

Mittheilungen

des

Central-Vereins

für

Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt.

März 1894.

Inhalts-Verzeichniss.

	Seite
I. Bericht über die Sitzung des Ausschusses am 14. März 1894	77
Der Rhein-Weser-Elbe-Kanal nach den neuen Entwürfen, sein Verkehr und seine wirtschaftliche Bedeutung, Herr Ingenieur Fritz Geck-Hannover	79
II. Eingänge an Drucksachen vom 22. Februar bis 14. März	84
III. Ueber die Nothwendigkeit grosser Abmessungen für den Rhein-Dortmund-Kanal	85
IV. Kleine Mittheilungen	89
V. Bekanntmachung, betr. die Schiffer-Unterstützungskasse	90
Anlage: Uebersicht des Rhein-Weser-Elbe-Kanalverkehrs	

Tages-Ordnung:

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



M. A.

94

Der Elbe-Trave-Kanal.

Kanal-Längenschnitt und Kanal-Breite.

Mittelteilungen

Kanalstrecke oder Kanalarthaltung	in Staeben	Normal-Weite	Unterbreite
Unterer Lauf bei Lärbeck bis GutsMuths Brücke:	2,83	10	8
Kanalstrecke vom Eisenbahndamm bis zur GutsMuths Brücke:	2,81	10	8
zusammen	5,64		

Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt.

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

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

alle **Kassensachen**

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

erbeten.

Inhalts-Verzeichnis.

1	Bericht über die Sitzung des Ausschusses am 11. März 1871	1
2	Der Rhein-Weese-Elbe-Kanal nach den neuen Entwürfen, sein Verkehr und seine wirtschaftliche Bedeutung. Von Ingenieur Victor Geel-Hannover.	1
3	II. Eingänge an Druckachen vom 22. Februar bis 14. März.	1
4	III. Ueber die Nothwendigkeit grosser Abmessungen für den Rhein-Elbe-Kanal.	1
5	IV. Kleine Mittheilungen.	1
6	V. Bekanntmachung über die Schiffen-Einstellungskasse.	1
7	Anlage: Uebersicht des Rhein-Weese-Elbe-Kanalverkehrs.	1
8	Wasserstandverhältnisse der Elbe bei den gurgelbaren Wehren.	1
9	Höchster Wasserstand im Jahre 1870.	1
10	Höchster schiffbarer Wasserstand nach dem Gewöhnlichen oder durchschnittlichen Wasserstand.	1
11	Niedrigster Wasserstand im October 1871.	1
12	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
13	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
14	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
15	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
16	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
17	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
18	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
19	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
20	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
21	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
22	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
23	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
24	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
25	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
26	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
27	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
28	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
29	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
30	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
31	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
32	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
33	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
34	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
35	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
36	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
37	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
38	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
39	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
40	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
41	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
42	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
43	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
44	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
45	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
46	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
47	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
48	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
49	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
50	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
51	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
52	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
53	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
54	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
55	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
56	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
57	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
58	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
59	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
60	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
61	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
62	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
63	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
64	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
65	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
66	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
67	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
68	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
69	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
70	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
71	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
72	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
73	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
74	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
75	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
76	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
77	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
78	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
79	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
80	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
81	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
82	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
83	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
84	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
85	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
86	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
87	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
88	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
89	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
90	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
91	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
92	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
93	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
94	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
95	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
96	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
97	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
98	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
99	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1
100	1871 bedeckte 8. und 7. mit Wasserstand.	1

I.

Bericht über die Sitzung des Ausschusses

am

Mittwoch, den 14. März 1894.

Berlin, im Reichstags-Gebäude.

