

# Mittheilungen

des

## Central-Vereins

für

### Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt.

Februar 1894.

#### Inhalts-Verzeichniss.

	Seite
I. Bericht über die Sitzung des Ausschusses am 22. Februar 1894 . . . . .	33
Der Elbe-Trave-Kanal, Herr Wasserbau-Direktor <i>Rehder</i> -Lübeck . . . . .	34
Ueber die Bekämpfung der Wasserstrassen durch die Eisenbahnen, Herr Geh. Reg.-Rath <i>Schwabe</i> - Charlottenburg . . . . .	41
II. Eingänge an Drucksachen vom 24. Januar bis 22. Februar . . . . .	59
III. Ueber die Nothwendigkeit und den Nutzen des Elbe-Trave-Kanals für Lübeck, Herr <i>E. Possehl</i> -Lübeck . . . . .	60
IV. Der Provinzialverein für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt in der Provinz Posen . . . . .	67
V. Kleine Mittheilungen . . . . .	71
Anlagen I und II.	



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

*W. A.*

94

# Mittheilungen

## Central-Vereins

### Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt.

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

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

alle **Kassensachen**

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

erbeten.

### Inhalts-Verzeichniss.

39	I. Bericht über die Sitzung des Ausschusses am 22. Februar 1894
34	Der Elbe-Trave-Kanal, Herr Wasserschmid-Direktor Kabisch-Lübeck
41	Ueber die Bekämpfung der Wasserstrassen durch die Eisenbahnen, Herr Geh. Reg.-Rath Schwabe-Charlottenburg
39	II. Eingänge an Drucksachen vom 24. Januar bis 22. Februar
60	III. Ueber die Nothwendigkeit und den Nutzen des Elbe-Trave-Kanals für Lübeck, Herr M. Voessli-Lübeck
67	IV. Der Provinzialverein für Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt in der Provinz Posen
71	V. Keine Mittheilungen
	Anlagen I und II.



# Bericht über die Sitzung des Ausschusses

am

Donnerstag, den 22. Februar 1894.

Berlin, im Reichstags-Gebäude.

**Anwesend die Herren:** 1. Vorsitzender Professor J. Schlichting - Charlottenburg; Rechtsanwalt Dr. P. Alexander - Katz - Berlin; Bankier Aschrott-Hannover; Kaufmann Herrmann und August Behn - Lübeck; Senator Bertling-Lübeck; Stadt- und Handelskammer-Sekretär Boedicker-Hanau a.M.; Mitglied des Abgeordnetenhauses, General-Sekretär Broemel-Berlin; Dr. jur. Curtius-Berlin; Konsul Fehling-Lübeck; Kommerzienrath Friedenthal - Berlin; Ingenieur Fritz Geck-Hannover; Kgl. Reg.-Baumeister Gerlach-Berlin; Mitglied des Abgeordnetenhauses Bergrath Gothein-Breslau; Dr. Hatschek-Magdeburg; Rentier und Abgeordneter Hermes-Berlin; Hauptmann z. D. Hilken-Berlin; Direktor Hoernecke-Bremeu; Kaufmann R. Huth-Berlin; Kgl. Reg.-Baumeister Jaenigen-Berlin; Dr. phil. M. Kandt - Berlin; Senator Dr. Klügmann-Lübeck; Major a. D. Kurs - Berlin; Präses der Handelskammer Herm. Lange-Lübeck; Mitglied des Abgeordnetenhauses von Heydebrand und der Lasa-Berlin; Generalmajor z. D. von Lessing-Berlin; Amtsgerichts-Rath, Mitglied des Reichstags und Abgeordnetenhauses Letocha-Steglitz; Direktor Neumann - Berlin; Reg.- und Baurath Opel - Berlin; G. Pauli - Berlin; Kaufmann E. Possehl-Lübeck; Wasserbau-Direktor Rehder-Lübeck; Gen.-Sekretär Dr. Reismann-Essen a. Rh.;

Kgl. Reg.-Baumeister Roloff - Berlin; Direktor Jacobi - Sterkrade; Schifferältester Franz Schultze-Berlin; Eisenbahn-Direktor Schönfeld-Lippstadt; Verlagsbuchhändler Siemenroth-Berlin; Eisenbahn- und Schifffahrts - Direktor Ströhler - Berlin; Kaufmann Georg Sükey - Berlin; Wasserbau-Inspektor Sympher-Holtenau; Baurath Tolkmitt-Köpenick; General-Sekretär Dr. jur. Vosberg-Rekow-Braunschweig; Mitglied des Abgeordnetenhauses Senator Wallbrecht-Hannover; W. Wegener-Berlin; Mitglied des Abgeordnetenhauses C. Wentorp - Rothenhausen; Direktor Wernick - Berlin; Handelskammer-Syndikus Wiese-Koblenz; Rentier Wiesener-Berlin; Direktor van den Wyngaert-Berlin.

**Entschuldigt fehlten die Herren:** Kommerzienrath Arnhold-Berlin; Dr. jur. Georg Caro-Berlin; Bürgermeister Fluthgraf-Wesel; Handelskammer-Syndikus Dr. Landgraf - Mannheim; Bürgermeister Lichtenberg-Linden-Hannover; Wasserbau - Inspektor Mathies - Dortmund; Rentner Merkens-Köln a. Rh.; Eisenbahnbau-Inspektor Gustav Meyer-Berlin; Dr. H. Rentzsch-Dresden-Blasewitz; Geh. Staatsarchivar Dr. Sattler-Berlin; Reg.- und Baurath Wernekinck-Berlin; Ober-Reg.-Rath Wittich-Berlin; Geschäftsführer des Bayr. Kanalvereins Dr. Zoepfl-Nürnberg.

## Tages-Ordnung:

1. Geschäftliche Mittheilungen.
2. Der Elbe-Trave-Kanal. Herr Wasserbaudirektor Rehder-Lübeck.
3. Ueber die Bekämpfung der Wasserstrassen durch die Eisenbahnen in der Schrift „Staffel-tarife und Wasserstrassen“ von Ulrich, Geh. Ob. Reg.-Rath und vortrag. Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Herr Geh. Reg.-Rath Schwabe-Charlottenburg.

Der 1. Vorsitzende **Professor J. Schlichting-Charlottenburg** eröffnet die Sitzung um 7¼ Uhr und gedenkt zweier vor Kurzem verstorbener Ausschussmitglieder: der Herren Baurath Thiem in Eberswalde und Geh. Komm.-Rath L. E. Meyer-Hannover — deren Wirken für die Hebung der Binnenschiffahrt dauernd im Gedächtniss der Mitglieder bleiben werde und zu deren Ehrung er die Versammlung bittet, sich zu erheben. (Geschicht.)

Zu Punkt 1 der Tagesordnung:

### Geschäftliche Mittheilungen

erhält der Schriftführer, Hauptmann z. D. **Hülken**, das Wort und verweist zunächst auf die ausgelegten Drucksachen und zwar:

1. Verzeichniss der Eingänge an Zeitschriften u. s. w.,
2. das Januarheft der „Mittheilungen“, in welchem die den Elbe-Trave-Kanal betreffenden Aktenstücke — Staatsvertrag und Gesetz — abgedruckt sind.
3. Uebersichtskarte,\*) Längen- und Querprofilzeichnungen des Elbe-Trave-Kanals — nebst Tabelle mit Zahlenangaben, betr. die Abmessungen des Kanals\*\*) —, welche seitens des Herrn Wasserbau-Direktor Rehder freundlichst zur Verfügung gestellt sind.
4. eine die wirthschaftlichen Verhältnisse des Elbe-Trave-Kanals von Herrn E. Possel-Lübeck verfasste Schrift,\*\*\*) und macht sodann die Mittheilung, dass die Zahl der Mitglieder auch im neuen Jahr erfreulicherweise im Wachsen geblieben. Seit Dezember sind 17 Einzeimitglieder dem Central-Verein beigetreten; ausserdem die Magistrate von Schönebeck a. E., Halle a. S. und Mannheim, sowie die Handelskammern von Geestemünde, Cottbus, M.-Gladbach, Sagan, Posen, der Kreis Ausschuss des Landkreises Essen a. Rh. und die Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft zu Köln a. Rh.

### Der Elbe-Trave-Kanal.

(Vortrag des Herrn Wasserbau-Direktor **Rehder-Lübeck**, gehalten in der Sitzung des Ausschusses am 22. Febr. 1894.\*)

Geehrte Herren! Wie Ihnen bekannt, ist der Stecknitz-Kanal, der die Wasserverbindung zwischen der Elbe bei Lauenburg und der Trave bei Lübeck herstellt, der älteste Kanal Deutschlands. Derselbe wurde in den Jahren 1391 bis 1398 von Lübeck erbaut, unter geringer Beihilfe des Herzogs von Sachsen, Engern und Westfalen, Erichs III., der alljährlich 30 Leute, die sich selbst beköstigen sollten, 20 Tage lang zur Hilfe beim Ausgraben stellte.

Der Kanal erhielt in dem sogenannten Delvenau-graben eine 11,5 km lange Scheitelstrecke, auf dem südlichen Abstieg in dem Flüssen Delvenau 7 Stauschleusen und 1 Kistenschleuse und auf dem nördlichen Abstieg in dem Flüssen Stecknitz 5 Stauschleusen und 2 Kistenschleusen, im Ganzen also 15 Schleusen. Die Kistenschleusen konnten 10 Schiffe gleichzeitig aufnehmen; sie sind wohl als die ältesten Kammer-schleusen anzusehen. Aus den Bestimmungen der ersten Ordnung über die Beladung der Stecknitz-Kanalschiffe vom Jahre 1527 ergibt sich, dass die zulässige volle Ladung eines Kanalschiffs höchstens 250 Zentner betragen durfte. Die Schiffe hatten im Boden rund 19 m Länge und 3,2 m Breite, der Tiefgang derselben war bei voller Ladung 43 cm. In der Regel wurden 3 Schiffe zusammen gefahren. Als Leinpfad dienten 12 Fuss breite Uferstreifen.

Der Verkehr auf dem Stecknitz-Kanal entwickelte sich für die damalige Zeit in grossartiger Weise. Thatsächlich bildete der Stecknitz-Kanal im 15. und 16. Jahrhundert die Hauptverkehrsstrasse für den Güterversand von der Elbe über Lübeck nach der Ostsee und umgekehrt. Noch in der Mitte des 16. Jahrhunderts wurden durch den Kanal jährlich allein an Lüneburgischem Salz 1100 bis 1200 Schiffsladungen verfrachtet. Ein Rückgang des Verkehrs trat im 17. Jahrhundert mit dem Vordringen des Absatzes ausländischen Salzes an der Ostseeküste ein. Lübeck war nicht mehr im Stande, den Wettbewerb des Auslandes in der Ostsee, namentlich von englischer Seite, abzuwehren, einmal weil das Lüneburger Salzwerk die Salzpreise erheblich erhöhte, und sodann, weil die Unkosten der Verschiffung durch den Stecknitz-Kanal zu gross waren, um den Preis der ausländischen Erzeugnisse unterbieten zu können.

Mit dieser Zeit beginnen die Vorschläge zur Verbesserung des Kanals. Ich will Sie mit der Aufzählung dieser Pläne nicht ermüden, sie scheiterten sämmtlich entweder an dem Widerspruche der Nachbarn oder an der geschwächten Finanzkraft Lübecks. Auch Napoleon war es nicht vergönnt, den von ihm sogleich nach der Einverleibung von Lübeck und Lauenburg gefassten und grossartig angelegten Umbauplan des Stecknitz-Kanals im Jahre 1813 ins Werk zu setzen, weil seine Herrschaft über Deutschland in demselben Jahre zu Ende ging. So ist denn der alte Kanal fast 500 Jahre lang derselbe geblieben. Die wenigen von Lübeck zur Ausführung gebrachten Verbesserungen beschränkten sich

1. auf die Hinzufügung zweier Stauschleusen im 17. Jahrhundert, von welchen die eine den

\*) Redner erläutert mehrfach seine Ausführungen an grossen ausgehängten Uebersichts- und Spezialkarten, sowie Stadtplänen von Lübeck, Profilzeichnungen u. s. w.

\*) In verkleinertem Abdruck Anlage I.

\*\*) Siehe Anlage II.

\*\*\*) Siehe unter III. Seite 60.

Einlauf zum Möllner See begrenzt und die andere den südlichen Theil der Scheitelstrecke abschneidet und diese damit auf 8 km verkürzt;

2. auf die Vertiefung der Scheitelstrecke in den Jahren 1821 bis 1823 von 0,72 m auf 1,44 m Wassertiefe und
3. auf den Umbau einiger Stauschleusen in Kammerschleusen.

Thatsächlich findet daher der Kanalbetrieb noch in derselben Weise statt, wie vor 500 Jahren. Der Regel nach wird bei den Stauschleusen an jedem zweiten Tage, dem sogenannten Hapfeltage, geschleust. Die zu Thal fahrenden Schiffe gleiten auf der abgelassenen Stauwelle bis zur nächsten Schleuse hinab, während die zu Berg fahrenden gleichzeitig gegen den Strom des abfließenden Stauwassers aufwärts geschleppt werden müssen, zu welchem Zwecke die Schiffer auf den mit starkem Abstrom behafteten Kanalstrecken je nach der Grösse der Ladung 2 bis 10 Linienzieher zu Hülfe nehmen. Erreicht ein Schiff nicht rechtzeitig die nächste Schleuse, so kann es erst mit der 2 Tage später abgelassenen Stauwelle weiter gelangen und muss bis dahin an einer tieferen Flussstelle die Ankunft des nächsten Stauwassers abwarten. Die abfließende Stauwelle füllt allmählich das Flussbett, überschreitet theils die Wiesenufer und kommt dann wieder langsam zum Sinken. Die Bergfahrt von Lübek bis Mölln dauert mit einem beladenen Schiffe gewöhnlich  $5\frac{1}{2}$ , mit einem leeren 4 Tage; die Thalfahrt 3 Tage. Die Bergfahrt von Lauenburg bis Mölln nimmt mit einem beladenen Schiffe gewöhnlich 5, mit einem leeren Schiffe 3 Tage in Anspruch, die Thalfahrt 3 Tage. Im Ganzen rechnet man für die Durchfahrt durch den 97,7 km langen Kanal zwischen Lübeck und Lauenburg mit einem beladenen Schiffe 8 bis 10 Tage. Die beladene Bergfahrt kommt nur noch selten vor. Die Kanalschiffe haben 23 m Länge, 4,32 m Breite und beladen 0,60 bis 0,77 m Tiefgang, sie laden 600 bis höchstens 750 Zentner. Die Ladung thalwärts besteht fast nur aus Brennholz.

Der Jahresverkehr beläuft sich durchschnittlich nach Lübeck auf 6500 Tonnen und von Lübeck auf 400 bis 500 Tonnen. Die aus dem Verkehr erzielte gesammte jährliche Schiffsfracht deckt noch nicht die jährlichen Unterhaltungskosten. Ueberdies wird laut Bericht des vereinigten Lauenburg-Lübeckischen Kanal-Komitees vom Jahre 1880 die Wiesennutzung nach einer durch sachverständige Landwirthe vorgenommenen Schätzung

auf der Strecke Mölln—Lübeck	um	30 400,—	M.
„ „ „ Mölln—Lauenburg	„	27 000,—	„
zusammen jährlich		um	57 400,—

geschädigt. Bei solchen Missständen dürfte es wohl endlich an der Zeit sein, den alten kulturgeschichtlich merkwürdigen Kanal zu verbessern und zeitgemäss umzubauen.

Ich darf es wohl bei Ihnen, meine Herren, als bekannt voraussetzen, wie die jetzt zur Genehmigung verstellten Pläne eines Neubaues des alten Stecknitz-Kanals, oder, wie die Bezeichnung lautet, des Baues eines Elbe-Trave-Kanals, allmählich entstanden sind. Anfänglich, im Jahre 1873, von dem Lübeckischen Kanalverein ausgehend, fanden die neuen Kanalvorschläge einen eifrigen Förderer in dem leider inzwischen verstorbenen Baurath Lohmeyer in Ratzeburg. Später nahm die Königlich preussische Staatsregierung sich der Kanalsache an, und unter der umsichtigen und erfolgreichen Führung und Mitwirkung des Wirklichen

Geheimen Ober-Bauraths Baensch kamen nach und nach die Entwürfe zu Stande, welche dem Staatsvertrage zu Grunde gelegt sind. Ich will jetzt versuchen, Ihnen, meine Herren, diese Pläne kurz zu erläutern.

Das Thal des Stecknitz-Kanals bildet die tiefste und zugleich kürzeste Terrainfalte über den Höhenrücken, der die Elbe von der Ostsee trennt. Dasselbe setzt sich zusammen nördlich aus dem Flussthal der Stecknitz, die bei Mölln aus dem Möllner See entspringt und zwischen Genin und Moising in die Trave mündet, südlich aus dem Flussthal der Delvenau, die in dem Grambeker Moor bei Mölln beginnt und sich bei Lauenburg in die Elbe ergiesst. Die Wasserscheiden erheben sich östlich und westlich bis zu 80 m über den Ostseespiegel. Auffälligerweise wird jedoch die Wasserscheide zwischen dem Möllner See und dem Ratzeburger See durch einen, offenbar in der Eiszeit entstandenen, jetzt trocken liegenden, in der Sohle etwa 300 m breiten Hochkanal 15 bis 20 m tief durchbrochen und durch diesen somit ein Uebergang auf etwa 25 m Höhe nach dem Gebiete des Ratzeburger Sees ermöglicht. Denkt man sich den Möllner See hinweg, so stand der Hochkanal nicht blos mit dem Stecknitzthal, sondern auch mit dem Thal der Delvenau in direkter Verbindung. Ein später von Süden her einfallendes Stromthal, dessen kräftige Spuren sich in der Möllner Seenkette, dem Drüsensee, Lüttauensee, Schmalsee u. s. w. kennzeichnen, durchquerte den Hochkanal, grub den Möllner See tief ein und bewirkte die tiefere Aushöhlung des Stecknitzthals.

Die Natur hat also zwei Wege für den Kanalübergang geschaffen. Beide verfolgen, von Lauenburg ausgehend, das Delvenauthal bis Mölln, von hier ab kann entweder der Weg über den Möllner See hinweg nach dem Ratzeburger See und aus diesem in der Wakenitz nach Lübeck, oder der Weg nach dem Möllner See hinunter und aus diesem im Thal der Stecknitz und der Trave nach Lübeck eingeschlagen werden. Es fragt sich jedoch, ob auf beiden Wegen das erforderliche Speisungswasser zu gewinnen ist.

Die 8 km lange Scheitelstrecke des alten Stecknitz-Kanals hat nur ein 31,49 qkm grosses Niederschlagsgebiet; sie wird hauptsächlich durch Quellen gespeist. Die Wasserstandshöhe in derselben beträgt 16,66 m N. N. Will man letztere Höhe für die Scheitelstrecke des neuen Kanals beibehalten, so ist die Kanalanlage in der Stecknitzlinie schlechterdings unausführbar, weil dieses Gebiet kein Speisungswasser liefern kann.

Das war auch der Grund, weshalb die erste Entwurfsbearbeitung nur den Weg des Hochkanals verfolgte. Auf diesem Wege konnte die alte Scheitelstrecke mittelst Durch- und Ueberdämmung des Möllner Sees bis nahe an das Dorf Schmilau heran verlängert und dann unweit des Dorfes ein Speisekanal von dem ungefähr 6 km östlich davon auf 35 m Höhe gelegenen grossen Schaalsee hinzugeleitet werden. Der Schaalsee mit seinem 23,65 qkm grossen und bis 70 m tiefen Wasserbecken bildete jedenfalls ein ausgezeichnetes Speisereservoir für den Elbe-Trave-Kanal. Leider ging die Voraussetzung, den Schaalsee zur Kanal-speisung heranziehen zu können, nicht in Erfüllung. Und damit wurde dieser Entwurf hinfällig.

Weitere Voruntersuchungen führten nun zu der Ueberzeugung, dass auch die Stecknitzlinie sich zum Bau des Kanals eignen würde, sobald man sich entschliesse, die südlich vom Möllner See gelegene auf-

und absteigende alte Stecknitzkanalstrecke horizontal bis zum Möllner Seespiegel abzusenken und auf diese Weise eine 27 km lange Scheitelstrecke zu bilden, an welche alle wasserreichen Bäche und Seen des ganzen ca. 500 qkm grossen Niederschlagsgebietes Anschluss erhalten könnten. Auf dieser Grundlage würde daher ein zweiter Entwurf bearbeitet, der die Zustimmung der preussischen und lübeckischen Staatsregierung fand und jetzt dem preussischen Abgeordnetenhaus zur endgültigen Beschlussfassung vorgelegt worden ist. Dieser Entwurf zeichnet sich vor dem erstgenannten betriebstechnisch dadurch aus, dass die Scheitelstrecke eine Länge von 27 km gegen früher 14,87 km, also fast die doppelte Länge erhalten hat, dass ferner die Scheitelstrecke um 5 m tiefer liegt und demgemäss über dem gewöhnlichen Elbwasserstande bei Lauenburg nur ein Anstieg von 7,34 m gegen früher 12,34 m erforderlich ist, und dass endlich der Bedarf an Speisungswasser sich niedriger stellt, weil auf den tieferen nördlichen Kanalabstieg die verhältnissmässig grössere Schleusenzahl entfällt. Ueber die Lage und Längengestaltung des Kanals, über die Abmessungen desselben und über die Wasserstandsverhältnisse in Lauenburg und Lübeck geben die Tabelle und die beiden Karten Aufschluss, welche ich Ihnen, meine Herren, hier im Abdruck behändigt habe. Wenn Sie an der Hand dieses Materials meinen Erläuterungen folgen wollen, so hoffe ich, Ihnen mit wenigen Worten einen vollständigen Ueberblick über das geplante Bauwerk verschaffen zu können.

Aus der Tabelle ersehen Sie zunächst, dass der Kanal einschliesslich Häfen 67,08 km lang ist und von dieser Länge 27,12 km auf die Scheitelstrecke, 28,91 km auf die nördlich nach Lübeck absteigende und 11,05 km auf die südlich nach der Elbe absteigende Strecke entfallen. Die nördliche Endschleuse, genannt die Büssauer Schleuse oder Schleuse 6, liegt von der Scheitelstrecke 19,69 km, die südliche Endschleuse, genannt die Lauenburger Schleuse oder Schleuse 9, liegt von der Scheitelstrecke nur 9,45 km entfernt. Der Kanalspiegel in der Scheitelstrecke steht für gewöhnlich auf + 12 m N. N. oder Stauhöhe des Möllner Sees, demnach 7,34 m hoch über dem mittleren Wasserstand der Elbe und 12,15 m hoch über dem mittleren Wasserstand der Trave. Das Gefälle nach der Elbe wird durch drei, dasjenige nach der Trave durch sechs Schleusen überwunden. Das Gefälle der Schleusen richtet sich vorwiegend nach dem Gelände.

Wenn Sie, meine Herren, jetzt die Uebersichtskarte zur Hand nehmen, so finden Sie darin die fragile Kanallinie mit zwei roth ausgezogenen Linien, die alten Stecknitzkanalschleusen durch einen blauen Querstrich und Beifügung des abgekürzten Wortes „Schleuse“ und die neuen Schleusen endlich mit Nummern und zwei rothen Winkelstrichen angeben. Der Möllner See liegt in der Mitte unmittelbar an der Stadt Mölln und wird durch die alte Oberschleuse bei Hammer auf + 12 m N. N. gestaut.

Von den sechs Schleusen der nördlichen Schleusentreppe zwischen Mölln und Lübeck tritt die Schleuse 1 an die Stelle zweier nahe bei einander gelegenen Stanschleusen, der grossen und kleinen Oberschleuse, die Schleuse 2 an die Stelle zweier ebenfalls nahe bei einander erbauten Stanschleusen, der grossen und kleinen Donnerschleuse und die Schleuse 4 an die Stelle der Berkenhthiner Schleuse. Lage und Gefälle dieser drei Schleusen, besonders der Schleusen 1 und 2, waren durch die örtlichen Verhältnisse unabänderlich festgelegt. Die übrigen Kanalstrecken wurden durch

die Einfügung der Schleusen 3, 5 und 6 mit annähernd gleichen Gefällverhältnissen und entsprechend dem Gefälle der Stecknitz eingetheilt, wobei überall eine ausreichende Entwässerung der jetzt der Ueberfluthung preisgegebenen Wiesen berücksichtigt worden ist. Eine andere Linienführung, welche auf Verminderung der Schleusenzahl durch Einfügung von Schleusen mit 4 m und mehr Gefälle abzielt, ist bei der ungünstigen Gestaltung des seitlichen Geländes ausgeschlossen.

Auf der südlichen Kanalstrecke zwischen Mölln und Lauenburg kommen von den alten Schleusen in Wegfall zunächst die bei Mölln gelegenen, aus dem Möllner See auf die alte Scheitelstrecke hinaufführenden drei Schleusen, nämlich eine Stauschleuse und die beiden Hahnenburger Kistenschleusen, ferner flussabwärts die Kammerschleuse bei Grambek, die Stauschleuse bei Götting und Bergholz, die Kammerschleuse bei Siebeneichen und die Büchener Stauschleuse. Der hier bis zum Wasserspiegel des Möllner Sees herzustellende Einschnitt lässt eine Austrocknung der Wiesen bei Grambek und Güster befürchten. Um dieser möglichst vorzubeugen, soll der aus dem Kanalbett ausgehobene Boden zu beiden Seiten des Kanals dammartig in etwa 50 m Breite abgelagert und den dahinter anzulegenden Gräben Wasser aus den Bächen und Quellgräben zugeführt werden. Von Büchen ab wendet sich die Kanallinie an die rechte oder westliche Uferseite, unterschneidet bei Dalldorf die Lauenburg-Büchener Eisenbahn und erreicht dann, auf der westlichen Seite der Bahn verbleibend, bei Lauenburg den Lauenburger Hafen. Der Kanal umgeht demnach aus gutem Grunde und besonders zu seinem eigenen Schutz das von der Elbe her in jedem Winter überfluthete Gebiet der Delvenau und tauscht damit gegen die sonstigen Nachtheile die Vortheile ein, dass erstens der Abstieg zur Elbe mit nur drei Schleusen möglich wird und zweitens die Kreuzung der Bahn unweit Dalldorf an einer solchen Stelle stattfinden kann, woselbst die Bahnbrücke für die Schifffahrt noch die volle Lichthöhe beim höchsten schiffbaren Elbwasserstande gewährt. Das Freiwasser wird durch die Steinau und durch einen der unweit des Dorfes Lanze unter dem Bahndamm bestehenden Fluthdurchlässe nach wie vor der Delvenau zugeführt. Der Hafen zu Lauenburg ist jetzt durch die kleine Hafenschleuse daselbst für die grössere Elbschifffahrt gesperrt. Da diese Schleuse das Wasser nur 0,17 m über Elbmittelwasser aufstaut, soll sie beseitigt und der Hafen in einen offenen, jederzeit zugänglichen Elbhafen verwandelt werden. Ueber den Kanal sind einschliesslich Hafenbahn in Lübeck 7 Eisenbahnbrücken, ferner 19 Strassen- und Wegebrücken und 5 Fussgängerbrücken zu erbauen.

Die Kanalspeisung ist für einen durchschnittlichen grössten Tagesverkehr von 25 Schiffschleusungen an jährlich 330 Betriebstagen ausreichend. Es war leider nicht möglich, auf der Nordseite noch die Steinau bei Hammer und auf der Südseite die Linau bei Witzeze in die höher gelegene Scheitelstrecke einzuleiten. Beide Bäche mussten der nächstfolgenden ersten Kanalhaltung angeschlossen werden. Dennoch geht das Wasser derselben nicht für die Kanalspeisung verloren, weil die Abschlusschleusen der beiderseitigen ersten Haltungen ein entsprechend grösseres Schleusengefälle erhalten mussten. Bei der Steinau ist die Regulierung des Wasserstandes in der betreffenden Schleusenhaltung leicht, weil bei jeder Schleusung durch die Donnerschleuse (Schleuse 2) Zuschusswasser aus der Scheitelhaltung gegeben werden muss. Bei

der Linau kann ein Ueberschuss an Wasser in der ersten Haltung eintreten; um denselben auszugleichen und den Abfluss aus der Scheitelstrecke mässigen zu können, ist daher in dieser Haltung eine bis zu 20 cm veränderliche Wasserstandshöhe zugelassen.

In trockenen Sommermonaten ist der gewöhnliche Wasserzufluss für durchschnittlich 25 Schiffsschleusen im Tage nicht ausreichend. Es muss alsdann aufgespeichertes Vorrathswasser zu Hilfe genommen werden. Dasselbe wird entnommen zum geringeren Theile aus der Scheitelstrecke selbst, indem diese und die im gleichen Niveau stehenden drei Seen, der Möllner See, der Schulsee und der Hegesee allmählich um 0,5 m gesenkt werden sollen, zum grösseren Theil aber aus den drei Möllner Oberseen, dem Drüsensee, dem Luttaner See und dem Schmalsee, die zu dem Behufe noch um etwa 1 m höher als jetzt am Auslaufe des Schmalsees aufgestaut werden sollen und dann bei 1 450 000 qm Grundfläche eine Abzapfhöhe von mindestens 2,5 m bieten. Mit diesen beiden Vorrathswassermengen, welche zusammen rund 4,4 Millionen Kubikmeter betragen, ist die Kanalspeisung auch in den trockensten Jahren zu befriedigen. Das Niederschlagsgebiet der Seen etc. hat übrigens eine solche Grösse, dass die Wiederaufsammlung des Vorrathswassers in jedem Winter, auch in den trockensten Jahren, sicher erfolgt.

Sollte der Kanalverkehr ganz unerwartet grossen Aufschwung annehmen, so bleibt es nicht ausgeschlossen, auch noch den Schaalsee, ohne Nachtheil für die Anlieger an diesem und an der Schaale, zur Verstärkung der Kanalspeisung heranzuziehen. Schlimmstenfalls ist auch mit einem Pumpwerk von der Elbe her zu Hilfe zu kommen.

Die Kanalabmessungen sind entsprechend der Bestimmung, dass der Elb-Trave-Kanal gleichsam eine neue Mündung der Elbe nach der Ostsee schaffen soll, thunlichst den grössten Elbschiffen angepasst. Letztere haben gegenwärtig etwa 72 bis 74 m Länge, einschliesslich Berghölzer 10,6 m Breite, beladen 1,65 m, leer 0,32 m Tauchtiefe, mitschiffs 2 m Bordhöhe, 4 m Ladungshöhe und bis 800 t Ladungsfähigkeit. Die Mehrzahl der grösseren Schiffe hat etwa 65 m Länge, 10 m Breite, beladen 1,55 m, leer 0,30 m Tauchtiefe und reichlich 600 t Ladungsfähigkeit.

Demgemäss ist die Tiefe des Kanals auf 2 m, die Sohlenbreite auf 22 m und die Wasserspiegelbreite auf 32 m bemessen. Die Böschungen werden unter 0,3 m bzw. 0,5 m Wassertiefe zweifach und darüber bis zum Wasserspiegel fünffach angelegt. Das Verhältniss des eingetauchten grössten Schiffskörpers zum wasserbenetzten Kanalquerschnitt stellt sich somit auf 1:3; für 9 m breite Schiffe mit 1,45 m Tauchtiefe erreicht es 1:4, für 10 m breite Schiffe mit 1,55 m Tauchtiefe, welche die Mehrzahl unter den grössten Elbschiffen bilden, ergibt sich ebenfalls das Verhältniss 1:4, wenn, wie es in der Scheitelstrecke mit Rücksicht auf die dort für die Kanalspeisung vorbehaltene Senkung des Wasserstandes geschehen soll, die Sohle sogleich um 0,5 m tiefer gelegt wird. In der Kanalstrecke unterhalb der Büssauer Schleuse muss die Sohle, in Anbetracht der hier von Zeit zu Zeit plötzlich eintretenden Niedrigwasserstände, um mindestens 1,5 m vertieft werden. Da alsdann der Kanal hier seine Zweischiffigkeit verliert, so sind auf dieser Strecke vier Ausweichen vorgesehen. Der Kanalhafen in Lübeck erhält aus dem gleichen Grunde 3,5 m Tiefe. Für den Lauenburger Hafen ist eine Wassertiefe von 3,45 m bei gewöhnlichem Elbwasser-

stände angenommen, das ist ungefähr 0,80 m mehr als die zwischen Lauenburg und Hamburg bestehende geringste Fahrtiefe.

