleich die Bahn nicht immer fördernd zur Seite gestanden, im Gegentheil sogar durch ihre billigen direkten Tarife die Schiffahrt zeitweise in Frage gestellt habe. Trotzdem habe die Schiffahrt doch einen gewaltigen Aufschwung auf der Elbe genommen, was daraus hervorgehe, dass sein (Redners) Vater in früheren Jahren Kähne von 3600 Ztr. gefahren, er selbst aber Schiffsgefässe von 16 000 Ztr. auf der Elbe in Betrieb habe,

Ingenieur **Geck-Hannover** meint: es hätte ihm fern gelegen, den Freunden der Weser das Herz schwer zu machen, denn seine Angabe von 60—70 Millionen, die im Uebrigen der thatsächlichen Unterlage nicht entbehre, hätte nur den Zweck gehabt, die wirtschaftliche Bedeutung zu beleuchten. Besser grössere Zahlen als zu kleine.

Direktor **Müller-Bremen**; derselbe wünscht drei irrige Ansichten richtig zu stellen. Was die Schaffung besserer Umschlagsplätze anlange, so müssten solche zunächst besser erreichbar gemacht werden, dann werde die Verbesserung der Umschlagsplätze sich schon von selbst lohnen und auch nöthigenfalls Handel und Schiffahrt in der Lage sein, an der Verbesserung thätig mitzuwirken.

Die vorherige Bestimmung der Plätze für Schleusen-Anlagen sei durchaus nicht schwierig, da die geologischen Verhältnisse des Weserbetts genau bekannt seien.

Was die Schifffahrt an sich betreffe, so sei dieselbe, trotz der ihr entgegenstehenden grossen Hindernisse, entschieden im Fortschreiten, das sehe man daraus, dass — von den letzten beiden Jahren mit besonders ungünstigen Wasserständen abgesehen — der Verkehr in 6 Jahren sich etwa verdoppelt habe.

Der **Vorsitzende** schliesst, da die Rednerliste erschöpft ist und Herr Dr. Voelcker auf das Schlusswort verzichtet, die Erörterungen und ertheilt auf dessen Ansuchen das Wort an:

Graf von Arnim-Schlagenthin-Berlin; dieser weist darauf hin, dass der regierungsseitig ausgearbeitete Preussische Wasserrechts-Entwurf*) mancherlei seitens der Interessenten — Centralverein, Deutsche Landwirtschafts-Gesellschaft, Verband Deutscher Müller — geäusserte Wünsche gar nicht oder nur theilweise berücksichtige und auch die Ausdrucksweise des Entwurfs, der Gebrauch von Worten, die in der Rechtswissenschaft einen festen Sinn haben, in einem neuen Sinne sehr bedenklich sei. So z. B. fehlten ganz Bestimmungen über die Erweiterung des Nothwegerechts, über Anschluss-Schiffahrtskanäle. Er beantrage die Wahl einer Kommission zur Prüfung des Entwurfs, welche die Aufgabe habe, nachdem sie den Entwurf durchgearbeitet, im Verein mit einer später von der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft zu berufenden Kommission, in welcher alle Interessentengruppen vertreten sein würden, welche s. Z. bei der Ausarbeitung der „Vorschläge für ein deutsches Wasserrecht“ mitgewirkt hätten, bei der Feststellung derjenigen Punkte mitzuwirken, welche in dem Regierungsentwurf einer Aenderung oder Besserung bedürftig seien.

Der **Vorsitzende** stimmt den Ausführungen des Redners bei und empfiehlt die Einsetzung einer Kommission zur Bearbeitung der den Central-Verein im Wasserrechts-Entwurf berührenden Fragen.

Regierungsrath **Wernekinck-Berlin**: Er könne nicht empfehlen, eine eigene Kommission zu berufen und diese für sich allein arbeiten zu lassen; es sei besser, dass sich der Verein durch einzelne Mitglieder zu gemeinschaftlicher Arbeit mit allen anderen Interessenten unter Leitung der landwirthschaftlichen Gesellschaft verbinde.

*) Siehe Seite 25 Kleine Mittheilungen.

Bei gemeinschaftlicher Berathung würden entgegen-gesetzte Interessen leichter ausgeglichen, als bei getrennter Berathung in den verschiedenen Interessentenkreisen.

Graf von Arnim-Schlagenthin hält besondere Eile nicht für nöthig, da die Regierung anscheinend keine Eile habe. Gründliche Bearbeitung des Entwurfs schein ihm die Hauptsache. Er könne daher nur rathen, dass man in der Weise vorgehe, dass die einzelnen Interessentengruppen zunächst getrennt zum Regierungsentwurf Stellung nehmen und dann gemeinsam über die Beseitigung etwaiger Gegensätze in Berathung treten.

Regierungsrath **Wernekinck-Berlin**: Kein Theil der Gesetzgebung im deutschen Reiche liege so im Argen, wie das Wasserrecht; es sei dringlich, baldigst festzustellen, inwieweit die Interessenten mit dem Entwurf der Regierung einverstanden sind oder nicht; er empfehle daher nochmals, an gemeinschaftlicher Arbeit mit der Landwirtschafts-Gesellschaft durch Abordnung einer Anzahl von Mitgliedern sich zu betheiligen, da dann manche vergebliche Arbeit gespart werde.

Der **Vorsitzende** theilt mit, dass Graf v. Arnim seinen Antrag zu Gunsten desjenigen des Regierungsrath Wernekinck zurückzöge. Es dürfte zweckmässig sein, als Vertreter des Ausschusses zunächst diejenigen Herren wieder zu wählen, welche schon früher in dieser Sache gearbeitet hätten; es seien dies die Herren Regierungsrath Wernekinck, Dr. Alexander-Katz, Baurath Tolkmitt, Direktor Ströhler, Direktor Wegener und Schriftleiter Dr. Hager.

Die Versammlung stimmt dem zu.

Der **Vorsitzende** schliesst darauf die Sitzung mit der Mittheilung, dass der Tag der nächsten Sitzung noch nicht feststehe; auf die Tagesordnung würde ein Vortrag des Herrn Wasserbau-Direktor Rheder-Lübeck über den Elbe-Trave-Kanal gesetzt werden.

Schluss 10¹/₄ Uhr.

II.

Eingänge an Drucksachen.

in der Zeit vom 12. December 1893 bis 24. Januar 1894.

1. Zeitschriften:

Das Schiff

- No. 715. Sitzung des Zentral-Vereins für Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt am 13. Dezember 1893. Der Dortmund-Rhein-Kanal. Zum Binnenschiffahrts-Gesetz.
- No. 716. Ein neuer Beitrag zur Leipziger Kanalfrage. Der Emscher Kanal und die Lippe. Der Befähigungsnachweis im Binnenschiffahrts-Gewerbe. Brückenbauten der Stadt Berlin. Liegehafen im Fürstenberger See. Der Elbe-Ostsee-Kanal.
- No. 717. Zum Dortmund-Rhein-Kanal. Die Schiffahrts-Unternehmungen der ung. Staatsbahnen. Zur Ostseehäfen-Konferenz. Der Manchester-Seekanal.
- No. 718. Zum Binnenschiffahrts-Gesetzentwurf. Was der Oberweser noth thut. Die mangelhafte Schiffbarkeit der Oder im Jahre 1893. Zwei Jahrzehnte deutscher Seeschifffahrt.
- No. 719. Dortmund - Rhein - Kanal. Die Wasserstrassen Deutschlands. Kanal- oder Rheinregulirung. Der dänische Freihafen, eine Mahnung für die deutschen Ostseehäfen. Ueber den Elbe - Trave - Kanal. Donau-Moldau-Elbe-Kanal.
- No. 720. Zum Dortmund-Rhein-Kanal. Zur Regelung des Wasserrechts. Verbesserung der Schiffbarkeit der Wasserstrassen. Zur Leipziger Kanalfrage. Betreffs des Rhein-Weser-Elbe-Kanals.

Danubius

- No. 50. Auszug aus dem Berichte des Königl. ung. Handelsministers, betreffend die Schiffahrtsunternehmung der Königl. ung. Staatsbahnen. Provisorische Schiffahrtsordnung für Flüsse, Kanäle und Landseen in Ungarn.
- No. 51. Zur Gründung eines nationalen Schiffahrts-Unternehmens in Ungarn. Donau-Studien. Das erste und das jüngste Eisenschiff auf der Donau.
- No. 52. Rückschau. Donau-Studien. Die Eröffnung des Kanals von Liverpool nach Manchester.
- No. 1. Zehn Jahre! Die Wasserstrassenfrage in Bayern.
- No. 2. Ungarns Thätigkeit auf dem Gebiete der Schifffahrt im Jahre 1893. Eine Kanalverbindung von Antwerpen nach dem Rhein.
- No. 3. Zum projektirten Bau des Kanals von Dortmund nach dem Rhein. Ungarns Thätigkeit auf dem Gebiete der Schifffahrt im Jahre 1893. Sitzung der Ausschusses zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals am 14. Januar 1894 in Hannover.

Gewerbefreund

No. 50, 51, 52 — 1893, 1, 2, 3 — 1894.

Tiefbau

- No. 50. Das neue Reichstagsgebäude in Berlin.
- No. 51. Wasserversorgung und Entwässerung der Städte.

- No. 52. Fundirungen und Anlagen im Grundwasser.
- No. 1. Zur Eröffnung des Manchester-Seekanals.
- No. 2. Der gegenwärtige Stand der Brunnenarbeiten in Schneidemühl.
- No. 3. Das neue Brunnenwasserwerk in Beelitzhof.

Fränkischer Kurier

- No. 11, 33 u. 34. Die bayerischen Wasserstrassen, eine der Aufgaben des neuen bayerischen Landtags.

Nautische Rundschau

- No. 12. Wasserröhren-Schiffskessel (Forts.).
- No. 13, 14. Die Etablissements von F. Schichau in Elbing, Danzig und Pillau.
- Wasserröhren-Schiffskessel (Forts.).

Mittheilungen für Handel und Gewerbe. Organ für die Handels- und Gewerbetkammern.

- No. 11. „Deutscher Handelstag“. Bericht über die Sitzung des Ausschusses vom 16. November v. J. Uebereinkommen zwischen dem Reich und der Schweiz, betreffend den gegenseitigen Patent-, Muster- und Markenschutz.
- No. 12. Binnenschiffahrts-Gesetzentwurf. Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Abzahlungsgeschäfte.
- No. 13. Projekt des Mittelland-Kanals. Stichkanal von Braunschweig nach dem Rhein-Weser-Elbe-Kanal. Die Vorschläge der Börsen-Enquête-Kommission. Vorschläge der Handelskammer in Cassel zur Förderung des Ausfuhrhandels.
- No. 14. Posener Provinzialverein für Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt. Der Manchester-Schiffahrts-Kanal. Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen dem Deutschen Reich und Spanien.
- No. 15. XVIII. deutscher Handelstag.

2. Berichte von Handelskammern.

- Plauen. Jahresbericht für 1892. Mannheim, Lübeck, Kiel, Bremen, Koblenz. Jahresbericht für 1893.
- Magdeburg. 14. Plenarsitzung am 11. Dezember 1893.
- Plauen. Plenarsitzung am 16. Dezember 1893. Kommissionsbericht, die Haftpflicht der Frachtführer bei der Binnenschifffahrt betreffend.
- Dortmund. Protokoll der Plenarsitzung vom 2. Dezember 1893.
- Frankfurt a. M. Handels-, Gewerbe- und Verkehrs-Nachrichten. No. 14.
- Halberstadt. Handels- und Industrie-Zeitung No. 52.

3. Mittheilungen von Vereinen, Gesellschaften etc.

- Rheinschiffs-Register-Verband, Frankfurt a. Main — 16. Nachtrag.
- Verein deutscher Holz- und Flösserei-Interessenten, Bromberg. XII. Jahresbericht für 1893. Besprechung deutscher Flösserei-Interessenten über Abänderungsvorschläge zu dem Gesetzentwurf betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt und Flösserei am 13. Dezember 1893 zu Berlin. Verkehrsstatistik für Schifffahrt und Flösserei. Betriebsjahr 1891.

Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen. Mittheilungen No. 10, 11 und 12.

Verein für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt für Niedersachsen in Hannover. Broschüre: „Der binnenländische Rhein-Weser-Elbe-Kanal nach den neuen Entwürfen.“

Protokoll über die am 20. März 1893 zu Hannover vom Hammerstein'schen Ausschusse in Gemeinschaft mit dem Ausschusse des Vereins für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt für Niedersachsen zu Hannover abgehaltene Sitzung zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals.

Aktien-Gesellschaft „Mainkette“, Mainz. Petition an die hohe Kammer der Reichsräthe des Königreichs Bayern, betreffend die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main.

Deutscher Nautischer Verein, Kiel: 4. Rundschreiben vom 6. Januar 1894.

Hamburger Verein Oberländischer Schiffer, Hamburg. Petition an die hohe Staatsregierung, betreffend Rathenower Schleuse.

Friedr. Krupp, Grusonwerk. Auf Schwimmern ruhendes Schiffshebewerk, Deutsches Reichs-Patent.

4. Geschenke.

Nautische Rundschau: Der Elster-Saale-Kanal von Leipzig nach Creppau. Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main.

Professor H. Engels-Dresden: Bis zu welchem Grade kann man durch Regulirung die Schiffbarkeit der Wasserläufe erhöhen?

Kaiserl. Statistisches Amt: Statistik der Binnenschiffahrt für das Jahr 1892, sowie der Bestand der deutschen Fluss-, Kanal-, Haff- und Küstenschiffe, am 31. Dezember 1892. Neue Folge. Band 70. Statistik des Deutschen Reichs. Neue Folge. Band 39, Theil I. Die Stromgebiete des Deutschen Reichs. Hydrographisch und orographisch dargestellt mit beschreibendem Verzeichniss der deutschen Wasserstrassen. Theil I. Gebiet der Ostsee.

Kommerzienrath Lueg-Oberhausen: Bericht über die Versammlung der Dortmund-Rhein-Kanal-Interessenten am 29. Dezember 1893 in Düsseldorf.

Magistrat Dortmund: Antrag auf Herstellung einer Verbindung des Dortmund-Ems-Kanals zum Rheine durch Kanalisierung der Lippe von Vinnun bis Wesel.

Magistrat Düsseldorf: Bericht über den Stand und die Verwaltung der Gemeinde-Angelegenheiten für 1893.

Wasser-Bau-Inspektor Gerhardt: Die Baugewerkszeitung. 2 Bände. Jahrgang 1869 und 1870. Allgemeine Baukonstruktionslehre mit besonderer Beziehung auf das Hochbauwesen von G. A. Breymann. 4 Bände. Der Ingenieur. Sammlung von Tafeln, Formeln und Regeln der Arithmetik, Geometrie und Mechanik von J. Weisbach. 1. Band.

Bürgermeister Medicus-Aschaffenburg: Broschüre: „Die Weiterführung der Kanalisierung des Mains bis Aschaffenburg“ von Franz Woerner.

III.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Weserstrasse und ihres Verkehrsgebietes,

sowie

die zu erstrebende Verbesserung des Fahrwassers.

Herr Handelskammer-Sekretär Dr. Voelcker-Kassel.

Vortrag

gehalten in der Sitzung des Ausschusses am 24. Januar 1894.

Seit durch die in der Ausführung begriffene Kanalisierung der Fulda die Ansicht auf die Herstellung einer direkten Schiffsverbindung von Bremen bis Kassel ihrer Verwirklichung entgegengeht, wendet sich die Aufmerksamkeit der gewerblichen Kreise Mitteld Deutschlands immer mehr der Weser zu. Zwischen dem Stromgebiet der Elbe und dem des Rheins, etwa in der Mitte sich hinziehend, bildet die Oberweser eine beachtenswerthe Verkehrsstrasse, die nur durch mannigfach eingetretene Hindernisse noch nicht zu der ihr zukommenden Bedeutung gelangen konnte. An ihrem Anfangspunkte fehlte ihr ein grosser Handelsplatz, der die zu Schiff ankommenden Güter durch ein weitverzweigtes Bahnnetz nach allen Richtungen hin weiterführen und dem Strome durch dieses wiederum Güter zutragen konnte. Ebenso wenig bot sich Gelegenheit, die Waaren in grösseren Massen am Endpunkte der Weser aufzustapeln und bei Bedarf sogleich über sie verfügen zu können. An dem Endpunkte der Oberweser aber, bei Bremen, fehlte bislang der unmittelbare Anschluss an die See, welcher die direkte Umladung der mit den Flusschiffen ankommenden Güter auf die Seeschiffe hätte ermöglichen können. Auf der Weserstrasse selbst aber boten sich auch nach Wegfall der Weserzölle mannigfache Hindernisse für das Gedeihen der Schiffahrt. Das seichte Fahrwasser mit seinen Untiefen und Stromschnellen stand der Entwicklung der Dampfschiffahrt und der Inbetriebnahme grösserer Schiffsgefässe entgegen. Die meisten Plätze er-mangeln des unmittelbaren Bahnanschlusses, so dass die zum Umschlage nothwendigen Arbeiten nur zeitraubend und unter unverhältnissmässig grossen Kosten bewirkt werden können.

Sie gestatten mir wohl, auf diese für die einzelnen Weserplätze in Betracht kommenden Verhältnisse näher einzugehen.

Hann. Münden. Der Hafen — als „Bremer Schlagd“ bezeichnet — liegt an der nordwestlichen Seite der Stadt am Zusammenfluss der Werra und Fulda. Die gelöschten Güter wurden früher entweder per Achse nach Süddeutschland und Thüringen, oder von der Wanfrieder Schlagd nach dem nördöstlichen Deutschland bis Wanfried per Schiff, von der Kasseler Schlagd auf der Fulda bis Kassel und von da ab weiter nach Hessen verladen, oder auch bis auf weitere Verfügung des Empfängers in den Müндener Lagerhäusern untergebracht. In neuerer Zeit sind jedoch Fulda und Werra nicht mehr als Transportwege benutzt und auch die auf der Bremer Schlagd ankommenden Güter wurden seit Eröffnung der Eisenbahn von der Schlagd alsbald zur Bahn gefahren. Die Stadt besitzt zwei Lagerhäuser, welche in den Jahren 1840 bis 1848 gebaut wurden und eine Lagerfläche von 3600 qm bieten. Es ist der Wunsch der Stadt Münden, ein Anschlussgleis von der Schlagd bis zur Bahn zu erhalten, die Stadt hat dieserhalb ver-

schiedentlich Anträge an maassgebender Stelle gemacht, der erforderliche Grund und Boden ist von ihr, soweit sie ihn besitzt, kostenfrei zur Verfügung gestellt, und sind auch Private zu grösseren Geldzeichnungen veranlasst. Die Nothwendigkeit einer solchen Gleisanlage im Interesse des allgemeinen Verkehrs ist insbesondere auf der im Juni 1891 stattgefundenen Weser-Stromschiffahrts-Konferenz in Hannover ausdrücklich seitens der daselbst anwesenden Regierungsbeamten anerkannt, wie denn auch die Handelskammer in Göttingen die Anlage des Schienengleises im allgemeinen Handelsinteresse sehr warm befürwortet hat.

Die Wasserverhältnisse an den Schlagden sind von Jahr zu Jahr ungünstiger geworden und derart, dass seit Jahren an dem südwestlichen Theil der Weserschlagd kein Schiff mehr anlegen kann und ein daseibst vorhandener Krahn nicht mehr zu benutzen ist. Der Grund ist in der sonst dankenswerthen Regulirung der Weser zu suchen, die, wie in so manchen Weserstädten, ein Sinken des Wasserspiegels vor den Schlagden verursacht hat, ohne dass hier durch Ausbaggern wieder Ausgleich geschaffen wäre. Zur Herstellung besserer Zukömmlichkeit zu den Schlagden ist im Jahre 1892 ein umfassendes Hafenumbauprojekt seitens Königlicher Regierung aufgestellt. Von den Kosten (147 960 M.) sollte ein erheblicher Theil auf Staatsfonds übernommen werden. Die städtischen Behörden in Münden haben sich indessen bisher eines weiteren Eingehens auf dieses, auch einen erheblichen Kostenaufwand aus städtischen Mitteln erfordernde Projekt enthalten, da sie sich eine Rentabilität nur dann versprechen können, wenn gleichzeitig bezw. vorher die Herstellung der Gleisverbindung des Hafens mit der Eisenbahn gesichert wird.

Was Karlshafen anlangt, so befinden sich linksseitig nur Krähne zum Auf- und Absetzen von Gütern im Hafen, welcher wegen der geringen Abmessung seiner Schlenzen nur für die wenigen im Verkehr vorkommenden kleineren Schiffe zugänglich ist. Auch für letztere sind die Krähne jedoch von geringem Werthe, da sie ohne Gleisverbindung sind. Bei niedrigem Wasserstande sind sie wegen Versandung des Hafens überhaupt nicht erreichbar. Auf dem Kais am Weserufer, dem eigentlichen Löschplatze, sind Krähne nicht vorhanden. Bei niedrigem Wasser Güter aus den Schiffen auf die Eisenbahnwagen bezw. nach den Gleisen zu bringen, ist so schwer, dass zu diesem Zwecke Pferde verwandt werden müssen. Schuppen für die zeitweise Lagerung sind nur unzureichend vorhanden. Trotzdem auf der rechten Weserseite der Weserschiffahrt thalwärts ein bedeutender Zucker- und Rohmaterialversand zuzuführen wäre, sowie auch bergwärts ein nicht unerheblicher Verkehr nach der Harzgegend sich entwickeln würde, befinden sich an dem Ufer weder Verladevorrichtungen irgend einer Art, noch auch Schienenverbindung nach dem ganz nahe gelegenen Bahnhofe. Der Verkehr hat daher auch hier mit besonders grossen Schwierigkeiten zu kämpfen, während entsprechende Einrichtungen unschwer zu beschaffen sein würden.

Auch in Bodenfelde besteht zwischen Hafen und Bahn kein Gleisanschluss, obwohl gerade dieser Ort einen wichtigen Umschlagsplatz bilden würde, denn wenn der Verkehr auf der Weser des Weiteren dauernd und in erheblichem Maasse erleichtert und vermehrt wird, so ist für die Unterweserhäfen die Möglichkeit gegeben, einen namhaften Theil der Güter,

welche jetzt über Antwerpen und die holländischen Häfen in das Herz von Deutschland geführt werden, künftig ihren Weg auf der Weser nehmen und in Bodenfelde umschlagen zu lassen. Ausser Artikeln, wie Petroleum und Jute kommen noch wesentlich in Betracht: Baumwolle, künstliche Düngemittel, Getreide (Mais), ausländische Nutz- und Farbhölzer, Futterartikel, Reismehl, Oelsamen, Reis, Kolonialwaaren, Rohtabak. Bei der Anlage des Anschlussgleises in Bodenfelde kommen wesentliche Interessen der angrenzenden Gebiete des Sollings, des Leinethals und des Harzes in Betracht. Das Sollingsgebirge mit seinen Ausläufern, desgleichen das angrenzende Leinethal und der Harz gewähren eine umfassende Ausbeute an Naturprodukten, namentlich an solchen, welche zufolge ihres im Verhältniss zum Gewicht geringern Werthes erst dann in ausgedehntem Maasse in den Verkehr gebracht werden können, wenn ihnen der Wasserweg eröffnet wird. Wir heben besonders hervor den Basalt, namentlich von der Bramburg bei Adelebsen, welcher das Pflasterungsmaterial für einen grossen Theil der Städte Norddeutschlands liefert, ferner Sandsteine, Braunkohlen, Gips, Krystallsand, Thon, Schwespath und namentlich auch Holz aus den umfangreichen meist fiskalischen Forsten des Sollings. Es kann daneben als ausser Zweifel betrachtet werden, dass die sich neuerdings mehr und mehr entwickelnde Industrie des Sollings und seiner Ansläufer, nach Ermöglichung der Benutzung des Wasserweges zum Heranschaffen und Versenden von Rohprodukten und Fabrikaten einen bedeutenden Aufschwung nehmen wird. Namentlich aber kommt in Betracht die Zuckerrübenindustrie. Die Zuckerfabriken Uslar, Northeim, Nörten, Göttingen, Obernjesa, Garte, Duderstadt und Einbeck produziren pro Jahr gegen 200 000 Ctr. Zucker, von denen der grössere Theil schon jetzt exportirt wird und seinen Weg über Bremen in das Ausland nimmt, die Erschliessung des Wasserwegs ab Bodenfelde würde zweifellos den Export erheblich fördern. Allen diesen Betrieben ist der Wasserweg verschlossen, da in Bodenfelde keine desfallsigen Einrichtungen bestehen, während in Karlshafen die Umladungskosten so hoch sind, dass damit ein grösserer Theil des Nutzens der billigen Wasserfracht wieder verloren geht. Die Zuckerfabriken des Göttinger Handelskammerbezirks sind anderen Fabriken, namentlich in der Provinz Sachsen gegenüber, welche die Elbe benutzen können, sehr im Nachtheil. Ein Ausgleich durch die Einrichtung in Bodenfelde entspricht umsomehr der Billigkeit, als in dieser Gegend im Gegensatz zur Provinz Sachsen die Rüben vielfach von den kleineren unbemittelten Landwirthen gebaut werden. Auch lässt sich nicht bestreiten, dass die von den Zuckerfabriken zu erzielende Frachtersparniss denselben den Export erleichtern wird.

In Beverungen existiren weder Ladevorrichtungen noch Schienenverbindung.

In Höxter bestehen zwei Anlageplätze; einer für Baumaterialien (Holz, Steine, Kies, Sand u. s. w.) ca. 30 m lang und 5 m breit; der andere für Kaufmannsgüter ca. 50 m lang und 6 m breit. Eine Hafenanlage besteht noch nicht, doch sind gegenwärtig wieder Verhandlungen wegen Errichtung einer solchen am Bahnhofe aufgenommen. Sehr wichtig für die Weserschiffahrt wäre die Herstellung einer Schienenverbindung vom Bahnhofe nach der Weser, um die Schiffe direkt umladen zu können. Das Projekt ist mehrfach angeregt; doch haben die betheiligten Behörden noch keine Stellung dazu genommen.

Zu Holzminen bedarf der Hafen, nachdem durch die Tieferlegung des Strombettes vor der Stadt der Wasserspiegel um etwa 35 cm gesunken ist, einer angemessenen Vertiefung; ausserdem ist er für das vorhandene Bedürfniss zu klein (die Wasserfläche hält nur 51 ar), ein Uebelstand, welcher bei der zu erhoffenden Hebung des Schiffsverkehrs um so stärker hervortreten wird. Die Anlageplätze sind gegenwärtig im Um- bzw. Neuban begriffen, die demnächstige Uferlänge derselben beträgt 550—600 m. Lagerhäuser bestehen nicht, ebenso wenig eine Gleisverbindung der Hafenanlagen mit der Bahn.

Hameln nimmt bezüglich seiner Lösch- und Ladeeinrichtungen eine erfreuliche Sonderstellung ein, indem daselbst Dank dem gemeinschaftlichen Vorgehen der Eisenbahn- und Stadtverwaltung allem Anschein nach dem Bedürfniss entsprechende Kaiflächen mit Schienenverbindung geschaffen werden.

In Minden liegt die Weserschlagde wie der Haupttheil der Stadt auf der linken Seite des Stromes; sie erstreckt sich von der Weserbrücke stromab (d. h. nach Norden) und läuft in Gestalt eines sphärischen Dreiecks in eine von der Bastau, einem kleinen Nebenfluss der Weser, und der Weser selbst gebildeten Landzunge aus. Die Gesamtlänge der Schlagde beträgt 309 m, ihre grösste Breite, senkrecht zum Strome gemessen, ca. 55 m, die Länge der Kaimauer 168 m, die Länge des vor Kurzem um ca. 40 m verlängerten Krahngleises gegenwärtig 100 m. Auf dem Krahngleis befindet sich ein Handkrahn mit 2000 kg Tragfähigkeit. Die an der Schlagde anliegenden Schiffe liegen im offenen Strome, der bei grossem Hochwasser und Eisgang die Schlagde überschwemmt, während der an der Mündung der Bastau durch Schlagde und die alte Festungsmauer gebildete sogenannte Bastauhafen meist den betreffenden Dampfern zum Aufenthalt dient. Der Hafen Mindens liegt dagegen, gleich dem Bahnhof, auf der rechten Seite des Stromes; etwa 1,7 km unterhalb der Brücke befindet sich die Einfahrt, von wo aus sich der Hafencanal mit dem sich anschliessenden Hafen in der Richtung nach dem Güterbahnhof zu erstreckt. Der Hafen hat eine Länge von 300 m, der Hafencanal von 270 m. Die mittlere Breite des im vergangenen Jahres erweiterten Hafens beträgt auf 220 m Länge 48 m, auf 140 m Länge 32 m in der Sohle gemessen, die Tiefe 1,80 m.