In der Erwägung, dass die grössten Elbschiffe zur Zeit noch in der Minderheit sind, in der Erwägung ferner, dass der Kanalverkehr sich erst allmählich entwickeln wird und daher in trockenen Zeiten Wasserstandsenkungen in der Scheitelstrecke fürs erste noch zu vermeiden sind, dürften die genannten Breiten- und Tiefenabmessungen des Kanals vorläufig genügen. Bei zunehmendem Verkehr wird die Kanaltiefe von 2 auf 2,5 m und die Sohlenbreite von 22 auf 25 m zu vergrössern sein. Alle Bauwerke, wie Schleusen, Brücken etc. sollen deshalb sogleich auf 2,5 m Wassertiefe beim niedrigsten Wasserstande eingerichtet werden. In der Trave ist die Sohlenbreite später auf 35 m zu bringen, um hier Strömungen mit mehr als 0,4 m Geschwindigkeit zu vermeiden.

Die Schleusen erhalten 11 m Eingangsweite und 75 m nutzbare Kammerlänge. Die Kammern werden auf 60 m Länge bis um etwa 5,5 m erweitert. Es können dann gleichzeitig geschleust werden

- entweder
  - ein Schlepper,
  - ein grösster Elbkahn von 75 m Länge und 10,6 m Breite und
  - ein Finowkanalkahn von 41 m Länge und 5,1 m Breite;
- oder
  - ein Schlepper,
  - ein Elbkahn von 65 m Länge und 10 m Breite,
  - ein Saalekahn von 50 bis 60 m Länge und 5,6 bis 6,0 m Breite;
- oder
  - ein Schlepper und
  - zwei Kanalkähne von 65 m Länge und 8 m Breite, u. s. w.

Der durch die Erweiterung der Schleusenammern entstehende Mehrverbrauch an Speisungswasser soll, sobald es die Zunahme des Verkehrs erfordert, durch Hinzufügung von Wassersparkammern bei den Schleusen 2, 7, 8 und 9 wieder ausgeglichen werden. Eine Ausbetonierung des Bodens der Schleusenammern wird nicht beabsichtigt. Die Oberthore werden, soweit es zweckmässig erscheint, als Klappthore mit horizontaler Drehachse, die Unterthore als Stemmthore erbaut.

Die Brücken sollen thunlichst zweischiffig angelegt werden mit 26 m Durchfahrtsweite. Einschiffige Durchfahrten erhalten 14,6 m Weite und werden durch Pfeilerstellungen begrenzt, so dass jederzeit eine zweite Durchfahrt hinzugefügt werden kann. Die Weiten der Stecknitzbrücken sollen mindestens so gross bemessen werden, dass die Stromgeschwindigkeit unter der Brücke zur Zeit des Abflusses des grössten Oberwassers 0,4 m nicht überschreitet. Die Lichthöhe der Brücken ist auf 4,2 m bemessen. Soweit das Fluthgebiet der Elbe reicht, wird die Lichthöhe von 4,2 m auf den höchsten schiffbaren Elbwasserstand bezogen, im Bereich der Trave ist eine Sturmfluthhöhe von 1,8 m über Mittelwasser als höchster schiffbarer Wasserstand zu Grunde gelegt.

Als kleinster Krümmungshalbmesser der Kanalmittellinien ist 600 m gewählt. Die Kanalbreiten werden in den Krümmungen angemessen erweitert.

Zu beiden Seiten des Kanals werden Leinpfade angeordnet, auf der einen Seite mit 3,5 Kronenbreite für Pferdezug, auf der anderen mit 2 m Kronenbreite für Menschen. Die Höhe derselben ist meistens 2 m, sie wird jedoch in den Fluthgebieten der Elbe und der Trave bis etwas über den höchsten schiffbaren Wasserstand vergrössert.

Zwischen Leinpfad und Kanalbett werden 3 bis 5 m breite Reth-Schutzbermen angelegt. Dieselben vermitteln den Uebergang von der Wasserkante des Kanals bis zu dem etwa 0,4 m höher liegenden Fuss der Grasnarbe der Leinpfadböschung. Ein an der Wasserkante unter Wasser hergestellter leichter Flechtzaun gewährt dem sich bald faschinenartig verschlingenden ca. 1 m tief greifenden Wurzelwerk des gepflanzten Reths oder Rohrs genügenden Schutz gegen Wellenschlag. Diese Uferbefestigung hat sich auf der Trave, woselbst eine 12 km rasche Fahrt der Seedampfer zugelassen ist, seit 10 Jahren ausgezeichnet bewährt, sie erfordert sehr geringe Unterhaltungskosten und liefert alljährlich noch gute Erträge aus der Rohrgewinnung. Die Einfügung der niedrigen Schutzbermen empfiehlt sich am Kanal um so mehr, weil der moorige Wiesengrund den Aufbau der Leinpfaddämme an der Wasserkante nicht gestattet; auch kann das Areal der Bermen später theilweise zur Erweiterung des Kanalbettes herangezogen werden. Wo, wie bei Mölln, tiefe Einschnitte herzustellen sind, ist eine Einschränkung der Bermen und theilweise Befestigung der Wasserkante durch eine kleine Kiesbetonmauer beabsichtigt.

Von Interesse sind noch die Hafenanlagen. Besonders schwierig und kostspielig gestaltet sich die Einführung des Kanals in den Lübecker Seehafen. Hier boten sich zwei Wege, der eine westlich, der andere östlich um die Stadt. Sie finden, meine Herren, beide Wege in den ausgehängten Plänen dargestellt. Der westliche Weg durchschneidet die ausgedehnten Lagerplätze der Seehäfen, die Bahnhofsanlagen und die verkehrsreiche Holstenthorstrasse. Abgesehen von den dadurch bedingten grossen Umwälzungen und Verkehrsstörungen hat diese Linie den Nachtheil, dass hier weder die geforderte Lichthöhe der Brückenöffnungen und die ungehinderte Kanaldurchfahrt, noch der nöthige Liegehafen für die Kanalschiffe zu gewinnen ist. Der östliche Weg führt ebenfalls durch ein sehr schwieriges Terrain. Es wird der 10 bis 12gleisige, auf tiefem Grunde liegende Bahndamm der Lübeck-Büchener-Eisenbahn-Gesellschaft, dann die Mühlenthorstrasse, ferner der auf reichlich 2 m über Trave angestaute Krühenteich, die Hüxterthorstrasse, die auf reichlich 3,5 m über Trave aufgestaute Wakenitz und endlich die Burgthorstrasse, die Hafenstrasse und die Hafenthorstrasse durchschnitten. Es ist also eine ganze Reihe von kostspieligen und schwierigen Bauwerken anzuführen. Alle zu erbauenden Brücken, mit Ausnahme der beweglich einzurichtenden Brücken für die wenig verkehrsreiche Hafenstrasse und Hafenthorstrasse, gewähren aber 6 m lichte Durchfahrthöhe über Mittelwasser der Trave. Und in dem abgeschnittenen und gesenkten Wakenitztheile wird ein 1000 m langer und 100 m breiter Liegeplatz für die Kanalschiffe gewonnen, der am zentralen Schnittpunkt der Seehäfen ausmündet und in der Lage längsseit der Stadt besonders begünstigt ist. Allerdings erfordert diese bauliche Umgestaltung eine kostspielige duckerartige Unterführung der Wakenitz unter dem tiefen Kanalbett hindurch nach dem Krähen- und Mühlenteiche, die mit zwei eisernen 1,3 m weiten Rohren, welche zusammen für 8 cbm Abfluss in der Sekunde genügen, beschafft werden soll. Die Regierungen haben sich für die Wahl der östlichen Einnündung entschieden.

Auch für die unbedeutende Schifffahrt in der Wakenitz nach Ratzeburg sind erhebliche Verbesserungen vorgesehen. Die Wakenitz war bisher durch drei hintereinander folgende Standämme gänzlich von

der Trave abgeschnitten. Die Anlegeplätze der Ratzeburger Böte befinden sich jetzt am Hüxterdamm und an der Aussenwakenitz, also weit entfernt von den Seehäfen und in schlechter Wegeverbindung mit diesen. Demnächst soll eine Ueberladestelle zwischen Kanalschiff und Ratzeburger Boot nebst Lagerplatz an dem neuen die Wakenitz absperrenden Dämme errichtet werden; kurze Strassenanlagen erschliessen diesem Platz zugleich die kürzeste Verbindung mit den Seehäfen und der Stadt.

Für Mölln ist ein sehr gut gelegener neuer Löschanlage und Ladeplatz am Möllner See in Aussicht genommen. Ich bitte, die dort hängende Karte in Augenschein zu nehmen.

In Lauenburg soll der Aussen- und Binnenhafen nach dem dort ausgehängten Plane zu einem offenen Elbhafen vertieft und erweitert und im Binnenhafen an der Bahnhofsseite ein Löschanlage und Ladeplatz mit ungefähr 400 m Uferlänge hergestellt und von der Bahn zugänglich gemacht werden. Der Hafen erhält von der Lauenburger Schleuse ab rund 12 ha Wasserfläche.

Zufolge eines mit dem Kreis Herzogthum Lauenburg abgeschlossenen Vertrages hat die Stadt Lübeck endlich noch die Herstellung von neun Löschanlagen und Ladeplätzen für die verschiedenen Ortschaften an der Kanalstrecke und die Anlage einer neuen Wegebrücke zugesichert. Sie sehen daraus, meine Herren, in welcher ausgiebiger Weise die Interessen des Kreises Lauenburg berücksichtigt sind.

Die Baukosten des Kanals betragen anschlagsmässig 22 754 000 M. Hinzu kommen für neun Anlegestellen auf der Kanalstrecke, für Abänderung und Erweiterung der Schleusenammern, für eine Ueberlade-Einrichtung am Wakenitzdamm, für eine neue Wegebrücke, für ein neues Schleusenmeistergehöft bei der Lauenburger Schleuse, für eine Schutzwehrrichtung an der Eisenbahnbrücke in Lauenburg und für andere Anlagen insgesamt rund 800 000 M., so dass also die Gesamtkosten die Höhe von 23 554 000 M. erreichen. Eine auf gleicher Grundlage vorgenommene Umarbeitung des ersten Kanalentwurfs, des nach Ratzeburg hinführenden sogenannten Hochkanals, ergab die anschlagsmässige Bausumme von 24 797 000 M., wenn der Speisegraben vom Schaalsee für kleine Schiffgrößen schiffbar gemacht wird, und von 23 357 000 M., wenn die Schiffbarmachung des genannten Speisegrabens unterbleibt. Zu dieser Summe würden aber für die oben genannten Ergänzungen nach Verhältniss noch 600 000 M. hinzuzurechnen sein. Nach den angestellten Berechnungen würde die Kanalspeisung dieses Entwurfs in den trockensten Jahren eine Senkung des Schaalsees von rund 3 m bedingen. Eine so bedeutende Senkung des grossen Schaalsees muss aber um so bedenklicher erachtet werden, als bei dem verhältnissmässig kleinen Niederschlagsgebiet des Schaalsees viele Jahre darauf hingehen würden, bis der grosse See seine mittlere Wasserstandshöhe wieder erreicht hätte. Der Entwurf im Stecknitzthal bleibt daher unter allen Umständen vorzuziehen.

Ich habe schliesslich noch zu erwähnen, dass nach dem zwischen Preussen und Lübeck abgeschlossenen Staatsvertrage Lübeck die Bauausführung, die Unterhaltung und den Betrieb des Kanals übernimmt, Preussen ein Drittel, jedoch höchstens 7 500 000 M., zu den Baukosten beiträgt und sich an den Unterhaltungskosten in dem Maasse, wie es in der Ihnen behändigten Tabelle angegeben ist, theilhaftig.



Für die Benutzung des Kanals sollen in den ersten fünf Jahren nach Eröffnung desselben an zwei Hebestellen Abgaben erhoben werden, welche dem Tarife für die märkischen Wasserstrassen vom 27. Dezember 1871 mit der Ergänzung vom 10. August entsprechen. Die Einnahmen dienen zur Bestreitung der Kosten der Verwaltung und Unterhaltung des Kanals und werden in der Höhe des sich etwa ergebenden Ueberschusses an die beiden beteiligten Staaten nach Maassgabe ihres Beitrages zu den Herstellungskosten vertheilt. Die Zahl der Hebestellen wurde nach dem gleichen Verhältniss wie auf anderen preussischen Wasserstrassen bemessen. Es bestehen nämlich:

auf der Wasserstrasse	Länge km	Zahl		Durchschnittliche Länge für 1 Hebestelle km
		der Schleu- sen	der Hebe- stellen	
Finowkanal . . . . .	57,2	15	2	28,60
Vom Finowkanal bis Berlin	58,0	4	2	29,00
oder	63,5	5	2	31,75
Von Berlin nach der Elbe bei Havelort (Hamburg) . . .	202,0	3	2	101,00
Von Berlin nach der Elbe bei Nigripp (Magdeburg) . . .	165,8	7	3	55,27
Plauer Kanal . . . . .	57,6	5	2	28,80
Von der Oder bei Hohen- sathen (Stettin) nach der Elbe bei Nigripp (Magde- burg) . . . . .	249,5	25	7	35,64
Oder-Spree Kanal (Fürsten- berg - Berlin) . . . . .	114,4	7	4	28,60
Von der Elbe bei Havelort (Hamburg) bis zur Oder bei Fürstenberg (Breslau)	316,4	11	7	45,20
Saale von Halle bis zur Elbe	105,0	7	3	35,00
In Betracht kommende Strecke d. Elbe-Trave-Kanals	59,8	9	2	29,90

Da die Ausgaben und Einnahmen zu mehr als zwei Dritteln auf Lübeck entfallen, so dürften die preussischen Interessen durch niedrige Abgaben am meisten gefördert werden.

Mit Rücksicht auf den organisirten Schleppdienst der Elbschiffahrt ist Lübeck das Recht zugestanden, den Schleppbetrieb auf dem Kanale in Regie zu übernehmen und für denselben unter Zustimmung der preussischen Regierung einheitliche Anordnungen mit bindender Verpflichtung für diejenigen Schiffe zu treffen, welche nicht von Menschen oder Pferden geschleppt werden oder nicht mit eigener Maschinenkraft fahren.

Nach dem Bauvertrage entfällt demnach auf Lübeck eine Baukostensumme von 16 Millionen Mark. Dieser kleine Staat mit etwa 80 000 Einwohnern hat erst vor wenigen Jahren 3 Millionen Mark auf die Begradigung und Vertiefung seines 23 km langen Fahrwassers nach der Ostsee und in den letzten Jahren weitere 3 Millionen Mark auf den Ausbau seiner Seehäfen verwandt. Er verausgabt also in kurzer Zeit 22 Millionen für die Verbesserung und Erweiterung seiner Wasserstrassen und hat nebenher die kostspielige Unterhaltung derselben zu bestreiten.

Meine geehrten Herren! Sie werden mir gewiss zu geben, dass dies eine gewaltige Leistung ist, die um so mehr Ihre Achtung verdient, als Lübeck mit den gewaltigen Ausgaben weniger eine sehr grossartige Handelszukunft zu erwarten, als sich vielmehr hauptsächlich der Nachteile zu erwehren hat, welche es durch die mit dem Nordostseekanal geschaffene Konkurrenz in Bezug auf seine Handelsstellung erleiden wird und welche es besonders durch Vermehrung seiner Ausfuhr deutscher Erzeugnisse nach den nordischen Ländern wettzumachen sucht. Sie werden, meine Herren, daher auch gewiss mit mir wünschen, dass die alte ehrwürdige Hansestadt Lübeck, die mit Stolz auf die frühere Zeit ihrer Macht und Stellung im deutschen Reiche zurückblicken kann und die stets in deutschnationaler Gesinnung den Interessen des Reichs Rechnung getragen hat, mit ihrem Muth und mit ihrer Thatkraft zu dem erhofften Erfolge gelangt. Möge denn der alte Stecknitz-Kanal, ein Fremdling im heutigen Verkehrsleben, ein hilfloser Greis in seinem Dasein, bei seinem bevorstehenden 500jährigen Dienstjubiläum einem jugendlichen, in Zeit und Geist der lebenden Welt durchgebildeten, leistungsfähigen Verkehrsträger des deutschen Handels Platz machen, und möge diesem eine erspriessliche Zukunft beschieden sein! (Lebhafter Beifall.)

Der **Vorsitzende** hebt hervor, dass der spendete lebhaft Beifall den aufrichtigen Dank für den gediegenen Vortrag ausdrücken solle. Es sei mit Befriedigung zu begrüssen, dass Herr Wasserbau-Direktor Rehder nicht nur das Kanalprojekt aufgestellt habe, sondern ausserdem auch berufen sei, demnächst das Werk auszuführen. Das Projekt stehe technisch in jeder Beziehung auf der Höhe der Zeit und werde, wie zu erwarten, alsbald zur Ausführung gelangen. Er eröffne die Diskussion über den Vortrag.

Abgeordneter **Broemel-Berlin** richtet an den Herrn Referenten die Bitte, sich noch darüber äussern zu wollen, in wie weit im Projekt den Interessen der Stadt Ratzeburg Rechnung getragen sei, da gerade diese Frage im Abgeordnetenhaus naturgemäss besonderes Interesse erzeuge.

Wasserbau-Direktor **Rehder-Lübeck**: Wie aus Spezialkarten ersichtlich, ist die Wakenitz jetzt durch drei Staudämme, den Hüxterdamm, die Mühlenbrücke und den Mühlendamm von der Trave abgeschnitten und mit der Trave und den Seehäfen nicht schiffbar verbunden. Am Ufer des Hüxterdamms ist eine kleine Lösch- und Ladestelle für die Ratzeburger Boote eingerichtet. An der Aussen-Wakenitz besteht am Kopfende der Angustenstrasse eine zweite Anlegestelle für ein kleines Dampfboot, die in dieser etwas entfernten Lage von der Stadt s. Z. auf Wunsch der beteiligten Ratzeburger gestattet ist, welche

keinen Vortheil darin fanden, dass das Dampfboot noch die weite Umfahrt um die Falkenwiese machen sollte. Beide Anlagestellen haben mit den Seehäfen und den Lagerplätzen daselbst nur auf dem langen Umwege durch die Stadt Fahrweg-Verbindung. Die Güter der an und für sich sehr kleinen Boote setzen sich gewöhnlich aus mehreren kleinen Partien zusammen, die naturgemäss mit Fuhrwerk an- und abgefahren werden.

Infolge des glücklichen Umstandes, dass die östliche Kanal-Einmündungslinie in Lübeck zur Ausführung bestimmt ist, erhalten die Anlagestellen der Ratzeburger Boote eine äusserst günstige und bevorzugte Lage. Die Anlagestelle an der Augustenstrasse bleibt erhalten. Die Anlagestelle am Hüxterdamm wird dagegen an den Damm verlegt, der künftig den Kanalhafen von der Wakenitz trennt. Ueber diesen in unmittelbarer Nähe der Seehäfen und der Stadt gelegenen neuen Damm führt eine Ringstrasse zur Stadt und zu den Vorstädten und eine Hafensbahn und abzweigende Uferstrasse zu den Seehäfen. Der Damm ist zugleich Lösch-, Lade- und Lagerplatz des Kanalhafens. Auf dem Damm hat Lübeck nach dem abgeschlossenen Staatsvertrage eine Vorrichtung zur Ueberladung von Waaren herzustellen, einen Lade- und Löschplatz von angemessenem Umfange zur zeitweiligen Lagerung von Waaren herzurichten, beide Anlagen zu unterhalten und gebührenfrei zur Benutzung zu verstellen. Auf der einen Seite, der Kanalhafenseite, werden die grossen Kanalkähne und andere Schiffe löschen und laden, auf der anderen Seite des Damms die kleinen Ratzeburger Boote. Günstiger lässt sich wohl die Sache nicht anordnen.

Wollte man in dem Damme eine Schleuse anlegen, so stösst man auf ganz bedeutende Schwierigkeiten. Der Baugrund ist tiefliegender grüner Diluvialschlick und erfordert sehr kostspielige Fundirung. Die Schleuse müsste der Niedrigwasserstände wegen auf reichlich 5 m Gefälle eingerichtet werden. Und ausser der Schleuse wäre eine kostspielige Hubbrücke für die Ringstrasse und eine zweite Hubbrücke für die Hafensbahn zu erbauen. Diese Anlagen sind niedrig gerechnet nicht unter 800 000 M. herzustellen. Ausserdem würde ein Schleusenmeister anzustellen und ein Wohnhaus für denselben zu erbauen sein.

Welchen Erfolg würden diese Anlagen haben? Die Schiffer der Ratzeburger Boote würden es jedenfalls nach wie vor vorziehen, auf der Wakenitzseite, woselbst das Anlegeufer niedrig und der geringen Bordhöhe der Boote angepasst ist, zu löschen und zu laden. Sie würden ganz gewiss keinen Vortheil darin finden, ihre kleinen Gütermengen von

den einzelnen Punkten des Kanalhafens und der Seehäfen zu Wasser heranzuholen bzw. dorthin zu bringen, weil sie davon viel Mühe, Arbeit und Kosten hätten, indem die durch die Sturmfluthen der Ostsee bedingte grosse Uferhöhe der Plätze an den Häfen das Löschen und Laden der kleinen Boote an deren hohen Ufern sehr erschwert. Ueberdies würde die An- und Abfuhr der Güter aus der Stadt nach wie vor auf Fuhrwerk angewiesen sein. Wenn die Schiffer der Ratzeburger Boote dann noch, wie es selbstverständlich ist, ein Schleusengeld zahlen müssen, so kann man mit Sicherheit annehmen, dass dieselben gar keine Veranlassung haben, die ihnen zugewiesene vorzügliche Lösch-, Lade- und Lagerstelle an Wakenitzdamme preiszugeben und durch die Schleuse zu fahren.

Wie steht es aber ausserdem mit dem theuren Schleusenbau? Nach dem Kanalplan soll mit zunehmendem Kanalverkehr der abgedämmte Wakenitztheil bis zur Moltkestrasse hinauf abgesenkt und zum Kanalhafen hinzugelegt werden. Stellt sich diese Erweiterung schon in wenigen Jahren als nothwendig heraus, dann muss der beschriebene kostspielige Schleusenbau wieder abgebrochen und in dem Damm bei der Moltkestrasse abermals eine neue Schleusenanlage erbaut werden.

Meine Herren, Sie sind gewiss überzeugt, dass Lübeck mit Uebernahme des Kanalbaues seine Finanzkraft aufs Aeusserste anspannt. Lübeck muss sich ferner, um das grosse Kanalunternehmen fruchtbar zu machen, auf weitere bedeutende Ausgaben für den Ausbau und die Ausrüstung seiner Häfen einrichten. Angesichts dieser grossen Leistungen kann man Lübeck doch unmöglich zumuthen, noch 800 000 Mark für eine Schleusenanlage u. s. w. zu opfern, die nicht den mindesten praktischen Erfolg verspricht, voraussichtlich in kurzer Zeit wieder beseitigt werden muss und Lübeck neue ganz unfruchtbare Lasten auferlegen würde. Ganz gewiss wird Lübeck schon als Handelsstadt einer Verkehrs-Entwicklung, wo sie möglich ist, niemals hinderlich sein. Und Sie können sicher sein, meine Herren, dass es eines Druckes auf Lübeck nicht bedarf, um die Wasserverbindung auf Ratzeburg in dem Maasse, wie es dem Verkehr entspricht, zu erhalten und zu verbessern; dafür sorgen schon die Lübeckischen Bürger. (Beifall.)

Abgeordneter *Broemel-Berlin* dankte dem Herrn Vorredner für dessen ausführliche Beantwortung seiner Frage und wünscht, wenn angängig, noch einige Aufschlüsse über die voraussichtliche Rentabilität des Elbe-Trave-Kanals. \*)

\*) Siehe betreffs der wirthschaftlichen Bedeutung des Elbe-Trave-Kanals. Vortrag von E. Possehl, Seite 60.

Der Wasserbau-Direktor **Rehder-Lübeck**: Die Frage nach der Rentabilität des Kanals ist wohl schwer zutreffend zu beantworten. Man kann sehr leicht gute und schlechte Berechnungen aufstellen. Der Kanal soll neuen Verkehr schaffen. Ob sich dies rasch oder langsam vollziehen wird, hängt von mancherlei Umständen ab. Es würde zu weit führen, hier die Verhältnisse im Einzelnen zu beleuchten. Auch steht mir augenblicklich das nöthige Zahlenmaterial nicht zu Gebote. Gewiss haben aber in Lübeck eingehende Verkehrsberechnungen stattgefunden, und ich will bemerken, dass nach den von der Handelskammer angestellten Untersuchungen ein muthmasslicher Verkehr von 600 000 t im Jahre zu erwarten ist. Erweisen sich diese Berechnungen als zutreffend, so würden die vereinbarten Kanalabgaben die Unterhaltungskosten reichlich decken.

Wasserbau-Inspektor **Symphor-Holtenau** führt aus, dass der Central-Verein Veranlassung habe, anzuerkennen, dass das in den letzten Jahren gethätigte Vorgehen der freien Hansestädte — namentlich Bremens und Lübecks — zur Hebung der eigenen Schifffahrts- und Wasserstrassenverhältnisse für dessen allgemeine Bestrebungen zur Hebung der deutschen Binnenschifffahrt eine wesentliche Unterstützung bildeten. Diese kleinen Staats- und Gemeinwesen hätten so grosse Summen für die beregten Zwecke bereits ausgegeben, bezw. seien bereit, solche aufzubringen, dass gerade dadurch der beste Beweis erbracht sei, wie sehr alle Staatsangehörigen dort von der Nothwendigkeit und dem Nutzen guter d. h. leistungsfähiger Binnenwasserstrassen überzeugt wären und wie man selbst grosse Opfer dafür nicht scheue.

Er sei überzeugt, dass dieses gute Beispiel auch ferner direkt und indirekt von günstigem Einfluss auf die weitere Entwicklung des deutschen Wasserstrassen-netzes sein werde, und stimme gewiss ein Jeder in der Versammlung mit ihm darin überein, dass sich die Hansestädte um die Binnenschifffahrt unzweifelhaft grosse Verdienste erworben hätten. (Lebhafter Beifall.)

Zum 3. Punkt der Tagesordnung:

Ueber die **Bekämpfung der Wasserstrassen durch die Eisenbahnen** in der Schrift: „**Staffel-tarife und Wasserstrassen**“, von Ulrich, Geh. Ober-Reg.-Rath und vortragender Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten,\*)

\*) Um nachstehendem Vortrage eine möglichst weite Verbreitung zu geben, ist ein Abdruck desselben unter folgendem Titel veröffentlicht worden:

„Ueber die Beseitigung des Defizits im Preussischen Staatshaushalt und die Bekämpfung der Wasserstrassen durch die Eisenbahnen“. Berlin 1894. Puttkammer und Mühlbrecht, Buchhandlung für Staats- und Rechtswissenschaften.

erhält Herr Geh. Reg.-Rath **Schwabe** das Wort. Derselbe führt Nachstehendes aus:

Von dem Geh. Ober-Reg.-Rath Ulrich, vortragendem Rath und Tarifdezernenten im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, ist unter dem Titel: „**Staffel-tarife und Wasserstrassen**“ eine Schrift veröffentlicht worden, die eigentlich den Ausspruch Stahl's: „die Wissenschaft muss umkehren“ als Motto führen müsste, denn die Tendenz der Schrift läuft im Wesentlichen auf nichts Geringeres hinaus, als die Wasserstrassen mit allen Mitteln durch die Eisenbahnen zu bekämpfen.

Man hat in der Presse die Frage aufgeworfen, ob es zeitgemäss war, gerade jetzt diese Streitfrage von Neuem zur Sprache zu bringen, wo die Staatsregierung eben im Begriff steht, dem Landtage eine Gesetzesvorlage wegen der Ausführung des Dortmund-Rhein-Kanals zu machen, und daher die Gefahr nahe liegt, dass die Vertreter der Landwirthschaft, anstatt wie bisher, mit Industrie und Handel vereint, die Entwicklung der Wasser- und Eisenstrassen zu fördern, nunmehr, sich auf einzelne Ausführungen des Verfassers berufend, das Zustandekommen der Kanalvorlagen gefährden können.

Man hat darauf hingewiesen, dass wohl kein Bedürfniss vorlag, der Staatsregierung eine Direktive in Betreff der zukünftigen Verkehrspolitik gegenüber den Wasserstrassen zu geben, nachdem sich der Eisenbahnminister von Maybach, der entschiedenste Vertreter der preussischen Staatseisenbahnverwaltung, in folgender Weise ausgesprochen hat; am 14. Februar 1879 im Abgeordnetenhaus:

„Fragt man denn bei den Häfen, Strömen, Chausseen, bei der Post nach einer Rentabilität? Wenn man das thun will, dann sind wir längst theoretisch bankerott!“  
und am 8. März 1890 ebendasselbst:

„Die Kanäle als Konkurrent für die Eisenbahnen fürchte ich nicht, sonst hätte ich wohl ein ganz anderes Verfahren eingeschlagen. Ich bleibe bei dem Grundsatz, den ich stets vertreten habe und für den allein richtigen halte: Eisenbahnen und Wasserstrassen sollen sich gegenseitig ergänzen und sind lediglich dazu da, dem allgemeinen Verkehr, nicht einseitigen Interessen zu dienen,“

und nachdem der Finanzminister Miquel das finanzielle Interesse des Staats in folgenden Worten gewahrt hat:

„Unser Land ist nicht reich genug, um neben den anderengewaltigen Ausgaben, die wir haben, unsere Wasserstrassen dem Bedürfniss entsprechend zu entwickeln, unsere Flüsse schiffbar zu machen und neue Kanäle herzustellen, ohne Kanalgebühren einzuführen, die auch eine angemessene Rente für das aufgewendete Kapital ergeben.“

Man hat sich in der Presse darüber gewundert, dass im Ministerium der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahnabtheilung die Wirksamkeit der Wasserbauabtheilung zu bekämpfen sucht, und dabei die Frage aufgeworfen, ob es unter solchen Umständen nicht die Interessen der Binnenschifffahrt erfordern, die öffentlichen Bauten, wie schon früher vorgeschlagen, von dem Eisenbahnministerium zu trennen und mit dem Handelsministerium zu vereinigen.

Man hat endlich darauf hingewiesen, dass es doch der Stellung Preussens, als Vormacht Deutschlands, nicht entsprechen würde, die Wasserstrassen in einer Zeit zu bekämpfen, in der nicht nur Preussen, sondern ganz Deutschland der Herstellung einer alle Ströme verbindenden Wasserstrasse durch den Rhein-Weser-Elbe-Kanal entgegensteht; wo Bayern sich mit dem Projekt eines Grossschiffahrtsweges vom Main bis zur Donau beschäftigt und Oesterreich die Ausführung des Donau-Oder- und Donau-Elbe-Kanals anstrebt; wo man ernstlich daran denkt, Brüssel und Paris zu Seehäfen zu machen; wo Manchester, um die Herrschaft der Eisenbahnen mit ihren hohen Tarifen zu bekämpfen, mit dem ungeheuren Kapital von 300 Millionen Mark sich einen unmittelbaren Zugang zur See verschafft hat; wo Nordamerika den Riesenplan verfolgt, die Wasserstrasse von dem Oberen See, dem Michigan-, Huron-, Erie- und Ontario-See nach dem Meere den Anforderungen der Ozeanschiffahrt entsprechend zu verbessern; kurz, in einer Zeit, wo die ganze zivilisirte Welt, insbesondere aber unsere Mitbewerber auf dem Weltmarkt sich rüsten, ihre Wasserstrassen mit Aufbietung aller Kräfte zu verbessern.

Meine Herren, auf alle diese Fragen, so viel Stoff dieselben auch zur Besprechung bieten, will ich hier nicht näher eingehen, da ich annehme, dass sich dazu wohl an anderer Stelle Gelegenheit finden wird.

Ich will nunmehr auf den Inhalt der genannten Schrift selbst näher eingehen und zunächst auszugswise die Hauptstellen mittheilen, in denen sich der Verfasser über die Wasserstrassen ausspricht:

„Auf lange Entfernungen unterbieten die Frachten des Wasserweges vielfach die des Eisenbahnweges so beträchtlich, dass der Wassertransport trotz oft erheblicher Umwege billiger bleibt als der Eisenbahntransport. Insbesondere ist dies hervorgetreten in Deutschland, wo die Eisenbahnen im Gegensatz zu dem Wasserwege festhalten an der Einrechnung von gleichen Einheitssätzen auf alle Entfernungen. Hier hat sich der Verkehr auf den Binnenwasserstrassen in den letzten 20 Jahren in überraschender Weise entwickelt, und zwar insbesondere der Verkehr auf weite Entfernungen.“

„Die Thatsache, dass die Wasserstrassen die doppelte durchschnittliche Transportlänge haben als die Eisenbahnen, ist in erster Linie die Folge der weitgehenden Anwendung des Prinzips, auf weite Entfernungen zu niedrigeren Sätzen zu befördern als auf kurze, und sie hat unzweifelhaft wesentlich mit zu der grossartigen Entwicklung der Binnenschiffahrt beigetragen, weil sie einem wirtschaftlichen Bedürfniss entgegenkam, gegen welches die deutschen Eisenbahnen bis auf die neueste Zeit sich ablehnend verhalten haben.“

Daneben sind indess noch andere Gründe für die auffällige Zunahme des Verkehrs der Wasserstrassen maassgebend gewesen; man kann sie dahin zusammenfassen: dass der Wassertransport in den letzten 20 Jahren sich ausserordentlich verbessert und vervollkommen hat in Bezug auf Billigkeit, Schnelligkeit, Sicherheit und Regelmässigkeit.