Der Hafen ist in seiner ganzen Länge auf der östlichen Seite mit, den Bahnanschluss vermittelnden, Gleisanlagen versehen, hiervon sind jedoch nur 220 m benutzbare Ladestrecke mit Kaimauer versehen, während der übrige Theil zum Anschluss der unterhalb der Hafeneinfahrt gelegenen ca. 200 m langen, ebenfalls mit Gleisanlage versehenen Uferstrecke dient; hier vollzieht sich der Haupttheil des Umschlagsverkehrs von Schiff zu Bahn und umgekehrt, ferner der Verkehr der dort gelegenen gewerblichen Betriebe (Glashütte, Holzschneiderei u. a.). Der Verkehr im eigentlichen Hafen, der zugleich Sicherheitshafen ist, beschränkt sich im Wesentlichen auf die Kohlenverladung zu Schiff, zu welchem Zweck mehrere Kohlenrichter dort aufgestellt sind. Während daher der sich hier abwickelnde Verkehr mit Ausnahme der unmittelbar anliegenden Betriebe ausschliesslich den Bahnanschluss vermittelt, dient dagegen die Weserschlagde dem Platzverkehr Mindens und dem durch Fuhrwerk vermittelten Verkehr seiner Umgebung.

Für die Verbesserung der Mindener Fahrverhältnisse sind erforderlich: Verlängerung der Kaimauer der Weserschlagde, Erweiterung der Hafeneinfahrt,

eventuell noch Ersetzung des jetzigen Krahns auf der Weserschlagde durch einen neuen von zweckmässiger Einrichtung. Ferner ist die Anlage eines Sicherheitshafens stromauf, etwa bei Vlotho, recht wünschenswerth, der zugleich als Verkehrshafen für Vlotho mit dienen müsste, da der auf die dortige Schlagde jetzt angewiesene Verkehr den grössten Unzuträglichkeiten ausgesetzt ist. Ferner ist die Beseitigung des einen Brückenpfeilers der Rehmer Brücke nothwendig; da dieser ein schweres Schifffahrtshinderniss bildet und schon vielfach Havarien veranlasst hat.

In Nienburg ist der Winter- oder Schutzhafen so klein, dass der grösste Raum für die Baggerschiffe u. s. w. der Wasserbauinspektion in Anspruch genommen wird und Dampfer sowie Schleppschiffe nur in ungenügender Zahl untergebracht werden können. Die nothwendige Vergrösserung ist auch regierungsseitig anerkannt und sind schon verschiedene Pläne, womit dann ein Handelshafen verbunden werden könnte, vorgelegt worden.

Ob und wann eines dieser Projekte zur Ausführung kommen wird, darüber verläutet nichts. Ein- und Ausladevorrichtungen sind am jetzigen Hafen überall nicht vorhanden. Der Ein- und Ausladeplatz für den allgemeinen Verkehr befindet sich am gegenüberliegenden Weserufer, ist aber so ungünstig belegen, dass vom handeltreibenden Publikum kaum Gebrauch davon gemacht wird, ausser von Faschinen- und Stadtmaterial-Lieferanten, welche solches hier in grossen Mengen zur Verladung bringen. Der Bezug einiger Nienburger Grosshändler von Petroleum und Reis der billigeren Wasserfracht wegen wird häufig durch die ungünstigen Abfuhrverhältnisse in Frage gestellt. Lagerhäuser sind nicht vorhanden, ebenso fehlt eine Verbindung mit der Bahn, mit dem Ausladeplatz und dem Hafen. Dagegen hat die Chemische Fabrik in Nienburg an ihrem eigenen Ausladeplatz einen Dampfkrahn erbaut und solchen mit der Bahn verbunden. Grösstentheils wird diese Anlage nur im eigenen Interesse der Fabrik gebraucht und nur zum kleineren Theil lässt dieselbe sich zum Spediren von Schiffsladungen zur Bahn oder umgekehrt herbei. Auch die dortige Wasserbrücke bildet ein Hinderniss des Schifffahrtsverkehrs.

Die geringe Anzahl von Sicherheits- und Winterhäfen an der Weser erhöht das Risiko der Schiffer und verhindert die ausgiebige Benutzung des Stromes zu jeder Jahreszeit. Dieser Mangel an Hafenschutz ist ganz besonders augenfällig zu erkennen aus der Winterlage mehrerer Dampfer und vieler Schleppkähne im vergangenen Jahre. Wegen der nicht genügenden Anzahl von Schutzhäfen und Ueberfüllung der vorhandenen Häfen lagen viele Dampfer und Schleppkähne ganz oder theilweise ohne Schutz auf offener Weser im Eise; andere Schiffe hatten zwar Schutzhäfen erreicht, aber in denselben nicht genügend Wassertiefe vorgefunden und mussten, um Schaden an Schiff und Ladung zu verhüten, ganz oder theilweise entladen werden. So lagen beispielsweise im letzten Winter in Holzminen 2 Schiffe vor der Hafeneinfahrt, da der Hafen nicht genügende Wassertiefe hat; in Hameln mussten wegen der ungünstigen Hafenverhältnisse 2 Schleppkähne mit 140 000 Kilo Ladung ausgeladen werden, während 1 Kahn vor der Schleuse leicht beladen oft an Grund stand und mehrere Dampfer und Schleppkähne ohne Schutz auf offener Weser lagen. Aehnliche Verhältnisse traten in Wehrbergen, Lachem, Rinteln, Erder, Vlotho, Rehme, Minden, Nienburg und Intschede zu Tage;

namentlich an den drei letztgenannten Orten waren die Häfen vollständig gefüllt. Eine Vergrößerung, Vertiefung und Vermehrung der Sicherheitshäfen ist daher auf der ganzen Weser dringend erforderlich und eine der Hauptforderungen der auf die Verbesserung des Fahrwassers der Weser gerichteten Bestrebungen.

Aus den angeführten Gründen konnte der Verkehr auf der Weser daher bisher zu grösserer Bedeutung nicht gelangen, wobei namentlich auch infolge der ungünstigen Wasser- und Hafenverhältnisse der Grundmitsprach, dass sich bei den unregelmässigen Befrachtungen die Frachtraten nicht niedrig genug stellen und bestimmte Fristen für die Lieferung der verfrachteten Güter weder eingegangen noch innegehalten werden konnten. Nachdem aber durch die Korrektur der Unterweser, durch die Verbesserung des Fahrwassers der Oberweser und endlich durch die Kanalisierung der Fulda und damit die Einreihung Kassels, einer im Aufblühen begriffenen Handels- und Industriestadt, in die Reihe der Weserplätze die Voraussetzungen zur Schaffung eines neuen Verkehrsweges gegeben sind, gilt es, die gebotenen Vortheile in vollem Umfange auszunutzen und das Werk durch intensiven Ausbau zu vollenden.

Von dem Weserverkehr wird ein grosses und bedeutendes Wirtschaftsgebiet beeinflusst. Auf der linken Weserseite führen von Bremen, Minden, Hameln, Höxter, Karlsruhfen die Schienenwege nach Oldenburg und Westfalen, nach Osnabrück, Bielefeld, Paderborn; auf der rechten Seite von Verden, Nienburg, Hameln, Holzminde, Bodenfelde, Hann-Münden in die Provinz Hannover, nach Braunschweig, dem Harz, Thüringen; endlich von Kassel nach Hessen-Nassau, Waldeck und dem Grossherzogthum Hessen.

In dreifacher Hinsicht kommt der Weser eine bedeutende verkehrsgeographische Bedeutung zu, einmal für den Bezug ausländischer Produkte nach diesen Verkehrsgebieten und den Absatz inländischer Fabrikate und Rohmaterialien von und nach Bremen und der See, sodann für den Verkehr der einzelnen an der Weser gelegenen Plätze und ihrer Umgebung untereinander und mit Bremen und endlich für den Verkehr von Bremen durch den Umschlag in Kassel nach Süddeutschland, nach der Schweiz, Italien, Oesterreich-Ungarn.

Gerade in letzterer Beziehung tritt die Weserstrasse in ihrer hervorragenden wirtschaftlichen Bedeutung klar vor Augen, wenn man bedenkt, dass sie berufen ist, von Bremen aus, eine weit in das Binnenland führende nationale wie internationale Verkehrsstrasse zu bilden und somit Bremen den Wettbewerb mit den belgischen und holländischen Häfen zu erleichtern. Das Wesergebiet ist ein zusammenhängendes Verkehrsgebiet. Will man dessen Grenzen im Osten nach der Elbe hin, im Westen und Süden nach dem Rhein und Main feststellen, so muss man berechnen, wie die Frachtsätze, und zwar die kombinierten Eisenbahn- und Wasserfrachtsätze von den Elb- und Rheinhäfen einerseits und die von Bremen andererseits nach den zwischen der Elbe und dem Rhein gelegenen Gegenden, bezw. in der umgekehrten Richtung sich verhalten. Soweit diese Güter von Bremen aus billiger als auf dem Rhein oder der Elbe sich befördern lassen, können sie, insofern der Eisenbahntransport nicht vorzuziehen ist, für die Beförderung auf der Weser in Betracht kommen.

Als Ergebniss solcher Berechnungen lässt sich feststellen, dass das unmittelbare Weserverkehrsgebiet ungefähr begrenzt wird durch die Städte Braunschweig, Nordhausen, Mühlhausen i. Th., Gotha, Erfurt, Weimar, Greiz, Schleiz, Coburg, Meiningen, Fulda, Marburg, Arnberg, Lippstadt, Paderborn, Bielefeld, Osnabrück. Wir können hiernach als zum Weserverkehrsgebiet gehörig ansehen die Regierungsbezirke Hannover mit 5806 qkm, Hildesheim mit 5153,50 qkm, einen Theil von Stade mit 3314,50 qkm; endlich einen kleinen Theil von Osnabrück mit zusammen 14274 qkm und 997769 Einwohnern. Vom Herzogthum Braunschweig kommen 3690 qkm mit 327 500 Einwohnern in Betracht, Gegenden, in denen hauptsächlich Bergbau, Hütten- und Salinenbetrieb, Zuckerindustrie betrieben werden. Ferner sind die thüringischen Staaten mit 12300 qkm und 1 099 386 Einwohnern in Rechnung zu stellen. Was die Industriethätigkeit der thüringischen Staaten anlangt, so wird in Sachsen-Weimar hauptsächlich Strumpfwirkerei, Meerschamschnitzerei, Pfeifenfabrikation betrieben, Sachsen-Meiningen hat Eisen-, Schiefer- und Steinkohlenbergbau; auch das Salinenwesen und die Sonneberger Spielwaarenindustrie ist von Bedeutung, letztere würde nach Mittheilungen der Sonneberger Handelskammer für die Weserschiffahrt jährlich bei günstigen Schifffahrtsverhältnissen 7—800 Waggons anliefern können; Farben-, Stein-, Thon- und Glaswaarenindustrie, welche auch in Sachsen-Coburg-Gotha betrieben wird. In Sachsen-Altenburg bildet die Braunkohlen-, Eisen- und Textilindustrie, in den Schwarzburger Fürstenthümern die Porzellanindustrie einen namhaften Handelszweig, während die kleinen reussischen Fürstenthümer durch die Herstellung textiler Erzeugnisse sich auszeichnen. Südlich des Thüringer Waldes macht sich die Konkurrenz von Frankfurt a. M., also des Rheins, bereits stark fühlbar und erstreckt sich auch weiter westlich bis in die Gegend von Fulda, von wo ab die nieder- und oberhessischen Gebietstheile mit 19 000 qkm und 788 886 Einwohnern und das Fürstenthum Waldeck mit 1120,96 qkm wiederum zum Weserverkehrsgebiete gehören. Die Provinz Sachsen gehört in ihren wirtschaftlich wichtigsten Kreisen dem Elbegebiet an, für die Weser vermögen wir nur den Regierungsbezirk Erfurt mit 385 499 Einwohnern in Anspruch zu nehmen. Der Rhein mit seinen Nebenflüssen und seinem Kanalsystem bereitet dem Waarenverkehr auf der Weser eine bedeutende Konkurrenz, so dass selbst Plätze, wie beispielsweise Salzuflen, das bedeutende Mengen von Reis bezieht, und von der Weser nur wenige Kilometer entfernt ist, fast zu den gleichen Frachtsätzen wie Güter auf dem Weserwege von den holländischen Rheinhäfen her bezieht. Theile des Regierungsbezirks Arnberg mit 7696 qkm und 981 741 Einwohnern, sowie der grösste Theil vom Regierungsbezirk Minden mit 5253 qkm und 480 212 Einwohnern werden ihre Bezüge aber erfolgreich weserwärts machen können. Hiernach hat das gesammte Weserverkehrsgebiet einen Flächeninhalt von rund 58 865 qkm mit 5 1/2 Millionen Einwohnern.

Wenden wir uns nun denjenigen Plätzen zu, welche ein unmittelbares Interesse an der Weserschiffahrt haben, so müssen wir zunächst die Bedeutung von Bremen und Kassel, als den Anfangs- und Endpunkten der Weserstrasse ins Auge fassen.

Bremen, der zweite Seehandelsplatz Deutschlands,

ist von der Natur nicht besonders begünstigt. Bremen liegt etwa 120 km von der Mündung der Weser und noch etwa 60 km oberhalb der seitherigen Grenze für die grosse Schifffahrt. Gegenüber Hamburg und den Rheinhäfen fehlt es Bremen an einem für grössere Schiffe fahrbarem Flusse, denn die von Bremen bis Münden 366 km lange Oberweser ist bis jetzt noch auf 1 m Tiefgang gebracht, ja sie bleibt seit nunmehr 3 Jahren noch erheblich hinter diesem Masse zurück. Es war im Wesentlichen der Umstand, dass zwischen Rhein und Elbe ein durchschnittlich 400 km breiter Landstreifen nahezu in seiner Mittellinie von der Weser durchzogen wird, gab Bremen seinen Ursprung als Handelsplatz.

Gesamteinfuhr Bremens

	1890	1891
Verzehrungsgegenstände	145 361 885 M.	184 451 161 M.
Rohstoffe	328 688 942 "	324 102 949 "
Halbfabrikate	14 167 867 "	12 499 567 "
Manufakturwaaren	3 344 724 "	3 942 505 "
andere Industrieerzeugnisse	12 527 667 "	10 491 554 "
zusammen	504 091 085 M.	535 487 736 M.

Gesamtausfuhr: See-, land-, flusswärts 1891: 714 736 065 M., für unsere Zwecke kommen in Betracht land- und flusswärts: 414 355 887 M.