Die natürliche Entwicklung der Binnenschiffahrt wurde aber noch künstlich gesteigert durch

Maassnahmen des Staats, der Gemeinden und Interessenten. Hierher gehört vor allem die Abgaben- und Gebührenfreiheit, welche bei den natürlichen Wasserstrassen die Regel, bei den künstlichen wenigstens vielfach vorhanden ist. Man hat sich nicht damit begnügt, die früheren Wasserzölle und Abgaben für die Befahrung der grossen Ströme durch internationale Verträge zu beseitigen und auch im Art. 54 der Reichsverfassung die Erhebung von Gebühren für die Schifffahrt auf allen natürlichen Wasserstrassen zu verbieten, sondern die Binnenschiffahrt hat vielfach diese Gebührenfreiheit auch mit Erfolg in Anspruch genommen und ausgedehnt auf solche Anlagen und Einrichtungen, welche vom Staat, von Gemeinden und Interessenten mit grossen Kosten zum Besten des Schifffahrtsverkehrs angelegt sind, wie Häfen, Umladevorrichtungen, Schleusen u. s. w., ja, sogar auf die künstlichen Wasserwege, Kanäle und kanalisirten Flüsse. Wo aber Gebühren erhoben werden, da sind sie meist so gering bemessen, dass nicht einmal die Unterhaltungskosten gedeckt werden, von einer Verzinsung des Anlagekapitals der in Rede stehenden Anlagen ist meist nicht die Rede. Es liegt auf der Hand, dass hierdurch die Selbstkosten der Binnenschiffahrt erheblich herabgedrückt werden und sie in eine ungleich günstigere Lage versetzt wird gegenüber anderen Verkehrsmitteln, insbesondere den Eisenbahnen, welche nicht nur ihre Betriebs- und Unterhaltungskosten, sowie die Verzinsung ihres Anlagekapitals aufzubringen haben, sondern auch noch hierüber hinaus erhebliche Beiträge für andere Staatszwecke.“

„Alle diese vorerwähnten Umstände haben dahin zusammengewirkt, dass die Binnenschiffahrt, insbesondere auf den natürlichen Wasserstrassen, in Deutschland die Eisenbahnen in Bezug auf die Billigkeit der Beförderung immer mehr unterbietet, ihnen in Bezug auf Schnelligkeit, Regelmässigkeit und Sicherheit des Transports immer näher kommt.“

Meine Herren, ich habe diese Aeusserungen wörtlich wiedergegeben, weil dieselben, wenn sie auch der Verfasser als seine persönlichen Ansichten betrachtet wissen will, doch wohl auch als die Anschauungen der Staatsregierung angesehen werden dürfen und deshalb eine ganz besondere Bedeutung gewinnen.

Jedenfalls ist das Zeugnis, welches im Vorstehenden der Binnenschiffahrt ausgestellt wird, dass dieselbe, abgesehen von der allgemeinen Verbilligung des Güterverkehrs, in erster Linie dazu beigetragen hat, den Transport auf weitere Entfernungen zu vermitteln und auf diese Weise die Thätigkeit der Eisenbahnen zu ergänzen, das glänzendste Zeugnis, welches bisher der Binnenschiffahrt ausgestellt worden ist, und der sprechendste Beweis von der Nothwendigkeit der Wasserstrassen und der weiteren Ausbildung derselben.

Der Verfasser sucht zwar im Weiteren die grossen Erfolge der Binnenschiffahrt und ihrer Bedeutung für die Wohlfahrt des Landes durch die Erklärung wieder abzuschwächen, dass diese Erfolge vorzugsweise durch zwei Umstände, nämlich durch die Schuld der Eisenbahnen beziehungsweise durch Nichteinführung der Staffeltarife, sowie durch die Gebührenfreiheit der Wasserstrassen hervorgerufen worden seien.

Meine Herren, was die von dem Verfasser beklagte Thatsache betrifft, dass unsere Eisenbahnverwaltung sich bis in die neueste Zeit dem wirthschaftlichen Bedürfniss gegenüber durch Einführung der Staffeltarife die Transporte auf weite Entfernungen zu ermässigen, ablehnend verhalten hat, so ist es ja allerdings auffallend, dass der Wettbewerb der Binnenschiffahrt die Eisenbahnverwaltung nicht zu gleichem Vorgehen bestimmt hat. Aber da auch bis jetzt nicht bekannt geworden ist, dass unsere Staatsverwaltung die Absicht hat, das Prinzip der fallenden Skala in den Tarifen allgemein einzuführen, und da sogar ein neuerdings von dem Abgeordneten von Eynern im Abgeordnetenhanse gestellter Antrag: im Interesse der Forstwirtschaft des Ostens die Frachten für die Beförderung von Grubenhölzern nach dem Westen zu ermässigen, d. h. für Holz einen Staffeltarif einzuführen, keine Beachtung gefunden hat, so wird wohl auch für die Folge der Binnenschiffahrt die hochwichtige Aufgabe zufallen, den Gütertransport auf weitere Entfernungen zu vermitteln, und dadurch besonders unsere Ausfuhr zu erleichtern.

Welche Bedeutung dies aber für die wirtschaftliche Lage des Landes hat, ist daraus zu ersehen, dass im Jahre 1892 die Gesamtsumme unseres Exports 2954 Millionen Mark betrug. Die Reichsregierung hat daher bei Vorlage der Handelsverträge mit Recht darauf hingewiesen, dass unser eigenes Wirtschaftsgebiet sich weitaus nicht selbst genügt, und dass das einzige Mittel, um Abhilfe zu schaffen, in der Sicherung des rationellen Austausches der Güter beruht. Ebenso hat sich auch der deutsche Handelstag dahin ausgesprochen:

„Die Erhaltung der stark wachsenden Bevölkerung Deutschlands ist nur möglich durch Maassregeln, welche die Industrie und den Handel in den Stand setzen, für die bedeutend und über den Bedarf des Inlandes hinaus gewachsene Produktion Käufer zu finden.“

Dieses Ziel ist aber bei dem in Folge der weiten Entfernungen meist sehr ungünstigen Verhältniss zwischen Transport- und Herstellungskosten vorzugsweise durch eine Verbilligung der Frachten, wie sie die Binnenschiffahrt gewährt, zu erreichen.

Was ferner den Einfluss betrifft, welchen die angebliche Gebührenfreiheit auf die Binnenschiffahrt gehabt hat, so wird diesem Einfluss, wenn von der vom Verfasser angeregten Wiedereinführung der im Mittelalter und noch in diesem Jahrhundert erhobenen „Wasserzölle“ (Mauthen) auf den schiffbaren Strömen abgesehen wird, wohl kaum ein grosser Werth beigemessen werden können, da erst in der neuesten Zeit durch die Main-Kanalisation, welche allerdings bisher gebührenfrei geblieben ist, und den Oder-Spreekanal die künstlichen Wasserstrassen an Bedeutung gewonnen haben, auf den märkischen Wasserstrassen überdies Gebühren erhoben werden.

Als eine weitere Ursache des Erfolges der Binnenschiffahrt hat der Verfasser anerkannt, dass dieselbe in Bezug auf Schnelligkeit, Regelmässigkeit und Sicherheit des Transports den Eisenbahnen immer näher komme (Seite 68); trotzdem, wie an anderer Stelle (Seite 134) ausgeführt wird, selbst die natürlichen Wasserwege, die grossen Ströme, in Deutschland einen grossen Theil des Jahres unbenutzbar sind wegen Eises, Hoch- oder Niedrigwasser, und noch weit länger dauern diese Zeitabschnitte der Unbenutzbarkeit bei Kanälen, wo ausserdem noch die mehrwöchentlichen Sperrungen wegen Reparaturen

hinzutreten. Leider giebt der Verfasser keine Aufklärung darüber, warum die Eisenbahnen, die an sich ein weit vollkommneres Verkehrsmittel als der Wasserweg sind, von diesen grossen Vortheilen in Bezug auf Geschwindigkeit und Unabhängigkeit von Wind und Wetter, Tages- und Nachtzeit keinen genügenden Gebrauch machen, um durch pünktliche und schnelle Güterbeförderung dem Wettbewerb der Binnenschiffahrt zu begegnen.

Obleich aus dem Vorstehenden ersichtlich sein dürfte, dass es ganz in der Hand der Eisenbahnen liegt, in den Wettbewerb mit der Binnenschiffahrt einzutreten, hält der Verfasser doch die Interessen der preussischen Staatseisenbahnverwaltung auf das Höchste gefährdet. Er bemerkt (Seite 103) Folgendes:

„Endlich die preussischen Staatsbahnen sind schon längst von den Wasserstrassen in ihren Lebensinteressen bedroht. Längs des Rheins und der Elbe sind sie zum grossen Theil bereits auf die Rolle des Zubringers und Abholers des Verkehrs, eine Art Rollfuhrmann für die grossen Wasserstrassen, zurückgedrängt, und wenn der Mittelland-Kanal erst den Rhein mit Weser und Elbe verbinden und Rheinschiffe ohne Umladung nicht nur den Verkehr von und nach den deutschen Nordseehäfen, sondern von der Elbe weiter auf den märkischen Wasserstrassen und der Oder auch den Verkehr zwischen dem Osten und Westen der preussischen Monarchie bedienen werden, dann wird der Verkehr der preussischen Staatsbahnen gewaltig abnehmen, und man wird vielleicht die Einkommensteuer verdoppeln müssen, um die Ausfälle zu decken, welche bei den Reinüberschüssen der Staatsbahnen eintreten werden.“

Es kann wohl nicht als ein besonders glücklicher Vergleich angesehen werden, die preussische Staatseisenbahnverwaltung bei einer Jahreseinnahme von fast einer Milliarde Mark mit einer Art Rollfuhrmann zu vergleichen; ebenso wenig kann die Behauptung, dass die preussischen Staatsbahnen schon längst von den Wasserstrassen in ihren Lebensinteressen bedroht seien, weder für die Vergangenheit, noch für die Zukunft begründet werden.

In Betreff der Vergangenheit übernimmt es glücklicherweise der Verfasser selbst, seine eigene Behauptung vollständig zu widerlegen.

Er führt nämlich Seite 111 Folgendes aus:

„Die Ueberschüsse in Prozenten des Anlagekapitals der preussischen Staatseisenbahnen betragen:

1882/83	5,21
1883/84	4,83
1884/85	5,11
1885/86	4,88
1886/87	5,22
1887/88	5,77
1888/89	6,02
1889/90	6,26
1890/91	5,26
1891/92	4,90

zusammen 53,46

und durchschnittlich 5,346 Proz.,

während ihre Verzinsung im

Durchschnitt nur 3,50 Proz.

erfordert.“

Ferner giebt der Verfasser Seite 164 eine Uebersicht über die Zunahme der Einnahmen aus dem Güterverkehr.

	Einnahmen für 1 t-km Pfg.	Zahl der t-km auf 1 km M.	Einnahmen auf 1 km M.
1880/81 . . . . .	4,14	446 474	20 151
1881/82 . . . . .	4,06	482 760	20 874
1882/83 . . . . .	3,95	536 948	23 522
1883/84 . . . . .	4,00	531 881	23 289
1884/85 . . . . .	3,82	546 166	23 141
1885/86 . . . . .	3,83	516 664	21 564
1886/87 . . . . .	3,85	524 333	22 042
1887/88 . . . . .	3,84	542 467	23 220
1888/89 . . . . .	3,81	576 739	24 449
1889/90 . . . . .	3,81	603 562	25 669
1890/91 . . . . .	3,80	582 844	24 795
1891/92 . . . . .	3,78	591 511	25 113

Diese Zahlen, welche keiner besonderen Erläuterung bedürfen, geben den Beweis, dass die Einnahmen auf 1 km aus dem Güterverkehr in den letzten 12 Jahren von rund 20 000 M. auf 25 000 M., also um 25 Prozent, gestiegen sind, und zwar trotz des Wettbewerbes der Binnenschifffahrt und trotzdem die in dieser Zeit eingetretene Zunahme der Eisenbahnen von rund 20 000 km auf 27 000 km fast ausschliesslich aus Bahnen untergeordneter Bedeutung mit nur geringem Verkehr bestanden hat.

Aber, meine Herren, auch für die Gegenwart und für die nächste Zukunft, so weit man darüber mit Sicherheit urtheilen kann, trifft die angebliche Bedrohung unserer Staatsbahnen durch die Binnenschifffahrt nicht zu, denn in den ersten zehn Monaten des laufenden Etatsjahres betragen die Mehreinnahmen im Ganzen 38 690 629 M., und zwar 27 362 532 M. aus dem Güterverkehr, und in dem, dem Landtage vorliegenden Etat für 1894/95 ist wiederum eine Mehreinnahme von 24 865 700 M., und zwar 21 600 000 M. aus dem Güterverkehr, angenommen. Trotzdem hiernach die Befürchtungen des Verfassers nicht begründet sind, und trotzdem derselbe sich Seite 104 in folgender Weise ausspricht:

„In gewisser Beziehung liegt es allerdings in der Hand der Eisenbahnverwaltungen selbst, den drohenden Gefahren des Wettbewerbes der Wasserstrassen zu begegnen.“

hält derselbe doch für geboten, die weitere Entwicklung der Binnenschifffahrt durch eine Reihe von Maassregeln, zum Theil ganz aussergewöhnlicher Natur, auf das Aeusserste zu bekämpfen.

Der Verfasser verlangt zunächst (Seite 141):

„dass die Wasserstrassen mindestens die Kosten der Unterhaltung, sowie der Verzinsung ihrer künstlichen Anlagen, wie Häfen u. s. w., und da, wo es sich um künstliche Wasserstrassen, Kanäle und kanalisierte Flussläufe handelt, auch die Verzinsung ihres Anlagekapitals aufbringen.“

Meine Herren, wir begegnen zunächst in Betreff der Flüsse einem bei Laien erklärlichen Irrthum, dass nämlich die Unterhaltung und Regulirung der Ströme ausschliesslich im Interesse der Schifffahrt erfolge, welche daher auch die Kosten aufzubringen habe.

Nun hat zwar nicht nur die Wissenschaft diese Ansicht längst widerlegt, sondern die Staatsregierung hat auch dem „Ausschuss zur Untersuchung der Wasserverhältnisse in den der Ueberschwemmungsgefahr besonders ausgesetzten Flussgebieten“ Gelegenheit gegeben, durch Befahrung und Besichtigung einer nicht regulirten Oderstrecke oberhalb Ratibor und einer regulirten Flussstrecke unterhalb Breslau sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass die Unterhaltung und Regulirung der Ströme in erster Reihe zum Schutz der Ufer und der angrenzenden Ländereien, also im Landesinteresse, und erst in zweiter Reihe im Interesse der Schifffahrt erfolge.

Meine Herren, ich kann zwar hiernach nicht glauben, dass der vom Verfasser angeregte Weg, unter Aufhebung des § 54 der deutschen Reichsverfassung, die Schifffahrt auf den natürlichen Wasserstrassen durch Erhebung von Gebühren zu erschweren, von Erfolg sein wird. Aber immerhin wird schon die Aussicht, dass die preussische Staatsregierung, die vor allem berufen ist, Schutz und Schirm des Reichsgedankens zu sein, jetzt, kaum ein Vierteljahrhundert nach Wiedererrichtung des Deutschen Reichs, noch zu Lebzeiten seines Hauptmitbegründers, daran denken könnte, einen der in wirtschaftlicher Beziehung wichtigsten Paragraphen der Reichsverfassung aufheben zu wollen, nicht nur bei den Interessenten der Binnenschifffahrt, sondern auch bei allen reichsfreundlichen Parteien Bedauern hervorrufen.

Meine Herren, was die Besteuerung der künstlichen Wasserstrassen betrifft, so habe ich bereits im Eingang meines Vortrags eine darauf bezügliche Erklärung des Finanzministers mitgetheilt. Derselbe hat sich insofern allerdings in einen gewissen Widerspruch mit sich selbst gesetzt, indem er uns für reich genug hält, eine Armee aufzustellen, welche die französische noch erheblich übertrifft, und dann uns wieder nicht für reich genug hält, dem Beispiel Frankreichs zu folgen, welches schon seit dem Jahre 1880 auf die Erhebung von Schifffahrtsabgaben verzichtet hat. Abgesehen hiervon, hat sich die Binnenschifffahrt bereits in die Nothwendigkeit einer allgemeinen und höheren Besteuerung der künstlichen Wasserstrassen gefügt und sich auch bereits damit vertraut gemacht, dass beim Dortmund-Rhein-Kanal eine Gebühr erhoben werden soll, welche nicht nur die Kosten der Unterhaltung, sondern auch die volle Verzinsung des Anlagekapitals deckt. Wenn seitens des Vereins gegen die im August 1892 erfolgte Erhöhung der Schifffahrtsabgaben auf den märkischen Wasserstrassen Einspruch erhoben wurde, so war derselbe weniger gegen die Erhöhung selbst als gegen das Prinzip der Besteuerung und die ganz plötzlich erfolgte Erhöhung der Schifffahrtsabgaben gerichtet. Auch musste es befremden, dass der Provinzialsteuereinschuss der Provinz Brandenburg plötzlich das Bedürfniss empfindet, die Schifffahrtsabgaben auf den märkischen Wasserstrassen zu erhöhen, während bisher noch keine Schritte geschehen sind, um den mit Gessen abgeschlossenen Vertrag wegen der Gebührenfreiheit auf dem kanalisirten Main abzuändern.

Aber, meine Herren, der Verfasser begnügt sich nicht mit folgender Erklärung (Seite 156):

„Trotzdem wird man aber auch bei den bestehenden Wasserstrassen den Versuch machen müssen, durch Einführung beziehungsweise allmähliche Erhöhung der Schifffahrtsabgaben, wenn auch unter Schonung der bestehenden wirtschaftlichen Verhältnisse, das wieder gut zu machen, was durch den Bau und die

„Unterhaltung der Wasserstrassen auf Staatskosten gesündigt ist“;

sondern weist auch die Eisenbahnverwaltungen (Seite 104) darauf hin

„in Zukunft davon abzusehen, auf ihre Kosten Verbindungen mit den Wasserwegen herzustellen, sondern dies den letzteren zu überlassen, welchen der Vortheil davon zu Gute kommt“

und verlangt endlich (Seite 126):

„Bei den natürlichen Wasserstrassen werden daher solche Abgaben zu erheben sein, welche die Verzinsung und Unterhaltung derjenigen Einrichtungen decken, welche wie Schleusen, Tauerei, Häfen und die damit verbundenen Anlagen zum Umladen, zur Aufbewahrung und zur Ueberführung der Güter von und nach der Eisenbahn und zu sonstigen Erleichterungen des Wasserverkehrs dienen; bei den künstlichen Wasserwegen, Kanälen und kanalisirten Flüssen müssen ausserdem die volle Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, sowie die Kosten der Unterhaltung und des Betriebs aufgebracht werden.“

Da die Staatsregierung bisher schon im allgemeinen nach den vorangeführten Grundsätzen verfahren ist, und sich, soweit bekannt, bei der Herstellung der grossen Binnenhäfen, z. B. in Magdeburg, Duisburg, Düsseldorf, Köln etc. entweder gar nicht, oder doch nur in geringem Maasse betheiligt hat, so können in dieser Beziehung auch für die Folge die Verhältnisse für die Binnenschifffahrt nicht viel ungünstiger werden, als sie es bereits sind.

Dass übrigens auch Ausnahmen stattfinden, zeigt die Anlage des Umschlagshafens in Kosel, wo dem Vernehmen nach die Kohlenkippvorrichtungen auf fiskalische Kosten angelegt werden, obgleich sich zu ihrer Ausführung die Interessenten bereit erklärt hatten.

Der Verfasser spricht sich ferner über den Wettbewerb der Bahnen gegen die Wasserstrassen in folgender Weise aus:

„Ich bin überzeugt, dass auch die deutschen Staatsbahnen in der Lage sind, den Wettbewerb gegen die Wasserstrassen aufzunehmen, **wenn sie nur die richtigen Mittel anwenden**“;

und ferner (Seite 161):

„In England sowohl wie in den Vereinigten Staaten ist bekanntlich der Kampf zwischen Eisenbahnen und Binnenwasserstrassen zu **Gunsten** der Eisenbahnen ausgefallen.“

Wir werden daher in Betreff der richtigen Mittel, welche seitens der Staatsbahnen gegen die Wasserstrassen anzuwenden sind, die erforderliche Aufklärung in England suchen müssen, die wir auch in dem Werke von Cohn: „Die Entwicklung der Eisenbahngesetzgebung in England“ mit wünschenswerther Deutlichkeit finden.

Cohn sagt Seite 326:

„Die Macht, welche die Eisenbahngesellschaft über einen Kanal erlangt, wird regelmässig zur völligen Unterdrückung des Verkehrs auf demselben verwendet, erstens weil regelmässig der Kanal nur ein Stück einer längeren Verkehrsstrasse bildet, welche durch die Eisenbahn versehen wird, zweitens weil auf der Eisenbahn die Gesellschaft Strasseneigenthümer und Fracht-

fürher zusammen, auf dem Kanal nur das erstere ist. Da, wo noch eine Konkurrenz von unabhängigen Kanälen versucht wird, gelingt die Unterwerfung regelmässig dadurch, dass die Eisenbahngesellschaften, theils an sich grössere, theils einen vielseitigen Verkehr versehend (namentlich Personenbeförderung), leicht im Stande sind, durch zeitweilige Opfer für den Transport, bei welchem sie mit den Kanälen konkurriren müssen, so niedrige Sätze zu stellen, dass die Kanalgesellschaften dabei zu Grunde gehen müssen; oder sie kaufen ein wichtiges Glied des Wassertransports an und unterdrücken den Durchgangsverkehr zu Wasser, welcher dieses Zwischengliedes bedarf, durch Chikanen oder durch übermässig hohe Sätze; die Folge ist dann auch hier, dass die unabhängigen Kanäle ruinirt werden.“

Meine Herren, ich halte es zwar für ganz ausgeschlossen, dass unsere Staatsbahnen sich eine derartige Kampfweise gegen die Wasserstrassen aneignen könnten; immerhin muss der Hinweis des Verfassers auf England und Amerika befremden, und der von ihm Seite 58 gethane Ausspruch:

„Nur darauf kommt es an, und das muss mit aller Macht erstrebt werden, dass wir in unserer wirtschaftlichen Entwicklung nicht hinter dem Auslande zurückbleiben, dass wir die wirtschaftlichen Kräfte unseres Vaterlandes möglichst ausnutzen und entfesseln, damit wir den Wettbewerb im Inland und Ausland siegreich bestehen können.“

lässt sich nur dadurch mit dem ganzen Inhalt der Schrift in Einklang bringen, dass der Verfasser unter den wirtschaftlichen Kräften unseres Vaterlandes ausschliesslich die Eisenbahnen im Auge hat.

Aber, meine Herren, damit nicht genug, macht der Verfasser den Vorschlag, die Schifffahrtsabgaben so weit zu erhöhen, dass alljährlich etwa 20 Millionen Mark zur Unterstützung der Eisenbahnen für Tarifermässigungen verwendet werden können, indem er Folgendes bemerkt (Seite 158):

„Denn so lange die Staatseisenbahnen in Preussen noch alljährlich nahezu 100 Millionen für allgemeine Staatszwecke aufbringen müssen, ist von einer vollständig gleichmässigen Behandlung nicht die Rede, es lastet auf ihnen vielmehr eine schwere Verkehrssteuer. Werden aber auch nur 20 Millionen Mark von den Ausgaben, welche für Unterhaltung und Verwaltung der preussischen Wasserstrassen und für Verzinsung des auf sie verwendeten Anlagekapitals jetzt durch Steuern aufgebracht werden müssen, künftig durch Schifffahrtsabgaben gedeckt, so wird es zulässig und richtig sein, die auf den Staatsbahnen lastende Verkehrssteuer um ebensoviel zu ermässigen. Das würde es ermöglichen, weitere belangreiche Tarifermässigungen auf den Staatsbahnen einzuführen, welche zum Theil schon längst dem Lande in Aussicht gestellt sind und, wie die Ermässigung der Kohlentarife, dem ganzen Lande, allen Bevölkerungsklassen zu Gute kommen würden.“

Meine Herren, bei dem schweren Kampf ums Dasein, welchen nicht allein die Einzelschiffer, sondern auch zahlreiche Schifffahrtsgesellschaften schon jetzt zu kämpfen haben, machen die vorstehenden Ausführungen, insbesondere der Vorschlag, die Schiff-

fahrtsabgaben auf 20 Millionen Mark zu erhöhen, es nothwendig, auf diesen Punkt näher einzugehen, und nachzuweisen, dass auch jetzt schon die preussischen Staatsbahnen ohne Unterstützung durch die Binnenschiffahrt in der Lage sind, alljährlich 20 Millionen Mark und mehr zur Einführung der längst in Aussicht gestellten Tarifiermässigungen zu verwenden. Meine Herren, als es sich in der Landtagssession 1887/88 um die Ermässigung der Getreidefrachten vom Osten nach dem Westen von Deutschland handelte, wurde dies vom Minister von Maybach mit den Worten abgelehnt:

„Wenn wir die Getreidefrachttarife, den Wünschen der Herren aus dem Osten entsprechend, allgemein herabsetzen würden, so würde ein Einnahmeausfall von zirka 20 Millionen Mark entstehen.“

Mit Ausnahme der Vertreter der Staatseisenbahnverwaltung war man zwar nicht im Zweifel, dass diese Befürchtung unbegründet sei, und dass die Staffeltarife nicht nur wirtschaftlich, sondern auch für die Eisenbahnverwaltung finanziell von Vortheil seien. Gegenüber der so bestimmten Erklärung des Ministers von Maybach musste man sich indessen bescheiden, und so ist es bekanntlich erst dem Minister Thielen zu verdanken, dass der bisher nur im Lokalverkehr des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg bestehende Ausnahmetarif mit fallender Skala für Getreide aller Art, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate am 1. September 1891 im Lokal- und Wechselverkehr sämtlicher preussischen Eisenbahnen eingeführt wurde. Wie voranzusehen, ist diese Maassregel von günstigem, finanziellem Erfolge begleitet gewesen, da nach den vom 1. September 1892 ab angestellten Ermittlungen der auf 20 Millionen Mark berechnete Einnahmeausfall nicht nur nicht eingetreten, sondern im Gegentheil die Bahnen aus den Getreidestaffeltarifen eine jährliche Mehreinnahme von zirka 5 Millionen erzielt haben.

Abgesehen davon, dass die nach diesem Staffeltarif transportirte Menge Getreide und Mehl natürlich nur einen Theil der Gesamtmenge bildet, beträgt aber die im Etatsjahr 1892/93 auf allen deutschen Bahnen beförderte Menge von Getreide und Mehl im Ganzen nur 6 306 571 Tonnen oder nur 4 Prozent der überhaupt beförderten Gütermenge von 159 868 019 Tonnen. Eine weitere, geradezu verblüffende Bestätigung des Vorstehenden giebt ein in No. 12 der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vom Ober-Reg.-Rath Todt veröffentlichter Artikel, in dem es wörtlich heisst:

„Der richtig abgestaffelte Tarif hat den Vortheil, dass er die Sätze für geringe Entfernungen, bei denen der Hauptverkehr stattfindet, unberührt lässt und nur die Sätze auf weite Entfernungen ermässigt, in denen der Verkehr jetzt so gut wie null ist. Er schafft den Eisenbahnen also neuen Verkehr und neue Einnahmen mit geringen Betriebskosten. Für die preussischen Staatsbahnen mit ihrem ausgedehnten Netz, welches von Osten nach Westen grösste Längen von 1400 bis 1500 km und von Süden nach Norden solche von 700 bis 800 km aufweist, ist ein ausgebildetes Staffeltarifsysteem um so nothwendiger, als bei ihnen die durchschnittliche Beförderungslänge der Güter nur 120 km beträgt, während dieselbe beispielsweise auf den bayerischen Staatsbahnen mit ihrem fünf Mal geringeren Netz und drei bis vier Mal geringeren Maximallängen

145 km erreicht. Kämen den preussischen Staatsbahnen gleiche Beförderungslängen zu Gute, so würden sie über 3 Milliarden Tonnenkilometer mehr zu leisten haben, und wenn man für den Zuwachs auch nur die Hälfte des Einheitssatzes, welcher im Durchschnitt auf die jetzt beförderte Tonnenkilometermenge entfällt, als Beförderungsgrund annimmt,

#### eine Mehreinnahme von rund 60 Millionen Mark

aus dem Güterverkehr erzielen. Es ist ersichtlich, dass der preussische Staat durch die steigenden Ansprüche an seine Finanzverwaltung früher oder später genöthigt sein wird, den in der Gestaltung seines Eisenbahnwesens liegenden und bisher noch wenig berührten Schatz zu heben, was nur auf dem Wege des ausgebildeten Staffeltarifs möglich ist.“

Dem gegenüber stehen wir insofern allerdings vor einem unlösbaren Widerspruch, als nach den Angaben des Geh. Rath's Ulrich der Staatsminister von Maybach zwar bereits in der Begründung des Gesetzentwurfs vom 29. Oktober 1879, betreffend den Erwerb mehrerer Privatbahnen für den Staat das Prinzip der Staffeltarife als richtig anerkannte, dessen ungeachtet aber dieselben während seiner Amtszeit nicht nur nicht einführte, sondern sogar im Jahre 1881, bei Uebernahme der Verwaltung der Reichsbahnen die dort bestehenden, nach fallender Skala gebildeten Lokaltarife „zum Bedauern der elsass-lothringischen Verkehrsinteressenten“ aufhob und in Folge dessen auch der sogenannte südwestdeutsche Zonentarif zur Aufhebung gelangen musste.

Aehnlich liegen die Verhältnisse in Betreff der von mir im Jahre 1874 in der Schrift: „Ueber den Kohlenverkehr auf den preussischen Eisenbahnen“ zuerst angeregten, und dann in der Schrift: „Ueber die Ermässigung der Gütertarife auf den preussischen Staatseisenbahnen“ 1889 von neuem empfohlenen Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen. Obgleich ich in den letztgenannten Schriften nachgewiesen habe, dass mit Einführung dieser Maassregel bei den preussischen Staatsbahnen eine Ersparniss an Betriebsausgaben von ca. 19 Millionen Mark jährlich verbunden ist, hat es doch mehr als ein Jahrzehnt gedauert, bis sich die Staatsbahnverwaltung entschlossen hat, meinem Vorschlage zu folgen, obgleich ich bereits durch einen im Jahre 1880 bei mehreren Tausend Wagen angestellten Versuch die grossen Vortheile dargefhan hatte. Aber auch bis jetzt ist die Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen nur bei den offenen Wagen erfolgt, und zwar in der Weise, dass alle Vortheile der Eisenbahn und alle Nachtheile dem Publikum zukommen. Die Benutzung dieser bedeutsamen Reform zur Ermässigung der Gütertarife, wie von mir vorgeschlagen, ist nicht geschehen; die Eisenbahnverwaltung hat nachträglich die Weitergewährung der schon früher bestandenen Ausnahmetarife an die Vollaussnutzung der erhöhten Tragfähigkeit geknüpft, zieht es aber im übrigen vor, lieber auf diese Ausnutzung der Tragfähigkeit über 10 Tonnen zu verzichten, als dem Publikum irgend eine Tarifiermässigung zu gewähren.

Anderweite Vorschläge zur allgemeinen Einführung von Zug- und Rückladungstarifen, wie dieselben schon wiederholt, unter anderem von mir in Glasers Annalen, Jahrgang 1892, gemacht worden sind, haben ebenso wenig Beachtung gefunden.



Die vorstehenden Ausführungen lassen unwiderleglich erkennen, dass es der vom Geheimrath Ulrich verlangten Unterstützung der Eisenbahnen durch die Wasserstrassen im Betrage von jährlich 20 Millionen Mark zur Gewährung von Tarifermäßigungen in gleicher Höhe nicht bedarf; und noch weniger einer Verdoppelung der Einkommensteuer, welche von dem Verfasser mit folgenden Worten angedroht wird:

„Man wird vielleicht die Einkommensteuer verdoppeln müssen, um die Ausfälle zu decken, welche bei den Reinüberschüssen der Staatsbahnen eintreten werden.“

Im Gegentheil ist nach den Angaben der Herren Geh. Rath Ulrich und Ober-Reg.-Rath Todt zu schliessen, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung in der Lage ist, durch eine in verhältnissmässig kurzer Zeit auszuführende Reform der Gütertarife das vorhandene Defizit im Staatshaushalt bis zum Betrage von 60 Millionen Mark zu beseitigen, und dass die vom Verfasser verlangte Deckung der in dem Jahrzehnt 1880—1890 für die Wasserstrassen verausgabten 310 Millionen Mark durch die Mehreinnahmen aus den Staffeltarifen erfolgen konnte, und ausserdem noch einen Ueberschuss von 2- bis 300 Millionen Mark ergeben haben würde.