Wie Kassel als demnächstiger Endpunkt der Weser das grösste Interesse daran hat, an die See und nach Bremen zu gelangen, so hat hingegen für seine so bedeutende Ausfuhr fluss- und landwärts Bremen das grösste Interesse daran, seinem Hinterland eine schiffbare Wasserstrasse zu erhalten, deren Endpunkt vermöge seiner wirtschaftlichen Bedeutung und seiner Hafen- und Eisenbahnvorrichtungen geeignet ist, die nach dem Binnenlande gehenden bremischen Güter auf billigste und rascheste Weise umzuschlagen und weiter zu befördern. Nicht nur für das engere Wesergebiet kommt Bremen in Betracht, sondern auch für weitere Gegenden, insbesondere Thüringen, Baden, Württemberg, Elsass-Lothringen, Oesterreich und Schweiz. Eine leistungsfähige Wasserstrasse wird den bremischen Verkehr nach diesen bis jetzt hauptsächlich auf den rheinischen Verkehr angewiesenen Ländern ganz wesentlich stärken. Bremen versendet nach Oesterreich und der Schweiz Baumwolle, Wolle, Indigo, Petroleum, Stuhlrohr, Cigarrenkistenbretter, Reis, Wein, Taback, Thee, Dachschiefer und empfängt von dort Gerste, Malz, Hopfen, Mehl, Zucker, Holz- Seidenwaaren, Wollenwaaren, Lederwaaren, Leinwaaren, Galanterie-, Kurz-, Glaswaaren.

Wie bedeutend der Handelsverkehr Bremens mit den genannten Staaten ist, ergiebt sich aus folgender Uebersicht der Werthe. Es erreichte die Ausfuhr Bremens land- und flusswärts

nach Thüringen

im Jahre 1888 einen Werth von 4 477 424 M.

1889 " " " 5 525 319 "

nach Hessen-Darmstadt

im Jahre 1888 einen Werth von 1 907 059 "

1889 " " " 2 275 012 "

nach Baden

im Jahre 1888 einen Werth von 5 952 725 "

1889 " " " 8 373 062 "

nach Württemberg

im Jahre 1888 einen Werth von 6 242 457 "

1889 " " " 7 589 216 "

nach Elsass

im Jahre 1888 einen Werth von 4 852 132 "

1889 " " " 7 608 987 "

nach Oesterreich

im Jahre 1888 einen Werth von 36 277 870 M.

1889 " " " 36 564 137 "

nach der Schweiz

im Jahre 1888 einen Werth von 7 930 390 "

1889 " " " 10 932 282 "

Für den Versand und Empfang Kassels nach und von der Weser kommen insbesondere Kohlen, Holz, Baumaterialien, wie Ziegeln, Backsteine, Chamottesteine, Getreide, Mühlenprodukte, Futtermittel, Düngstoffe, Kolonialwaaren, Tabacke, Eisen und Eisenwaaren, Lumpen, Papier, Farben und Drogen, Seifen und Rohmaterialien, Wolle, Jute, Baumwolle in Betracht. Die mineralische und Bergwerksproduktion kann jetzt zum Theil gar nicht, zum Theil nur in ungenügender Weise betrieben werden, weil es an den Bedingungen fehlt, die allein im Stande sind, diesen Erzeugnissen ein weites Absatzgebiet zu schaffen. In nächster Nähe von Kassel liegen reiche Lager von Basalt, Sand, Kalksteinen, die durchaus exportfähig sind, indem sie schon jetzt trotz der hohen Bahnfracht ein Absatzgebiet erworben haben; — eine Wasserstrasse nach Bremen würde diesen Produkten Holland und Belgien, vielleicht auch England erschliessen. Die Kohlenförderung im niederhessischen Braunkohlenbezirk, namentlich in Möncheberg, Oberkafungen, am Heiligenberg, am Meissner, im Habichtswald krankt fast durchweg wegen ihrer Entfernung von den grossen Transportstrassen. Fast alle sind von der Fulda leicht zu erreichen oder durch Schienenwege mit ihr in Verbindung zu bringen. Der Gesamtumsatz der Braunkohlenwerke des Kasseler Bezirks beträgt jährlich etwa 2 000 000 Ztr., jedoch könnte die Leistungsfähigkeit unter Voraussetzung günstiger Verkehrsbedingungen um das Dreifache erhöht werden. Die vielen an der Weser gelegenen Ortschaften und Fabriken, namentlich soweit sie noch keine Eisenbahnverbindung haben, insbesondere diejenigen bis Hameln hinab, werden auf Schiffszufuhren reflektiren. Von Hameln ab tritt die Schaumburger Steinkohle in Konkurrenz mit der niederhessischen Braunkohle.

Bisher erstreckt sich der Absatz hessischer Braunkohlen nach Kassel und Umgegend, sowie ein Theil auch nach Hannover, Braunschweig und Thüringen. Der Absatz ins Wesergebiet zu Schiff wird, da auch die fiskalischen Werke zu berücksichtigen sind, 1 000 000 Ztr. betragen. Der Bezug von Holz vom Reinhardswald u. s. w. ist auf jährlich ca. 18 000 Ztr. zu schätzen.

Der Import schwedischer, amerikanischer, russischer Hölzer für die hessische Fass- und Zündholzfabrikation ist nach Kassel ziemlich bedeutend; dem Wasserwege werden sich thalwärts gehend ca. 15 000 Ztr. zuwenden. Einer der wesentlichsten Industriezweige des Kasseler Bezirks, die Rohleinenindustrie, ist seit 2 Jahrzehnten in Verfall, weil die hier fabrizirten, hauptsächlich zu Verpackungszwecken dienenden groben Leinen nicht mehr mit den englischen Jutefabrikaten konkurriren können. Wenn die Weser-Wasserstrasse die Möglichkeit zu billiger Anschaffung des Rohmaterials bietet, so wird sich voraussichtlich eine blühende Jute-Industrie in Kassel entwickeln und ganz verarmten Webedistrikten werden neue Erwerbsquellen zugeführt.

Für Thüringen und den östlichen Theil von Westfalen wird die Weser die billigste Verbindung mit der Nordsee herstellen und kann dadurch eine Be-

deutung erlangen, die jetzt auch nicht annähernd zu schätzen ist; namentlich würde ein Theil des Verkehrs, der jetzt über holländische und belgische Häfen den Rhein hinaufgeht, der Weser überwiesen und damit von ausländischen Häfen auf einen inländischen Hafen übergeführt werden können. Der aus den hessischen Steinbrüchen gewonnene Basalt hat jetzt schon trotz der theueren Eisenbahn seinen Weg nach Norden genommen und sich bereits ein weites Absatzgebiet erobert. Bei Benutzung des Wasserweges kann sich dem hessischen Produkte sogar der englische Markt erschliessen. Der Verkehr wird thalwärts ca. 1 015 000 Zentner betragen. Von Backsteinen werden 1 000 000 Zentner zur Verladung kommen. In Portlandzement — einheimischen und englischen — wird der Verkehr auf 120 000 Zentner anzuschlagen sein; der Kasseler Zement wird thalwärts mit 36 000 Zentner in Betracht kommen. Der Import englischer Thonröhren, bisher über Hamburg und Rotterdam bewirkt, wird für Kassel und Umgebung, sowie für den Umschlag nach Bayern, Hessen u. s. w. auf 60 000 Zentner zu schätzen sein. Englischer Dach- und Plattenschiefer wurde bisher ab Bremen per Bahn bezogen.

Ein ausgedehntes Verkehrsgebiet umfasst der Getreidehandel Kassels. Weizen wird nach den Rheinlanden, Baden, Elsass, Württemberg und den nördlichen Theilen Bayerns versandt, Roggen nach der Giesener und Siegener Gegend, Thüringen und bei günstiger Konjunktur nach der Provinz Sachsen und der Werragegend, Hafer nach Hannover, Provinz Sachsen und Süddeutschland. Das Hinterland, aus welchem Kassel das Getreide heranzieht, ist hauptsächlich das Fürstenthum Waldeck, die nächstliegenden Kreise des Regierungsbezirks Kassel, die westfälische Strecke Warburg, Brilon, Paderborn, Höxter, die Provinzen Hannover, Sachsen und das Herzogthum Braunschweig. Russisches und amerikanisches Getreide wird meist von Bremen, russisches mitunter auch von Lübeck bezogen. Die Grenzen, an denen das natürliche Absatzgebiet Kassels in ausländischem Getreide mit denen der konkurrierenden Hafenplätze Frankfurt a. M. und Magdeburg sich begegnet, erstreckt sich bis Marburg, Fulda einerseits und bis Nordhausen, Gotha, Meiningen und Koburg andererseits.

Von sonstigen Artikeln, welche von der Weser nach Kassel geführt werden, sind zu erwähnen: Düngemittel, deren Einfuhr in fortwährender Steigerung begriffen ist. Sie betrug in Bremen:

1889:	13 022 Zentner;
1890:	14 404
1891:	83 541

Die Bezüge für Hessen, Waldeck, Thüringen und Bayern würden in Kassel umgeschlagen werden. Es sind noch zu erwähnen: Tabak, Treber und Schlempe, welche letztere, bis jetzt einestheils über Magdeburg, Riesa, Wallwitzhafen auf der Elbe nach Thüringen u. s. w., andererseits auf dem Rhein via Mainz und Mannheim verfrachtet, künftig ihren Weg auf der Wasserstrasse nach Kassel nehmen werden. Die an der Weser gelegenen Schwer- und Feldspathfabriken werden in noch ausgedehnterem Maasse wie die Zementfabriken von der Verschiffung nach Kassel Gebrauch machen können.

Einen bedeutenden Ausfuhrartikel von Kassel aus werden Lumpen zur Papierfabrikation bilden. Bislang fand solcher nur zeitweise statt, weil bei den niedrigen Preisen die hohe Eisenbahnfracht von Kassel

nach Bremerhafen oder Hamburg einen solchen Einfluss ausübte, dass nur bei steigender Konjunktur in wenigen Sorten Abschlüsse erfolgten. Die Fracht beträgt pro 1000 kg von Kassel bis Bremerhafen 13,20 M., von Bremerhafen bis New-York 6 M.

Für alle genannten Artikel wird Kassel als Endpunkt der Weser und letzter Hafen für bremische Einfuhrgüter den Umschlagsplatz bilden, und hierin liegt seine grosse Bedeutung für die Weserschifffahrt. Seine günstige geographische Lage tritt fördernd hinzu, indem Kassel gleichzeitig der Mittelpunkt eines weitverzweigten Bahnnetzes ist, das sowohl nach landwirtschaftlich wie industriell hervorragendsten Provinzen seine Verkehrsadern erstreckt.

Auf die Handels- und Erwerbsverhältnisse der einzelnen Städte des Wesergebiets näher einzugehen, verbietet hier der Raum — auch wird die im Jahre 1892 ins Leben getretene „Freie Vereinigung der Weser-Interessenten“ demnächst solche in einer Denkschrift über die Weser und deren Schifffahrts- u. s. w. Verhältnisse eingehend beleuchten.

Bezüglich der Frage, inwieweit die der Vollendung entgegensehende Kanalisierung der Fulda auf die Regierung einen zwingenden Einfluss ausüben könne oder müsse, auch für die Weser eine entsprechende Fahrtiefe zu schaffen, hat diese in einem längeren Schreiben an die Handelskammer Kassel Ende vorigen Jahres einen ablehnenden Standpunkt eingenommen und unter Hinweis auf die Verhältnisse auf dem Neckar betont, dass bei der bereits durch die bisherigen Arbeiten erreichten Wassertiefe von 80 cm Schiffer und Kaufleute ihre Rechnung finden würden. Ausnahmsweise trockene Jahre, wie 1892 und 1893, in denen jene Fahrwassertiefe nicht erreicht sei, könnten wenigstens vorläufig noch nicht in Rücksicht gezogen werden.

Allerdings müssten die Schiffer mit ihrer bisherigen Gepflogenheit brechen und nicht bloss 2 bis 3 Mal im Jahre mit voller Ladung fahren wollen, um dann zu ruhen, und die Kaufmannschaft der Weserstädte müsste mehr Unternehmungsgeist und Thatkraft als früher zeigen.

Inwieweit die in diesen Auslassungen gegen Schiffer und Kaufleute indirekt erhobenen Vorwürfe berechtigt sind, soll für jetzt hier unerörtert bleiben, da einerseits die Handelskammer Kassel mit Erhebungen beschäftigt ist, welche thatsächlichen Unterlagen der Auffassung der Regierung bezüglich ihrer Ansicht über die Kaufleute zu Grunde liegen, andererseits aus der Versammlung heraus berufene Vertreter beider Stände wohl nachher das Wort in dieser Sache ergreifen werden.

Wegen des erreichten Wasserstandes von 80 cm ist aber hervorzuheben, dass solcher angesichts der kanalisierten Fulda für die Weser nicht mehr ausreicht,

sondern nach allgemeiner Auffassung künftig deren Fahrwassertiefe 1 m betragen muss.

Ueber die Korrektur der Weser selbst äussert sich die Handelskammer Kassel in ihrem letzten Jahresbericht wie folgt:

„Wenn auch der aussergewöhnlich trockene Sommer der hauptsächlichste Grund des durchschnittlich nur 65 cm tiefen Wasserstandes auf der 45 km langen Strecke von Münden bis Carlshafen zu sein schien, so traten doch noch andere Gründe hinzu, die es geboten erscheinen liessen, in nähere Untersuchungen einzutreten.“

Ein Bericht des in Münden stationirten Wasserbau-Inspektors im Jahre 1892 sagt: „Das Ziel der Korrektur, bei dem bekannten niedrigsten Wasserstande 80 cm Fahrtiefe zu erhalten, ist erreicht. Wesentlich mehr wird sich durch Regulirung nicht erreichen lassen; soll bei Kleinerwerden der Wassermenge eine grössere Tiefe erreicht werden, so ist dieses nur durch Kanalisirung möglich. Das durch die Korrektur erstrebte Ziel hat man durch folgende Mittel erreicht: 1. Bei übergrosser Breite des Stromes wurde durch Einschränkung desselben mittels Bühnen und Parallelwerken, sowie durch Baggerung die Fahrwassertiefe vergrössert. 2. Zur Ermässigung partieller starker Gefälle wurden im oberen Theile der betreffenden Strecke Einschränkungswerke und Baggerungen behufs Senkung der Sohle ausgeführt. 3. Die Abflachung zu starker Krümmungen wurde durch Vorbauten bewirkt. 4. Die nöthige Verbreiterung zu schmalen und übermässig tiefen Fahrwasserstellen geschah mittels Baggerung und Anlegung von Stromschnellen.“

Besondere Schiffahrtshindernisse auf der Strecke Münden-Carlshafen bestehen nach der vollendeten Korrektur nicht mehr. Wenn in den letzten Jahren reichlich Regen floss und dadurch ein günstiger Wasserstand herrschte, während bei trockenem Wetter in vorhergehenden Jahren der Wasserstand dem diesjährigen ähnlich war, so zeigt dies, dass die jetzt zu Ende geführte Weserkorrektur nicht im Stande ist, eine zuverlässige Wasserstrasse zu schaffen.

Das Ergebniss der Korrektur ist, dass sie ohne Zweifel durch Baggern, Steinelesen, Wegräumung von Hindernissen eine bequeme Fahrstrasse geschaffen hat, aber sie hat nicht dementsprechend die Fahrtiefe erhöht. Bei einigermaßen trockenem Wetter wirkt sie sogar ungünstiger durch Beförderung des raschen Wasserabflusses, als es ehemals der Fall war. Die Wasserarmuth auf der oberen Weserstrasse wird durch folgende Umstände verursacht: 1. durch die Entwaldung der Quellgebiete der Werra, der Fulda und der Weser-

zuflüsse; durch die bei den Meliorationen und Verkoppelungen befolgte Praxis, die sich ansammelnden Wasser auf dem kürzesten Wege dem Flusse zuzuleiten; 3. durch das grosse Gefälle der Weser, sodass das wenige Wasser, welches ihr zufliesst, rasch abläuft; 4. durch die in Folge der Einengung des Flussbettes stärker gewordene Strömung und die Beseitigung aller Stauungen, welche gleichfalls zu dem rascheren Abfluss des Wassers beitragen.

Im Jahre 1893 musste des niedrigen Wasserstandes wegen die amtliche Strombefahrung der Weser unterbleiben, ebenso konnte der Personenverkehr zwischen Münden und Hameln nicht stattfinden.

Auch die Schleppschiffahrt und Eilschiffahrt nach Münden hat den grössten Theil des Jahres, nach Carlshafen für mehrere Monate, nach Hameln und überhaupt oberhalb Minden für etwa 6 Wochen wegen zu niedriger Wasserstände ruhen müssen. Das Fahrwasser betrug nämlich:

zwischen Münden und Carlshafen	etwa	40 cm
„ Carlshafen „ Hameln	„	45 „
„ Hameln „ Minden	„	48 „

sodass die flachgehendsten Dampfer „Hannover“ und „Fulda“ der Bremer Schleppschiffahrtsgesellschaft mit 50 cm Tiefgang nicht mehr fahren konnten. Das Fahrwasser zwischen Bremen und Minden schwankte mehrere Monate zwischen 55 und 70 cm und ermöglichte also nur einen sehr schwachen Verkehr. — Bei solchen Verhältnissen ist ein Schiffahrtsbetrieb nicht lohnend. Wie kann der Kaufmann Unternehmungsgeist und Thatkraft zeigen, wenn er seinen Schaden bei dem Wassertransport seiner Güter schon vorausberechnen kann? Die Regelmässigkeit und Sicherheit in der Beförderung bilden die Voraussetzung seiner Kalkulationen, und aus dem ganzen Wesergebiet von mehreren Hundert, darunter den bedeutendsten Industriellen der an der Weserschiffahrt interessirten Plätze, liegen der Handelskammer zu Kassel Urtheile vor, die sich einstimmig dahin aussprechen, dass die Weserschiffahrt nur dann gehoben werden könne, wenn eine nachhaltigere Verbesserung des Fahrwassers seitens der Regierung in Angriff genommen werde, als durch die Korrektur der Weser bisher erzielt wurde.

Um zu ermitteln, wie solches am besten geschehen kann, ob durch weitere Regulirung, oder durch Kanalisirung, oder ein gemischtes System, hat die „Freie Vereinigung der Weserschiffahrts-Interessenten“ dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten 20 000 M. zur Verfügung gestellt. Von einer Erörterung dieser technischen Fragen ist daher wohl heute abzusehen, da es heute im eng begrenzten

Rahmen eines Vortrages hauptsächlich darauf ankam, Ihre Aufmerksamkeit auf die wirtschaftliche Bedeutung des Wesergebietes und die Bestrebungen der Weserschiffahrts-Interessenten überhaupt hinzulenken. Wenn für die Leistungsfähigkeit und den wirtschaftlichen Nutzen einer Wasserstrasse der Lehrsatz richtig ist, dass beides bedingt ist durch den Umstand, ob die Möglichkeit zum gegenseitigen Gütertausch vorliegt, ob für die auswärtige Güter ins Inland bringenden Fahrzeuge genügend Rückfrachten zu gewinnen sind, sowie ferner, ob nicht etwa vielmehr im Gegensatz zur Schifffahrtsstrasse eine Eisenbahn geeigneter sei, die Wohlfahrt des in Betracht kommenden Landestheils zu heben — wenn es ferner darauf ankommt, zu prüfen, ob durch die Verbesserung der Wasserstrasse nicht andere Verkehrsgebiete einen wirtschaftlichen Nachtheil erleiden, dann, meine Herren, glaube ich, dass sie meinen Ausführungen entnehmen können, dass der alte Wahrspruch Bremens nicht nur Geltung hat, wenn man die Blicke auf die See lenkt, nein, auch für das Hinterland Bremens, für das Weserverkehrsgebiet, hat der Spruch seine Geltung: „navigare necesse est, vivere non est necesse.“

IV.

Vertrag zwischen Preussen und Lübeck, betreffend den Elbe-Trave-Kanal.

Art. I. Zur Verbindung der Elbe bei Lauenburg mit der Trave bei Lübeck wird an Stelle des bestehenden Stecknitz-Kanals ein neuer Schifffahrtskanal nach Maassgabe des vereinbarten allgemeinen Projektes hergestellt.

Art. II. Die Bauausführung des Kanals nebst Zubehör wird von der freien und Hansestadt Lübeck übernommen.

Art. III. Zu diesem Zwecke wird der Lübeckischen Regierung für das preussische Gebiet das Enteignungsrecht nach Maassgabe des preuss. Gesetzes vom 11. 6. 1874 (Preuss. Ges.-Samml. S. 221) verliehen werden.

Für die Verhandlungen im Verwaltungs- und gerichtlichen Verfahren, die zur Uebertragung des Eigenthums oder zur Ueberlassung in die Benutzung für die Zwecke des Kanalunternehmens erforderlich sind, insbesondere auch für die Eintragungen und Umschreibungen in den Grundbüchern sind von Lübeck nur die baaren Auslagen zu erstatten, im Uebrigen tritt Befreiung von Stempelabgaben und Gebühren ein.

Art. IV. Die Verwaltung und die Unterhaltung des Kanals nebst Zubehör erfolgt durch die freie und Hansestadt Lübeck.

Die Kosten der Verwaltung und Unterhaltung des Kanals sind zunächst aus den Einnahmen für dessen

Benutzung zu bestreiten, und soweit die letzteren nicht hinreichen, von Preussen und Lübeck nach Maassgabe ihres Beitrages zu den Herstellungskosten aufzubringen. Uebersteigen die Einnahmen die Ausgaben, so ist der Ueberschuss nach den gleichen Grundsätzen zu vertheilen.

Art. V. Hinsichtlich der Herstellung neuer Hafenanlagen, Brückenübergänge, Liege- und Ladeplätze oder sonstiger, den Kanal und dessen Speisung berührender Anlagen bleibt die landespolizeiliche Feststellung den Behörden des Landes vorbehalten, in dessen Gebiet die Anlage ausgeführt werden soll. Doch werden die beiderseitigen Regierungen über die für solche Anlagen zu stellenden Bedingungen mit einander ins Benehmen treten.

Art. VI. Die Anordnungen über die Benutzung des Kanals werden von den zuständigen Behörden nach vorausgegangenem Einvernehmen der beiderseitigen Regierungen erlassen. Die Befolgung der Anordnungen wird, soweit erforderlich, durch Strafandrohungen sichergestellt werden.

Art. VII. Die Abgaben für die Benutzung des Kanals, sowie die Hebestellen werden durch Vereinbarung der beiden Regierungen festgesetzt.

Art. VIII. Die Königl. preuss. Staatsregierung wird zu den auf 22 754 000 M. veranschlagten Gesamtkosten des Unternehmens ein Drittel bis zum Höchstbetrage von 7 500 000 M. beitragen. Auf diesen Beitrag soll die Summe von 600 000 M. angerechnet werden, welche für das Unternehmen von dem Kommunalverband des Kreises Herzogthum Lauenburg aufzubringen ist.

Von dem Kanalunternehmen und dem zu demselben gehörigen Grund und Boden sollen keine Staats- oder Gemeindeabgaben erhoben, auch soll eine Besteuerung der Anlagen zu Gunsten der Gemeinden und sonstigen korporativen Verbände nicht zugelassen werden.

Art. IX. Die bisherigen Verpflichtungen Lübecks in Bezug auf die Unterhaltung der Stecknitz, des Delvenau-Grabens und der Delvenau, sowie der Schleusen, Brückenbauwerke und Uferbefestigungen an diesen Gewässern treten ausser Kraft.

Die Wakenitz wird von Lübeck in bisheriger Weise schiffbar erhalten.

Art. X etc.

Berlin, 4. Juli 1894.

Auszug aus dem Schlussprotokoll

Staatsverträge zwischen Preussen und Lübeck, betreffend die Herstellung eines Elbe-Trave-Kanals, vom 4. 7. 1893.

1. Zu Art. I. Die vertragschliessenden Regierungen sind darüber einverstanden, dass die vom Senat der freien und Hansestadt Lübeck vorgelegten Bauentwürfe des Wasserbau-Direktors Rehder vom 31. 3. 1892 mit der Hauptlinie A der Ausführung zu Grunde gelegt werden, und demgemäss die Einführung des Kanals in die Trave im Osten der Stadt Lübeck erfolgt.

2. Zu Art. II. Die Hafenanlage zu Lauenburg wird nach Maassgabe der unter Ziff. 1 dieses Protokolls gedachten Bauentwürfe mit dem etwa erforderlichen Eisenbahnanschluss von Preussen ausgeführt.

Die Brücken im Zuge der preussischen Staatsbahnen Lauenburg-Büchen und Berlin-Hamburg werden preussischerseits ausgeführt.

3. Zu Art. IV. Von der von Lübeck übernommenen Unterhaltung des Kanals bleiben die vorbezeichneten Brücken ausgeschlossen.

etc.

Der Hafen zu Lauenburg vom Unterhaupt der neuen Kanalschleuse bis zur Elbe wird von Preussen, der Kanalhafen zu Lübeck von der Geniner Brücke ausschliesslich bis zum Anschlusse an den Seehafen wird von Lübeck auf eigene Kosten unterhalten und verwaltet.

Eine Zusammenstellung der aus der Verwaltung und Unterhaltung des Kanals von der Kanalschleuse bei Lauenburg bis zur Geniner Brücke sich ergebenden Einnahmen und Ausgaben wird alljährlich von der mit der Verwaltung beauftragten Lübeckischen Staatsbehörde der zuständigen preussischen Staatsbehörde zur Prüfung und Anerkennung übermittleit.

In fünfjährigen Zeiträumen findet eine gemeinsame Besichtigung des Kanals durch beiderseitige Kommissarien statt. Das hierüber aufzunehmende Protokoll ist den von den Regierungen zu bezeichnenden Behörden einzureichen.

Die Beamten des Kanals unterstehen rücksichtlich der Disziplin lediglich ihren Vorgesetzten und den Aufsichtsorganen des Lübeckischen Staates, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in dem sie ihren dienstlichen Wohnsitz haben.

4. Zu Art. V. Es gilt als vereinbart, dass durch neue Anlagen die in dem Projekte für die Zukunft in Aussicht genommene Befahrbarkeit und grösste Leistungsfähigkeit des Kanals in keiner Weise geschmälert werden soll. Es dürfen daher Häfen, Liege- und Ladeplätze am Kanal nicht näher als in einem Abstände von mindestens 14 m von der Mittellinie des Kanals eingerichtet, auch die Zu- und Ausfahrten für dieselben nur derart gestaltet werden, dass die ein- und auslaufenden Schiffe den durchgehenden Verkehr auf dem Kanal nicht hemmen.

Ueberbauten über den Kanal sind nicht niedriger als 4,2 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstande anzulegen.

etc.

5. Zu Art. VI. Die Einrichtung und der Betrieb eines Verkehrs durch Anwendung von Dampf oder Elektrizität soll möglichst begünstigt werden.

Lübeck steht das Recht zu, den Schleppbetrieb auf dem Kanal in Regie zu übernehmen und für denselben einheitliche Anordnungen mit bindender Verpflichtung für diejenigen Schiffe zu treffen, welche nicht von Menschen oder Pferden geschleppt werden oder nicht mit eigener Maschinenkraft fahren.

Die Anordnungen gemäss Abs. 1 und 2 bedürfen der Zustimmung der preussischen Regierung.

Die Bestimmung über die Ausübung der Fischerei im Kanal steht der Kanalverwaltung ausschliesslich zu.

6. Zu Art. VII. Es wird in Aussicht genommen, dass für die ersten fünf Jahre nach Eröffnung des Kanals an zwei Hebestellen Abgaben erhoben werden sollen, welche dem Tarife für die märkischen Wasserstrassen vom 27. 12. 1871 mit der Ergänzung vom 10. 8. 1892 entsprechen.

Tritt eine Erhöhung der auf den genannten Wasserstrassen zu erhebenden Abgaben ein, so sind nach Ablauf des fünfjährigen Zeitraums auf Antrag der preuss. Regierung auch die auf dem Elbe-Trave-Kanal zur Hebung gelangenden Abgaben entsprechend

zu erhöhen. Falls eine Ermässigung der auf den märkischen Wasserstrassen zur Hebung gelangenden Abgaben erfolgt, soll nach Ablauf des bezeichneten Zeitraums auch eine entsprechende Herabsetzung der Abgaben für den Elbe-Trave-Kanal in Erwägung gezogen werden. Für Schleppdampfer, die lediglich zur Beförderung anderer Transportmittel Verwendung finden, sollen Abgaben nicht erhoben werden.

Bei Bemessung der von jeder der beiden Regierungen für eigene Rechnung etwa zu erhebenden Abgaben für die Benutzung der Kanalhäfen zu Lauenburg und Lübeck soll darauf Rücksicht genommen werden, dass daneben für den Verkehr auf dem Kanale eine angemessene Abgabe erhoben werden kann. Die Feststellung der Tarife erfolgt nach vorgängiger gegenseitiger Verständigung.

Von Schiffen, welche die Kanalhäfen lediglich zur Durchfahrt benutzen, sollen keine Hafenabgaben erhoben werden.

7. Zu Art. VIII. Der Beitrag Preussens wird an die Lübeckische Staatskasse in vierteljährlichen Theilbeträgen überwiesen, die nach den von Lübeck im letzten Vierteljahre aufgewendeten Kosten im Verhältniss der beiderseitigen Betheiligung an den Kosten des Unternehmens sich bemessen.

8. Zu Art. IX. Zur Erleichterung des Waarenverkehrs zwischen der Wakenitz und dem Kanal wird von Lübeck auf dem Abschlussdamme zwischen der Wakenitz und dem Kanalhafen eine Vorrichtung zur Ueberladung von Waaren hergestellt und so lange unterhalten, als nicht eine Schifffahrtsverbindung zwischen der Wakenitz und dem Kanalhafen eingerichtet sein wird. In Verbindung mit der Ueberladevorrichtung wird ein Lade- und Löschplatz von angemessenem Umfange zu zeitweiliger Lagerung von Waaren hergerichtet.