Wenn hiernach unsere Staatsbahnverwaltung bisher weder durch das Herrenhaus noch durch das Haus der Abgeordneten, weder durch den Landeseisenbahn-Rath noch durch die Bezirkseisenbahn-Räthe, weder durch den Verkehrsverband noch durch die Handelskammern und sonstigen wirtschaftlichen Vereine, weder durch die Wissenschaft noch durch die Presse bewogen werden konnte, den Ende der siebziger Jahre eingeführten, schon bei seiner Einführung unwirtschaftlichen, sogenannten Reformtarif in den verfloffenen 1½ Jahrzehnten den wirtschaftlichen und fiskalischen Interessen entsprechend abzuändern, so beruht wohl die einzige Hoffnung auf einer Aenderung dieser Verhältnisse, noch darauf, dass es dem Wettbewerb der Binnenschifffahrt gelingen wird, auf eine mit entsprechenden Ermäßigungen verbundene Reform der Eisenbahngütertarife hinzuwirken, und einer etwaigen Erhöhung derselben, wie sie vom Geh. Rath Ulrich in einem voriges Jahr in der „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt“ erschienenen Artikel signalisirt worden ist, zu begegnen.

Meine Herren, wenn wir ferner erwägen, dass von den Gesamteinnahmen des preussischen Staates für 1894/95 in Höhe von 1949 649 391 Mark nicht weniger als 962 272 700 Mark von der Eisenbahnverwaltung nach Sätzen erhoben werden, die von allen Beteiligten und, nach den Ausführungen des Verfassers zu urtheilen, nicht am wenigsten von den Eisenbahnbeamten selbst bekämpft werden, dann bedarf es wohl keines weiteren Beweises, dass ebenso, wie Frankreich nach Ansicht des Verfassers der Kanäle bedarf, um die hohen Frachten der Privatbahnen im Interesse der Landeswohl-fahrt herabzudrücken, auch wir der Binnenschifffahrt bedürfen, um als Regulator der Gütertarife zu dienen.

Nachdem der Verfasser die bestehende Binnenschifffahrt bekämpft hat, geht er nunmehr dazu über, die Nothwendigkeit der Anlage neuer Kanäle zu bestreiten und bemerkt in dieser Beziehung Folgendes:

„Es wird hier und da allerdings auch die Behauptung aufgestellt, dass die Eisenbahnen über-

haupt nicht im Stande seien, den Verkehr der Massengüter zu bewältigen und dass deshalb Kanäle gebaut werden müssen. Diese Behauptung steht indessen in der Luft und irgend ein Beweis dafür, dass die Eisenbahnen nicht im Stande seien, die Massengüter zu bewältigen, ist bis jetzt nicht erbracht. Bei Sperrung der Wasserstrassen müssen sie ja, wie oben erwähnt, deren Verkehr schon jetzt übernehmen. Dass dann Verkehrsstockungen nicht vermieden werden können, liegt aber nicht an der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen an sich, sondern lediglich daran, dass aus wirtschaftlichen Gründen die Kosten für eine weitere Ausdehnung ihrer Leistungsfähigkeit nicht aufgewendet werden. Es ist lediglich eine Geldfrage, noch eine entsprechende Anzahl von Wagen und Maschinen zu beschaffen, die Bahnhofsgleise zu vergrössern, auf der Strecke, da, wo ein Gleis nicht ausreicht zwei und wo zwei Gleise nicht ausreichen, vier Gleise zu legen. Und alle diese Aufwendungen werden nicht entfernt solche Kosten verursachen, wie der Bau eines neuen Kanals und ein weit vollkommeneres Verkehrsmittel schaffen, dem Verkehr weit bessere Dienste leisten als ein Kanal.

Meine Herren, wenn man bei den Wasserstrassen, die zunächst auf der Tagesordnung stehen: dem Rhein-Weser-Elbe-Kanal und der Mosel-Kanalisation die Nothwendigkeit ihrer Ausführung nur darnach beurtheilen wollte, ob der Güterverkehr durch die vorhandenen Bahnen bewältigt werden kann, und ob die Möglichkeit vorliegt, im Bedürfnissfalle neue Bahnen zur Bewältigung des Verkehrs anzulegen, so würde allerdings auf der Strecke von Bevergern, dem Abzweigungspunkte vom Dortmund-Ems-Kanal, bis zur Elbe der Nachweis für die Nothwendigkeit einer Kanalanlage wenigstens für die Gegenwart schwer zu führen sein. Aber, meine Herren, es handelt sich hier bei dem Rhein-Weser-Elbe-Kanal, um das Schlussglied der grossen alle Ströme von der Weichsel bis zum Rhein verbindenden Binnenwasserstrasse, welche durch keine Eisenbahn, auch wenn sie 4gleisig wäre, ersetzt werden kann, und welche, nach den Ausführungen des Verfassers zu urtheilen, schon aus dem Grunde nothwendig ist, um in Ergänzung der Eisenbahnen den Verkehr auf weite Entfernungen zu vermitteln und als Regulator der Eisenbahngütertarife zu dienen.

Für die Strecke Dortmund-Rhein dagegen wird mit Fug und Recht behauptet werden können, dass die Eisenbahnen nicht im Stande sind, den Verkehr der Massengüter zu bewältigen. Obgleich seitens der Staatsregierung die Richtigkeit dieser Ansicht durch die bereits angekündigte Gesetzesvorlage für den Kanal Dortmund-Rhein und für die Kanalisation der Lippe von Datteln bis Hamm anerkannt worden ist, hat dessenungeachtet Ober-Reg.-Rath Todt in einem No. 12 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen veröffentlichten Artikel folgende Behauptung aufgestellt:

„Für das Geld, welches eine der Kanallinien zwischen dem Rhein und der Ems kostete, lassen sich zwei grosse Rangir- und Sammelbahnhöfe mit den zugehörigen Zufuhrlinien zu den Kohlenzechen und Verbindungslinien mit den Hauptabfuhrstrecken herstellen. Ein solcher Bahnhof kann täglich 1500 beladene Wagen für die Ab-

fuhr fertig machen, im Jahre also 5 Millionen Tonnen herausschaffen, und mehr wird die Leistungsfähigkeit des Kanals keinesfalls betragen. Mit den Erbauungskosten des letzteren würde man also auf der Eisenbahn die doppelte Menge bewältigen.“

Obgleich auf diese Behauptung kein besonderer Werth zu legen ist, weil ein solches Urtheil nur auf Grund eingehender technischer Untersuchungen gefällt werden kann, die thatsächlichen Verhältnisse auch in zu entschiedenem Widerspruch mit dieser Behauptung stehen, überdies die Leistungsfähigkeit eines Kanales selbst bei kleinen Abmessungen und 24stündigem Betriebe jährlich 6,75 Millionen Tonnen beträgt, bei Ersatz der frei fahrenden Schlepper durch Uferseilbetrieb aber auf 10 Millionen Tonnen oder der Leistungsfähigkeit zweier zweigleisigen Bahnen gesteigert werden kann, obgleich ferner die Kanalverbindung nicht nur als Theilstrecke des Rhein-Weser-Elbe-Kanals nothwendig, sondern auch für die Rentabilität des Dortmund-Ems-Kanals unentbehrlich ist, und obgleich endlich durch den Aufschluss des Ruhrkohlenreviers mittelst einer Wasserstrasse dem Bergbau und der Montanindustrie Vortheile geboten werden, die durch keine Eisenbahn ersetzt werden können, glauben wir doch auf die vorstehende Behauptung noch näher eingehen zu sollen. Um nicht schon oft Gesagtes von Neuem zu wiederholen, will ich mich darauf beschränken, nur die beiden wichtigsten Momente anzuführen.

Auf Grund amtlicher Ermittlungen, die von mir im Jahre 1888 angestellt wurden, hatte sich ergeben, dass damals ausser auf den verschiedenen Linien der früheren Bergisch-märkischen und Rheinischen Eisenbahn allein auf der alten Köln-Mindener Hauptbahn Dortmund-Oberhausen ein Verkehr stattfand, der den stärksten Verkehr aller übrigen Bahnen Deutschlands noch übertraf. Es wurden nämlich in der Zeit des stärksten Verkehrs auf der 4,6 km langen 3gleisigen Strecke Berge-Borbeck-Frintrop bis zu 4388 Güterwagenachsen, und auf der 4gleisigen 4,5 km langen Strecke Frintrop-Oberhausen bis zu 6411 Achsen in einer Richtung, und zwar ausser einer grossen Anzahl von Schnell- und Personenzügen befördert. Wird nun ausserdem berücksichtigt, dass die Kohlenproduktion des Ruhrkohlenreviers in folgender Weise gestiegen ist

1850 . . . . .	1 665 662	Tonnen
1860 . . . . .	4 365 834	„
1870 . . . . .	11 812 528	„
1880 . . . . .	22 495 204	„
1888 . . . . .	33 024 000	„
1890 . . . . .	35 517 083	„
1893 . . . . .	38 615 610	„

und selbst im Vorjahre, einem Jahre des wirtschaftlichen Stillstandes, eine Zunahme von 5,82 Prozent zeigt, so wird gegenüber einer so grossartigen, fortdauernden Steigerung allein des Kohlenverkehrs, und bei der bereits bis an die äusserste Grenze in Anspruch genommenen Leistungsfähigkeit der vorhandenen Bahnen die Absicht der Staatsregierung: zur fernerer Bewältigung des Verkehrs auch die Wasserstrasse heranzuziehen, nur in jeder Beziehung gebilligt und unterstützt werden können.

Wenn schliesslich Geh. Rath Ulrich bemerkt (Seite 138):

„Aber auf der einen Seite auf den Staatsbahnen die Tarife hoch zu halten und auf der anderen Seite mit Aufwendung ungeheurer Mittel auf

Staatskosten Wasserstrassen herzustellen, welche die Frachten der Staatsbahnen unterbieten und ihnen den Verkehr wegnehmen — das ist ein unlösbarer Widerspruch.“

so muss allerdings zugegeben werden, dass wir bei der Mosel-Kanalisation, denn auf diese Wasserstrasse kann sich wohl nur die vorstehende Bemerkung beziehen, vor einem solchen unlösbaren Widerspruch stehen.

Schon seit Jahren ist die Staatsregierung darauf aufmerksam gemacht worden, dass durch die hohen Eisenbahntarife der Bezug von Eisenerzen aus Luxemburg und Lothringen nach dem rheinisch-westfälischen Montandistrikt auf das Aeusserste erschwert und der letztere in Folge dessen gezwungen wird, zum Nachtheil der nationalen Arbeit alljährlich ausländische Eisenerze aus Spanien, Algier etc. im Werthe von etwa 10 Millionen Mark einzuführen; schon seit Jahren ist darauf hingewiesen worden, dass es doch in hohem Grade unwirtschaftlich ist, die zur Beförderung von etwa 1 Million Tonnen Kohlen und Koks aus dem Ruhrkohlenrevier nach Luxemburg-Lothringen beförderten Wagen leer wieder zurücklaufen zu lassen, anstatt dieselben durch Gewährung von Tariferlässigungen für den Minetteverkehr voll auszunutzen; dessenungeachtet und obgleich in Folge der vorhandenen Rückfracht und der Deckung der vollen Frachtkosten durch den Hintransport die Staatsbahnverwaltung in der Lage ist, so weitgehende Tariferlässigungen zu gewähren, wie sie etwa nach erfolgter Mosel-Kanalisation eintreten werden, sind bis jetzt nur verhältnissmässig geringe Tariferlässigungen, und auch diese noch mit Beschränkungen für die am Rhein gelegenen Häfen und Hochöfen gewährt worden, sodass die Nothwendigkeit für die Mosel-Kanalisation noch immer aufrecht erhalten werden muss. Wenn wir aber vor dem unlösbaren Widerspruch stehen, dass die Staatseisenbahnverwaltung unter den für sie nur denkbar günstigsten Verhältnissen den Wettbewerb mit der Binnenschifffahrt nicht aufnimmt, sondern nach wie vor das Projekt der Mosel-Kanalisation verfolgt, trotzdem der Wasserweg der vielen Krümmungen wegen noch um etwa ein Viertel verlängert wird, dann scheint auch hier die Staatsregierung der Meinung zu sein, dass die Leistungen der Wasserstrasse durch die Eisenbahn nicht ersetzt werden können.

Meine Herren, während wir, und ich glaube mit uns das ganze Land, erwarten durften, dass nach der bei der Gesetzesvorlage für den Dortmund-Ems-Kanal und die Oder-Kanalisation von der Staatsregierung abgegebenen und von dem Landtage gebilligten Erklärung über die Zulässigkeit und Nothwendigkeit der Wasserstrassen als Ergänzung der Eisenbahnen, die Bekämpfung der Binnenschifffahrt durch die letzteren eingestellt worden sei; während wir auf Grund der bereits angekündigten Gesetzesvorlage für den Dortmund-Rhein-Kanal und nach der wohlwollenden Stellung der Staatsregierung zum Mittelland-Kanal zu der Hoffnung berechtigt waren, dass die seit länger als einem Vierteljahrhundert angestrebte Herstelling des Schlusstückes der alle Ströme verbindenden Binnenwasserstrasse nunmehr von keiner Seite beanstandet werden würde; während wir glaubten, um so sicherer darauf rechnen zu dürfen, als Seine Majestät der Kaiser, eingedenk der schon von Friedrich dem Grossen hergestellten Wasserstrassen zwischen Weichsel und Oder, Oder und Elbe, wiederholt sein lebhaftes Interesse für den Rhein-Elbe-

Kanal kund gegeben hat; während wir somit die Gewissheit hatten, dass Eisenbahnen und Wasserstrassen sich am Ende des 19. Jahrhunderts vereinigen würden, um die grosse Aufgabe der Zivilisation: Entfernung und Zeit abzukürzen, gemeinsam zu lösen, sehen wir nunmehr den Kampf zwischen Eisenbahnen und Wasserstrassen von Neuem angekündigt; wir sehen endlich zur Bekämpfung der Wasserstrassen Mittel vorgeschlagen, die wohl einem Kampf des Staatseisenbahnmonopols gegen die Privatindustrie, nicht aber dem natürlichen Wettbewerb zwischen Binnenschifffahrt und Eisenbahnen entsprechen; auf welche Seite sich unser Verein im wirtschaftlichen Interesse des Landes zu stellen hat, kann hiernach wohl nicht zweifelhaft sein. (Lebhafter Beifall.)

**Vorsitzender:** Namens des Ausschusses danke ich dem Herrn Geheimrath Schwabe für die eingehenden Erörterungen, welche die wesentlichsten gegen die Wasserstrassen gerichteten Behauptungen der Ulrich'schen Schrift widerlegen. Vor Eröffnung der Debatte liegt mir die Pflicht ob, einer gegen den Central-Verein gerichteten Aeusserung der genannten Schrift (S. 77) entgegenzutreten. Herr Ulrich spricht dort im Zusammenhang mit Erwähnung der Thätigkeit des Central-Vereins von der „in geschickter Weise beeinflussten öffentlichen Meinung“. Hierin muss der Vorwurf erblickt werden, als habe der Central-Verein weniger überzeugen, als vielmehr überreden wollen. Ich weise diesen Vorwurf namens des Central-Vereins aufs Entschiedenste zurück, denn es hat unser Verein stets nur in loyaler Weise seine Ueberzeugung vertreten, dass Eisenbahnen und Wasserstrassen für den Verkehr durchaus nothwendig sind, dass sie sich gegenseitig ergänzen und beide das Landeswohl fördern sollen, dass daher aus einem Kampf dieser Verkehrsanstalten untereinander eine schwere Schädigung des Landeswohls erwachsen würde. Darum treten wir auch heute wiederum aus Ueberzeugung Tendenzen der Ulrich'schen Schrift entgegen, soweit sie dahin gehen, die Eisenbahnverwaltungen zum Kampf gegen die Wasserstrassen anzufachen, dem Artikel 54 der Reichsverfassung eine ganz neue, einseitige Auslegung zu geben, die weitere Entwicklung der Wasserstrassen zu behindern und den finanziellen Gewinn der Verkehrsanstalten höher zu stellen, als die viel segensreichere Erfüllung ihrer eigentlichen Aufgabe, die nämlich, Handel und Wandel, Industrie und Gewerbe zu fördern, Deutschlands wirtschaftliche Kraft zu mehren und unser Vaterland dem Auslande gegenüber konkurrenzfähig zu erhalten. (Beifall.)

Mitglied des Abgeordnetenhauses, Bergrath **Gothein-Breslau:** Meine Herren, selten habe ich eine Schrift mit derartig getheilten Gefühlen gelesen, wie die des Herrn Geh. Raths Ulrich. Den ersten Theil

derselben, worin der verdienstvolle Eisenbahnfachschriftsteller, der langjährige Tarifdezernent der preussischen Eisenbahnen die Nothwendigkeit einer Tarifreform in überzeugender Weise darlegt, möchte ich mit wenigen Ausnahmen unterschreiben. Denn schlagender ist meines Erachtens kaum jemals dargelegt worden, dass das gegenwärtige Tarifsystern thatsächlich auf die Dauer eine Unmöglichkeit ist und zu den schwersten Bedenken Anlass giebt. (Sehr richtig!) Ich gehe sogar so weit zu behaupten, dass dieses Tarifsystern, wie es heute besteht, dazu führen muss, die Eisenbahnen in vielen Fällen konkurrenzunfähig gegenüber den Wasserstrassen zu machen, da nämlich, wo beide in Konkurrenz mit einander stehen. Nicht, wie wir es immer gewünscht haben, dienen jetzt die Wasserstrassen dem Transport der billigen Massengüter, die keine hohe Fracht vertragen, sondern die Tarifpolitik, und einzig und allein diese, hat dazu geführt, dass gerade die werthvollsten Güter mit auf die Wasserstrassen übergehen; vor wenigen Wochen hat ein grosses Breslauer Haus mit einem Schifffahrsdirektor über die Lieferung von 50 000 Sack Kaffee über Hamburg nach Breslau abgeschlossen. (Hört! hört!) Das ist ein ausserordentlich werthvoller Artikel, bei dem die Versicherungsprämien und die Zinsverluste, die bei längerer Beförderung entstehen, sehr wesentlich ins Gewicht fallen, sodass es an und für sich wirtschaftlich richtiger wäre, wenn derartige Artikel mit der Eisenbahn verfrachtet würden. Nun ist das aber thatsächlich für den Händler kaum möglich, weil die Frachten unsinnig hoch sind. Wenn wir bedenken, dass es bereits bei 550 km Transportlänge richtiger ist, Stückgüter mit der Post statt mit Eilgut zu verfrachten, dass es schon bei 950 km Transportlänge — und diesen Fall haben wir ja vielfach — richtiger ist, mit der Post als mit gewöhnlichem Frachtgut zu verladen, wobei in keiner Weise Zinsverluste und sonstige Spesen in Rechnung gesetzt sind, so werden wir sagen: unser Tarifsystern muss zur Unkonkurrenzfähigkeit der Eisenbahnen gegenüber den Wasserstrassen führen. Wir haben genau dieselbe Erscheinung hinsichtlich Petroleum; nach Breslau kommt kein Barrel Petroleum mehr per Bahn, alles zu Wasser. Die Eisenbahn ist in diesem Artikel thatsächlich konkurrenzunfähig. Wenn die Eisenbahn heute noch Frachten in Konkurrenz gegen Wasserstrassen hat, so beruht das im Wesentlichen darauf, dass sie in diesen Fällen nicht nach ihrem regulären Tarifsystern verfrachtet, sondern Ausnahmetarife geschaffen hat. Die früheren Tarife für die allgemeine Tarifklasse II waren so hoch, dass das gesammte oberschlesische Zink zu Wasser nach Hamburg kam,

Was that die Eisenbahn? Da sie die Zinkfrachten wiedergewinnen wollte, so führte sie einen ganz niedrigen Tarif direkt von den oberschlesischen Hütten nach Hamburg und Stettin ein, und behielt den alten hohen Umschlagstarif, dass heutzutage die gesammten Zinkfrachten der Wasserverfrachtung entzogen sind. Das heutige Tarifsystern ist thatsächlich kein System mehr, sondern Systemlosigkeit, denn mehr als 50 pCt. der Güterfrachten werden heutzutage zu Ausnahmetarifen gefahren.

Es giebt, möchte ich sagen, keine bessere Kritik unseres Tarifsysterns als diese Unmöglichkeit seiner Aufrechterhaltung.

Es hat aber dieses System thatsächlich zur schweren wirthschaftlichen Schädigung gewisser Gegenden einerseits, zur Wasserkopfbildung andererseits geführt, die Ausnahmetarife wurden immer bloss dorthin gewährt, wo die Bahn ein wesentliches Konkurrenzinteresse hatte — (in manchen Fällen spielen allerdings auch andere wirthschaftliche Gründe mit) — sodass diejenigen, welche Wasserstrassen gar nicht benutzen können, auch keine Ausnahmetarife erhalten, infolgedessen wirthschaftlich zurückbleiben müssen. In diesem Punkte kann man dem Geh. Rath Ulrich vollständig zustimmen; es ist gerade im Interesse der allgemeinen wirthschaftlichen Entwicklung, und da es nicht möglich ist, an alle Punkte mit Wasserstrassen zu kommen, dringend nothwendig, dass wir unser Tarifsystern ändern. Es ist vor allen Dingen im eigensten finanziellen Interesse des Staates nothwendig, damit zu brechen.

Ich bin kein Freund der Verkehrssteuern, ich halte sie für solche, die den Verkehr ausserordentlich belästigen, die Produktion vertheuern — denn die Frachtkosten spielen bei den Produktionskosten die Hauptrolle — sie schwächen die Konsumtion im Innern, sie erschweren den Export dadurch, dass sie die Arbeit vertheuern. Wie aber gegenwärtig die finanziellen Verhältnisse in Preussen liegen, können wir die Abführung der Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung für allgemeine Staatszwecke, diese grosse Verkehrssteuer, die in den diesjährigen Etat mit ungefähr 132 Millionen Mark eingestellt ist, gar nicht entbehren. Eine schwere Ungerechtigkeit ist es, dass diese Verkehrssteuer prozentual steigend erhoben wird von demjenigen, der gezwungen ist, auf weite Entfernungen seine Güter abzusetzen. Wenn die Verkehrssteuer auf eine Relation von 10 km beispielsweise 50 Pfg. beträgt, so beträgt sie bei einer Relation von 1000 km 50 M. Die Frachtermässigungen durch die Staffeltarife, die gewährt worden sind, haben der Eisenbahn derart Mehrfrachten zugeführt, dass entgegen den Be-

fürchtungen des Herrn von Maybach dieselben statt des befürchteten Ausfalls von 20 Millionen Mark 5 Millionen Mark Mehrertrag gebracht haben. Vernünftig gebildete Tarife werden stets der Eisenbahn Mehreinnahmen zuführen. Deshalb bin ich fest überzeugt, und thatsächlich wird es jeder sein, der sich eingehend damit beschäftigt hat, dass eine gesunde Tarifeform den Eisenbahneinnahmen in jeder Weise zu Gute kommen wird. Der Bahnversand bietet dem Verfrachter so ausserordentliche Vorzüge gegenüber den Wasserstrassen, dass er es in sehr vielen Fällen vorziehen wird, mit der Eisenbahn, wenn auch etwas theurer zu verfrachten. Wir brauchen eben gar keine Sorge zu haben, dass bei vernünftig gebildeten Tarifen die Wasserstrassen den Eisenbahnen die Frachten entziehen werden. Aber das ist eine schwere Ungerechtigkeit gegen die Schifffahrt, wenn kein festes Prinzip den Bahntarifen zu Grunde liegt. Damit, Ausnahmetarife, lediglich um den Wasserstrassen Konkurrenz zu machen, zu stellen, muss entschieden gebrochen werden.

Den zweiten Theil der Ulrich'schen Schrift habe ich mit vielem Kopfschütteln und schweren Bedenken gelesen; in diesem Theil ist ja der sonst so verdienstvolle Schriftsteller gar nicht Fachmann. Es ist bereits auf den grossen Irrthum schon hingewiesen worden, dass die Regulirung der Wasserstrassen auch zum wesentlichen Theil im Landeskulturinteresse zur Festlegung der Ufer etc. erfolgt. Das ist für Jeden, der sich jemals mit diesen Fragen beschäftigt hat, so einleuchtend, dass man nicht verstehen kann, wie ein so hervorragender Mann an dieser Thatsache vorübergehen kann. Erwähnt ist ferner in durchaus zutreffender Weise, wie wenig zutreffend die Ulrich'schen Ausführungen sind, dass die Eisenbahnen durch Gleisanlagen an den Häfen sich selbst geschädigt hätten.

Ich will hier bloss hervorheben, dass Ulrich auch sämmtliche Seestädte aufführt, wo die Eisenbahnen doch das grösste Interesse haben Frachten von den Seeschiffen zu übernehmen bzw. diesen zuzuführen, und andere Fälle, wie in Frankfurt a. M., wo die preussischen Eisenbahnen ein gleiches Interesse haben, nämlich den Umschlag dorthin zu bekommen und nicht einem anderen Staate zu überlassen.

Die Frage ist so zutreffend hier behandelt worden, dass wir uns damit wohl kaum weiter zu beschäftigen haben. Während im ersten Theil der Ulrich'schen Schrift in hervorragender Weise ausgeführt ist, wie die Verkehrsmittel den wirthschaftlichen Interessen des Landes dienstbar gemacht werden müssen, vergisst der Verfasser diesen guten Gedanken vollständig

im zweiten Theil; da sind die Eisenbahnen bloss Einnahmequellen, Steuerquellen des Staates, und das sollen nach ihm die Wasserstrassen auch werden. Auf den Wasserstrassen haben wir aber freie Konkurrenz, auf den Bahnen haben wir das Monopol. Ich gehöre zu denjenigen, welche der Meinung sind, dass es richtiger ist, auch auf künstlichen Wasserstrassen angemessene Abgaben zu erheben. In Preussen ist nun einmal der Besitzer der Bahnen und der Wasserstrassen dieselbe Person, der Fiskus; man kann nicht verlangen, dass er fortwährend theuere Kanäle ohne jede Entschädigung baut. Ich halte das nicht für gerechtfertigt. Diese Abgaben müssen aber „angemessen“ sein, angemessen der Leistungsfähigkeit nicht nur der einzelnen Kanäle, sondern auch der freien Ströme, welche die Frachtzubringer der Kanäle sind. Das ist gegenwärtig nicht der Fall. Ich will auf die Frage der Veranlagung der Schifffahrtsabgaben heute nicht eingehen, weil der Central-Verein sich früher über diese Frage genügend ausgesprochen hat, sodass wir heute es zweckmässig wohl unterlassen können. Wir müssen heut vor allen Dingen hervorheben, welchen wirthschaftlichen Werth diese beiden Verkehrsmittel haben, dass sie dazu dienen sollen, unserem Lande die Möglichkeit zu geben, die schweren Lasten zu tragen, die wir leider im Interesse der Sicherheit unseres Vaterlandes tragen müssen; das können wir nur, wenn wir wirthschaftlich stark bleiben, und wenn nicht Eisenbahnen und Wasserstrassen, wie man bei uns sagt, „Strabelkatze“ mit einander ziehen. (Beifall.)

Direktor *Ströhler-Berlin*: Meine Herren, das betreffende Werk ist von einem Dezenten in der Eisenbahn-Abtheilung des Arbeits-Ministeriums gegen die Wasserstrassen herausgegeben worden.

Ich wollte einmal sehen, was man in der Ministerial-Instanz gesagt hätte, wenn ein derartiges Werk zu Gunsten der Wasserstrassen gegen die Eisenbahnen von einem Dezenten der Wasserbau-Abtheilung geschrieben worden wäre. Es ist in hohem Grade zu bedauern, dass gerade ein Referent desjenigen Ministeriums, welchem das ganze Verkehrswesen, sowohl der Eisenbahnen als der Wasserstrassen untersteht, einen solchen Aufsatz gegen den einen Verkehrsfaktor hat in die Welt gehen lassen. Ich bin weit entfernt davon, dass ich es nicht wünschte, dass auch die Staatsbeamten nach jeder Richtung frei ihre Meinung äussern können; etwas anderes ist es aber, wenn eine solche Schrift aus einem Ministerium herkommt, dem nicht nur die Verwaltung der preussischen Eisenbahnen, sondern

auch die Herstellung von Wasserstrassen, die Pflege des Verkehrs überhaupt obliegt. Dies zur Einleitung.

Wir in unserem Verein haben schon 1887 eingesehen, dass derartige Erwägungen seitens der Staatseisenbahnverwaltung kommen würden; wir haben 1887 schon darauf hingewiesen, dass es dringend nothwendig sei, durch die Herstellung einer gleichwerthigen Binnenschifffahrtsstatistik festzustellen, welche Gütermengen und welcher Art auf den Wasserstrassen, und welche Gütermengen und welcher Art auf den Eisenbahnen befördert werden. Hätten wir einen solchen statistischen Einblick, so würde und müsste die Eisenbahnverwaltung zur Ueberzeugung kommen, dass ihr Ausnahmetarifsystem bei der heutigen Lage der Verkehrsverhältnisse und namentlich mit Rücksicht darauf, welche Gütermengen den Wasserstrassen gehören und zufallen, ein grundfalsches ist. Wir haben das wiederholt in Beschlüssen widerlegt und eine Denkschrift ausgearbeitet. Ich sehe zu meinem Bedauern, dass Herr Geh. Rath Ulrich mit keinem Wort dieser Arbeiten gedacht hat, die er sich unter allen Umständen zur Grundlage des Werkes hätte nehmen müssen, wenn er objektiv sein wollte. Was Herr Bergrath Gothein gesagt hat von der Art der Güterbeförderung auf den Eisenbahnen und den Wasserstrassen, habe ich in meiner Praxis zur Genüge erlebt. Ein Artikel wie Kaffee, von Hamburg nach Breslau auf dem Wasserwege verfrachtet, braucht zum Transport 4 bis 6 Wochen; er ist auf diesem Wege zum Theil eingetrocknet. Differenzen zwischen den Schifffahrtsinteressenten und den Abnehmern bilden die begleitenden Umstände dieses Transports; in vielen Fällen wird als Begleichung von Differenzen die ganze Fracht absorbiert. Das sind Artikel, die die Wasserstrasse gar nicht sehen sollten, sie kommen aber deshalb auf den Wasserstrassen, weil die Eisenbahnfrachten in Klassen Stückgut A und B so hohe sind, dass dieselben die Wasserfracht unter Umständen um das Vierfache übersteigen.

Dasselbe ist mit fast allen Kolonialwaaren, Oelen, Petroleum u. s. w. der Fall.

Würde die Eisenbahn dazu kommen, die hochbewertheten Güter billiger zu stellen und in den Massengütern, bei denen die Eisenbahnsätze vielfach unter den Selbstkosten stehen, und der Schifffahrt einen entsprechenden Ausgleich suchen, so würde den Eisenbahnen eine vermehrte Einnahme und der Schifffahrt in Massengütern eine erdrückende Konkurrenz geschaffen werden. Ich bin der festen Ueberzeugung, dass, wenn die Eisenbahn ihr Tarifsystem auf denjenigen Grundsätzen stützen würde, welche in 1876 erörtert wurden, so würden sie, die Eisenbahnen,

erhöhte Einnahmen und auch die Schifffahrt noch Verdienst finden. Sehen Sie sich die Schifffahrtsunternehmer klein wie gross an, wie sie in Folge der erdrückenden Bahn-Konkurrenz heruntergekommen sind; was wird heute noch verdient? Sehen Sie den Rhein, die Elbe, die Oder an, die Aktiengesellschaft und der einzelne Schiffer, sie haben kaum noch das liebe Brod, die Aktiengesellschaft giebt kaum noch 2 Prozent Dividenden.

Das Beispiel, das Herr Gothein erwähnt hat, mit der Zinkfracht habe ich am eigenen Leibe erlebt. Im Jahre 1887 habe ich in Breslau bei der Unzureichlichkeit der staatlichen Umschlagsstellen, in deren Folge die Fahrzeuge mitunter bis 4 Wochen auf Beladung warten mussten, einen eigenen Gesellschaftshafen gebaut. Dieser Hafen wurde auch mit Einrichtungen zum leichteren Ueberladen von Blei und Zink versehen, welche beiden Artikel in erheblichen Mengen einen Theil der Wasserverfrachtung bildeten. Diese Einrichtungen wurden indessen wenig oder gar nicht benutzt, weil schon kurz nach Eröffnung des Hafens die Staatseisenbahnverwaltung den direkten Frachtsatz zwischen Oberschlesien nach Stettin von 1,67 auf 1,24 M. ermässigte, den Transportsatz nach Breslau aber in Höhe von 0,80 M. für 100 kg beibehielt. Durch diese Maassnahme wurde der Wasserfrachtsatz um 4 bis 5 M. unterboten und der Artikel der Schifffahrt entzogen. Was erreichte dadurch die Staatseisenbahnverwaltung? Sie fuhr unter Selbstkosten und begünstigte ausserdem den Wagenmangel, während, wenn sie den Umschlag in Breslau beibehalten hätte, sie nicht nur eine verhältnissmässig viel höhere Frachteinnahme, sondern auch eine weit bessere Ausnutzung der Betriebsmittel gehabt hätte.

Solche Sachen würden niemals vorkommen, wenn man in den Wasserstrassen nicht immer eine schädliche Konkurrenz, sondern einen im Wesentlichen für Massengüter vorgesehenen Verkehrsweg erkennen würde. Das sind schwere Irrthümer, die in der Tarifgestaltung der preussischen Staatsbahnen liegen. Wenn nicht eine Umkehr in dem Tarifwesen eintritt, so wird es nicht besser werden, und Schriften, wie die vorliegenden, sind nur geeignet, volkswirtschaftliche Irrthums-Erregung herbeizuführen und dasjenige, was unter allen Umständen nothwendig ist, d. i. die Weiterentwicklung der Wasserstrassen, zu hemmen.

Was die Frage der Zulässigkeit staatlicher Abgaben für das Befahren künstlicher Wasserstrassen betrifft, so stehe ich ganz auf dem Standpunkt des Herrn Bergrath Gothein. Das Landrecht sichert zu, dass dem Staat gegen die Nutzung der Ströme die

schiffbare Erhaltung derselben obliegt; auf natürlichen Wasserstrassen kann von Abgaben keine Rede sein. Bei den künstlichen Wasserstrassen dagegen, in die der Staat thatsächlich wesentliche Geldopfer hineinsteckt, kann, zumal bei der jetzigen Wirthschaftslage nicht daran gedacht werden, dass der Staat alles umsonst machen soll. Bisher ist immer angenommen worden, dass die Veranlassung zu Abgaben immer und allein der Binnenschifffahrtsbetrieb sei. Das ist aber falsch. Die künstlichen Wasserstrassen sind nicht allein hergestellt, um die Binnenschifffahrt zu ermöglichen, sie sind zum wesentlichen Theil auch mit Rücksicht auf allgemeine Meliorations-Entwässerungszwecke u. dergl. für die gesammte Bevölkerung hergestellt. Von einer ausschliesslichen Benutzung zum Zweck der Schifffahrt kann somit keine Rede sein. Gleichwohl wird meinerseits die Berechtigung zur Erhebung einer angemessenen Schifffahrtsabgabe nicht bestritten. Aber die Art der Berechnung desselben, wenigstens auf den märkischen Wasserstrassen, ist insofern falsch, als nicht das Gewicht der wirklichen Ladung, sondern das der Tragfähigkeit bzw. Vermessung zu Grunde gelegt wird.

Da nun namentlich bei ungünstigen Wasserständen die Fahrzeuge nicht zur Hälfte ihrer Tragfähigkeit ausgenutzt werden können, so liegt in der bis jetzt festgehaltenen Berechnungsart eine ausserordentliche Mehrbelastung, welche im Interesse des Schiffergewerbes beseitigt werden muss. Die wirkliche im Fahrzeug befindliche Waarenmenge der Berechnung zu Grunde zu legen, erscheint umsoweniger bedenklich, als jedes Fahrzeug schon jetzt mit einer den Inhalt der Ladung nachweisenden Ladeliste versehen und eine solche Liste oder Kontrollbuch auch aus statistischen Rücksichten nothwendig ist.

Was nun die Höhe der Abgaben betrifft, so wird, wie ich höre verlangt, dass neben den Aufwendungen für die Unterhaltung der Wasserstrassen und neben den Kosten der Aufsicht auch eine volle Verzinsung des Anlagekapitals eintreten soll. Das geht zu weit. Verlangt man Abgaben in solcher Höhe, dann, so befürchte ich, wird die Abgabe so hoch werden, dass der wirthschaftliche Erfolg in Frage gestellt wird. (Sehr richtig!) Ich würde deshalb meinen, es sei richtig, wenigstens zunächst von der Einbeziehung der Zinsen für die Herstellung neuer Wasserstrassen in die durch Kanalabgabe zu deckende Summe Abstand zu nehmen und wenigstens für eine gewisse Zeit sich darauf zu beschränken, die durch die Erhaltung und Aufsicht entstehenden Ausgaben zu decken. Ergiebt sich dann an der Hand der Erfahrung, etwa in je 5jährigen Zeiträumen, dass bei

den bestehenden künstlichen Wasserstrassen mehr erhoben werden kann, so kann man allmählich die Abgaben erhöhen und schliesslich eventuell zu dem erwünschten Standpunkt kommen.

Wenn man aber gleich einen zu hohen Zoll setzt, so wird man das Objekt, das man für gewisse Zwecke hergestellt hat, meines Erachtens lahm legen. Ich würde empfehlen, der Anregung, die Herr Baurath Gothein gegeben hat, dadurch Folge zu geben, dass unser Verein sich, den Ausführungen des Vortragenden anschliessend, dafür ausspricht, dass er durchaus nicht gegen Schifffahrtsabgaben, dabei aber der Meinung ist, dass die Abgabe in den Grenzen desjenigen Interesses bleiben muss, das die Binnenschifffahrt an den künstlichen Wasserstrassen hat, dass sie daher unter keinen Umständen so hoch sein dürfen, dass der wirtschaftliche Zweck der binnenländischen Wasserstrassen in Frage gestellt wird. Eine derartige Resolution würde ich Ihnen empfehlen. (Beifall.)

Der *Vorsitzende*: Ich möchte den Herrn Vorredner ersuchen, den Wortlaut der Resolution festzustellen.

Bergrath *Gothein-Breslau*: Die von mir gewünschte Resolution liegt doch etwas anders; sie lautet:

Der Central-Verein etc. anerkennt die Berechtigung der Forderung, für die Benutzung der künstlichen Wasserstrassen angemessene Abgaben zu erheben; diese müssen aber in rationeller Weise veranlagt sein und dürfen nicht einseitig die Schifffahrt einzelner Gegenden belasten.

Der Central-Verein spricht aus:

Eisenbahnen und Schifffahrtswege müssen im Interesse der wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands verwaltet werden; der Wettbewerb der Eisenbahnen gegen die Wasserstrassen darf ohne schwere Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Aufgaben beider Verkehrsmittel nur im Rahmen einer einheitlichen gesunden Tarifbildung (der Bahnfrachten) nicht durch Konkurrenz-Ausnahmetarife und Erschwerungen des Umschlagsverkehrs geführt werden.

Die Resolution sagt theilweise etwas anderes. Sie ist nicht so eingehend, wie der Vorredner gewünscht hat, das würde uns etwas zu weit führen. Ich stimme mit ihm vollständig überein, dass auch die Schifffahrtsabgaben rationell gestaltet werden, dass sie am Anfang durchaus niedrig erhoben werden, dann sich steigern, wenn sich herausstellt, dass der Verkehr dieselben tragen kann. Ob man aber den ganzen Gedankengang in eine Resolution aufnehmen muss, weiss ich nicht, ich stelle aber anheim, dass eine derartige Resolution ausgearbeitet wird, vielleicht findet sie Zustimmung.

Der *Vorsitzende* richtet an die Herren Letocha und Ströhler die Bitte, im Verein mit Herrn Gothein den Wortlaut einer bezüglichen Resolution zu entwerfen.

Handelskammer-Sekretär *Dr. Hatschek-Magdeburg*: Ich kann mich im Grossen und Ganzen den Ausführungen des Herrn Bergrath Gothein und Direktor Ströhler anschliessen; in einem wichtigen Punkt aber scheinen sie mir die Sache nicht zu erschöpfen: die von den Herren gewünschte Resolution spricht kein Wort von den „Staffeltarifen“ und doch steht auf dem Titelblatte der Ulrich'schen Schrift klar und deutlich: „Staffeltarife und Wasserstrassen“, und dieser Titel giebt ja gerade am bezeichnendsten die Grundidee der Schrift wieder: durch ein System von Staffeltarifen auf den Bahnen die Wasserstrassen zu bekämpfen. Das ganze Buch sucht von A bis Z nachzuweisen, dass durch eine Reform der Tarife der Bahnen nach dem Principe der Staffeltarifung die Wasserstrassen erfolgreich bekämpft werden könnten und bekämpft werden müssten. Wenn wir daher eine Resolution gegen die Tendenz und die Vorschläge der Ulrich'schen Schrift fassen wollen, müsste es nach meiner Ueberzeugung — und ich hoffe, dass man mir darin beistimmen wird — das Erste und Bedeutsamste sein, dass in dieser Resolution ganz energisch gegen das System, die Staffeltarifung auf den Eisenbahnen, Stellung genommen würde, da hierdurch, durch die Staffeltarife, die Wasserstrassen auf das Allerschwerste geschädigt werden. (Widerspruch und Zustimmung.) Meine Herren, sehr zutreffend ist in der Ulrich'schen Schrift betont, dass die Ueberlegenheit der Wasserstrassen sich am meisten da zeigt, wo der Wasserweg ein sehr weiter ist, sehr zutreffend ist nachgewiesen, dass dort, wo die Wasserstrasse grosse Entfernungen überwindet, die Eisenbahn bei dem derzeitigen Tarifsysteem denselben nicht Konkurrenz zu bieten vermag. Nun hat Herr Kollege Gothein ja verschiedene Ausführungen gegen die Ulrich'sche Schrift sehr zutreffend gemacht, er hat aber, — ohne es auszusprechen — indem er sich nur gegen die Ausnahms-Tarifung energisch wendete, zugegeben, dass das Prinzip, auf weite Entfernungen gleichmässig möglichst niedrige Tarife zu gewähren, an und für sich richtig wäre. Dann aber würde die Reform der Eisenbahntarife, die in der uns vorgeschlagenen Resolution für wünschenswerth erklärt wird, am Ende darauf hinaus kommen, dass man statt der zahlreichen Ausnahms-Tarife ein einheitliches Staffeltarifsysteem billigt. Das kann man aber doch unmöglich vom Standpunkt der Binnenschifffahrt, das

entspreche ja dem Gedankengang der Ulrich'schen Schrift; denn gerade mit den Staffeltarifen und deren systematischer Ausbildung und Einführung will Ulrich den Wasserstrassen erfolgreich Konkurrenz bieten und die Wasserstrassen schlagen. Darum, wenn ich die Resolution des Herrn Kollegen Bergrath Gothein im Uebrigen unterschreiben möchte, könnte ich das doch nur dann thun, wenn ausdrücklich gegen die Staffeltarife Stellung genommen und an der geeigneten Stelle dagegen protestirt wird: dass der Wettbewerb der Eisenbahn und Schifffahrt durch Staffeltarife beeinflusst werde. Es würde hierzu eine kleine Einschiebung am Schlusse der Resolution genügen, etwa durch die Worte: „insbesondere nicht durch Konkurrenz-Staffeltarife“.

Wasserbau-Inspektor *Symphor-Holtenau*: Meine Herren, der Ansicht des Herrn Vorredners bin ich nicht; so sehr ich ein Wasserstrassenfreund bin, so würde ich mich doch, sollten Staffeltarife zweckmässig sein, für dieselben aussprechen. Ob sie zweckmässig sind, ist eine Frage, die wir hier nicht zu entscheiden haben, das ist rein eisenbahntechnisch. Wir wollen zwar keinen Tarif, der lediglich dazu erstellt wird, um den Wasserstrassen Konkurrenz zu machen, wir wollen aber solche Tarife, die dem allgemeinen Verkehr dienen. Wir haben, bis weitere Beweise erbracht sind, keinen Grund, gegen die Staffeltarife vorzugehen. Ich habe die Ulrich'sche Schrift ebenso wie Herr Bergrath Gothein, dessen Resolution ich zustimme, mit sehr getheilten Gefühlen gelesen. In zwei wesentlichen Punkten kann ich ihr zustimmen, in anderen theile ich ihre Anschauungen nicht. Der erste Punkt, bei dem ich mich gefreut habe, heute die gleiche Ansicht vertreten zu sehen, ist der, dass neue Kanäle Abgaben aufbringen müssen oder doch im Stande sein sollen, solche zu tragen, wenn auch vielleicht aus gewissen Gründen nur ein Theil zur Erhebung gelangt. Stellen wir uns nicht auf den Standpunkt, dass Wasserstrassen in der Lage sind, Abgaben zu zahlen, so brechen wir die Brücke zum Finanzminister ab; es hat vor 10 Jahren sehr grosse Schwierigkeiten gemacht, das Interesse für die Wasserstrassen in den maassgebenden Kreisen zu erwecken, es wird aber nicht erhalten werden können, wenn die Kanäle nur Ausgaben verursachen, ohne Einnahmen zu bringen. Es hat mich gefreut, dass Herr Gothein das Prinzip der Kanalabgabe in seiner Resolution zum Ausdruck gebracht hat; ebenso, dass in der Resolution des Central-Vereins bezüglich der Abgaben auf den märkischen Wasserstrassen weniger die Höhe als vielmehr die plötzliche Einführung des neuen Tarifs beanstandet wurde.

Sehr anzuerkennen ist es ferner, dass Herr Geck in seiner neuesten Broschüre über den Mittelland-Kanal den Beweis erbracht hat, dass der Mittelland-Kanal, wenn nöthig, im Stande ist, sein Anlagekapital durch Abgaben voll zu verzinsen. Natürlich ist hierzu nur eine neue, in grossen Abmessungen gehaltene Wasserstrasse befähigt.

Der zweite Punkt, in dem ich mit Herrn Ulrich übereinstimme, ist der, dass wir unsere Wasserstrassen nicht zum vorwiegenden Nutzen des Auslandes bauen und unentgeltlich befahren lassen sollen. Zumal bei Strömen, auf denen keine Abgaben erhoben werden, wird man sich hier vielleicht mit höheren Einfuhrzöllen helfen können. Es sind ja augenblicklich neue Handelsverträge abgeschlossen, es lässt sich auf eine Reihe von Jahren daran nichts ändern, es würde aber zu erwägen sein, ob bei späterer Erneuerung nicht die Einfuhr von Gütern, soweit sie über gewisse Wasserstrassen kommt, einen höheren Zoll tragen soll, als bei dem Eingang über die Eisenbahnen. Ich denke dabei besonders an den Rhein, den wir zum grossen Theil zum Nutzen holländischer Schiffer und Seehäfen ausgebaut haben und in dessen Mündungsgebiet wir dennoch von dem guten Willen Hollands in einem Maasse abhängig sind, wie es der Bedeutung unseres grossen Reiches nicht entspricht.

Abweichend von der Ansicht des Herrn Ulrich bin ich in Bezug auf die Selbstkosten des Eisenbahntransports. Es wird seitens der Wasserstrassengegner immer gesagt, dass die Eisenbahn den Zuwachsverkehr sehr viel billiger befördern kann als den jetzt bereits vorhandenen. Wenn man aber die Selbstkosten genau berechnet und nicht nur schätzt, so wird man dazu kommen, dass der Zuwachsverkehr ungefähr 60—75 pCt. der heute bestehenden Selbstkosten, Betrieb und Kapitalverzinsung zusammengenommen, erfordert und nicht 25 pCt., wie Herr Ulrich annimmt. Endlich glaube ich, dass man bei der Bemessung der Abgaben auf den Kanälen anders verfahren darf, als bei den Eisenbahnen, weil in den Kanälen ein wesentlich geringeres Kapital angelegt ist. Man wird das für die Verkehrsentwicklung zweifellos günstige Prinzip eines theilweisen oder ganzen Verzichtes auf Verzinsung der vom Staat aufgewendeten Bankkosten bei den Wasserstrassen weit eher durchführen können als bei den Eisenbahnen, weil die Wasserstrassen, auch wenn sie weiter ausgebaut werden, nur einen geringen Theil der Kosten erfordern, die für die Eisenbahnen verwandt sind.

Im Uebrigen bin ich der Ansicht, dass es nicht zweckmässig ist, einen Streit zwischen den Eisenbahnen und den Wasserstrassen hervorzurufen. Stellen



wir uns auf den Standpunkt, dass die neuen grossen Kanäle in geeigneten Fällen auch Abgaben tragen sollen, so wird den Klagen der Eisenbahnverwaltungen über unberechtigte Konkurrenz der wirkliche oder scheinbare Grund entzogen sein.

Kaufmann **E. Posschl-Lübeck**. Meine Herren, ich bin vollständig der Ansicht der Herren Vorredner, Abgeordneten Gothein und Direktor Ströhler, dass es ohne den volkswirtschaftlichen Zweck zu gefährden unmöglich ist, von vornherein neue künstliche Wasserstrassen mit höheren Abgaben zu belasten, als dies zum Betrieb und zur Erhaltung derselben erforderlich ist. Sind fünf Jahre nach Eröffnung eines neuen Kanals ins Land gegangen, mag die Frage der Verzinsung des Anlagekapitals erneuert geprüft werden, obschon ich der Meinung bin, dass eher als durch Erhöhung der Abgaben eine Verzinsung sich mit der Zeit durch billige Tarife, die Massentransporte ermöglichen und heranziehen, erreichen lassen wird. Es ist aber ein spezieller Punkt, auf den ich die Aufmerksamkeit der geehrten Herren hinlenken möchte. Meine Herren, wie auch die Bewegung enden möge, die sich jetzt in dem Punkte zeigt, den Wasserstrassen auch die Verzinsung des Anlagekapitals aufzuerlegen, so möchte ich in Verfolg der Ulrich'schen Schrift hier doch gleich und sofort bei dieser Gelegenheit darauf hinweisen, dass man auf jeden Fall hinsichtlich der Kanäle unterscheiden muss: zwischen denen, die tiefer im Binnenland liegen und z. B. verschiedene der deutschen Stromstrecken unter einander verbinden, und denen, die mit dem Seeweg konkurrieren. Das letztere trifft unter anderem in erster Linie auf den heute Abend besprochenen Elbe-Trave-Kanal zu. Er konkurriert vor allem mit dem Nord-Ostsee-Kanal in Bezug auf das gemeinsame Hinterland von Lübeck und Hamburg, das Elbgebiet. Würde Preussen versuchen, in Folge der neuen Tendenz, den märkischen Wasserstrassen auch die Verzinsung des Anlagekapitals durch erhöhte Abgaben aufzuerlegen, so würde solche Abgabenerhöhung kraft des zwischen Preussen und Lübeck geschlossenen Staatsvertrages auch für den Elbe-Trave-Kanal Platz greifen, und damit wäre der letztere einfach brachgelegt — wenn dann nicht gleichzeitig der Nord-Ostsee-Kanal mit einer gleich entsprechend erhöhten Abgabe belegt werden würde. Hieran kann aber nicht gedacht werden, will man ihn seitens der Kauffahrteischiffe benutzt sehen. Schon in der kürzlichen Delegirtenkonferenz der preussischen Ostseestädte hat sich gezeigt, dass die Benutzung des Nord-

Ostsee-Kanals für die Handelsmarine gegenüber dem Seeweg um Skagen herum, nach den grossen Verbesserungen im Schiffsbau im letzten Jahrzehnt (Kohlensparniss) an viel niedrigere Sätze gebunden ist, als man z. B. bei Bewilligung des Projektes annahm. Jetzt hält man, und die Delegirten der preussischen Seestädte dürften darin das Richtige getroffen haben, 25 bis 30 Pfennig per Registerton für das höchstzulässige Maass, früher glaubte man 75 Pfennig erreichen zu können. An Extra-Abgaben für Verzinsung des Nord-Ostsee-Kanals ist also gar nicht zu denken, und damit auch nicht für die Flusskanäle, die mit dem Nord-Ostsee-Kanal und anderen Seewegen konkurrieren. (Sehr richtig.)

Der grosse Nutzen der Kanäle ist ein mehr indirekter; mit direkter sofortiger Zinsbelastung in Form von erhöhten Abgaben wird sich nur in wenigen Ausnahmefällen der Bau von diesen so grossen Nutzen schaffenden künstlichen Wasserstrassen erreichen lassen. Jedenfalls lässt sich diese Frage nicht generell erledigen, sondern nur nach sorgfältigster Prüfung aller konkurrierenden Wege von Fall zu Fall, und nur unter dieser Bedingung könnte ich den Anschauungen des Herrn Sympher nähertreten.

Bergrath **Gothein**: Ich wollte zunächst dem Herrn Wasserbau-Inspektor Sympher gegenüber bemerken, dass der Kanalverein nicht nur gegen die plötzliche Erhöhung der Abgaben, sondern auch gegen die Art der Veranlagung vorstellig geworden ist, und namentlich die Letztere hat er besonders bekämpft. Ich kann mich auch nicht einverstanden erklären mit dem Wunsche des Herrn Sympher, eventuell höhere Einfuhrzölle nach Ablauf unserer Handelsverträge für diejenigen Güter zu erheben, die auf gewissen Wasserstrassen hereinkommen. Das würde zu Komplikationen führen und der Ausbreitung des Verkehrs entgegenwirken. Ich gebe sehr gern zu, dass früher die Wasserstrassen überwiegend dem Import gedient haben, das war aber, als sie noch nicht so ausgebaut waren, dass die grossen Produktionsgebiete Deutschlands sie benutzen konnten. Gott sei Dank ist die Sache aber jetzt so weit gediehen, dass wir nach und nach dazu kommen, dass auch für diese Produktionsgebiete die Wasserstrassen nutzbar werden. Ich möchte nur noch bemerken, dass die Erscheinung, dass die holländische Flagge auf dem Rhein so ausserordentlich überwiegt, im Wesentlichen darauf zurückzuführen ist, dass in Holland ein anderes Gesetz bezüglich der hypothekarischen Belastung bezw. der Verpfändung der Schiffe besteht. In dem Moment, wo wir eine Aenderung der Schiffsregister bekommen,

wird die deutsche Flagge auch auf dem Rhein mehr vertreten sein.

Gegen Herrn Hatschek möchte ich doch einwenden, dass es wünschenswerth ist, dass überall auch die Monopolpreise, die wir bei den Bahnfrachten doch haben, den allgemeinen Bedingungen der Preisbildung folgen, nämlich nach den Selbstkosten gravitiren, und da ist es absolut unzweifelhaft, dass die Selbstkosten relativ geringer werden auf grösseren Strecken. Ich muss mich in Folge dessen entschieden dagegen wenden, dass wir irgend etwas in die Resolution aufnehmen, was gegen ein an und für sich gesundes Tarifprinzip geht. Die Frage der Staffeltarife werden wir heute nicht zur Entscheidung bringen, ich glaube, es ist am besten, sie ganz aus der Resolution fortzulassen.

Eisenbahn-Direktor *Schönfeld-Lippstadt*: Ich wollte auch nur in Betreff der Staffeltarife einige Bemerkungen machen. Auf mich hat die Schrift des Herrn Ulrich den Eindruck gemacht, als ob sie ihre Entstehung dem Umstand verdankt, dass aus den Getreide-Staffeltarifen die preussischen Eisenbahnen einen Ueberschuss von 5 Millionen Mark erzielt haben, den sie nicht erwartet haben. Noch 1886 hat sich der Eisenbahn-Minister gegen die Staffeltarife ausgesprochen; nun wird auf einmal aus dem Umstand, dass die Staffeltarife einen Ueberschuss von 5 Millionen ergeben haben, allgemein für die Einführung der Staffeltarife plaidirt. Vergewenwärtigen wir uns, was dieser Tarif uns eigentlich materiell bedeutet. Der Tarif für Getreide, welcher dem Spezialtarif I angehört, ist unter Beibehaltung von 12 M. Abfertigungsgebühr und des vollen Satzes von 45 Pfg. pro Doppelwaggon und Kilometer auf die ersten 200 km, für die folgenden 100 km auf 30 Pfg. und für weitere Entfernungen auf 20 Pfg. herabgesetzt worden. Unsere gewöhnlichen Massenttarife des Spezialtarifs III fangen mit 22 Pfg. an. Wenn die Herabsetzung von 45 auf 20 Pfg. erst einen Ueberschuss von 5 Millionen gebracht hat, so wird keine grosse Herabsetzung des Spezialtarifs III zu erwarten sein.

Thatsächlich sind für die, für die Schifffahrt in Betracht kommenden Massengüter, Kohlen, Erze, Steine, die Ausnahmetarife jetzt schon auf der Grenze angekommen, deren Ueberschreiten einen Nutzen für die Eisenbahn nicht mehr zulässt; sie sind auf 12 Pfg. für die niedrigste Stufe, auf 14 und 15 Pfg. für Tonnen-Kilometer angekommen, bei Abfertigungsgebühren von nur 6 und 7 M. Eine weitere Herabsetzung ist nicht denkbar. Meines Erachtens bringen niedrigere Tarifsätze keinen Gewinn mehr. Es

ist hervorgehoben worden, dass die Selbstkosten der Eisenbahnen grösser als die der Schifffahrt seien. Die todten Lasten sind auch unverhältnissmässig grösser als bei der Schifffahrt, sie betragen 60 pCt. der Fracht. Trotz der ermässigten Sätze für gewisse Transportartikel, die einen Nutzen für die Eisenbahnen nicht mehr zulassen, ist die Industrie nicht befriedigt. Der Ausbau der Wasserstrassen aber wird der Eisenbahn eine ganze Menge von Frachten nehmen, an welchen sie keinen Vortheil hat und sie für andere Güter frei machen, die sie mit Vortheil verfrachten kann, während der Ausbau der Wasserstrassen der Industrie die billigen Frachten bringen wird, welche die Eisenbahnen nicht gewähren können.

Rechtsanwalt *Dr. Alexander-Katz-Berlin*: Ich erbitte Ihre Aufmerksamkeit nur für eine ganz kurze Bemerkung. Der Gegenstand, der jetzt auf der Tagesordnung steht, lautet kurz und bündig, wie der Titel des Buches: Staffeltarife und Wasserstrassen. Er behandelt also die Frage: sind die Wasserstrassen durch die Staffeltarife zu ruiniren. In dem Sinne des Verfassers dieses Buches sind in der That die Wasserstrassen durch Staffeltarife zu ruiniren, wenn man nämlich die Staffeltarife so gestaltet, wie sie Herr Geheimrath Ulrich gestaltet wissen will, zwecks Ruinirung der Wasserstrassen. (Sehr richtig!) Gestaltet man aber die Staffeltarife vernünftig, so dass der Staat dabei noch etwas verdient, so ruiniren sie nicht die Wasserstrassen, sondern heben die Leistungsfähigkeit derselben. Deshalb, und da der Kernpunkt dieses Buches auch der Kernpunkt der heutigen Unterhaltung sein muss, so beantrage ich eine ganz kurze Resolution. Sie lautet:

„Der Central-Verein ist überzeugt, dass durch die allgemeine Einführung von solchen Staffeltarifen, bei denen die Eisenbahn einen angemessenen Nutzen für sich behält, der Verkehr auch auf den Wasserstrassen gehoben werden wird.“

Sollten Sie die Resolution in dieser Kürze nicht annehmen wollen, dann bitte ich Sie, solche durch ein „ferner“ an eine andere Resolution anzufügen.

Handelskammer-Sekretär *Dr. Hatschek-Magdeburg*: Der eben gestellte Antrag hat mich geradezu in Erstannen gesetzt, denn schliesslich deckt sich dieser Antrag mit einer Resolution, welche sagen würde: Herr Geh. Rath Ulrich hat in Bezug auf die Staffeltarife vollkommen Recht und das würde in sich schliessen, dass er mit allem Weiteren auch Recht hat. Geh. Rath Ulrich hat in ausgezeichneter Weise

den Beweis geführt, dass die Wasserstrassen durch die Staffeltarife ausserordentlich erfolgreich konkurrenzirt werden können und das hat in der That auch die Praxis in vielen Fällen gezeigt. Ich will Sie, meine Herren, nicht mit zahlreichen Beispielen behelligen die Ihnen wohl ebenso geläufig sind. Nur auf ein neuerliches Staffeltarifprojekt muss ich hinweisen, durch welches die Elbschiffahrt heute schon auf das Aeusserste beunruhigt ist: auf den geplanten Zucker- bezw. Steinsalz-Staffeltarif von der böhmischen Grenze nach Hamburg.\*) Würde dieses Projekt zur Wirklichkeit, dann werden der Elbschiffahrt fast sämtliche Zuckerladungen weggenommen. Bei solchen eklatanten Beispielen kann sich die Schiffahrt doch nicht im Entferntesten auf den Standpunkt stellen, dem Staffeltarif irgend das Wort zu reden. Dass trotz der grossen Gefährlichkeit des Staffeltarifsystems für die Binnenschiffahrt einige Herren hier anderer Meinung gewesen sind und nicht gegen die Staffeltarife Stellung genommen haben, kann ich mir nur daraus erklären, dass manche der Herren Vorredner einen Augenblick vergessen haben, dass wir hier im Central-Verein für Binnenschiffahrt sind und wir vom Standpunkt der Wasserstrassen diese Frage zu betrachten haben. Für uns dreht es sich nicht um die Frage, ob der Einzelne seiner wirtschaftlichen Ueberzeugung nach Staffeltarife befürwortet oder nicht, für uns handelt es sich hier nur darum, ob vom Standpunkt der Wasserstrassen die Staffeltarife zu befürworten oder zu bekämpfen sind, und da brauche ich kein Wort weiter zu verlieren; denn es giebt kaum eine gefährlichere Konkurrenz für die Schiffahrt als durch Staffeltarife. Ich muss mir daher gestatten, meinen Antrag voll aufrecht zu erhalten, in der Resolution Gothein ausdrücklich einzuschieben: „insbesondere nicht durch Staffeltarife oder ähnliche Maassnahmen“.

Die inzwischen unter theilweiser Berücksichtigung der seitens einzelner Herren erwähnten Gesichtspunkte ausgearbeitete gemeinsame Resolution der Herren Gothein, Letocha, Ströhler wird von Herrn Direktor Ströhler verlesen; sie lautet:

### Resolution.

Der Central-Verein erkennt an, dass bei Benutzung künstlicher Wasserstrassen die Erhebung angemessener Schiffahrtsabgaben berechtigt ist, hält aber dafür, dass die Höhe solcher Abgaben das Maass des bei künstlichen Wasserstrassen

für die Binnenschiffahrt vorliegenden wirtschaftlichen Interesses nicht übersteigen darf.

Im Falle der Einführung von Abgaben darf namentlich die wirtschaftliche Bedeutung der Wasserstrassen in keiner Weise gefährdet werden; deshalb ist jedenfalls in den ersten Betriebsjahren die Höhe der Abgaben möglichst auf die Kosten für Unterhaltung und Aufsicht zu beschränken. Eisenbahnen und Schiffahrtswege müssen im Interesse der wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands verwaltet werden. Der Wettbewerb der Eisenbahnen gegen die Wasserstrassen darf ohne schwere Beeinträchtigung der wirtschaftlichen Aufgaben beider Verkehrsmittel nur im Rahmen einer einheitlichen gesunden Tarifbildung (der Bahnfrachten) nicht durch Konkurrenz-Ausnahmetarife und Erschwerungen des Umschlagsverkehrs geführt werden.

Gothein. Letocha. Ströhler.

Abgeordneter Amtsgerichts-Rath **Letocha**: Ich halte eine Stellungnahme zu den Staffeltarifen im Augenblick für bedenklich. Im Abgeordnetenhaus ist die Berathung über die Staffeltarife ausgesetzt worden mit Rücksicht auf die Verquickung mit dem russischen Handelsvertrage. Sie wissen, meine Herren, dass man in Süddeutschland die Aufhebung, im Osten aber die Beibehaltung der Staffeltarife verlangt. Mit Rücksicht auf diese Verquickung und die schwebenden Unterhandlungen halte ich es für inopportun, wenn wir heute Beschlüsse über die Staffeltarife fassen; ich erlaube mir deshalb den Herrn Kollegen Dr. Alexander-Katz zu bitten, für heute seinen wohlgemeinten Antrag zurückzuziehen.

**Dr. Alexander-Katz-Berlin**: Mein Antrag sagt nicht: ich spreche mich für die Staffeltarife aus, er sagt konditional: Wenn Staffeltarife, bei denen die Eisenbahn genügend verdient, für alle Waaren eingeführt werden, so wird der Verkehr auf den Eisenbahnen gehoben werden. Der Antrag sagt nicht: wir wünschen gegenwärtig Staffeltarife. Wenn aber der Ausschuss der Meinung ist, dass darin eine Bindung gefunden werden könnte, so bin ich gern bereit, den Antrag zurückzuziehen.