Die Benutzung der Ueberladevorrichtung und des Lösch- und Ladeplatzes soll für die im Verkehr zwischen den preuss. Gebietstheilen am Ratzeburger See und dem Kanal überführten Waaren gebührenfrei erfolgen.

etc.

Berlin, den 4. Juli 1894.

Entwurf eines Gesetzes,

betreffend
die Gewährung eines Beitrages Preussens zu den Kosten der Herstellung des Elbe-Trave-Kanals durch die freie und Hansestadt Lübeck.

§ 1. Zu den Kosten der Herstellung des Elbe-Trave-Kanals durch die freie und Hansestadt Lübeck wird von Preussen ein Beitrag von einem Drittel der Gesamt Herstellungskosten bis zum Höchstbetrage von 7500 000 M. unter der Voraussetzung gewährt, dass der Kreis Herzogthum Lauenburg die Summe von 600 000 M. beiträgt.

Diese Summe wird auf den Beitrag Preussens angerechnet.

§ 2. Der Finanzminister wird ermächtigt, den im § 1 erwähnten Beitrag im Wege der Anleihe durch Ausgabe einer entsprechenden Anzahl von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen.

Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfusse, zu welchen Bedingungen

der Kündigung und zu welchem Kurse die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen, bestimmt der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. 12. 1869 (Gesetz-Samml. S. 1197) zur Anwendung.

Urkundlich etc.

Begründung.

Die freie und Hansestadt Lübeck hat sich entschlossen, behufs Verbindung der Elbe mit der Ostsee einen Schiffahrtskanal zwischen der Elbe bei Lauenburg und der Trave bei Lübeck herzustellen. Die Ausführung soll nach einem Entwurfe des Wasserbau-Direktors Rehder zu Lübeck in der Stecknitzlinie erfolgen. Dieser Entwurf ist in der Bauabtheilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten geprüft und sowohl hinsichtlich der Ausführbarkeit als der Zweckmässigkeit als geeignete Grundlage für die Herstellung des Elbe-Trave-Kanals befunden worden. Er entspricht insbesondere allen Anforderungen, welche rücksichtlich der Nutzbarmachung des Kanals für die Elbschiffahrt und, falls der Rhein-Weser-Elbe-Kanal zur Ausführung gelangen sollte, auch für den durch diesen vermittelten Schiffsverkehr zu stellen sind.

Vorbereitende Verhandlungen zwischen diesseitigen und Lübeckischen Kommissarien haben zum Einverständnis über die maassgebenden Gesichtspunkte für die Ausführung und für die künftige Verwaltung und Unterhaltung geführt. Das Ergebniss ist in einem mit Allerhöchster Genehmigung vorbehaltlich der Ratifikation abgeschlossenen Staatsvertrage zusammengefasst, welcher in Lübeck bereits von Senat und Bürgerschaft genehmigt worden ist und gleichzeitig mit dem gegenwärtigen Gesetzentwurfe dem Landtage der Monarchie zur verfassungsmässigen Zustimmung vorgelegt wird.

Nach Ziff. VIII des Vertrages ist der freien und Hansestadt Lübeck die Leistung eines diesseitigen Beitrages von einem Drittel der auf 22 750 000 M. veranschlagten Herstellungskosten bis zum Höchstbetrage von 7 500 000 M. in Aussicht gestellt.

Die Gewährung dieses Beitrages rechtfertigt sich in Anbetracht der erheblichen preussischen Interessen, welche mit der Ausführung des Unternehmens verknüpft sind.

Er ist unter sorgfältiger Abwägung aller in Betracht kommenden Gesichtspunkte auf die obige Quote bemessen und, wie geschehen, begrenzt worden. Damit wird erreicht einerseits, dass, falls es gelingt, den Kanal billiger als veranschlagt herzustellen, der Maassstab des beiderseitigen Interesses festgehalten wird und andererseits, dass bei Ueberschreitung der Anschlagssumme Preussen nicht über das Maass seines Interesses hinaus in Anspruch genommen werden kann, welches dem zugesagten Höchstbetrage entspricht.

Um zum Ausdruck zu bringen, dass die nächstbetheiligten Interessen in erster Linie und in angemessener Weise heranzuziehen sind, ist der Beitrag davon abhängig gemacht worden, dass der Kreis Herzogthum Lauenburg eine Vorausleistung in Höhe von 600 000 M. aufbringt und dass diese Summe auf den preussischen Gesamtbeitrag zur Anrechnung gelangt. Die Kreisvertretung hat inzwischen bereits in diesem Sinne Beschluss gefasst.

etc.

VI.

Schiffahrtsverkehr auf der österreichischen Elbe im Jahre 1891 und 1892.

Von Prof. A. Oelwein.

Der statistische Ausweis über den Elbeverkehr, den das technische Departement der k. k. Statthalterei alljährlich versendet, hat im Jahre 1892 eine wesentliche Veränderung sowohl in der Form als auch in Inhalte erfahren, die wir im Interesse der Verkehrsstatistik bestens begrüssen müssen. Zuerst ist eine übersichtliche Trennung des Gesamtverkehrs in Auslands- und Inlandsverkehr und in die Strecken Melnik-Aussig und Aussig-Grenze eingetreten, dann aber auch die für die Beurtheilung der Verkehrsdichte einzig massgebende Verkehrsziffer in Tonnenkilometer in den einzelnen Umschlagplätzen eingeführt worden. In No. 8 der Wochenschrift vom Jahre 1891 und No. 9 der Zeitschrift von 1892 wurde der Elbeverkehr pro 1890 und 1891 veröffentlicht. In Fortsetzung dieses Berichtes werden die Ziffern pro 1891 und 1892 gegeben, doch können diesmal nur jene Werthe der Betriebsperiode 1892 mit den Jahrgängen 1890 und 1891 in Vergleich gezogen werden, die in den früheren Ausweisen auch schon erschienen sind. In der Zukunft wird dann der Vergleich aller im Ausweise pro 1892 erscheinenden Zahlenwerthe möglich sein.

A. Vergleich der analogen Ziffern in den Verkehrsausweisen der Jahre 1890, 1891 und 1892.

a) Von und zu den Umschlag- und Landungsplätzen der Elbe.

Im Jahre	Ausgeladen		Eingeladen		Gesamtverkehr		Mittlere Beladung eines Bootes in Tonnen	Kohle in Tonnen
	Zahl der Boote	Güter in Tonnen	Zahl der Boote	Güter in Tonnen	Zahl der Boote	Güter in Tonnen		
1890	2159	269 554	8399	2 456 742	10 577	2 726 296	258	1 978 583
1891	2169	253 059	9620	2 470 905	11 789	2 723 964	231	1 941 000*)
1892	2067	226 427	8610	2 286 927	10 677	2 513 354	235	1 879 663

b) Von der Moldau auf die Elbe übergegangen und vice versa.

Im Jahre	Thalwärts		Bergwärts		Gesamtsumma	
	Zahl der Boote	Güter in Tonnen	Zahl der Boote	Güter in Tonnen	Zahl der Boote	Güter in Tonnen
1890	205	26 219	135	10 703	340	36 922
1891	260	25 668	148	14 493	408	40 161
1892	159	13 491	339	43 193	498	56 684

*) Konnte nur annähernd gegeben werden, da der Verkehr in Schönprisen nicht ziffermässig angegeben wurde.

c) Gesamt-Verkehr der Elbe.

Im Jahre	Ohne Flösse			Floss- verkehr in Tonnen	Gesamt- verkehr inkl. Flösse in Tonnen
	Zahl der Boote	Güter in Tonnen	mittlere Beladung per Boot in Tonnen		
1890	10 917	2 763 218	253	247 461	3 010 679
1891	12 197	2 764 125	227	337 529	3 101 654
1892	11 175	2 570 038	230	373 081	2 943 119

d) Grenz-Verkehr ohne Flösse.

Im Jahre	Thalwärts in Tonnen	Bergwärts in Tonnen	Zusammen in Tonnen
1890	2 496 653	267 534	2 764 187
1891	2 495 282	241 654	2 736 936
1892	2 303 790	239 145	2 542 938

e) Verkehr in Tonnenkilometer (ohne Floss-
verkehr) und ermittelte Verkehrsdichte

Im Jahre	Verkehr in Tonnen	Verkehr in Tonnen- kilometer	Verkehrsdichte in Tonnen per Kilometer		Mittlerer Weg jed. Tonne in d. ganzen Strecke
			im Durchschm. der ganzen Strecke (109 km)	in der Thalfahrt Aussig- Grenze	
1890	2 763 218	91 008 994	834 945	2 309 966	32,9
1891	2 764 125	90 912 427	834 059	2 158 046	32,9
1892	2 570 038	89 106 847	817 494	2 084 422	34,7

Von den Umschlag- und Landungsplätzen der Elbe im Jahre 1891 sind Tischlowitz und Launke weggefallen, dagegen Kartitz und Unter-Berkowitz hinzugekommen. Die Zahl Aller beträgt jetzt 18. Dem Verkehr und Umschlag nach gruppieren sich dieselben wie folgt in 1000 Tonnen:

Station	1890			1891			1892		
	ausgeladen	eingeladen	zusammen	ausgeladen	eingeladen	zusammen	ausgeladen	eingeladen	zusammen
Aussig . .	70,5	1748,6	1819,1	68,8	1722,1	1790,9	55,2	1775,9	1831,1
Laube . .	129,2	177,5	306,7	121,3	170,5	291,8	124,9	134,8	259,7
Rosawitz .	12,1	280,0	292,1	2,6	326,3	328,9	3,7	211,0	214,7
Schönpriesen	2,4	118,0	120,4	4,3	133,7	138,0	6,9	77,3	84,2
Tetschen .	45,3	29,2	74,5	47,6	19,8	67,4	31,7	19,8	51,5
Leitmeritz .	1,1	28,8	29,9	0,9	27,9	28,8	0,1	6,7	6,8
Topkowitz .	—	25,8	25,8	—	6,2	6,2	—	13,5	13,5
Lobositz .	3,2	18,9	22,1	1,8	25,0	26,8	0,5	12,6	13,1
Uebrige	5,8	29,9	35,7	5,8	39,4	45,2	3,4	35,3	38,7
Summa . .	269,6	2456,7	2726,3	253,1	2470,9	2724,0	226,4	2286,9	2513,3

Der verkehrsreichste Umschlagplatz der Elbe ist Aussig mit 66 Prozent bis 73 Prozent des Verkehrs aller anderen Landungsplätze. Die Hauptfracht ist hier die Braunkohle und betrug dieselbe 1890 = 1 681 818 Tonnen, 1891 = 1 619 800 Tonnen, 1892 = 1 674 556 Tonnen. Die Schifffahrt dauerte daselbst im Jahre 1892 durch 289 Tage, von denen 161 Tage vollschiffig (50 cm über dem Normale) zu zählen sind, gegen 300 Tage im Jahre 1891 und 276 Tage im Jahre 1890, von denen im Jahre 1891 nur 124 Tage, dagegen im Jahre 1890 221 Tage vollschiffig waren. Im Jahre 1890 und 1891 gab es keine störenden Hochwässer, im Jahre 1892 war die Schifffahrt durch 35 Tage, und zwar durch 7 Tage im März und 28 Tage im November und Dezember in Folge Hochwassers eingestellt. Das Betriebsjahr 1890 hatte somit wesentlich günstigere Wasserstände als die Jahre 1891 und 1892, zumal auch die Niedrigwasserstände im Jahre 1891 volle 84 Tage, im Jahre 1892 65 Tage andauerten und die Ausnützung der Fahrzeuge sehr ungünstig beeinflussten.

Zur Ausladung kamen: 23 475 Tonnen Salz, 16 561 Tonnen Schwefelkies, 4500 Tonnen Alteisen, 2370 Tonnen Baumwolle etc. Zur Einladung ausser der Kohle 82 003 Tonnen Zucker und 18 402 Tonnen andere Güter; für die Zufuhr der Kohle waren 152 232 Waggonladungen (Plus 4978 gegen 1891) erforderlich.

Laube und Tetschen dienen neben Aussig dem Zuckerexport und dann vorwiegend dem Umschlag der von der unteren Elbe bergwärts zugeführten Handelsgüter. Auf diese Transporte hat die in Folge der Cholera eingetretene Depression allen Handels und Verkehrs auch sehr nachtheilig eingewirkt. Laube weist daher auch einen Rückgang um 32 100 Tonnen, Tetschen um 15 900 Tonnen auf. Aus den gleichen Ursachen hat sich auch der Grenzverkehr bei Schandau im Jahre 1892 um 194 000 Tonnen gegen 1891 vermindert.

Rosawitz ist vorwiegend die Einbruchstation für Kohle von den Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen. Der Güterumschlag betrug hier:

1890	292 100 Tonnen, darunter Kohle 271 000 Tonnen
1891	328 900 „ „ 308 400 „
1892	214 700 „ „ 198 700 „

Der grosse Ausfall von 1892 in Kohle um 109 700 Tonnen ist theils den langanhaltenden niedrigen Wasserständen, vorwiegend aber dem Umstände zuzuschreiben, dass die Ossegger und Duxer Kohlenreviere, die grösstentheils in Rosawitz umschlagen, durch den Wassereintrich im Jahre 1892 lange Zeit ausser Stande waren, mit voller Leistungsfähigkeit zu arbeiten. Ob die Eröffnung des zweiten neuen Aussiger Hafens und die guten Einrichtungen daselbst in der Folge auch den Umschlag in Rosawitz beeinträchtigen werden, wird die Zukunft lehren.

Nach den Schlussziffern der Tabelle c ist der Gesamtverkehr in den Jahren 1890 und 1891 nahezu stationär geblieben, während jener des Jahres 1892 gegen 1890 um 2,2 Prozent und gegen 1891 um 0,1 Prozent abgenommen hat.

Die Verkehrsdichte (Tabelle e) ist 1890 und 1891 fast die gleiche geblieben, im Jahre 1892 hat sie gegen die Vorjahre um rund 2 Prozent abgenommen. Mit Rücksicht auf die Ungunst der Wasserstände und der vorerwähnten Handels- und Verkehrsverhältnisse in den grossen Handelsemporien an der Nord- und Ostsee im Jahre 1892 ist dieser Rückgang der Elbe-

verkehre erklärlich und relativ nur ein geringer zu nennen.

Wenn es mir im Interesse der Verkehrsstatistik gestattet ist, hier einen Wunsch auszusprechen, so wäre es der, dass den Schlussziffern des betreffenden Berichtsjahres jeweilig auch die analogen Ziffern der vorangegangenen Jahre, mindestens der letzten zwei Jahre, nebengestellt werden, denn nur dann ist eine volle Würdigung der Verkehrsziffern und des wirtschaftlichen Einflusses derselben aus den publizierten Ausweisen sofort möglich, ohne erst die vorangegangenen Ausweise zu Hilfe zu nehmen.