Mitglied des Abgeordnetenhauses, Generalsekretär **Broemel-Berlin**: In der uns zuletzt vorgelegten Resolution erblicke ich im Wesentlichen durchaus den Gedankengang, den ich für eine solche Resolution empfehlen wollte. Ich will das mit wenigen Sätzen motiviren. Es kann nicht darauf ankommen, eine

\*) Siehe Kleine Mittheilungen Seite 71.

solche eisenbahntechnische Frage, wie die der Staffeltarife hier zu untersuchen und unsere Stellung in einer Resolution festzulegen. Worauf es ankommt, ist, Verwahrung einzulegen gegen den Grundgedanken des Ulrichschen Buches, betreffend die Bekämpfung der Wasserstrassen durch Eisenbahntarife.

Wasserbau-Inspektor **Sympher-Holtzau**: Ich bin für die Resolution Gothein-Ströhler mit einer vielleicht nur formellen Aenderung. Die Resolution spricht aus, dass die Abgaben nicht höher angesetzt werden sollen, als das Interesse der Schifffahrt an dem Wasserwege ist. Darauf wird man antworten: Ist das Interesse der Binnenschifffahrt nicht so gross wie die zur Verzinsung nothwendigen Abgaben, dann sind die ganzen Wasserstrassen nicht wirtschaftlich berechtigt. Dagegen wird die Resolution zweckmässiger zum Ausdruck bringen müssen, dass die Abgaben nicht höher gesetzt werden möchten, als mit Berücksichtigung aller in Betracht kommenden wirtschaftlichen Verhältnisse nothwendig ist.

Direktor **Ströhler-Berlin**: Wir haben in der Resolution zum Ausdruck bringen wollen, dass bei künstlichen Wasserstrassen die Staatsregierung nicht sogleich mit einer Berechnung hervortritt, die nicht nur die Unterhaltungskosten deckt, sondern auch die Verzinsung. Wir wollen, dass man an die Frage der Verzinsung erst dann herantritt, wenn in den ersten Jahren des Betriebes sich gezeigt hat, dass auch die Verzinsung die Interessen der Wasserstrassen nicht schädigt. Vielleicht lässt sich die Resolution etwas kürzen, indem man sagt: wir wollen nur solche Abgaben, welche die Bedeutung der Wasserstrassen in keiner Weise gefährden. Deshalb ist in den ersten Betriebsjahren die Höhe der Abgaben möglichst auf die Kosten der Unterhaltung zu beschränken. Dann können wir vielleicht den Schlusssatz fallen lassen.

Der **Vorsitzende**: Es wird ein neues Amendement von Herrn Dr. Hatschek gestellt.

Handelskammer-Sekretär **Dr. Hatschek-Magdeburg**: Ich kann durchaus nicht der Auffassung zustimmen, dass die Frage der Staffeltarife, wie der Herr Abgeordnete Broemel geäussert, bloss nur eine eisenbahntechnische Frage wäre. Ich halte daher meinen Antrag aufrecht, bin aber nicht eigensinnig und würde daher zufriedengestellt sein, wenn nur wenige Worte in der Resolution geändert würden; ich beantrage zu sagen: statt „nicht durch konkurrierende Ausnahmetarife“ „nicht durch konkurrierende Staffeltarife oder Ausnahmetarife“.

Bergrath **Gothein**: Ich halte diese Einfügung für überflüssig und für gefährlich. Dann kann man sagen, jeder Staffeltarif ist ein konkurrierender Tarif, und das wird auch zum Theil zutreffen. Es ist wirklich nicht nothwendig, uns an dieser Stelle mit diesen Fragen zu beschäftigen. Ich muss mich auch dagegen wenden, dass wir hier lediglich im Interesse der Binnenschifffahrt unser Urtheil abzugeben haben. Unser Verein hat sich zur Aufgabe gestellt, die wirtschaftliche Bedeutung der Wasserstrassen zu vertreten, nicht aber wirtschaftlich als richtig anerkannte Forderungen zu bekämpfen, lediglich weil sie den Schiffern unerwünscht sind.

Die Konsequenz der Ausführungen des Herrn Vorredners würde sein, dass ein und dasselbe Mitglied im Kanalverein gegen Staffeltarife und in einem „Verein“ für Tarifreform für dieselben eintreten müsste.

In der nunmehr folgenden Abstimmung wird das Amendement Hatschek abgelehnt und die Resolution Gothein-Letocha-Ströhler gegen zwei Stimmen angenommen. (Beifall.)

Der **Vorsitzende** theilt demnächst mit, dass die nächste Sitzung des Ausschusses am 14. März stattfindet und dass Herr Ingenieur Fritz Geck-Hannover über den Rhein-Weser-Elbe-Kanal, dessen neueste Entwürfe, seinen wirtschaftlichen Werth und seinen Verkehr vortragen wird.

Schluss der Sitzung 10<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Uhr.

## II.

## Eingänge an Drucksachen

in der Zeit vom 24. Januar bis 22. Februar 1894.

## 1. Zeitschriften:

*Das Schiff*

- No. 721. Sitzung des Ausschusses des Central-Vereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt am 24. Januar 1894. — Zum Preussischen Wasserrecht. — Haftpflicht. — Elbe-Trave-Kanal. — Zur Verbindung Leipzigs mit der Elbe.
- No. 722. Der Dortmund-Rhein-Kanal. — Zum Rhein-Weser-Elbe-Kanal. — Zum VI. internationalen Binnenschiffahrts-Kongress im Haag 1894.
- No. 723. Der Wasserbau im preussischen Staatshaushalt für 1894/95. — Der Elbe-Trave-Kanal. — Vom Nord-Ostsee-Kanal. I.
- No. 724. Denkschrift über die Stromregulirungen in Preussen. — Zum Elbe-Trave-Kanal. — Die bayerischen Wasserstrassen. — Vom Nord-Ostsee-Kanal. II. — Vom deutsch-russischen Handels- und Schiffahrts-Vertrage. — Oderregulirung.

*Danubius*

- No. 4. Zum projektirten Bau des Kanals von Dortmund nach dem Rhein. — Die Wasserstrassenfrage in Bayern.
- No. 5. Die Wasserstrassenfrage in Oesterreich. — Die Wasserstrassenfrage in Bayern. XI. — Unsere Wasserstandsberichte.
- No. 6. Versuch einer Statistik des Betriebes der ersten K. K. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in den Jahren von 1879 bis 1892. I.
- No. 7. Versuch einer Statistik u. s. w. II.

*Gewerbefreund* No. 4.*Tiefbau*

- No. 4. Die gegen das Ausscheiden der Staaten und Verbände gerichtete Petition der Tiefbau-Berufsgenossenschaft an den deutschen Reichstag. — Jahresversammlung des Tiefbauvereins zu Berlin.
- No. 5. Ueber amerikanische Bauweise. — Das Ausscheiden des Reichs, der Bundesstaaten, Kommunalverbände und anderer öffentlicher Korporationen aus der Tiefbau-Berufsgenossenschaft. — Neue Wasserverbindung Demmin-Damgarten.
- No. 6. Mitwirkung der Aerzte bei der Unfallversicherung.

*Fränkischer Kurier*

- No. 59. Bericht über eine vom Verein für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt in Bayern der Staatsregierung vorgelegte Eingabe betr. die Herstellung einer für die Grossschiffahrt geeigneten Main-Donau-Wasserstrasse.
- No. 79. Berichtigung der Wörner'schen Schrift.
- No. 80, 82. Die bayerischen Wasserstrassen, eine der Aufgaben des neuen bayerischen Landtages. XII., XIII.

*Nautische Rundschau*

- No. 15, 16. Die Etablissements von F. Schichau in Elbing, Danzig und Pillau. — Manchester, der Ausgangspunkt neuer Dampferlinien.

*Mittheilungen für Handel und Gewerbe.* Organ für die Handels- und Gewerbekammern.

- No. 16. „Deutscher Handelstag.“
- No. 17. Der auswärtige Handel Frankreichs und Englands 1892 und 1893. — Deutsch-russischer Handelsvertrag. — Entwurf eines Wassergesetzes.
- No. 18. Der russisch-deutsche Vertragstarif für die Einfuhr nach Russland.
- No. 19. Materialien zum deutsch-russischen Handelsvertrage. I. Theil. Zur Frage der Aufhebung des Identitätsnachweises und der Staffeltarife. Der Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen Deutschland und Russland.

## 2. Berichte von Handelskammern.

- Braunschweig.* Monatsschrift für Handel und Industrie. Januar- und Februarheft 1894.
- Magdeburg.* 1. Plenarsitzung am 8. Januar 1894.
- Halberstadt.* Handels- und Industrie-Zeitung. No. 53.
- Münster.* Auszug aus dem Protokoll über die am 9. Januar 1894 im Sitzungssaale der Stadtverordneten zu Münster i. W. abgehaltene Plenarsitzung.
- Cottbus.* Bericht über die Erste Sitzung der Handelskammer für die Niederlausitz zu Cottbus am 18. Januar 1894.

## 3. Mittheilungen von Vereinen, Gesellschaften etc.

- Mittheilungen des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen. No. 10, 11 und 12.
- Deutscher Nautischer Verein Kiel. 5. und 6. Rundschreiben vom 2. Februar 1894.
- Verein für Schiffbarmachung der Lippe. 2 Druckschriften, betr. 1. Dortmund-Rhein-Kanal und die Lippe; 2. Petition an den Minister der öffentlichen Arbeiten, betr. Dortmund-Rhein-Kanal zur Wahrung der Interessen der Lippe-Anlieger.
- Verein deutscher Eisen- und Stahlindustrieller. Materialien, betr. den deutsch-russischen Handelsvertrag.
- Provinzial-Verein für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt in der Provinz Posen. Entwurf der Satzungen.
- Hamburger Verein Oberländischer Schiffer. Bericht über das fünfte Vereinsjahr 1893.
- Elbe-Verein Aussig. Broschüre: Der Elbe-Verein im achtzehnten Jahre seines Bestandes.
- Concessionirter sächsischer Schiffer-Verein. Jahresbericht zur 49. Jahres-Versammlung in Dresden. 1893.
- Ostdeutscher Fluss- und Kanal-Verein. Petition ostdeutscher Schiffseigner, betr. deutsch-russischen Handelsvertrag.
- Verein für Schiffbarmachung der Lippe. Auszug aus den Beschlüssen des Westfälischen Provinzial-Ausschusses vom 25. Januar 1894.
- Hafenamt Leer. Uebersicht des Schiffsverkehrs in dem Hafen zu Leer im Jahre 1893.

#### 4. Geschenke.

- Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Entwurf eines preussischen Wassergesetzes, sammt Begründung. Amtliche Ausgabe. 2 Bände. — Etat der Bauverwaltung einschliesslich der Zentral-Verwaltung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten für das Jahr vom 1. April 1894/95.
- Bürgermstr. Medicus-Aschaffenburg: Die Weiterführung der Kanalisierung des Mains bis Aschaffenburg von Franz Woerner.
- Geh. Kommerzien-Rath Sartori. Der Nordostsee-Kanal und die deutschen Seehäfen von August Sartori.
- Emil Meyer: Bericht über den „Getreide-, Oel- und Spiritushandel in Berlin und seine internationalen Beziehungen im Jahre 1893“, erstattet von Emil Meyer, vereidetem Waaren- und Produktenmakler.
- Königl. Wasserbauath Tolkmitt: Broschüre: „Vorfluth und Flussregulirung“. Ernste Betrachtungen. Vortrag von G. Tolkmitt, Königl. Wasserbauath.
- G. H. Hilken-Baltimore: 1. Druckheft: The American Elevator and Grain Trade. 2. Das Werk: Report of the U. S. Nicaragua Surveying Party, 1885, by Civil Engineer A. G. Menocal, U. S. N.
- Direktor Philippi, Dresden: Schifffahrtskalender für das Elbe-Gebiet. 1894.
- General-Direktor Kamp-Hamm: Kölnische Volkszeitung. No. 701: Der Emscher Kanal und die Lippe. — No. 56: Der Dortmund-Rhein-Kanal und die Lippe.
- Geh.-Rath Kleinschmidt: Etat der Verwaltung der direkten Steuern für das Jahr vom 1. April 1894/95.
- Nautische Rundschau: Broschüre: Der Elster-Saale-Kanal von Leipzig nach Creypan von Paul Goetz, Regierungs-Baumeister. — Die Kettenschleppschifffahrt auf dem Main von Dr. Georg Schanz, Professor der Nationalökonomie in Würzburg.

#### 5. Angekauft.

- Staffeltarife und Wasserstrassen, von Franz Ulrich, Geh. Ober-Regierungsrath und vortragender Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

### III.

#### Ueber die Nothwendigkeit und den Nutzen des Elbe-Trave-Kanals für Lübeck

von Kaufmann *E. Posschl-Lübeck*.

Vortrag, gehalten am 9. März 1892 in der Generalversammlung des Lübecker Zweigvereins des „Central-Vereins zur Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt.“

Meine Herren, als den Wendepunkt in unserer bisherigen kommerziellen Entwicklung muss man den Uebergang der Segelschifffahrt zur Dampfschifffahrt, die in den deutschen Meeren Ende der 70er Jahre mehr in die Erscheinung trat, betrachten. Bis dahin beherrschte in der Ostsee das Segelschiff in hohem Grade den Massengutverkehr, im Verkehr zwischen Ost- und Nordsee aber noch ganz überwiegend. Dann drängte die Dampferfahrt schrittweise, aber unaufhaltsam die Segelfahrt in unseren Meeren zurück und das hatte für die Handelsthätigkeit unserer Stadt recht empfindliche Folgen. War bis Ende der 70er Jahre für unseren Handel das Gebiet westlich bis an den Rhein offen, so trat

nunmehr auf Grund des Ueberganges zur billigen Dampferfahrt eine starke Einschränkung unseres Handelsgebiets ein: Rheinland-Westfalen und das westliche Hannover gingen uns grösstentheils verloren, Getreide, rohe Hölzer und schwedisches Eisen liessen sich von der Ostsee billiger nach diesen so stark konsumfähigen Gegenden über die niederländischen Häfen unter gleichzeitiger Benutzung der erheblich verbesserten Schifffahrtsstrasse des Rheins, als über Lübeck legen, wo wir landeinwärts nur über den theuren Bahntransport verfügen. Die Dampferfracht von Stockholm und St. Petersburg nach Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen wurde halb so billig als die Segelfracht und die sich daraus ergebende Differenz gegenüber dem früheren Import via Lübeck, z. B. für Eisen 5 M. pro Tonne gleich 50 M. pro Doppelwaggon schloss unseren Platz mehr und mehr von dem westdeutschen Geschäft ab. Mit dem Export der deutschen Massenfabrikate ging es ebenso, früher transitirte westfälisches Eisen hier nach der Ostsee in grossen Mengen, heute gehen diese Quantitäten via Rotterdam und Antwerpen zur Ostsee, und nur der Stückgutverkehr, der sich an unsere regelmässigen Dampferlinien anschliesst, ist uns erhalten geblieben.

Zu diesen Aenderungen in der Seeschifffahrt und den begleitenden Frachtermässigungen trat in den letzten 1½ Dezennien als weiteres Moment zu unseren Ungunsten, die wir ohne Wasser Verbindung mit dem Inlande sind, hinzu der Umstand, dass die preussische Regierung eine weitgehende, mehrere hundert Millionen kostende Verbesserung der deutschen Ströme und Kanäle und damit ein Wiederaufleben der Binnenschifffahrt bewirkte, sodass unser Platz gegenüber den Oder-, Elbe- und Rheinhäfen, die zu sehr billigen Flussfrachten bis tief ins Innere des Reiches hinein den Gütertausch bewirken konnten, mehr und mehr ins Hintertreffen gedrängt wurde.

Nichts ist so beweisend als Ziffern.

Die Ein- und Ausfuhr der 12 grössten deutschen Häfen betrug in runden Ziffern im Jahre:

	1881	1890
in Hamburg . . . . .	3 940 000 t	7 520 000 t
„ Bremen . . . . .	1 550 000 t	2 270 000 t
„ Stettin . . . . .	1 100 000 t	2 040 000 t
„ Danzig . . . . .	860 000 t	940 000 t
„ Königsberg . . . . .	700 000 t	810 000 t
„ Lübeck . . . . .	440 000 t	570 000 t
„ Geestemünde . . . . .	300 000 t	450 000 t
„ Kiel . . . . .	250 000 t	460 000 t
„ Memel . . . . .	290 000 t	400 000 t
„ Altona . . . . .	125 000 t	390 000 t
„ Swinemünde . . . . .	240 000 t	390 000 t
„ Flensburg (nur Zollausslands- Verkehr, Statistik unvoll- ständig) . . . . .	110 000 t	160 000 t
ausserdem in:		

	1880	1890
in Antwerpen . . . . .	3 900 000 t	6 800 000 t
„ Rotterdam . . . . .	3 200 000 t	5 500 000 t
„ Amsterdam . . . . .	1 600 000 t	2 160 000 t
„ Triest . . . . .	700 000 t	1 060 000 t

(Diese Ziffern, ausgenommen Triest, sind annähernde, die Statistiken sind unvollständig.)

Prozentuell gerechnet, drückt sich in dem zehn-jährigen Abschnitt die Zunahme wie folgt aus:

Altona . . . . .	210 Prozent
Hamburg . . . . .	91 „
Stettin . . . . .	84 „

Kiel . . . . .	84 Prozent
Swinemünde . . . . .	59 „
Flensburg . . . . .	50 „
Geestemünde . . . . .	49 „
Bremen . . . . .	47 „
Memel . . . . .	39 „
Lübeck . . . . .	nur 29 „

Königsberg . . . . .	15 „
Danzig . . . . .	10 „

und die niederländischen im deutschen Wirthschaftsgebiete konkurrierenden Häfen:

Antwerpen . . . . .	ca. 75 Prozent
Rotterdam . . . . .	55 „
Amsterdam . . . . .	35 „
und Triest . . . . .	51 „

Also, meine Herren, Lübeck, der Grösse nach der sechste Seehafen Deutschlands, nimmt in Bezug auf Zunahme seines Seeverkehrs in dem letzten Jahrzehnt heute den letzten Platz, die zehnte Stelle ein.

Seit länger als einem Jahrzehnt haben deshalb wirthschaftlich klarschauende, patriotisch fühlende Männer unserer Stadt die Forderung aufgestellt, dass als einziges Mittel, unseren Seehandelsverkehr, den Hauptnahrungszweig unserer und jeder Seestadt, zu heben, die Angliederung Lübecks an das binnendeutsche Wasserstrassennetz erfolgen, der Elbe-Trave-Kanal geschaffen werden müsse.

Mochten die beiden von mir angeführten Momente zu unseren Ungunsten: der Uebergang der Segel- und Dampfschiffahrt zwischen Ost- und Nordsee und die Korrektion der deutschen Ströme durch die preussische Regierung manchem, dem wirthschaftlichen Leben Fernerstehenden noch nicht allzu bedenklich erscheinen, angesichts des sonst blühenden Zustandes unseres Gemeinwesens — so kommt jetzt doch bald ein drittes, noch weit schwerer wiegendes Moment zu unseren Ungunsten hinzu, der Nord-Ostsee-Kanal! Nur 3 Jahre trennen uns noch von dem Zeitpunkt seiner Eröffnung und man müsste ja mit geistiger Blindheit geschlagen sein, wollte man nicht erkennen, dass dieser durch das Reich und Preussen, vorwiegend im Interesse der Marine geschaffene Seekanal uns in unseren innersten Lebensinteressen berührt. Er legt, um es kurz auszudrücken, Hamburg und in gewissem Sinne auch Bremen an den südwestlichsten Punkt der Ostsee, d. h. also, die beiden Städte treten mit ihrer ganzen Macht an kaufmännischer Intelligenz und Thatkraft, mit der Kraft ihres Kapitals und ihrem Unternehmungssinn auf: als Rivalen Lübecks im Ostseehandel, auf dem von jeher die Bedeutung und die Existenz unserer Stadt beruhte! Während bislang durch die lange und oftmals schwierige Fahrt um Skagen herum die regelmässigen Hamburger und Bremer Dampferfahrten nach der Ostsee nicht annähernd so oft und vortheilhaft sich gestalten liessen, als von Lübeck aus, verändert sich dies Bild mit der Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals mit einem Schlage; unsere Schwesterstädte werden es dann in der Hand haben, eben so oft und so regelmässig geradenwegs nach der Ostsee zu fahren, als dies von Lübeck aus bisher geschehen war, befinden sich dabei aber in einer geographisch ausserordentlich viel vortheilhafteren Lage zum deutschen Hinterlande: Hamburg mit seiner Elbe, Bremen mit den Provinzen Hannover und Westfalen vor der Thür — während Lübeck z. Z. nur auf den langen und theuren Bahn-

transport von und nach West- und Mitteldeutschland angewiesen ist!

Dass bei dieser Gesamtlage die Nothwendigkeit für Lübeck erwiesen ist, sich Luft und Raum zu schaffen, um sich und seinen Handel zu erhalten und möglichst zu erweitern, das glaube ich annehmen zu dürfen. Dieses Luft- und Raumschaffen kann aber nur durch den Elbe-Trave-Kanal geschehen und ich komme damit zum zweiten Theil meiner Aufgabe, zu der Beantwortung der Frage: „Welchen Nutzen haben wir von diesem Kanal zur Elbe zu erwarten?“

Ehe ich zu dieser Frage übergehe, erscheint es mir zweckmässig, der vollständigen Uebersicht wegen, unsere jetzige Handelsthätigkeit in kurzen Zügen zu besprechen.

Endscheidend für Lübecks Stellung im deutsch-nordischen Handel ist seine in vieler Beziehung sehr glückliche geographische Lage am südwestlichsten Ende der Ostsee. Deshalb konnten die nordischen Rohstoffe und Bodenerzeugnisse: Holz, Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, schwed. Eisen, Theer, Pech, Hanf, Flachs, Felle, Häute, Haare, Borsten, Federn, Lumpen, russisches Petroleum, Sämereien, finnische Kümmel, auch Eier, finnl. Butter, Häringe, frische Fische u. s. w. am besten in Lübeck ihren Eingang ins westliche und mittlere Deutschland finden, auch besitzt Lübeck über das Meer vom Westen her einen unfänglichen Handel in Kolonialwaaren, Bordeaux-Weinen und englischen Kohlen. Als Export kommen ausser etwas westfälischem Schmelzkoks und sächsischem Steinsalz und Zucker kaum anderes in Betracht, als Fabrikate: also Stückgut nach dem Norden, hente fast nur deutschen Ursprungs; ausserdem ist als transitirend bei der Einfuhr russischer Spiritus und bei der Ausfuhr amerikanische Baumwolle als wichtig zu erwähnen.

Der Gesamtverkehr betrug im Durchschnitt der letzten drei Jahre 1888 bis 1890 rund 600 000 Tonnen (für 1891 ist die Statistik noch nicht abgeschlossen), davon entfallen auf die Einfuhr 75 Prozent (456 000 Tonnen), auf die Ausfuhr kaum 25 Prozent (148 000 Tonnen). Nichts ist eklatanter als diese Ziffern: es fehlt hier in Folge der theuren Bahnfrachten an Massengut, an Schwergut für die Ausfuhr und deshalb laufen etwa drei Viertel unserer Schiffe unbeladen wieder in die Ostsee zurück.

Aber welcher Wandel würde gerade in dieser Beziehung der Elbe-Trave-Kanal, der uns mit dem industrie- und rohstoffreichen Elbgebiet in die kürzeste und billigste Verbindung setzt, herbeiführen! Die Erfahrung in Frankreich, wo in den letzten Jahren ausserordentlich viel für Kanalbauten geschehen, zeigt, dass die Wasserfrachten, seit 1880 frei von Schiffahrtsabgaben, auf 0,8 Pfg. und bei langer Fahrt auf 0,64 Pfg. per Tonnenkilometer zurückgegangen sind, ein Satz, der auch in Deutschland bei der Länge seiner Wasserstrassen sicher zu erreichen sein wird. Ins Praktische übersetzt heisst das: Eine 800 Tons (80 Doppelwaggons) Kahnladung Stassfurter Kainite von Schönebeck nach hier, 325 km Wasserentfernung, kostet 1664 M. (20 M. 80 Pfg. per 10 Tons-Waggon), dagegen per Eisenbahn zum bestehenden billigsten Tarif 5936 M. (74 M. 20 Pfg. per 10 Tons-Waggon), also 4272 M. mehr, das ist  $3\frac{1}{2}$ mal theurer, als der Fluss- und Kanaltransport. Da hätten wir das Massengut, welches unseren Schiffen zur Ausladung fehlt! Die Lokomotive ist und bleibt immer nur das Zugpferd, die Wasserstrasse ist der Elephant

für die Massenbewegung und solche Kräfte brauchen wir als Vorspann.

Wie sehr dies wahr und wie sehr diejenigen Plätze, die an der Binnenschifffahrt theilnehmen können, in überwiegend starker Lage sich befinden, wie sehr ihre Wirthschaftskraft dabei gewinnt, geht aus folgenden Daten klar hervor:

Frankfurt a. M. hatte vor der Main-Kanalisation 1886 einen Wasserverkehr von 150 000 Tonnen = 14 Prozent Antheil; einen Bahnverkehr von 930 000 Tonnen = 86 Prozent Antheil. 1887 im ersten Jahr der Fertigstellung der Mainkorrektur einen Wasserverkehr von 360 000 Tonnen, einen Bahnverkehr von 1 010 000 Tonnen; 1890 einen Wasserverkehr von 700 000 Tonnen =  $33\frac{1}{3}$  Prozent Antheil, einen Bahnverkehr von 1 400 000 Tonnen =  $66\frac{2}{3}$  Prozent Antheil.

Diese Resultate sind glänzend. Der Wasserverkehr hat sich in fünf Jahren um 467 Prozent gehoben, der Bahnverkehr um 50 Prozent, aber beide, was bemerkenswerth, Bahn- und Wasserverkehr steigen gemeinsam, wenn auch naturgemäss der billige, dem Massengut dienende Wasserverkehr in stärkerem Grade. Wird diesem örtlichen Verkehr aber noch der Fluss- und Durchgangsverkehr zugerechnet, so kommt der Gesamtwasserverkehr mit 1 220 000 Tonnen in 1890 dem Bahnverkehr fast schon gleich und dürfte ihn wohl schon heute überholt haben, ein geradezu staunenswerthes Ergebniss einer modernen Flusskanalisation!

Aehnlich liegt es in Mannheim, dessen Hafenvverkehr sich von 1856 bis 1890 von 250 000 Tonnen auf 2 300 000 Tonnen, also beinahe um das Zehnfache gehoben hat, auch hier fast nur in Folge des auf dem korrigirten Rhein sich entwickelten Flussschiffverkehrs.

Auch unsere Nachbarschaft bietet hervorragende Beispiele der Wirkungen der stattgehabten Fluss- und Kanalverbesserungen. Berlin hatte schon 1890 einen Flussschiffverkehrsverkehr von 5 000 000 Tonnen, also eben so viel wie die ganze Hamburger See-einfuhr, und Hamburg hatte einen solchen von 3 500 000 Tonnen gegen 1 500 000 Tonnen im Jahre 1880. Gerade diese Steigerung eines so billigen Flussschiffverkehrs aber ist eine der ersten Gründe des grossen Aufschwungs seines Seehandels.

Auf Lübeck angewandt, liegt nun die Frage nahe, ist denn auch genügend Exportgut vorhanden, um eine ausgiebige Benutzung des Elbe-Trave-Kanals zu sichern? Eine Karte des Verkehrs auf den deutschen Wasserstrassen im Jahre 1885, herausgegeben 1889 vom Königlichen Regierungsbaumeister Sympher, zeigt sehr anschaulich den enormen Verkehr auf den deutschen Wasserstrassen. Speziell gestatte ich mir, darauf hinzuweisen, dass der Verkehr auf der Elbe mit Nebenflüssen 1885 bereits 1784 Millionen Tonnenkilometer erreichte, während derselbe gleichzeitig auf dem Rhein mit Nebenflüssen nur noch 100 Millionen Tonnenkilometer stärker war, obschon das Fahrwasser des Rheins z. Z. wesentlich besser und tiefer ist, als das der Elbe und obschon die grosse Montanindustrie des Ruhrgebiets den Rhein stromauf- und stromabwärts für die Beförderung ihrer Massen in erster Linie benutzt. Ich glaube nun aber, dass in Zukunft die Elbe die erste und wahre Hochstrasse des deutschen Güterverkehrs werden wird, wenn auch dem Rhein durch die geplante Moselkanalisation grosse Gütermengen aus dem luxemburgisch-lothringischen Erzbecken zugeführt werden; die Elbe mit Hamburg, mit ihren Seitenverzweigungen, dem Elbe-Trave-Kanal,

den märkischen Wasserstrassen mit Berlin, dem grossen hochbedeutungsvollen Mittelland-Kanal, der regulirten Saale eventuell mit Abzweigung der Bode, dem Leipziger Kanal, wichtig für grosse Theile von Sachsen, Thüringen und Bayern, und dann mit Böhmen, dürfte in ihrer zentralen Lage, zumal wenn sie noch vertieft werden wird, ihre Genossen schlagen und die stärksten Leistungen der deutschen Ströme aufweisen. Und an diesem Strome liegt nun — so drücke ich mich aus — nach Herstellung des Elbe-Trave-Kanals unser Lübeck, so dass Bedenken, dass der Elbe-Trave-Kanal nicht ausgiebig benutzt werden möchte, nicht aufkommen können.

Noch lassen Sie mich hinweisen auf die am 6. Mai 1891 und jetzt erneuert am 6. Februar d. J. stattgehabte Debatte im österreichischen Parlament, wo verschiedene Abgeordnete die österreichische Regierung dringlich aufgefordert haben, dem Donau-Oder- und dem Donau-Moldau-Elbe-Kanal näher zu treten, auch darauf, dass der deutsche Central-Verein für Binnenschifffahrt in Berlin kürzlich beschlossen, zum Zweck des Ausbaues der die beiden Länder verbindenden Wasserstrassen, jetzt Fühlung mit dem gleichen Verein in Wien zu nehmen. Es ist klar, kommen werden im Laufe der Zeit beide: der Donau-Oder-Kanal ist der leichter herzustellende, der Donau-Moldau aber der wirthschaftlich wichtigste. Dass eine zusammenhängende Wasserstrasse, wie die Donau-Elbe-Verbindung von 3100 Kilometer Länge, die grösste schiffbare Wasserstrasse Europas, quer durch Deutschland, Oesterreich-Ungarn und die nördlichen Balkanstaaten, die vom Schwarzen Meer über Hamburg zur Nordsee und über Lübeck zur Ostsee führt, gewaltige wirthschaftliche Folgen haben und dem Elbeschiffverkehrsverkehr ungeahnte Dimensionen geben wird, ist ohne Weiteres klar. Doch will ich darüber heute nicht weiter sprechen, sondern, diesen Gesichtspunkt nur im Vorbeigehen berührend, das Nächstliegende weiter verfolgen.

Ausser der eben besprochenen Karte, die den bestehenden Elbeverkehr deutlich veranschaulicht, verbreitet auch die von Herrn Siewert — Syndikus der Handelskammer in Halberstadt — herausgegebene Denkschrift: „Der deutsche Handel nach den nordischen Reichen und seine Förderung durch den Elbe-Trave-Kanal“ über den Theil des Elbeverkehrs, der nach Erbauung des Elbe-Trave-Kanals vortheilhafter über Lübeck zu lenken sein wird, ein helles Licht.

Hier begegnen sich unsere Interessen mit denen des ganzen Elbegebietes, das ein hohes, entscheidendes Interesse daran hat, für seine Massengüter und seine Fabrikate den billigsten Weg zur Ostsee zu erhalten, der ihm allein die Konkurrenzfähigkeit namentlich gegenüber England im baltischen Norden sichert. Dieser billigste und denkbar kürzeste Weg ist der durch den Elbe-Trave-Kanal über Lübeck, der nach meinen praktischen Erfahrungen in Uebereinstimmung mit den obigen Untersuchungen normal  $1\frac{1}{2}$  bis 2 Mark pro Tonne den Güterverkehr zwischen den Elbegebieten und der Ostsee billiger gestaltet, als es auf dem Finow-Kanal über Stettin und auf dem demnächstigen Wege über Hamburg und Nord-Ostsee-Kanal möglich ist. In diesem Punkt konzentriert sich unwiderleglich das grosse Interesse des elbischen Ausfuhrhandels, insbesondere der preussischen Provinz Sachsen.

Es würde den Rahmen der mir gestellten Aufgabe überschreiten, wollte ich den sächsischen Ausfuhrhandel hier sehr eingehend behandeln, ich verweise



da auf die Siewert'sche Schrift; lassen Sie mich indessen auszugsweise diejenigen Produkte erwähnen, die auf dem Elbe-Trave-Kanal ihren Weg über unseren Platz nehmen werden.

Zunächst, was die wichtige Ausfuhr betrifft: Ein wahrer Nibelungenschatz an Salzen ist eingebettet in der Provinz Sachsen bei Stassfurt. Das dortige Kalibecken ist das grösste der Welt, seine Jahresproduktion betrug 1890: 1 600 000 Tonnen; als ausgezeichnetes Düngemittel gehen die Produkte desselben in Form von Abraumsalzen (Kainiten etc.) hinaus nach allen Richtungen. Hamburg exportirte davon 1890: 223 000 Tonnen, Stettin 5000 Tonnen, Lübeck in Folge des fehlenden Wasserweges nur — 20 Tonnen. Von diesem Gesamtexport gingen nach der Ostsee 30 000 Tonnen, nach England und Frankreich 86 000 Tonnen und nach den Vereinigten Staaten 112 000 Tonnen. Dies Produkt wird einen wichtigen Stapelartikel für unsere vielen leer ausgehenden Ostseeschiffe abgeben, der ganze Norden konsumirt denselben für Moorkulturen in steigendem Maasse, besonders Schweden, dessen weitgestreckte Moore hiermit für die Landwirthschaft sehr ertragsfähig gemacht werden. Eine Verdoppelung des Verbrauchs im baltischen Norden innerhalb eines Jahrzehnts steht nach fachmännischer Ansicht zu erwarten. Auch nach England als Rückladung für die englischen Kohlendampfer und nach den Vereinigten Staaten mit ihrem enormen Bedarf wird von hier zu verschiffen sein.

Ein weiterer guter Artikel für die Ausfuhr über hier bietet sich im sächsischen Stein- und Siedesalz, für menschliche und thierische Nahrung, dar. Die deutsche Jahresproduktion übersteigt 1 000 000 Tonnen, der Export, zumeist der Provinz Sachsen entstammend, erreicht fast 200 000 Tonnen, davon gehen einschliesslich geringer Mengen Lüneburger Salzes nach der Ostsee und Norwegen fast 40 000 Tonnen, d. i. aber nur 10 Prozent des ganzen nordischen Bedarfs. England und die Mittelmeerländer haben diesen Handel hauptsächlich in der Hand, obschon die nordischen Länder, als die salzärmsten, Deutschland, dem salzreichsten Lande, geographisch am nächsten liegen. Der Elbe-Trave-Kanal wird durch seine billigeren Transporte den Absatz dieser deutschen Produkte wesentlich fördern helfen.

Auch für die mit der Salzgewinnung in der Provinz Sachsen verbundene chemische Industrie der Soda-, Natron-, Alaunfabrikation ist dasselbe zu erwarten. Der Export nach der Ostsee beträgt ca. 6000 Tonnen, die englische Ueberlegenheit ist ähnlich wie beim Salz.

Eine hervorragende Rolle beim Export spielt der Zucker. In diesem Artikel ist Deutschland heute das erste Produktionsland der Welt geworden, eine *pièce de résistance* für unsere Landwirthschaft, an der sie sich erholt hat und durch die sie vielfach zu kräftiger Entwicklung gediehen ist. Gerade die Elbgegenden, die so fruchtbare Provinz Sachsen, Anhalt und Braunschweig, stehen in der Erzeugung von Rübenzucker oben an, die Produktion betrug 1890 im Elbgebiet ohne Böhmen etwa 900 000 Tonnen. Hamburg exportirte einschliesslich böhm. Zucker 730 000 Tonnen, Stettin 70 000 Tonnen; davon gingen nach den Vereinigten Staaten 220 000 Tonnen, nach England 400 000 Tonnen, nach südeuropäischen Ländern 10 000 Tonnen, nach den Ostseeländern 33 000 Tonnen. Von dem letzteren Quantum wurden von Lübecker Häusern, aber ab Stettin, 7000 Tonnen nach Finland exportirt, der Export über Lübeck selbst war nicht

bedeutend, kaum 4000 Tonnen, wird aber stark anschwellen, sowie wir mit der Elbe verbunden sind.

Dies, Salz und Zucker mit ihren Nebenerzeugnissen, sind die beiden hauptsächlichsten deutschen Ausfuhrmassenprodukte von der Elbe, darauf basiren in erster Linie Hamburgs und Stettins Exporte; Hamburg hat z. B. einen Theil seiner überseeischen Dampferlinien geradezu auf der Ausfuhr sächsischen Rübenzuckers begründet. Ein dritter deutscher Stapelartikel ist Zement, dessen Verwendung in der ganzen Welt stetig zunimmt. An diesem Geschäft theilzunehmen und damit gleichzeitig der inländischen Erzeugung, was überhaupt die Aufgabe der Seeplätze ist, zu dienen, wird uns der Elbe-Trave-Kanal ermöglichen.

Aber ausser den genannten Massenartikeln kommen als weitere elbische Ausfuhrerzeugnisse in Betracht: die Produkte der Oelmüllerei, die Erzeugnisse des Kupfer- und anderen Metallbergbaues, der Mineralöl-, Paraffin- und Paraffinkerzenfabrikation, der sächsischen Kunststoffs- und grossen Thonwaarenindustrie, die Porzellanerde, die Saalegerste, berühmt durch ihre hohe Qualität für Brauereizwecke und deshalb im Norden wie in England sehr gesucht. Dann ist zu nennen frisches Obst, das auch von Böhmen her ein erheblicher Frachtartikel geworden und in Folge der späteren Fruchtreife im Norden und bei unseren täglichen Dampferverbindungen jetzt schon gut exportfähig ist. Hamburg führte z. B. an Obst 1890 nach England 18 000 Tonnen aus. Aehnliches gilt von frischen Gemüsen und den Sämereien der bekannten Feld-, Gemüse- und Blumenkulturen in Quedlinburg, Aschersleben und Erfurt. Mit Vortheil würde sich ferner die neue Wasserstrasse noch benutzen lassen für Gries, Graupen und ähnliche Fabrikate der Mühlenindustrie, für die zahlreichen Fabriken der Kartoffelmehl- und Kartoffelstärkeerzeugung, für Zichorien, Kirschsafft, Essig, Farben, Papier, Firnis- und Lackfabrikate, Harzer Mineralwasser, Eisenmöbel und eiserne Kochgeschirre, Glas- und Steingutwaren. Alle diese Erzeugnisse sind vorwiegend Produkte der Provinz Sachsen, aber auch das Königreich Sachsen wird mit den mannigfachsten Erzeugnissen seiner gewaltigen Industrie in der Maschinenbranche, der grössten des Kontinents, seiner so bedeutenden Textilfabrikation, seinen Manufakturen in der Porzellan-, in der Papierbranche u. s. w., auch mit seinen Sandsteinen aus den Pirnaer Brüchen stark zur Belegung des Elbe-Trave-Kanals beitragen. Dann Böhmen. Dass Böhmen eine grosse Zucker-, Malz-, Textil-, Glas- und Porzellanindustrie, einen berühmten Gersten- und Hopfenanbau besitzt, die sämmtlich in grossen Umsätzen für den Export arbeiten, sei zunächst erwähnt. Das grösste Massenquantum liefert aber die böhmische Braunkohle, die sich das ganze Elbgebiet erobert; jährliche Produktion 12 000 000 Tonnen, davon werden nach Deutschland auf der Elbe verschifft hinunter bis nach Hamburg 1½ bis 2 000 000 Tonnen, Hamburg selbst betheiligte sich daran mit 60 000 Tonnen. Der Elbe-Trave-Kanal wird ein erhebliches Geschäft in diesem guten und billigen Heizmaterial hier ermöglichen und wie in den meisten anderen Erzeugnissen des elbischen Gewerbelebens oder Bodens die Versorgung Mecklenburgs, Lauenburgs, des mittleren und östlichen Holsteins und der angrenzenden deutschen Küstenländer durch den hiesigen Platz gestatten. Ferner lässt sich einiger Export von Braunkohlen für Darrzwecke nach den dänischen Inseln annehmen. Auch die grosse Berliner Industrie, diejenige des westlichen Brandenburgs und die chemische und

Zementindustrie an der Unterelbe (der Lüneburger Zement ist nicht nur hier, sondern an der ganzen Ostsee bekannt) werden für ihre Ausfuhr den billigen neuen Wasserweg, den Elbe-Trave-Kanal, benutzen und damit ihre Konkurrenzfähigkeit gegenüber England kräftigen, das in den meisten der genannten Artikel heute noch im baltischen Norden überwiegt, obschon dieser uns so viel näher liegt. Es liesse sich dies Bild hinsichtlich unserer Ausfuhr noch von Süddeutschland und von der Seite des Mittelland-Kanals her erweitern, ich glaube jedoch, dass das Gesagte für die Zwecke meines Vortrages genügt, und dass es damit als dargelegt anzusehen ist, dass für die deutsche Ausfuhr durch den Elbe-Trave-Kanal für uns ein enormes Feld neuer kommerzieller Thätigkeit sich eröffnen wird.

Ich komme jetzt zur Einfuhr. — Befremdlicher Weise ist in den Kreisen der Elbschiffer die Meinung aufgetaucht, als wäre über Lübeck wohl eine starke Ausfuhr, aber nicht eine entsprechende Einfuhr zu erwarten. Ich will darauf nur entgegnen, dass unsere jetzige Einfuhr schon 3 mal so gross ist als die Ausfuhr und dass es für jeden im praktischen Leben stehenden Kaufmann gar keinem Zweifel unterworfen sein kann, dass auch die Einfuhr in allen unseren nordischen Rohstoffen stark steigen und damit für die Elbschiffahrt immer hinreichende Rückfracht vorhanden sein wird. Ist unserm Handel erst das grosse Elbgebiet — und das erstreckt sich für uns wirtschaftlich in seinen Ausläufern bis zu den österreichischen und bayrischen Alpen — erschlossen, ein Gebiet mit einer Bevölkerung von mindestens 20 Millionen Einwohnern, das uns heute ja so gut wie verschlossen ist, dann wird auch die für die vortheilhafte Gestaltung der Ausfuhr allerdings unentbehrliche Einfuhr sich rasch und sehr intensiv weiterentwickeln. Alle unsere nordischen Produkte finden in Mitteldeutschland einen willigen Markt, im Besonderen wird das hiesige Getreidegeschäft wieder einen neuen Impuls erhalten und zwar so gut mit Zufuhren von der Ostsee, wie vom Schwarzen Meer und transatlantischen Ländern her. Auch unserem nordischen Holzgeschäft gewährleistet nach dem letzten Handelskammerbericht der Elbe-Trave-Kanal allein eine Erweiterung seines Absatzes. Mit unseren sämtlichen anderen Artikeln liegt es ebenso, jeder Kaufmann wird das bestätigen können. Als neue Branchen unseres Handels können nach Herstellung des Kanals ins Auge gefasst werden: die Einfuhr von Graniten und Syeniten (Hausteinen) im grossen Styl. Norddeutschland ist, wie es in einigen Provinzen holzarm ist, so auch steinarm, die unerschöpflichen schwedischen und finischen Granitbrüche hart an der Küste geben aber ein ausgezeichnetes Material zur Strassenpflasterung, was wir ja bei unseren besten Kopfsteinen sehen, wie auch ein vortreffliches Material für Bauzwecke zu Granitsäulen, Treppen, Denkmälern u. dergl. Die heutigen Bahnfrachten gestatten landeinwärts keinen Versand, sonach dient unser jetziger Import nur dem lokalen Verbrauch. Weiter liegt die Einfuhr von schwedischem Feldspat und solchem aus Norwegen aus der Umgebung von Christiania nahe; Feldspat wird zur Erzeugung einer guten Glasur seitens der grossen deutschen und böhmischen Porzellan-Industrie in ganz bedeutenden Mengen verwandt; auch Kreide von Rügen und Moen findet in der Provinz Sachsen eine starke industrielle Verwendung. Der Kanal allein gestattet deren Einfuhr.

Dann aber wird unser Handelsstand seine Blicke

bei der Einfuhr — wie auch bei der Ausfuhr — nicht allein nach dem baltischen Norden zu richten haben, sondern ebenfalls nach dem Westen. Bleibt die Ostsee auch unser vornehmstes Wirkungsfeld, so liegt mit dem Nord-Ostsee-Kanal Lübeck doch ebenso gut an der Nordsee wie Hamburg an der Ostsee und an Produkten zur Einfuhr von den westlichen und südlichen Ländern in Verbindung mit Rückladung von hier aus dem Elbgebiet oder mit Rückladung von der nördlichen Ostsee wird es nie fehlen. Irgend ein Zweifel, dass unsere Einfuhr nicht mit der Ausfuhr Schritt zu halten vermöchte, kann für Jemand, der mit der Sachlage vertraut ist, thatsächlich nicht bestehen.

Nach dem Vorhergehenden wird gewiss die Frage von naheliegender Interesse und für uns Alle der Punkt auf dem „i“ sein: welche Verkehrszunahme haben wir ziffernmässig durch den Elbe-Trave-Kanal zu erwarten?

Niemand ist im Stande, solche Frage mit Gewissheit zu beantworten, Niemand kann hinsichtlich vieler Einzelheiten in die Zukunft schauen, nur die grossen Gesichtspunkte lassen sich von vornherein mit guter Sicherheit feststellen. Um aber doch einen gewissen Anhalt zu gewinnen, habe ich versucht an der Hand der deutschen Reichsstatistik und verschiedener Lokalstatistiken eine Uebersicht zu gewinnen, und ich bin dabei zu folgendem Ergebniss gekommen.

Der gegenwärtige Seeverkehr Lübecks setzt sich im Durchschnitt der letzten drei Jahre (1888 bis 1890) wie folgt zusammen:

bei der Einfuhr von der Ostsee . . . . .	350 000 t
„ „ „ „ Nordsee und vom	
„ Westen „ „ „	100 000 t
bei der Ausfuhr nach der Ostsee . . . . .	150 000 t
insgesamt . . . . .	600 000 t

Es würde ermüden, wollte ich in Bezug auf die Zunahme des Geschäfts das dazu erforderliche sehr umfassende statistische Material hier vortragen, im Uebrigen muss ich erklären, dass die statistischen Zusammenstellungen sehr vorsichtig aufgemacht und im Wesentlichen durchaus als zutreffend anzusehen sind. Es ergibt sich danach, dass von dem Verkehr des Elbgebiets von und nach der Ostsee eine Zunahme von 370 000 Tonnen für den hiesigen Seeverkehr zu erwarten ist und zwar bei Erhaltung des Friedens schon innerhalb etwa der ersten drei Jahre nach Eröffnung des Kanals, denn dieser Verkehr, der heute überwiegend über Hamburg geht, ist der Natur der Sache nach hauptsächlich Transitgut, der Transitverkehr gehorcht aber bekanntlich bei Massengütern dem Bruchtheil eines Pfennigs, und kein Verkehr von und nach der Ostsee ist für Mitteldeutschland, wie ich schon ausgeführt, billiger, als der durch den Elbe-Trave-Kanal über Lübeck.

Abzuziehen ist der Verlust Lübecks durch den Nord-Ostsee-Kanal, den ich mit 50 Prozent = 50 000 Tonnen vom bestehenden Hamburg-Lübecker Bahnverkehr (170 000 Tonnen) veranschlage und der Lübeck von den direkten Hamburger Ostseedampfern entzogen werden wird. Sonach erreicht dieser Seeverkehr die Summe von über 900 000 Tonnen und von mindestens 1 000 000 Tonnen unter Hinzuziehung der jährlichen Steigerung des Verkehrs bis zu der Zeit der Eröffnung des Elbe-Trave-Kanals.

Hinzutritt die Zunahme, die durch das hiesige Eigengeschäft im Export wie im Import vermittelt wird, die vorläufig nicht zu beziffern, die aber jedenfalls recht bedeutend sein wird.

Für den Kanalverkehr selbst kommt noch hinzu der Lokalbedarf unserer Stadt für den Bezug von Rohstoffen, z. B. von böhmischer Braunkohle, Baumaterialien, als hannöv. Zement und Kalk, sächsischen Sandsteinen, Thonröhren etc., den Produkten der Landwirtschaft u. a. m. Insbesondere ist hierbei der Bedarf unserer aufstrebenden Industrie zu berücksichtigen, sowie der Absatz ihrer Erzeugnisse nach dem Innern Deutschlands. Ziffernmässig lässt dieser Verkehr sich nicht berechnen, und möchte ich hierbei noch hinzufügen, dass der Kanalverkehr nicht allein dem Massenverkehr, sondern auch dem Stückgutverkehr dienen wird, wie überhaupt bei der organisirten Binnenschiffahrt. 35 Prozent der Elbschiffahrt zu Berg bestehen heute bereits aus Stückgütern, die bisher den Wasserweg mieden, und seit einigen Jahren besteht ein regelmässiger Eildampferdienst zwischen Laube in Böhmen und Hamburg, der die Strecke in 50 Stunden durchläuft! Kein Eisenbahngüterverkehr kann Rascheres und Besseres leisten. Auch von und für hier gegebenenfalls Derartiges zu organisiren, steht nichts im Wege.

Zu diesem Lokalverkehr Lübecks tritt für die Beurtheilung des Kanalverkehrs noch der Verkehr des Herzogthums Lauenburg hinzu. Ohne Zweifel ist der Kanal für Lauenburg eine wirthschaftliche Frage ersten Ranges, meines Erachtens überhaupt z. Z. die erste. Er bewirkt Bodenverbesserungen und gestattet die vortheilhafteste Verwerthung der landwirthschaftlichen und forstwirthschaftlichen Erzeugnisse des Landes nach den Städten Hamburg und Lübeck, auch nach Binnendeutschland, ferner die Errichtung industrieller Anlagen entlang den Ufern des Kanals; dann harren gerade in landwirthschaftlichen Gegenden viele geringwerthige Artikel ihrer Hebung und Bewegung durch billigeren Transport und liefern in Form von Steinen, Erde, Sand, Kies, Thon und groben Thonfabrikaten, Ziegeln, Dachsteinen, ebenso Holz und Reisig, Wald- und Teichstreu, Heu, Stroh und Rohr, Torf und Torfstreu, einen starken und dauernd steigenden Beitrag zu dem mehr lokalen Verkehr des Kanals. Doch der gesammte Lokalverkehr tritt bei dem Elbe-Trave-Kanal weit zurück hinter dem Seeverkehr bzw. dem grossen durchgehenden Verkehr von und nach dem deutschen Binnenlande.

Mit 1 000 000 Tonnen Seeverkehr, der sich unter Zurechnung des gesteigerten Imports und des überhaupt völlig neu sich entwickelnden Verkehrs (auch von der Nordsee und vom Westen her) innerhalb 8 bis 10 Jahren nach der Eröffnung des Elbe-Trave-Kanals, wahrscheinlich aber schon eher, auf 1 200 000 Tonnen erhöhen kann und dann entsprechend weiterwachsen wird, kommt unsere Stadt mehrere Jahre hindurch von der letzten in die erste Reihe der procentuellen Zunahme des Seeverkehrs in den deutschen Hafenplätzen, sie überflügelt in den Verkehrsziffern Danzig und Königsberg und wird der Grösse nach der vierte deutsche Seehafen, welchen Platz sie für die Dauer mindestens behalten wird.

Noch vortheilhafter gestaltet sich die Stellung unserer Stadt, nachdem der Rhein-Weser-Elbe- (Mittelland-) Kanal fertig gestellt sein wird. Die hohe Bedeutung desselben auch für uns nöthigt mich, noch mit einigen Worten hierauf einzugehen. Der geplante Mittelland-Kanal, der jetzt festere Gestalt annimmt, verbindet den Rhein bei Duisburg über die Ems und Weser mit der Elbe bei Wolmirstedt nördlich von Magdeburg, von wo er den Anschluss nach der Oder und Weichsel durch das schon vorhandene östliche Wasser-

strassennetz findet, der Mittelland-Kanal verbindet also den äussersten Westen mit dem äussersten Osten des Reichs. Keine Maassnahme auf dem Gebiete des Verkehrswesens kann für ganz Norddeutschland grössere und vortheilhaftere wirthschaftliche Folgen zeitigen, als die Erbauung dieses Kanals, der den billigsten Gütertausch zwischen unseren industriellen und landwirthschaftlichen Provinzen gestattet, vielen Industrien bessere Existenzbedingungen ermöglicht und der auch den Seestädten, insbesondere Bremen, aber auch Lübeck, im hohen Grade nützt. Als nordöstliche Fortsetzung des Mittelland-Kanals zum baltischen Meer ist der Elbe-Trave-Kanal zu betrachten — er schliesst das gesammte westdeutsche Wasserstrassennetz an die Ostsee an — und deshalb gewinnt Lübeck mit ihm den sehr werthvollen direkten Wasserweg nach Westdeutschland für Importe und Exporte zur Ostsee, und Produkte, die heute über die niederländischen Häfen vom baltischen Meere nach Rheinland-Westfalen eingeführt werden, u. A. nordische Hölzer, Getreide und schwedische Erze, können später erfolgreicher über Lübeck bezogen werden. Ein Beispiel mag das näher erläutern. Rheinland-Westfalen bezieht jetzt jährlich via Rotterdam über 1 000 000 Tonnen spanische, algerische und andere Eisenerze, neuerdings auch in beachtenswerthem Maasse schwedische. Die schwedischen Erzlager sind bekanntlich ausserordentlich mächtig und vom höchsten Eisengehalt, dabei stellenweise sehr phosphorarm, die Verhiffung nach Rotterdam ist doch zu kostspielig, es mangelt an direkter Rückladung. Dagegen liesse sich vom schwedischen Hauptverhiffungsplatz Oxelösund, südlich von Stockholm, leicht eine Collierfahrt nach Lübeck errichten, also die Dampfer brauchen in dieser Fahrt keine Rückladung, sondern laufen bei der kurzen Strecke vortheilhafter in Wasserballast zurück, ähnlich wie zwischen Hamburg und der englischen Ostküste die Kohlenfahrt organisirt ist. Dadurch ist ein rascher und regelmässiger Erz-Import gesichert, was auf dem verhältnissmässig langen Seewege nach Rotterdam nie zu erreichen ist. Vermuthlich wird der Bezug via Lübeck und Mittelland-Kanal 1 bis 2 Mark pro Tonne billiger, als über Rotterdam und rhein- oder bahnwärts nach dem Ruhrgebiet, wenn gleichzeitig mit dieser Einfuhr über Lübeck die Ausfuhr Hand in Hand geht. Das ist für solche Massenquantitäten, zumal so lange Russland sich absperrt, welches bei einer freien Handelspolitik ein Massen-Abnehmer deutscher Bergbau- und Industrieerzeugnisse sein würde und vielleicht dereinst sein wird, nach der Ostsee allein nun nicht möglich, aber sehr wohl in Verbindung mit dem Bedarf des ganzen Elbgebiets an Kohlen, Koks und Eisen und unter Berücksichtigung des enormen Hamburger und auch des hiesigen Kohlenverbruchs. Also die erforderliche Rückladung nach und bis zur Ostsee findet sich; für den Export nach den nordischen Ländern selbst kämen als Massengut von Westfalen wesentlich Koks und Eisen in Mitbewerb gegen England in Betracht, von der Elbe die vorhin erwähnten Produkte der Provinz Sachsen, insbesondere des Stassfurter Gebiets.

Aus diesem einen Beispiel schon ist leicht ersichtlich, dass der durch den Mittelland-Kanal ermöglichte Massengutverkehr nach und von den deutschen Seeplätzen — unter ihnen Lübeck — diese ausserordentlich heben und die Konkurrenz gegenüber den niederländischen Häfen überhaupt erst ermöglichen wird, und in diesem Sinne möchte ich den Rhein-

Weser-Elbe-Kanal geradezu als ein nationales Werk bezeichnen, das Deutschland wirtschaftlich nicht nur in seinem Binnenlande stärkt, nicht nur seiner Industrie den billigsten Bezug nothwendiger Rohstoffe gestattet, sowie die Ausfuhr erleichtert, sondern das auch die Entwicklung seiner Seeplätze kräftig fördert.

In welchem Maasse der Mittelland-Kanal nun unsern Seeverkehr ziffernmässig beeinflussen wird, ist heute noch nicht entfernt zu beurtheilen. Die Ziffern können jedoch sehr bedeutende sein, denn das Colliersystem kann von der Ostsee für Massenrohstoffe nur nach Lübeck für das westdeutsche Produktions- und Konsumtionsgebiet ins Auge gefasst werden, nicht für die nach Westdeutschland konkurrierenden Häfen von Hamburg bis Antwerpen, der zu grossen Entfernung wegen. Das Colliersystem giebt uns aber eine gewisse Stärke und Ueberlegenheit, die anschliessende Binnenschiffahrt kann damit am zweckmässigsten und billigsten organisirt werden.

Auf jeden Fall steht mit diesem Anschluss des Mittelland-Kanals — thatsächlich eines zweiten grossen Stromgebiets — an das Elbgebiet unserm Handel eine zweite ausserordentliche Erweiterung und Kräftigung bevor. —

Es erübrigen mir noch einige Bemerkungen in Bezug auf die technische Seite des Elbe-Trave-Kanal-Projekts, soweit dasselbe die wirtschaftliche Seite berührt. Ich will nur aussprechen, dass ausschliesslich ein Kanal, der den grössten Elb- und Mittellandkähnen gestattet, ohne irgend welche Schwierigkeit bis an die Stadt zu gelangen, allein in Betracht kommen kann und allein den Aufwand grosser Mittel rechtfertigt; jedes andere Projekt würde halbe Arbeit sein, denn es würde den Anforderungen nicht genügen, die ich heute dargelegt habe. Vom Herrn Baudirektor Rheder ist auch nur nach dem zutreffenden Gesichtspunkt gearbeitet worden. Weiter müssen der Binnenhafen und unsere Seehäfen den mit dem Kanal erwachsenden Ansprüchen voll genügen. Es scheint mir das nur möglich, falls der Binnenhafen in der weiten Raum darbietenden Wakenitz hergestellt wird, auch wäre damit eine gleichmässige Vertheilung des geschäftlichen Lebens über unsere ganze Stadt gegeben. In Bezug auf die Seehäfen, für die ja schon viel gethan, wird man sich zu fragen haben, ob sie dem doppelten und grösseren Seeverkehr entsprechen können; auch ob tiefer gehende grosse Seedampfer, z. B. mit Getreide vom Schwarzen Meere oder von den Vereinigten Staaten, bis an die Stadt kommen können. Die Tiefe unseres Fahrwassers beträgt zur Zeit 5,30 bis 6 m, die des Nord-Ostsee-Kanals 9 m, es wird doch keine übergrossen Kosten verursachen, die Trave bis zur grossen Holzwyk unterhalb Schlutups beliebig und dem etwaigen Bedürfnisse entsprechend zu vertiefen. Dort haben wir ein prachtvolles breites, 8 bis 10 m tiefes, gegen alle Winde geschütztes Revier, keine Ebbe und keine Fluth wie in den Nordseehäfen, keinen nennenswerthen Wellengang und deshalb können auch die grossen Oberländerkähne bequem bis dorthin laufen, um ihre Ladungen an sehr grosse Dampfer abzugeben oder von daher zu empfangen. Dieser Punkt ist sehr wichtig, die Nordseehäfen können bis zur Stadt keine 8 bis 9 m Wasser schaffen, ohne die ungeheuersten Kosten, während wir diese Tiefe in der Trave haben und nur die Verbindung nach der See zu öffnen brauchen; andererseits können die Elbkähne nur bis Hamburg-Stadt gelangen und die Elbe nicht weiter hinunter

schwimmen, Wellengangs wegen. Es muss dort also bei tiefgehenden Dampfern die Ladung oftmals mit grossen Kosten umgeladen werden, diese Umladung bleibt uns erspart, ein Punkt, der in allen seinen Konsequenzen für uns sehr glücklich und wichtig ist. —

Ich resumire: Der Elbe-Trave-Kanal, der einen Zweig der Elbe bildet, dergestalt, dass fernerhin die Elbe sich gabelt und über Hamburg in die Nordsee und über Lübeck in die Ostsee mündet, paralysirt die nachtheiligen Wirkungen des Nordostsee-Kanals für unsere Stadt, er giebt unserem Handel ein gänzlich neues Hinterland für Massentransporte, das, wie bei Hamburg, seitlich von der Weser und von der Oder begrenzt, sich bis ins Donaugebiet erstreckt und das mit dem Mittelland-Kanal eine abermalige bedeutende Erweiterung nach Westdeutschland erfährt. Unsere alte Hansastadt tritt damit ein in einen neuen Abschnitt ihrer Entwicklung, sie wird sich dann selbst unter den modernen Handelsverhältnissen zu einer starken Seestadt entwickeln, sie wird, was ihr heute versagt ist, den Interessen der deutschen Produktion des Elbgebietes als dessen natürlicher Ostseehafen dienen können, sie wird den beiden Schwesterstädten näher rücken und sich bei ihrer Lage in der Mitte der durch den Nordostsee-Kanal einheitlich gewordenen deutschen Küste wenigstens zur viertgrössten Seehandelsstadt Deutschlands emporschwingen. Eine kräftige Industrie hat hier dann Raum, Wasser rundum, billige Terrains, Verbindung durch den Kanal mit dem Inlande und durch unsere Seeschiffahrt mit dem ostseeeischen und weiteren Auslande. Mit der Hebung des Grosshandels und der Rhederei wird ausser der dann entstehenden weiteren Zunahme der Bevölkerung und der daraus erfolgenden Belebung des Detailgeschäfts vor allem das Gewerbe kräftig aufblühen, auch wird der Werth von Grund und Boden eine steigende Richtung einschlagen, woran ja fast jeder Steuerzahler Interesse hat.

Mit einem Wort, ich glaube an die Zukunft Lübecks als Handelsstadt, ich will, im Gedanken an eine ruhmvolle siebenhundertjährige Tradition, Lübeck als solche erhalten und neuer Blüthe entgegengeführt wissen, dazu bietet der Elbe-Trave-Kanal ungeachtet der finanziellen Lasten das einzige Mittel!

Grosse Aufgaben sind es, die vor uns liegen und die an die Tüchtigkeit unserer Verwaltung und unserer Kaufmannschaft hervorragende Anforderungen stellen. Ich bin jedoch sicher, dass die Ziele mit Energie und auch etwas Enthusiasmus werden erreicht werden, die Lübeck mit dem Elbe-Trave-Kanal, ich sage mit „unserem Elbe-Trave-Kanal“ gesteckt sind. Dann wird unsere Stadt in allen Beziehungen einer glücklichen Zukunft entgegengehen, und mit diesem Wunsche schliesse ich.

## IV.

## Der Provinzialverein für Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt in der Provinz Posen.

Bericht über die konstituierende Versammlung am  
20. Januar 1894.

Im Namen des provisorischen Komitees eröffnete Herr Ober-Bürgermeister *Witting-Posen* die Versammlung. Seit einer Reihe von Jahren — so führte Redner aus — machten sich in unserem weiteren und engeren Vaterlande Bestrebungen geltend, die auf eine Hebung der Schifffahrt hinzielen. Auch seitens der Staatsregierung werde dieser für die allgemeine Volkswohlfahrt so wichtigen Angelegenheit seit längerer Zeit eine erhöhte Beachtung geschenkt und es dürfte bekannt sein, dass die Regierung einen besonderen Wasser-Ausschuss eingesetzt habe, der sich mit den Wasserstrassen, die unser Vaterland durchqueren, beschäftige und für ihre Verbesserung Sorge. Es haben sich nun in allen Theilen Deutschlands Vereine gebildet, die dieses Vorgehen der Königlichen Staatsregierung unterstützen wollen, und wenn man sich heute in der Provinz Posen anschicke, auch einen solchen Verein ins Leben zu rufen, so komme man damit etwas spät; man habe sich aber gesagt: besser spät als gar nicht. Und fasse man die Verhältnisse bei uns ins Auge, so haben gerade die letzten Jahre zu einer solchen Vertretung herausgefordert. Die ungewöhnlich grosse Dürre der letzten Jahre habe auch in der Warthe einen so niedrigen Wasserstand geschaffen, dass dadurch die Schifffahrt sehr geschädigt wurde. Da drängte sich dann die Frage auf, ob es keine Abhilfe gebe. Der gegründete Verein könne in dieser Richtung viel Gutes schaffen, er sei im Stande, die verschiedenen Interessen von Land und Stadt zu versöhnen, weil ein solches Unternehmen den Städten und der Landwirthschaft in gleicher Weise diene. Eine Wasserstrasse solle den Massenverkehr der Güter fördern, und gerade wie jede neue Chaussee dem einzelnen Landwirth zu gute komme, indem sie den Absatz der Güter erleichtere, so auch jede Wasserstrasse. Und dass namentlich auch für unsere Stadt ein solcher Verein ganz ausserordentlich wichtig sei, brauche nicht erst näher dargelegt zu werden.

Indem der Vorsitzende den Anwesenden — unter denen sich auch zahlreiche Vertreter des Schifferstandes befanden — für ihr Erscheinen dankt und namens des Komitees Alle begrüsst, giebt er die Erklärung ab, dass jeder in Stadt und Land, der das Unternehmen unterstützen will, willkommen sei.