VII.

Kleine Mittheilungen.

Der Verein zur Schiffbarmachung der Lippe führt in einem Rundschreiben an die Schifffahrts-Interessenten Westfalens bezüglich der Wirkung seines Beschlusses vom 9. Januar (siehe die Ausführungen des Herrn Prof. Schlichting in der Sitzung des Ausschusses am 24. Januar oben Seite 4) Folgendes aus:

„Hoffentlich wird der Herr Minister für die öffentlichen Arbeiten diesen (durch den Beschluss am 9. Januar erstrebten) billigen Vergleich, zu dem sich die Lippe-Anwohner erst nach langem Widerstreben und nur im Interesse des Ganzen verstanden haben, befürworten, da er ja von seinen Organen vorgeschlagen ist, und es ist zu hoffen, dass auch der Finanzminister ihn annehmen wird, um so mehr, als die Gesamtkosten nicht wesentlich erhöht werden.“

Es war nämlich in den Plänen für Dortmund-Ems- und Dortmund-Rhein-Kanal vorgesehen: 1. ein Pumpwerk an der Lippe, veranschlagt zu $1\frac{1}{2}$ bis 2 Millionen Mark, 2. ein ebensolches an der Ruhr zu gleichem Betrage und 3. ein Zubringer-Kanal von Ruhr oder Lippe, der 2 Millionen Mark kosten sollte. 1 und 3 werden nun durch den Kanal Hamm-Datteln gespart. Dazu kommen noch die Betriebskosten von 1, die jährlich etwa 100 000 M. betragen würden, also ein Kapital von 3 Millionen repräsentieren, und endlich sind auch die Interessenten bereit, eine Zinsgarantie für einen entsprechenden Antheil an den Grunderwerbskosten zu übernehmen.

Es kann sich also im Ganzen nur um eine Mehrausgabe von 2 bis 3 Millionen handeln.

Dafür wird dann aber auch bei günstigem Wasserstande der Lippe eine gründliche Spülung des Dortmund-Ems- und Dortmund-Rhein-Kanals ermöglicht, deren stagnirendes Wasser sonst der Gesundheit der ganzen Gegend gefährlich werden könnte. — Die Provinz Westfalen wird an der Ausführung des ganzen Projekts interessirt. Einer wirklich brauchbaren Schifffahrtsverbindung zwischen der Elbe und dem Rhein, zwischen dem Osten und Westen des Staates werden die Wege geebnet, und dem Mittelland-Kanal, dessen Ausführung, wie Herr Miquel gleichfalls am 24. Januar mittheilte, nur noch eine Frage ganz kurzer Zeit ist, wird seine Fortsetzung nach dem Rhein gesichert. Der Industrie der beteiligten Gegend aber, die in Folge ihrer ungünstigen Lage zum Kohlenrevier, zum schiffbaren Rhein und damit zu den grossen Exporthäfen Antwerpen, Rotterdam, London nur schwer

in dem Kampfe gegen inländische und ausländische Konkurrenz sich aufrecht erhält, wird ein neuer Impuls gegeben. Hoffen wir, dass die Staatsregierung und die Kammern dem ganzen Plane, wie er jetzt von der Königlichen Kanal-Kommission vorgelegt wird, ihre Zustimmung nicht versagen.“

Den obigen Ausführungen haben wir (der Vorstand des Lippe-Vereins) noch Folgendes hinzuzufügen:

1. Den Forderungen des Vereins für Schiffbarmachung der Lippe unter 1 (Garantie für nicht zu grosse Wasserentziehung) ist die Staatsregierung nur dann in der Lage zu entsprechen, wenn anstatt des Pumpwerks bei Olfen der Kanal Hamm-Datteln gebaut wird.

Ein Pumpwerk kann nämlich nicht in solchen Abmessungen angelegt werden, dass es nur bei Hochwasser der Lippe arbeiten und dann eine grössere Wasser-Reserve in den Kanal schaffen kann. Es wird vielmehr dauernd arbeiten müssen, also auch zur trockensten Jahreszeit der Lippe einen ganz bedeutenden Theil der noch vorhandenen geringen Wassermenge entziehen.

Dagegen kann durch den Kanal namentlich in den projektirten Abmessungen, wie er für die Schifffahrt nothwendig ist, die Wasserentnahme dahin regulirt werden, dass sie nur bei hohem Wasserstande der Lippe erfolgt und dass dann in der ganzen 125 km langen sogen. 56 m-Haltung des Dortmund-Ems- und Dortmund-Rhein-Kanals inkl. Hamm-Datteln der Wasserstand um 50 cm über den normalen gehoben und ausserdem das vorgesehene Reservebassin von 500 ha Fläche gefüllt und damit eine Reserve geschaffen wird, die es gestattet, während der trockensten Zeit 4 Wochen lang auf jede Wasserentnahme aus der Lippe zu verzichten.

2. Nur durch den Kanal Hamm-Datteln ist eine gründliche, im sanitären Interesse häufiger erforderliche Spülung des ganzen Kanalsystems zu ermöglichen. Den Pumpen die auch zu diesem Zweck erforderlichen Abmessungen zu geben, würde enorme Anlage- und Betriebskosten erfordern.

3. Die oben angegebenen Ersparnisse für Dortmund-Ems- und Dortmund-Rhein-Kanal werden zwar von der Regierung als bei Weitem zu gross dargestellt und es wird der Kanal Hamm-Datteln stets mit 10 000 000 M. veranschlagt, es kann aber nicht geleugnet werden, dass das Pumpwerk gespart und dass auch der in der Prüssmann'schen Denkschrift vorgesehene Zubringergraben unserem Kanal zu gut zu rechnen ist. Da uns die Einzelheiten der Kostenanschläge nicht zugänglich sind, so können wir leider die zu ersparenden Summen nicht kontrolliren. Wir wollen aber nicht verfehlen, darauf aufmerksam zu machen, dass an maassgebender Stelle die Mehrkosten des ganzen Kanalprojekts durch Hinzunahme von Hamm-Datteln mit 5 bis 6 Millionen Mark genannt sind.

4. Die oben unter 1 und 2 geschilderten Vortheile kommen derartig dem ganzen Kanalsystem zu gute, dass das Stück Hamm-Datteln als ein integrierender Theil desselben zu betrachten und deshalb auch anzunehmen ist.

Die Provinz Westfalen dürfte daher unseres Erachtens schon aus diesem Grunde vollständig berechtigt sein, die Vorlegung des Ganzen zu verlangen, ehe sie eine bindende Verpflichtung bezüglich einer Garantieleistung übernimmt.

Unter allen Umständen können nur damit die Interessen der Provinz und vor Allem der Lippe-Anwohner voll gewahrt werden.

5. Der Dortmund-Ems-Kanal soll im Jahre 1896 in Betrieb genommen werden. Bis dahin muss also auch für die Füllung gesorgt, muss entweder das Pumpwerk bei Olfen oder der Kanal Hamm-Datteln vollendet sein.

Es ist also dringend nothwendig, dass die Mittel für letzteren schleunigst bereit gestellt werden oder die Königliche Kanal-Kommission muss zur Anlage des nach Obigem durchaus unzweckmässigen Pumpwerks übergehen. Es würde damit einerseits eine ganz beträchtliche Summe für dessen Anlage- und Betriebskosten vergeudet werden, andererseits aber auch der Beginn der Schiffbarmachung der Lippe und damit die Herstellung der für die Provinz Westfalen vor Allem wichtigen Schifffahrtsverbindung von Wesel bis Lippstadt ins Ungewisse hinausgeschoben werden.

Entwurf eines Wassergesetzes. Der nach mehrfachen Richtungen hin verbesserungsfähige Zustand der heimischen Wasserverhältnisse ist zum nicht geringen Theil auf die Mängel der in Preussen geltenden, sehr zersplitterten Wassergesetzgebung zurückzuführen. Dieser Umstand hat der Königlichen Staatsregierung Veranlassung gegeben, eine Revision des gesammten Wasserrechts auf dem Gebiete der Landesgesetzgebung in Angriff zu nehmen und mit den nöthigen Vorarbeiten eine aus Vertretern der beteiligten Ressorts bestehende Kommission zu beauftragen. Die Kommission hat ihre Arbeiten beendet und einen das gesammte öffentliche und private Wasserrecht, einschliesslich der Behördenorganisation, behandelnden Gesetzentwurf aufgestellt.

Bevor das Königliche Staatsministerium zu diesem Entwurfe sachlich Stellung nimmt, ist es erwünscht, ihn der Prüfung und Begutachtung der beteiligten Provinzial- u. s. w. Behörden und Interessentenkreise zu unterwerfen. Der Entwurf ist deshalb nach einer Bekanntmachung der Minister für Landwirthschaft u. s. w. und der öffentlichen Arbeiten vom 18. Januar d. J. unter dem Titel „Entwurf eines preussischen Wassergesetzes sammt Begründung“ veröffentlicht (Verlag von Paul Parey in Berlin) und im Buchhandel zum Preise von 3 M. zu beziehen.

Ueber einige Grundzüge aus dem Entwurf berichten die „Berl. Pol. Nachr.“ Folgendes: Die volle Nutzbarmachung der heimischen Wasserschätze wird in dem Entwurfe eines preussischen Wasserrechts namentlich durch zwei Einrichtungen erstrebt: durch Eigenthumsbeschränkungen zu Gunsten nutzbringender wirtschaftlicher Unternehmungen und durch die Verleihung. Zunächst ist analog dem Nothwegerecht die Begründung von (Ab- und Zu-) Leitungsservituten zu Gunsten von Unternehmungen von grösserer wirtschaftlicher Bedeutung gegenüber den Besitzern von Wasserläufen und in der Be-

schränkung auf Ent- und Bewässerungszwecke und Triebzwecke auch gegenüber den beteiligten Grundbesitzern vorgesehen.

Unter der gleichen Voraussetzung kann die Mitbenutzung einer Stauanlage erreicht werden. Endlich kann, wenn die vorhandene Wassermenge für verschiedene konkurrirende Unternehmungen nicht zureicht, eine obrigkeitliche Vertheilung des Wassers zwischen den Konkurrenten, nöthigenfalls auch die Abänderung unzweckmässiger, zu viel Wasser konsumirender Anlagen verlangt werden.

Die Verleihung durch den Staat ist diejenige Form, unter welcher im übrigen, ausser den aus dem Gesetze selbst sich ergebenden Benutzungsrechten, dem Gemeinbrauche und dem Benutzungsrechte des Eigenthümers, ein Recht zur Benutzung von Wasser erworben werden kann. Und zwar wird durch die Verleihung nicht bloss, wie z. B. bei der Genehmigung auf Grund der Gewerbeordnung, ein ohne die Gewährung voller Entschädigung nicht antastbares Recht gegenüber der Polizei, sondern auch volles Privatrecht begründet. Die Verleihung kann nur für wirtschaftlich nützliche Unternehmungen unter Wahrung der öffentlichen wie gewisser Privatinteressen erfolgen. Ihr geht ein Präklusionsverfahren, ähnlich wie es im Privatflussgesetz von 1843 vorgesehen ist, und ein konträktorisches Verfahren nach vorgängiger Offenlegung der Pläne voran.

Die Verleihung erfolgt durch das Wasseramt welches unter dem Vorsitze des Ober-Präsidenten der meistbetheiligten Provinz für jeden der grossen Strombezirke aus Verwaltungsbeamten, Wasserbaubeamten und einer Mehrzahl von Sachverständigen aus den beteiligten Kreisen des Erwerbslebens zu bilden ist.

Wenn auf diesem Wege auch gegen den Widerspruch der auf Grund Gesetzes Nutzungsberechtigten der Wasserschatz für Privatunternehmungen von überwiegender wirtschaftlicher Bedeutung nutzbar gemacht werden kann, so ist endlich durch Erweiterung und Vereinfachung des Enteignungsrechts auch dafür Sorge getragen, dass Unternehmungen im Interesse des Gemeinwohls, worunter auch solche von überwiegend gemeinwirtschaftlicher Bedeutung zu verstehen sind, nicht an dem Widerspruche der Privatinteressenten scheitern.

Der Nord-Ostsee-Kanal und die preussischen Ostsee-Häfen. Am 25. Novbr. fand unter Vorsitze des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe, Freih. v. Berlepsch, im Herrenhause eine Berathung über den Einfluss des Nord-Ostsee-Kanals auf die preussischen Ostseehäfen statt. An der Verhandlung nahmen theil: die Ober-Präsidenten der Provinzen Ost- und Westpreussen, Pommern und Schleswig-Holstein, die Reg.-Präsidenten zu Königsberg, Danzig, Stettin und Schleswig; die Ober-Bürgerm. von Königsberg, Danzig, Stettin und Kiel, der Geh. Reg.-Rath Baensch zu Berlin; ferner als Vertreter der Rhederei und der Industrie die Herren Konsul Preuss, Konsul O. Meyer und Kommerzienrath Dr. Simon aus Königsberg, Geh. Kommerzienrath Damme, Geh. Kommerzienrath Gibsons, Kaufmann Patzig und Stadtrath Ehlers aus Danzig, Geh. Kommerzienrath Haker, Kommerzienrath Delbrück und Generalkonsul Gribel aus Stettin, Geh. Kommerzienrath Sartori und Konsul Mohr aus Kiel und Kaufmann Dethleffsen aus Flensburg; aus dem Ministerium für Handel und Gewerbe Unterstaats-

sekretär Lohmann, Ministerialdirektor v. Wendt, Geh. Ober-Reg.-Räthe Mosler und von der Hagen, Reg.-Rath Lusensky und Reg.-Assessor Hoffmann.

Nach einem einleitenden Vortrage des Handelsministers erfolgte die Berathung unter Zugrundelegung nachstehender Fragen:

1. In welchem Umfange wird der Nord-Ostsee-Kanal von der Handelsflotte benutzt werden?
2. Welche Verschiebungen zu Ungunsten der preussischen Ostsee-Schiffahrt können entstehen, wenn der Kanal in nennenswerthem Umfange von der Handelsflotte benutzt wird?
3. Welche Vorkehrungen können getroffen werden, um den Nord-Ostsee-Kanal für die Entwicklung der preussischen Ostsee-Häfen nutzbar zu machen?

Die Versammlung beantwortete diese Fragen durch folgende Resolutionen:

1. Der Nord-Ostsee-Kanal kann in grossem Umfange durch die Handelsflotte benutzt werden, wenn die Gebühren für seine Benutzung einschliesslich der Lootsengelder an beiden Seiten möglichst niedrig bemessen werden, höchstens auf 30 \mathfrak{A} für die Registertonne.
2. Eine rege Benutzung des Nord-Ostsee-Kanals durch die Handelsschiffe wird zur Folge haben, dass ein erheblicher Theil des bisher noch durch deutsche Ostsee-Häfen und Ostsee-Rhedereien vermittelten Absatzes und der Versorgung der auf die Ostsee angewiesenen Verkehrsgebiete den stärkeren Nordsee-Häfen und Nordsee-Rhedereien zufallen wird.
Für die Ostsee-Häfen ist diese Gefahr um so bedrohlicher, als ihnen gleichzeitig in Folge der Einrichtung eines schon bald fertig gestellten Freihafens in Kopenhagen mit bedeutenden Begünstigungen, denen gleiche Einrichtungen in schwedischen Sundhäfen folgen, eine wesentliche Beeinträchtigung der preussischen Ostsee-Schiffahrt droht.
3. Um den Nord-Ostsee-Kanal für die Entwicklung der preussischen Ostsee-Häfen nutzbar zu machen, ist anzustreben:
 - a) eine wirthschaftlich angemessene Tarifrung für den Verkehr durch den Nord-Ostsee-Kanal.
 - b) Einrichtung des Lootsenwesens an der Ost- und Westmündung des Kanals durch das Deutsche Reich oder den preussischen Staat.
 - c) Erleichterung in der Einrichtung von Freilägern (Freibezirken) in den wichtigeren Ostsee-Häfen; so lange solche noch nicht eingerichtet sind, Erleichterung in der zollamtlichen Behandlung der eingehenden Waaren und Schiffe; daneben Förderung des Ausbaues der Binnenwasserstrassen.

Ein Antrag, welcher dahin ging: die Versammlung wolle beschliessen, es sei ausserdem die im allgemeinen Verkehrsinteresse besonders für das Deutsche Reich, den preussischen Staat und die preussischen Ostsee-Häfen vortheilhafte Einrichtung eines Umschlaghafens vor der Ostmündung des Kanals (bei Kiel) anzustreben, wurde, dem „St.-A.“ zufolge, nach eingehender Debatte zurückgezogen.

Arbeiten am Dortmund-Emshäfen-Kanal 1893.

Die Erdarbeiten sind auf etwa 160 km im Gange und von 21 Mill. Kubikmeter Boden bis zum 1. Juli etwa 5 Mill. bewegt. 113 Schachtmeister und 5269 Arbeiter waren eingestellt; 5 Trockenbagger, 1 Nassbagger, 36 Lokomotiven, 151 Pferde, 1884 Kippwagen und 1848 Handkarren standen im Gebrauch. Gänzlich oder nahezu fertiggestellt waren 16 Häuser für Streckenaufseher und Schleusenmeister. Die erste eiserne Brücke, die Kirchhofsbrücke bei Lingen, ist nahezu fertig. Seit kurzer Zeit ist der erste Dampfbagger auf der Strecke Gleesen-Hesselte in Thätigkeit. Die Brückenkanäle über Lippe, Stever und Ems, etwa 50 Wege-Ueberführungen, sowie eine grössere Zahl von Dückern und Durchlässen sind in Angriff genommen. Hierbei waren 35 Poliere, 624 Arbeiter beschäftigt, ferner 10 Dampfrahmen und 22 Pumpen mit Dampftrieb, sowie ein Nassbagger in Thätigkeit. Von den 202 km Kanalstrecke sind zur Zeit 143 km erworben.

Der Etat der Bauverwaltung für 1894/95 weist folgende Hauptzahlen auf: Die ordentlichen Ausgaben betragen 22 376 640 M. (+ 22 458 M.), die einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben 16 235 490 M. (+ 2 562 071 M.), die Einnahmen 1 697 260 M. (— 220 532 M.). Von den einmaligen Ausgaben fallen 8 339 250 M. (+ 1 803 690 M.) auf die Regulirung der Wasserstrassen und Förderung der Binnenschiffahrt, 5 490 000 M. (+ 2 208 381 M.) auf die Seefahrt und Seeschiffahrtsverbindungen, 2 406 240 M. (+ 353 000 M.) auf den Bau von Strassen, Brücken und Dienstwohnungen.

Es ist abermals eine Summe für die Nachregulirung der planmässig regulirten Ströme, und zwar in beträchtlich höherem Betrage, als für das laufende Jahr in Ansatz gebracht. Es soll sich dabei neben der Korrektur einiger Unterschätzungen des Bedarfs bei der erstmaligen Bemessung der Bausumme vor Allem um diejenige fernere Durchbildung der Regulirung, welche dem Bedürfniss der inzwischen namentlich an der Elbe und der Oder in bedeutsamer Weise entwickelten Schiffahrt, insbesondere der Dampfschiffahrt, entspricht, handeln. Aufwendungen, deren Zweck es ist, die grossen auf die Regulirungen bereits verwendeten Summen in vollem Betrage auch für den Verkehr nutzbar zu machen. Was in dieser Hinsicht noch für die einzelnen Ströme nothwendig sein wird, ist in einer Denkschrift dargelegt. Dagegen wird von der Aufstellung eines Bau- und Finanzplanes abgesehen, weil die Finanzlage die Uebernahme von Verbindlichkeiten für längere Zeit verbietet. Solche von Bedeutung für die Zukunft sollen nur ausnahmsweise in dringlichen Fällen übernommen werden.

Mittheilung über den Verkehr auf den Wasserstrassen Berlins im Jahre 1893 nach vorläufiger Feststellung aus den statistischen Erhebungen. Der Schiffahrtsverkehr hat im Jahre 1893 gegen 1892 zugenommen. Die Vermehrung des Güterverkehrs betrug beim Durchgang 22 957, bei der Ankunft 242 120,5 und beim Ausgange 136 328,5 Tonnen. Es sind in Berlin an Schiffen: a) durchgegangen: 1891: 4215 — 1892: 4395 und 1893: 4359, b) angekommen: 1891: 46 599 — 1892: 42 427 und 1893: 45 762, c) abgegangen: 1891: 45 754 — 1892: 42 003 und 1893: 45 359. Das Gesamtgewicht der zu Wasser angekommenen

Güter hat betragen: 1891: 4 777 072 — 1892: 4 231 727 und 1893: 4 473 847,5 Tonnen. Abgegangen sind von Berlin im Jahre 1891: 396 668 — 1892: 395 791 und 1893: 532 120 Tonnen. Unter den im Jahre 1893 angekommenen Schiffen befanden sich: 3504 Personendampfschiffe; 4304 Schleppdampfschiffe; 30 Tau- (bezw. Ketten-) Dampfschiffe; 612 Güterdampfschiffe, davon 86 unbeladen und 37 312 Segelschiffe, davon 3630 unbeladen. — Unter den im Jahre 1893 abgegangenen Schiffen befanden sich: 3499 Personendampfschiffe; 4295 Schleppdampfschiffe; 30 Tau- (bezw. Ketten-) Dampfschiffe; 626 Güterdampfschiffe, davon 8 unbeladen und 36 909 Segelschiffe, davon 31 435 unbeladen. — Unter den im Jahre 1893 durchgegangenen Schiffen befanden sich: Keine Personendampfschiffe; 95 Schleppdampfschiffe; keine Tau- (bezw. Ketten-) Dampfschiffe; 2 Güterdampfschiffe, beide beladen und 4262 Segelschiffe, davon 1307 unbeladen.

Die angekommenen Schiffe waren mit Ausnahme von 274, die abgegangenen mit Ausnahme von 109 und die durchgegangenen mit Ausnahme von 64 österreichischen, sämmtlich deutsche Schiffe. Flosshölzer gingen in Berlin durch: 1891: 117 Flösse mit einem Flossbestande von zusammen 9431 Tonnen, 1892: 85 Flösse mit einem Floss-

bestande von zusammen 8302 Tonnen und 1893: keine. Es kamen an: 1891: 183 Flösse mit einem Flossbestande von zusammen 13 004 Tonnen, 1892: 162 Flösse mit einem Flossbestande von zusammen 13 329 Tonnen und 1893: 165 Flösse mit einem Flossbestande von zusammen 14 649 Tonnen. Die Schifffahrt auf der Spree (Stadtschleuse) war 27 Tage und auf dem Landwehrkanal (Unterschleuse) 42 Tage wegen Eisbildung unterbrochen. Die Unterschleuse ist wegen des Umbaues vom 4. Dezember ab für die Schifffahrt gesperrt; die Stadtschleuse wurde daher mehr als sonst in Anspruch genommen und musste den ganzen Schifffahrtsverkehr allein bewältigen, es war deshalb erforderlich, auch zur Nachtzeit zu schleusen. — Eisgang, Hochwasser und Wassermangel haben nicht stattgefunden.

Für die kleinen Mittheilungen verantwortlich:

Hauptmann z. D. Hilken,
Schriftführer.

Die Versammlung beschloß diese Fragen durch folgende Beschlüsse:

1. Für die kleinen Mittheilungen verantwortlich: Hauptmann z. D. Hilken, Schriftführer.

2. Eine rege Benützung des Nord-Ostsee-Kanals durch die Handelschiffahrt wird zur Folge haben, dass ein erheblicher Theil des bisher noch durch die Ostsee-Häfen und Ostsee-Rhedereien verkehrenden Verkehrs nach dem Ostsee-Kanal über den Ostsee-Nordsee-Kanal gehen wird. Es ist deshalb eine Summe für die Nachbesserung der planmäßig regulierten Ströme, und zwar in der Richtung des höheren Betrages als für das laufende Jahr in Ansatz gebracht. Es soll auch neben der Korrektur einiger Unrichtigkeiten des Bestands der ersten Hemmung der Bauwerke vor Allem um die weitere Fortbildung der Regulierung, welche dem Bedürfnis der inzwischen namentlich an der Elbe und der Oder in bedeutender Weise entwickelten Schiffahrt, insbesondere der Dampfschiffahrt entspricht, handeln. Aufwendungen, deren Zweck es ist, die Kosten auf die Kosten bereits vorhandenen Summen in vollem Betrage auch für den Verkehr nutzbar zu machen. Was in dieser Hinsicht noch für die einzelnen Ströme notwendig sein wird, ist in einer Denkschrift dargestellt. Dagegen wird von der Aufstellung eines Bau- und Finanzplanes abgesehen, weil die Finanzlage die Uebernahme von Verbindlichkeiten für längere Zeit verbietet. Sollte von Bedeutung für die Zukunft sollen nur nachweisbar in dringlichen Fällen übernommen werden.

Mittheilung über den Verkehr auf den Wasserstraßen Berlin im Jahre 1893 nach vorläufiger Feststellung aus den statistischen Erhebungen. Der Schiffahrtsverkehr hat im Jahre 1893 gegen 1892 zugenommen. Die Vermehrung des Güterverkehrs betrug beim Durchgang 22 827 bei der Ankunft 213 130,5 und beim Abgang 186 323,5 Tonnen. Es sind in Berlin an Schiffen: a) durchgegangene: 1891: 4215 — 1892: 4335 und 1893: 4339; b) angekommene: 1891: 46 389 — 1892: 42 487 und 1893: 45 782; c) abgegangene: 1891: 45 751 — 1892: 42 003 und 1893: 45 338. Das Gesamtgewicht der an Wasser angekommenen Schiffe betrug im Jahre 1893 gegen 1892 zugenommen. Die Vermehrung des Güterverkehrs betrug beim Durchgang 22 827 bei der Ankunft 213 130,5 und beim Abgang 186 323,5 Tonnen. Es sind in Berlin an Schiffen: a) durchgegangene: 1891: 4215 — 1892: 4335 und 1893: 4339; b) angekommene: 1891: 46 389 — 1892: 42 487 und 1893: 45 782; c) abgegangene: 1891: 45 751 — 1892: 42 003 und 1893: 45 338.

VIII.

Bekanntmachung

betreffend

die Schiffer-Unterstützungs-Kasse.

Die in Folge Erlöschens der Cholera, bezw. deren glücklicherweise verhältnissmässig geringen Auftretens im Jahre 1893, durch freiwillige Spenden von Mitgliedern des Central-Vereins und dessen Zweigvereinen geschaffene Schiffer-Unterstützungs-Kasse ist seit etwa 7 Monaten zu Unterstützungen der Hinterbliebenen von an der Cholera ausserhalb Hamburg-Altonas verstorbenen Schiffen so wenig in Anspruch genommen worden, dass der Vorstand beschlossen hat, die Spender um Genehmigung zur erweiterten Verwendung des noch vorhandenen bedeutenden Bestandes der Kasse*) zu ersuchen.

In den letzten Monaten sind nämlich mehrfach aus dem Mitgliederkreise Anträge auf Unterstützung von **aus anderen Ursachen** unverschuldet in Noth gerathenen hilfsbedürftigen Schiffen oder deren Hinterbliebenen an die Verwaltungs-Kommission der Kasse gerichtet worden, denen bei dem ursprünglichen eng begrenzten Zweck der letzteren: nur zur **Unterstützung an Hinterbliebene an der Cholera ausserhalb Hamburg-Altonas verstorbener Schiffer** zu dienen, nicht entsprochen werden konnte.

Es erscheint daher angezeigt und dürfte auch wohl im Sinne der Spender: unverschuldete Noth in Schifferkreisen nach Möglichkeit zu lindern — liegen, die Unterstützungskasse künftig auch zu Unterstützungen an anderweitige Hilfsbedürftige in Schifferkreisen in beschränktem Maasse insoweit zu verwenden, als durch deren Gesamtsumme die Hälfte des angesammelten Kapitals nicht überschritten wird. Die Bewilligung würde in jedem einzelnen Falle durch einen der Genehmigung des Vorstandes unterliegenden Beschluss der Verwaltungs-Kommission der Kasse zu erfolgen haben.

Wir bitten hiernach diejenigen Mitglieder des Central-Vereins und der Zweigvereine, welche seiner Zeit an die Schiffer-Unterstützungs-Kasse gespendet haben, sich mit der vorgeschlagenen **erweiterten Verwendung** der Mittel einverstanden erklären zu wollen und nehmen solches von allen denjenigen an, welche bis zum 15. März d. J. nicht Einspruch bei uns erheben. Falls Einspruch erhoben werden sollte, würden weitere Verhandlungen erforderlich sein.

BERLIN, den 17. Februar 1894.

Der Vorstand des Central-Vereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt.

J. Schlichting,

Professor an der Technischen Hochschule in Charlottenburg.

1. Vorsitzender.

Letocha,

Amtsgerichtsrath. Mitglied des Reichstags und Abgeordnetenhauses.

2. Vorsitzender.

Hilken,

Hauptmann z. D.

Schriftführer.

* Siehe vorläufiger Abschluss der Kasse Seite 6 oben.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000315032

1893

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000315033

1894

Biblioteka PK

J.X.37

/ 1892/1894

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000301080

1892