Der Herr Ober-Präsident ist, wie der Vorsitzende noch mittheilt, durch Krankheit am Erscheinen leider verhindert, er wolle aber die Bestrebungen des Vereins gern unterstützen. Der Vorsitzende spricht dem Herrn Ober-Präsidenten für diese Theilnahme den Dank der Versammlung aus und hebt hervor, dass die eifrige Förderung aller Interessen der Provinz durch den Herrn Ober-Präsidenten die dankbarste Anerkennung verdiene.

Hierauf sprach der Schriftführer des Central-Vereins, Herr Hauptmann z. D. *Hülken* über die Geschichte und die Thätigkeit des Central-Vereins zur Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt, sowie über die Aufgaben der Binnenschifffahrtsvereine. Redner betont zunächst, dass er nur seine persönlichen Ansichten vortrage, also nicht im Namen

des Central-Vereins spräche und führt dann aus: Die Verbesserung der natürlichen und künstlichen Wasserstrassen Deutschlands sei eng verknüpft mit der Geschichte der Bestrebungen des Central-Vereins, welcher 1869 in Berlin ins Leben gerufen worden sei. Der Verein sei den staatlichen Behörden, welche seinen Bestrebungen zumeist wohlwollend gegenüberständen, zu grösstem Danke verpflichtet. Ganz insbesondere aber müsse hervorgehoben werden, welch' reges Interesse Se. Majestät der Kaiser für gute Wasserstrassen seit seinem Regierungsantritt bethätigt habe. Ihm gebühre daher an erster Stelle unser Dank, da in Folge dessen auch das allgemeine Interesse an der Binnenschifffahrt ein immer regeres geworden sei.

Anders sei es zur Zeit der Verstaatlichung der Eisenbahnen, nach den Kriegsjahren, gewesen, als man unter dem Druck der Nothwendigkeit der Förderung der Schienenwege die Schifffahrt bei Seite gesetzt habe. 10 Jahre nach seiner Gründung, im Jahre 1879, habe der Verein die Freude gehabt, dass sich die Aufmerksamkeit der Regierung der Binnenschifffahrt in erhöhtem Maasse zugewendet habe. Der damals dem preussischen Etat beigefügten Denkschrift, worin eine planmässige Regulirung der fünf grössten Ströme Deutschlands in Aussicht genommen worden, seien dann weitere Denkschriften betreffs der kleineren Flüsse gefolgt und, wie aus der neuesten — in diesem Jahre erschienenen — zu ersehen sei, auch mit gutem Erfolge an dem Ausbau der Flussläufe gearbeitet worden. Mit der Schaffung und Verbesserung künstlicher Wasserstrassen sei es nicht so rasch gegangen, wengleich auch hier Erfolge nicht ausgeblieben. Aber erst im Jahre 1885 sei es gelungen, den Verkehrsminister zu überzeugen, dass es neben den Eisenbahnen auch leistungsfähige Wasserstrassen geben müsse. Gemeinsam mit dem Central-Verein habe der schlesische Provinzialverein für die Verbindung der Oder mit den märkischen Wasserstrassen gekämpft, und der Oder-Spree-Kanal sei erbaut worden. Ebenso sei mit dem Westdeutschen Fluss- und Kanalverein in Münster für den Dortmund-Emshäfen-Kanal — mit dem Verein für Süd- und Westdeutschland in Frankfurt a. M. für die Main-Kanalisation erfolgreich gestritten worden und der Nord-Ostsee-Kanal fast fertiggestellt. Das grosse Projekt eines Mittelland-Kanals, welcher den Rhein mit der Elbe verbinden solle, sei in ein Stadium getreten, von dem man Erfolg hoffen könne und auch der Elbe-Trave-Kanal werde hoffentlich bald unter Dach gebracht sein. —

In Binnenschifffahrtsvereinen fänden vor Allem auch die Interessengensätze ihren Ausgleich. Hier vereinigten sich Techniker, Schiffer, Kaufleute, Gewerbetreibende, Beamte und Landwirthe. Denn auch letzterer Berufszweig, welcher längere Zeit gegen die Besserung der Wasserstrassen gewesen sei, habe sich jetzt mehr und mehr von ihrem Nutzen überzeugt. Selbstredend müsse man aber in erster Linie auch des Schifferstandes gedenken, der sich in schwerer Lage befinde. Die Lasten desselben zu erleichtern, gehöre wohl zu den dankbarsten Aufgaben der Binnenschifffahrts- und Kanalvereine.

Ein fernerer wichtiger Punkt in der Aufgabe der Vereine sei der Rechtszustand der Binnenschifffahrt. Ein dies Gebiet ordnender Gesetz-Entwurf sei vor Kurzem vom Reichs-Justizamt dem Bundesrath zugegangen und werde demnächst auch an den Reichstag gelangen. Seitens des Reichs-Justizamts sei als theilweise Grundlage für die Ausarbeitung dieses Gesetzentwurfs die Binnenschiff-

fahrts-Betriebsordnung benutzt worden, welche seitens des Central-Vereins ausgearbeitet worden und deren Annahme auf Grund freier Vereinbarung von den meisten Schifffahrtsinteressenten für die Weichsel, Oder und Elbe vor 3 Jahren erfolgt sei. Der Gesetzentwurf, an dessen Begutachtung hervorragende Mitglieder des Central-Vereins in nicht unerheblichem Maasse betheilt gewesen, habe im Grossen und Ganzen die Zustimmung der Interessenten gefunden, nur die Frage der Haftpflicht der Schiffseigner bezw. Frachtführer für Schaden an der Ladung und für Schaden, welchen ihr Fahrzeug anderen Schiffen zufüge, sei eine schwierig zu lösende und noch streitige.

Im Weiteren gehöre zu den Aufgaben der Binnenschifffahrtsvereine, die Aufstellung einer brauchbaren Binnenschifffahrtsstatistik zu erstreben, welche die Zahl der auf den Flüssen und Kanälen bewegten Tonnenkilometer feststelle, da diese Statistik für alle neu aufzustellenden und zu finanzirenden Kanalprojekte von grundlegender Wichtigkeit sei. Der Mangel einer solchen Statistik habe sich bei Berechnung des voraussichtlichen wirtschaftlichen Nutzens des Dortmund-Emshäfen-Kanals, sowie auch neuerdings in gleicher Beziehung bezüglich des Dortmund-Rhein-Kanal-Projekts in sehr fühlbarer Weise geltend gemacht.

Eine brennende Frage sei die jetzige Höhe und Art der Erhebung der Schifffahrtsabgaben. Nach dem früheren System der Erhebung seien die grösseren Schiffsgefässe gegenüber den kleineren im Vortheil gewesen. Die zahlreich einlaufenden Klagen über diesen Zustand hätten die Regierung veranlasst, neben den kleineren auch die grösseren Fahrzeuge, und zwar alle, bis zur vollen Tragfähigkeit, ohne Rücksicht auf die Ladung, zu besteuern. Da nun ein Schiff fast niemals bis zur vollen Tragfähigkeit beladen werde, sondern sich meist mit der Hälfte, vielfach auch mit einem Drittel seiner Tragfähigkeit begnügen müsse, so bedeute diese Aenderung der Besteuerungsvorschriften eine Mehrbelastung von 100 bis 150 Prozent.

Auch die Erörterung der Frage eines Nothwegerechts, d. h. der Erlass von gesetzlichen Bestimmungen, welche z. B. die Gewährung des Enteignungsverfahrens bei Anlage von Wegen nach einem neu gebauten Kanal von einer Fabrik und dergl. aus ermöglichen, dürfte in absehbarer Zeit eine dringliche für die Binnenschifffahrtsvereine werden. Es müsse eben das Enteignungsverfahren auch im wirtschaftlichen Privatinteresse bei genügender Entschädigung des zu Enteignenden eintreten können und nicht allein, wenn es sich um ein sogenanntes öffentliches Interesse handle.

Ferner fehlten noch Vorschriften über die Mindesthöhe der Brücken. Manche Brücken, so namentlich die Mühlendammbücke in Berlin, seien für den Schiffsverkehr zu niedrig gehalten und eine Abänderung dieses Hemmnisses sei heute nur schwer möglich. Vorgebeugt müsse aber werden, dass künftig nicht neue ähnliche Hindernisse geschaffen werden könnten. Redner schliesst, indem er betont, dass er sich angesichts der gemessenen Zeit nur auf diese allgemeinen Andeutungen beschränken müsse und indem er die Hoffnung ausspricht, dass der Verein das Erreichbare und im Interesse der allgemeinen Wohlfahrt Liegende erstreben und stets gute Erfolge erzielen möge. Hierbei werde ihm der Central-Verein gewiss gern nach Kräften behilflich sein.

Der Vorsitzende dankt dem Redner für den an-

regenden Vortrag und dem Central-Verein für das bewiesene Interesse und spricht den Wunsch aus, der Central-Verein möge sich unserer schwer darniederliegenden Verhältnisse im Osten besonders annehmen. Man sei hier sehr geduldig und darum hoffe man, dass die maassgebenden Instanzen uns auch besonders berücksichtigen werden.

Es erhält demnächst der Herr Spediteur *Warschauer-Posen* das Wort zu einem Berichte über die Schifffahrtsverhältnisse der Provinz Posen. Redner führt aus: Bis vor 10 Jahren habe die Schifffahrt auf der Warthe sehr im Argen gelegen. Es existirte damals noch kein Dampfer, der den Segler stromaufwärts und bei widrigem Winde vorwärts bringen konnte. Der Schiffer musste bei ungünstigem Winde einfach pausiren. Es kam daher vor, dass beladene Kähne auf der Tour von Stettin nach Posen, also bei einer Entfernung von ungefähr 300 km 6 Wochen und darüber unterwegs waren. Einige Versuche von auswärtigen Rhedern, mit ihren für andere Ströme (Oder) bestimmten Dampfern hier einen Schlepsschifffahrtsverkehr einzurichten, missglückten wegen des zu grossen Tiefganges dieser Schiffe. Erst vor etwa 10 Jahren gelang es einer Stettiner Firma, einen regelrechten Verkehr zwischen Posen und Stettin herzustellen. Ausserdem liess vor 2 Jahren eine Gesellschaft von Schiffen 2 Dampfer bauen und so verkehren heute auf der Warthe 5 Dampfer mit vielen Kähnen, die nicht mehr auf Beförderung warten brauchen. Redner kommt zur Regulirung der Warthe. Vor 9 Jahren bewilligte der Landtag 2 $\frac{1}{2}$  bis 3 Millionen Mark für die Regulirung der Wasserstrasse mit der Maassgabe, dass dieser Betrag in 10 Jahren zur Verwendung gelangen sollte. Die letzte Rate wird also in diesem Jahre ausgegeben werden. Es müsse anerkannt werden, dass für die Verbesserung der Warthe viel gethan wurde. Trotzdem fehle es heute noch an allen Ecken und Enden und es würden noch grosse Summen bewilligt werden müssen, wenn der Fluss einigermaßen regulirt werden solle. Die Stromverwaltung richte ihr Augenmerk besonders auf die Strecke Posen-Obornik, als den für die Schifffahrt gefährlichsten Theil des Laufes, den sie durch Durchstiche, durch Beseitigung von Sandbänken und Entfernung von Steinen und Baumstämmen zu verbessern suche. Er müsse sagen, dass es in Folge dessen wohl möglich sei, die Schiffsfahrzeuge bei gleichem Posener Pegelstande um 20 cm tiefer als früher zu beladen, d. h. die Wassersohle liege jetzt um 20 cm tiefer als ehemals. Störungen in der Schifffahrt treten fast ausschliesslich bei zu hohem und zu niedrigem Wasserstande ein. Eine Wassertiefe von 1 $\frac{1}{2}$  m gestatte eine vollständige Beladung der Fahrzeuge, also Ausnützung der Tragfähigkeit. Es sei darum das Augenmerk auf die Erhaltung des mittleren Wasserstandes zu richten. Bei hohem Wasserstande sei das Passiren der Brücken beschwerlich, weil viele schlecht angelegte Warthebrücken die Schifffahrt beeinträchtigen. Dies gelte von den Brücken zu Schwerin, Birnbamm, Wronke, Schrimm und Neustadt a. W. Auch die Wallischeibrücke und die Schleusenbrücke in Posen machten der Schifffahrt viel zu schaffen. Abgesehen davon, dass diese Brücken schon bei einem Wasserstande von etwas mehr als 2 $\frac{1}{2}$  m die Schifffahrt zum Theil lahm legen, treten an der Wallischeibrücke die noch vorhandenen vielen Pfähle der alten Brücke und an der grossen Schleuse die Sandbänke als Hindernisse auf, dergleichen die an manchen Brücken in den Strom

reichenden Brückenstützen. Der Güterverkehr von Stettin nach Posen befördere hierher vorzüglich Kolonialwaaren, und von Hamburg Futtermittel und Düngerstoffe. Posen verlade Getreide, Rohzucker, Spiritus und Melasse, alles Güter, die hohe Frachtkosten nicht vertragen. Für das Verladen der Güter mangle es noch an bequemen Krähen, guten Verbindungen mit der Eisenbahn zur Erleichterung des Umladens der Güter und endlich an sicheren Häfen, die gänzlich fehlten. Für diese Einrichtungen werde der neue Verein eintreten müssen. Eine direkte Kanalverbindung mit Schlesien habe man noch nicht und sei darum auf die Eisenbahnverbindung angewiesen. Man werde also die Inangriffnahme des alten Kanalprojektes zwischen Neusalz und Moschin kräftigst verfolgen müssen. Redner schliesst mit dem Wunsche, eifrig einzutreten für die Besserung der Schifffahrtsverhältnisse zum Wohle des Handels und der Landwirthschaft.

Domänenpächter und Hauptmann **D. Naumann-Mikuszewo**. Dem ausführlichen Vortrage des Herrn Referenten habe ich nur wenig hinzuzufügen. Für einen Fehler halte ich es, dass die Warthe in ihrem ganzen Laufe dieselbe Normalbreite erhalten hat ohne Rücksicht auf das Gelände, ihre Nebenflüsse bei deren Einmündung, und dass die Deckwerke der Ufer nach der selben Schablone gebaut werden. Die Folgen hiervon beklagen wir in den grossen Verwüstungen der Ufer und ihres Hinterlandes zur Zeit des Hochwassers. Von Dembwo bis zur Landesgrenze bei Komorze stromauf sind die Prosna und Lutynia bei der Wartheregulirung bisher ganz ohne Berücksichtigung liegen geblieben, wodurch die Adjazenten die schwersten Schäden erlitten. Bevor man die Wartheufer festlegte und widerstandsfähig machte, ergoss sich das Hochwasser langsam so weit ins Land hinein, als es Platz brauchte, während es jetzt die zu engen befestigten Ufer vielfach durchbricht und sich nun mit der ganzen Gewalt des Stromes hinter denselben ein zweites Bett sucht und weite Strecken kultivirten Landes zu Unland umgestaltet. Es dürfte eine wesentliche Aufgabe des zu konstituierenden Vereins sein, den Interessen der Landwirthschaft hier Rechnung zu tragen und seinen Einfluss dahin geltend zu machen, dass die Warthe nicht nur in dem einseitigen Interesse der Flussschifffahrt und zum Nachtheile der Landwirthschaft ausgebaut werde.

Mit Erfolg aber wird man dem Hochwasser der Warthe nur die Wege weisen können, wenn man sich mit dem Strome und seinen Zuflüssen jenseits der Landesgrenze vertrauter machen wollte, als dies bisher geschehen ist, und sich bemühen würde, die Regulirung der Warthe auch in Russisch-Polen zu fördern.

Dass an der Warthe bei ihrem Austritt aus Russland bei dem ersten deutschen Haupt-Zollante Pogorzeliце noch immer eine Hafenanlage fehlt, wird von der Landwirthschaft, wie vom Handelsstande und den Schiffen gleich schwer empfunden. Das Ein- und Ausladen der Schiffskörper ist durch den im Flussbette treibenden Sand derartig erschwert, dass es oft zur Unmöglichkeit wird; ohne die belästigendsten Unbequemlichkeiten geht es nie ab. In neuerer Zeit haben sich dieselben dadurch noch vermehrt, dass die Strombauverwaltung hier die Ufer blosslegen liess und das Hochwasser mit dem losen Sandboden nun ganz freies Spiel hat.

Die Anlage eines Hafens in Pogorzeliце und ein befestigter Anfuhrweg zu demselben sind ein unabweisliches Bedürfniss. Ich hoffe, dass der Provinzial-Verein auch hier erfolgreich seine Thätigkeit entwickeln wird, und empfehle Ihnen dringend, denselben heute zu gründen.

Herr Stadtbauinspektor **Wulsch-Posen** führte aus: Als vor mehr als 10 Jahren ein Regulirungsplan für die Warthe aufgestellt wurde, dessen Kosten für die Strecke unterhalb Posen mit  $2\frac{1}{2}$  Millionen und für die obere Strecke bis zur russischen Grenze mit 850 000 M. nunmehr in diesem Jahre aufgebraucht werden, habe man eine, auch vom Redner sehr wohl für möglich gehaltene Austiefung der Warthe bis auf 1 m unter dem Nullpunkte des Posener Pegels angenommen. Nach den Angaben der Schifffahrt-treibenden liege indess die Sohle der Warthe zur Zeit derart, dass auf der unteren Strecke von Küstrin bis Zantoch, d. h. bis zur Einmündung der Netze, nur  $\frac{3}{4}$  m Fahrtiefe unter dem Nullpunkte des Posener Pegels vorhanden sind. Von Zantoch bis Schwerin a. W. betrage die Tiefe nur noch 60 cm, von Schwerin bis Obornik 50 cm und von hier bis oberhalb Posen 40 cm unter dem Posener Nullpunkte, so dass also bei dem gewöhnlichen mittleren Niedrigwasser von 50 cm über Pegelnulldie 1,40 m tiefgehenden Warthekähne nicht mehr halb beladen werden könnten; ja, dass bei dem jährlich zu erwartenden und zeitweise länger andauernden Niedrigwasser von Null am Pegel selbst leergehende Kähne hier nicht mehr passiren können, also die Schifffahrt stillstehen muss. Daher bleibe auf dem ganzen Laufe der Warthe einen Meter Tiefe dauernd auch beim niedrigsten Wasser zu erreichen, das Ziel der weiteren Regulirung. Von allen Schifffahrt-treibenden würde die bedeutende Leistung der bisherigen Regulirungsarbeiten gern anerkannt, und es könne auch nicht bestritten werden, dass dieses Ziel auf grosse Strecken im oberen und unteren Laufe, namentlich aber bei der Stadt Posen schon erreicht sei; bei den häufigen und theilweise noch weit sich erstreckenden flachen Stellen seien indess nur obige sicheren Fahrtiefen vorhanden. Um diese der Vertiefung bedürftigen Stellen leicht zu erkennen, betont Redner die Nothwendigkeit von Tiefenplänen für das Fahrwasser, welche nach seinen eigenen Ermittlungen bei den städtischen Projekten durchaus nicht kostspielig seien und für den ganzen Lauf höchstens 15- bis 20 000 M. direkte Kosten ausser den etatsmässigen Gehältern verursachen würden. Diese Tiefenpläne würden sofort allen Betheiligten, den Strom- und Baggermeistern, den Lokal- und Ministerialinstanzen ein klares Bild der Flusssohle geben und überhaupt erst den Umfang der noch nothwendigen Arbeiten zutreffend erkennen lassen. Dass aber jene Summe im Hinblick auf die bisherigen und noch erforderlichen Kosten eine geringfügige genannt und durch die alsdann sichere Disposition der grösstentheils vom Strome selbst zu besorgenden Räumungsarbeiten in einem Jahre gespart werden könne, wird kein Sachkenner der so ausserordentlich kostspieligen Baggerarbeiten bestreiten. Da durch solche Tiefenpläne die genauere Disposition der Bagger erst möglich würde, so könnten im Laufe der Zeit überhaupt viele unnöthige Ausgaben vermieden werden.

Bei der Anlage von Durchstichen werde man die Krümmungen nicht zu scharf und bald den einen, bald den anderen Thalrand hart berührend, sondern den Lauf näher der Mittellinie des Flussthals ge-

schlängelt anlegen müssen, um langen Schleppzügen die Berg- und besonders die Thalfahrt möglichst zu erleichtern. Nach Erreichung der oben erwähnten Tiefe von 1 m unter dem niedrigsten Wasserstande oder 1,5 m unter dem gewöhnlichen Niedrigwasser werde man auf der Warthe Kähne von 6000 bis 8000 Zentner Tragfähigkeit bequem bewegen können, während jetzt bei günstigem Wasserstande nur zeitweise 4000 Zentner getragen werden können und bei ungünstigem Wasserstande, wie in den Jahren 1892 und 1893 sämtliche Kähne mit meist nur 2000 Zentner Tragfähigkeit  $2\frac{1}{2}$  Monate (!) bzw.  $\frac{1}{2}$  Monat überhaupt stillliegen mussten; dass solche Störungen für die Verlader und die schon hart um das tägliche Brot ringenden Schiffer zum Unsegen dienen, liege auf der Hand. Welche zähe Lebenskraft jedoch die Wartheschiffahrt zeige, ergebe sich daraus, dass im Jahre 1891 bei allerdings dauernd gutem Wasserstande der nicht unter 0,72 m am Pegel sank, in Posen allein 800 000 Zentner aus- und eingeladen wurden, gegen 300- bis höchstens 400 000 Zentner in den Jahren zuvor; und dass die Vereinigung der Wartheschiffer in Folge der bisherigen Ergebnisse der Flussregulirung im Jahre 1890 ihren ersten eigenen, im Jahre 1892 ihren zweiten Schleppdampfer beschaffte und in diesem Jahre 1894 beabsichtigte, den dritten Dampfer zu bauen, woran sie indess ihrer Aussage nach nur wegen der schlechten Wasserverhältnisse der letzten beiden Jahre gehindert wurde. Ferner haben die älteren, unter den jetzigen Verhältnissen kaum aufrecht zu erhaltenden Schleppdampfer-Unternehmungen erklärt, bei besserem Wasser sofort grössere Kähne bauen zu wollen; der neu zu gründende Posener Binnenschiffahrtsverein könne also jedenfalls mit einer des höchsten Aufschwunges befähigten und bereiten Schifffahrt rechnen.

Zu dem Kanalprojekt behufs Verbindung der Warthe mit der Oder übergehend, gehöre der Gedanke, diese Verbindung unter Benutzung des Obrabruchs auszuführen, keinesfalls den allerletzten Jahren an. Vielmehr haben uns von dieser Wasserverbindung der beiden Provinzialhauptstädte Posen und Breslau bzw. nach Schlesien hin schon die Baumeister der oberen Netze-Kanalisation vor 12 Jahren ein Bild gemacht. Das Verdienst, die technische Möglichkeit zum ersten Male untersucht zu haben, gebühre dem früheren Regierungsbaumeister Tolkmitt, welcher die Labischiner Schleuse gebaut hat, während eine genauere Ansarbeitung der Regierungsbaumeister Contag in Berlin geliefert habe, der Erbauer der Inowraclawer Schleuse. Die von der Firma Havestadt und Contag aufgestellte Kanallinie, worüber ein Projekt mit Kostenanschlägen vorliege, dürfe auch heute noch als zutreffend angesehen werden. Schon der Ruf dieser Ingenieure bürge für dessen Brauchbarkeit. Dieses Projekt könnte man daher in seinen Grundzügen wohl festhalten.

Dieselben Verfasser haben auch die Verbindung der Warthe mit der Weichsel untersucht, wobei man die kanalisierte obere Netze verfolgen oder auch eine andere Linie wählen kann. In ersterer Hinsicht fiele erschwerend ins Gewicht, dass die obere Netze und der Bromberger Kanal nur Kähne von 2000 bis 3000 Ztr. Tragfähigkeit zulassen, während die Warthe zukünftig Kähne mit 8000 Ztr. tragen kann. Daher empfohlen Havestadt & Contag die Linie das Welnahtal aufwärts nach Rogasen durch den Margoniner See und nach der unteren Netze zu bauen. Diese Wasserstrasse erfordere jedoch im Vergleich zur oben-

genannten Warthe-Oderverbindung und deren voraussichtlich stärkeren Verkehr bei Weitem mehr Kosten für Bau und Betrieb, so dass als nächstes Ziel seitens des Zweigvereins der Odra-Kanal ins Auge zu fassen sei, dessen Herstellung auch leichter und eher erreichbar erscheine; während die Warthe-Weichselverbindung zu erstreben der Regierungsbezirk Bromberg das grössere Interesse habe.

Dem Kanalprojekt durch den Obrabruch werde nachgesagt, dass es schädlich auf die so ausserordentlich ausgedehnten und kostspieligen Meliorationsanlagen wirken könne und zu wenig auf eine gute Entwässerung Rücksicht nehme. Diesem Einwande gegenüber sei zu bemerken, dass durch eine entsprechende Kanalanlage die Meliorationsanlagen nur gewinnen können. Die Kostenanschläge des Projekts (12 Millionen Mark) sind so reichlich bemessen, dass man sehr wohl eine grössere Vertiefung des geplanten Kanals ausführen könnte; denn für die Erdarbeiten sei der ausserordentlich reichliche Betrag von  $5\frac{1}{2}$  Millionen Mark ausgeworfen, nämlich mehr als 1 M. für den Kubikmeter Erdbewegung, was heute mit den vervollkommenen Maschinen bei so einfacher Arbeit fast für die Hälfte geleistet wird. Die Befürchtungen, dass also die vorhandenen Meliorationen erheblich geschädigt oder zukünftige wesentlich erschwert würden, seien ganz unbegründet.

Ferner sei gerade der gegenwärtige Zeitpunkt günstig, die Herstellung des Kanals mit Nachdruck zu verfolgen, nachdem die Kanalisierung der oberen Oder ihrer Beendigung entgegen gehe. Man würde dann bis in das Herz des ober-schlesischen Industriebezirks vordringen und den Kohlen- und Erzreichtum auch nach der so stiefmütterlich bedachten Provinz Posen zu billigen Frachten transportieren können. Der eminente Vortheil dieser Verbindung für Posen springe so recht in die Augen, wenn man bedenke, dass der Zentner Kohlen hier nicht unter 90 Pfg. zu haben sei, bei einem Frachtsatze von 40 Pfg., welcher sich durch den Wassertransport auf 15—20 Pfg. ermässigen würde. Der Effekt würde demnach eine kolossale Frachtersparnis für unsere Industriellen und Landwirthe sein, deren Vertreter heute so zahlreich hier erschienen seien. Alles, was die Landwirtschaft in Massen brauche und producire, sei auf den billigen Wasserweg angewiesen und kämen daher die Bestrebungen des Zweigvereins auch den Landwirthen zu gute. Dass ferner der Verkehr zwischen Posen und Breslau und weiterhin nach Oberschlesien ein ganz bedeutender werden und den jetzigen blossen Thalverkehr weit übertreffen würde, dürfte Niemand anzweifeln wollen. Bei den sehr niedrigen Herstellungskosten für den Odra-Kanal liesse sich für das Projekt mit Sicherheit eine grössere Rentabilität herausrechnen, als sich bei den meisten theils vollendeten, theils in Aussicht genommenen westdeutschen Kanalverbindungen ergibt. Dass technische Schwierigkeiten nicht vorliegen, erhelle schon daraus, dass es bei gleichzeitigem Hochwasser in der Warthe und Oder heute fast ohne Unterbrechung möglich sei, zu Wasser aus einem Flusse zu dem anderen zu gelangen.

Herr Ober-Bürgermeister *Witting-Posen*: Die Ziele und Aufgaben des Vereins krystallisiren sich nach dem Gehörten scharf und klar heraus; die eine Hauptsache sei die bessere Schiffbarmachung und Nutzbarmachung der Warthe, um zu verhindern, dass Fahrzeuge monatelang nicht auf dem Flusse ver-



kehren könnten. Die zweite Aufgabe sei die Verbindung mit der oberen Oder. Wie die Anwesenden gehört hätten, erfordere dieser für die Stadt Posen so wichtige Kanal keineswegs Summen von einer solchen Höhe, dass sie für den preussischen Staat ausserhalb der Erschwingbarkeit lägen. Er hoffe, dass alle Interessenten aus der Provinz hierbei auch zur Stelle sein werden, um das Ihrige zu leisten. Es sei ein Unternehmen „des Schweisses der Edlen werth“.

## V.

### Kleine Mittheilungen.

**Verein zur Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt in Bayern.** Am 18. d. M., Vorm. 11 Uhr, findet in Regensburg die ordentliche Hauptversammlung für 1894 mit nachfolgender Tagesordnung statt: 1. Geschäftliche Mittheilungen des Vorsitzenden. 2. Vorlage der Jahresrechnung. 3. Die wirthschaftliche Bedeutung der bayerischen Donauschiffahrt: Herr Professor Dr. Götz aus München. 4. Mittheilungen über die deutschen Wasserstrassen: Herr Fabrikdirektor Rieppel aus Nürnberg. 5. Diskussion über die schwebenden bayerischen Wasserstrassen-Fragen. Vor der Hauptversammlung wird Vorm. 10 Uhr eine Sitzung des Ausschusses abgehalten und Nachm. sollen verschiedene bauliche Anlagen an der Donau besichtigt werden.

**Verein für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt für Niedersachsen.** Am 19. d. M. findet in Hannover die diesjährige (5.) Hauptversammlung mit nachfolgender Tagesordnung statt: 1. Eröffnung durch den Vorsitzenden — Geschäftliches. 2. Bericht des Geschäftsführers über das abgelaufene Vereinsjahr. Mittheilungen über den Stand der Mittelland-Kanal-Angelegenheit. 3. Rechnungslage. 4. Neuwahl des Ausschusses. 5. Der Entwurf eines Wassergesetzes. Berichterstatter: Herr Regierungs- und Baurath Messerschmidt-Hildesheim; Mitberichterstatter: Herr Mühlenbesitzer und Schiffsrheder Meyer-Hamel, Herr Regierungs-Baumeister Taaks-Hannover. 6. Sonstige Besprechungen und Anträge aus der Versammlung.

### Programm für den VI. Internationalen Binnenschiffahrts-Kongress im Haag 1894:

Sonntag, 22. Juli, Abds. Zusammenkunft der Mitglieder.  
Montag, 23. Juli. Eröffnung des Kongresses in einer allgemeinen Sitzung, darauf Sitzungen der Sektionen.

Dienstag, 24. Juli. Ausflug nach Rotterdam und Umgebung.

Mittwoch und Donnerstag, 25. und 26. Juli. Sitzungen der Sektionen.

Freitag, 27. Juli. Ausflug nach Amsterdam und Umgebung.

Sonnabend, 28. Juli. Allgemeine Sitzung und Schliessung des Kongresses.

Für Sonntag und Montag werden noch einige Ausflüge geplant. — Bei allen Ausflügen ist es die Absicht, Abends wieder im Haag einzutreffen.

Die Einladungen für den Kongress sollen Mitte April versendet werden, und zwar zunächst an alle Mitglieder des im Jahre 1892 abgehaltenen Pariser Kongresses ergehen.

Der seitens der Eisenbahnverwaltung geplante **Staffel- bzw. Ausnahme-Tarif von der böhmischen Grenze nach Hamburg** (siehe Seite 57 oben) ist seit dem 1. März in Bezug auf Steinsalz theilweise zur Einführung gelangt. Der Unterschied der neuen und alten Sätze geht aus nachstehender Zusammenstellung hervor.

100 kg Steinsalz bei 10 000 kg auf einem Wagen und Frachtbrief nach den Stationen Aussig, Schreckenstein und Kralup zwischen Baalberge, Bernburg, Schönebeck und Stassfurt kosten zu befördern:

	nach Aussig und Schreckenstein	bis Kralup
von Baalberge . . . . .	64 Pfg.	88 Pfg.
„ Bernburg . . . . .	65 „	89 „
„ Schönebeck . . . . .	69 „	93 „
„ Stassfurt . . . . .	68 „	92 „

Die bisherigen Sätze waren:

von Baalberge . . . . .	75 Pfg.	131 Pfg.
„ Bernburg . . . . .	76 „	132 „
„ Schönebeck . . . . .	82 „	138 „
„ Stassfurt . . . . .	80 „	136 „

Für die kleinen Mittheilungen verantwortlich:

Hauptmann z. D. **Hilken**,  
Schriftführer.





**ELBE-TRAVE-KANAL.**  
Uebersichtskarte.  
1:100000.

Schl.	Schleuse	des Elbe-Trave-Kanals in der Linie des alten Stecknitz-Kanals.
1 - Ober	Schleuse	des Elbe-Trave-Kanals in der Linie des alten Stecknitz-Kanals.
2 - Donner	"	
3 - Behlendorfer	"	
4 - Berkenthiner	"	
5 - Crummesser	"	
6 - Bussauer	"	
7 - Witzezer	"	
8 - Bascdawer	"	
9 - Lauenburger	"	
	Schleusen der Linie mit Speisung aus dem Schaal-See.	