Anwesend die Herren: Professor J. Schlichting-Charlottenburg; Mitglied des Herrenhauses Oberbürgermeister Bleek-Minden; Schriftleiter Beseke-Berlin; Kommerzienrath P.G. Friedenthal-Berlin; Ingenieur Fritz Geck - Hannover; Rentier A. Gerhard - Berlin; Schriftführer des Elbe-Ostsee-Kanalbau-Vereins Lehrer W. Grünberg-Wismar; Schriftleiter Dr. Hager-Berlin; Syndikus Dr. Hatscheck - Magdeburg; Stadtverordneter Kaufmann Moritz Heilmann-Berlin; Hauptmann z. D. Hilken-Berlin; Kaufmann R. Huth-Berlin; Ingenieur Kampffmeyer-Berlin; Dr. phil. M. Kandt - Berlin; Major a. D. Kurs - Berlin; Generalmajor z. D. von Lessing-Berlin; Mitglied des Reichstags und des Abgeordnetenhauses Amtsgerichts - Rath Letocha - Berlin; Direktor Middendorf-Berlin; Mitglied des Herrenhauses Oberbürgermeister Dr. Möllmann - Osnabrück; Mitglied der Handelskammer Rudolph Müller-Bremen; Syndikus der Handelskammer Dr. Nebelthau - Bremen; Kommerzienrath H. Podens-Wismar; Dr. Ries-Berlin; Syndikus Dr. Sievert-Halberstadt; Schriftleiter Dr. Skowronnek-Berlin; Mitglied des Herrenhauses Oberbürger-

meister G. Struckmann-Hildesheim; Kaufmann Georg Sükey-Berlin; Direktor W. Wegener-Berlin.

Entschuldigt fehlten die Herren: Kommerzienrath Arnhold-Berlin; Bankdirektor Basse-Hannover; Reg.-Baumeister Blenkinsop-Kiel; Stadt- und Handelskammer - Sekretär Boedicker - Hanau; Dr. Georg Caro-Berlin; Bürgermeister Dr. Fluthgraf-Wesel; Postdirektor a. D. Gehm-Berlin; Generaldirektor Kamp-Hamm; Konsul Kunst-Brake; Bürgermeister Lichtenberg - Linden-Hannover; Rentier Merkens-Köln; Mühlenbesitzer F. W. Meyer-Hamel; Eisenbahnbau-Inspektor Gustav Meyer - Berlin; Dr. H. Rentzsch-Dresden-Blasewitz; Kommerz.- und Admiraltätsrath Ritzhaupt - Königsberg i. P.; Geheimer Kommerzienrath Sartori-Kiel; Mitglied des Abgeordnetenhauses u. Archivrath Dr. Sattler-Berlin; Sekretär der Kaufmannschaft Fritz Simon-Königsberg i. Pr.; Geh. Kommerzienrath Spaeter-Koblenz; Handelskammer-Sekretär Dr. Stegemann - Oppeln; Generalsekretär Dr. Voltz-Kattowitz; Reg.- und Baurath Wernekinck-Berlin.

Tages-Ordnung:

1. Geschäftliche Mittheilungen.
2. „Der Rhein-Weser-Elbe-Kanal nach den neuen Entwürfen, sein Verkehr und seine wirtschaftliche Bedeutung“. Herr Ingenieur Fritz Geck-Hannover.

Der Vorsitzende **Prof. Schlichting-Charlottenburg** eröffnet die Sitzung 7¹/₄ Uhr und theilt das Ableben des Ausschuss-Mitgliedes Herrn Baurath Hess-Hannover mit, dessen langjähriger Mitarbeit im Verein und besonderer Verdienste um das Mittelland-Kanalprojekt, sowie um die mecklenburgischen Kanalprojekte er in warmen Worten gedenkt. Der Vorsitzende bittet die Versammlung, das Andenken des Verstorbenen durch Erheben von den Sitzen zu ehren. (Geschieht.)

Zu Punkt 1 der Tagesordnung:

Geschäftliche Mittheilungen

erhielt zunächst der Schriftführer, Hauptmann z. D. **Hilken**, das Wort und theilte nach einem Hinweis auf die ausgelegten Drucksachen und Zeitungen mit, dass eine Einladung seitens des Zweig-Vereins für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt für Niedersachsen auf den 19. März, Mittags 12¹/₂ Uhr, zur 5. Hauptversammlung in Hannover eingegangen sei und eine weitere vom Verein für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt in Bayern zu der in Regensburg, am 18. d. M., Vormittags 11 Uhr, stattfindenden Generalversammlung. Alsdann berichtet Redner über die vom Festausschuss für das 25jährige Stiftungsfest des Central-Vereins gefassten Beschlüsse wie folgt: Die Feier des Stiftungsfestes sei für den 9. 10. und 11. Juni in Aussicht genommen. Am Sonnabend, den 9. Juni, solle die Hauptfeier in Berlin, bestehend in einer Festversammlung im Landes-Ausstellungspark, mit einem demnächst sich daranschliessenden Festessen stattfinden. Am Sonntag, den 10. Juni, sei ein Ausflug nach Lübeck, verbunden mit einer Wanderversammlung der Zweigvereine in Nordwestdeutschland geplant. In sehr entgegenkommender Weise hätten sich bereits die Herren vom Vorstande des Kanal-Vereins in Lübeck erboten, die erforderlichen Anordnungen für eine festliche Gestaltung des Aufenthalts in Lübeck zu übernehmen. Eine Bewillkommung im Rathskeller sei angeboten, welcher die Festversammlung folgen solle. Demnächst habe man eine Besichtigung der Stadt und Hafenanlagen auf einer Rundfahrt zu Wagen und daran anschliessend eine Dampferfahrt nach Travemünde bezw. in See zu erwarten. Nachmittags solle in Travemünde ein Festessen stattfinden, von wo Abends die Rückkehr nach Lübeck mittelst Sonderzug erfolgen würde. Für Montag, den 11. Juni sei ein weiterer Ausflug und zwar nach Kiel und dem Nordostsee-Kanal geplant, für welchen ebenfalls bereits freundliche Erbietungen dortiger Mitglieder, insonderheit der Herren

Geh. Komm.-Rath Sartori-Kiel und Wasserbau-Inspektor Sympher-Holtenau zur festlichen Gestaltung des Aufenthalts, vorlägen. Unmittelbar nach der Ankunft werde im Seegarten am Hafen ein Frühstück bereitgestellt sein und alsdann die Fahrt nach Holtenau in kleinen Dampfern folgen. Nach Besichtigung der Schleuse solle eine Fahrt auf dem Kanal bis zur Hochbrücke bei Levausan mit daran sich schliessender Besichtigung dieses im Bau begriffenen Werkes stattfinden und nach der Rückkehr auf Bellevue bei Düsternbrook das Festessen abgehalten werden. Für eine Abendfahrt in See habe Herr Komm.-Rath Sartori die grosse Freundlichkeit gehabt, die Bereitstellung eines seiner grossen Dampfer anzubieten. (Lebhafter Beifall.)

Es sei somit alle Aussicht vorhanden, die Feier des Stiftungsfestes würdig und genussreich gestalten zu können. (Beifall.)

Abgeordneter Amtsgerichtsrath **Letocha-Steglitz**. Es sei ihm bekannt geworden, dass der Herr erste Vorsitzende in den nächsten Tagen zur Wiederherstellung seiner Gesundheit einen 5- bis 6 monatlichen Urlaub antreten und daher behindert sein werde, dem Stiftungsfeste im Juni beizuwohnen. Redner führt aus, dass der Mann, welcher 10 Jahre lang den Central-Verein in mustergiltiger Weise geleitet, ihm über 20 Jahre als Ausschuss-Mitglied angehöre und noch heute an der Spitze stehe, nicht wohl bei einem solchen Feste fehlen könne. Er glaube im Sinne Aller zu handeln, wenn er bitte, zu beschliessen, dem Festausschuss die Hinausschiebung des Festes bis September zu empfehlen. (Zustimmung.)

Prof. Schlichting dankt dem Vorredner für die ihn ehrenden Worte und bestätigt, dass seine durch Ueberarbeitung angegriffene Gesundheit ihm nach ärztlichem Rath für längere Zeit eine gänzliche Enthaltung von allen Geschäften auferlege und dass er dieserhalb für das Sommersemester Urlaub nachgesucht habe. Eine Betheiligung am Stiftungsfest im Juni sei leider unter diesen Umständen für ihn ausgeschlossen, er bitte jedoch, nicht um seiner Person willen solches zu verschieben, da ja der Einzelne dabei nicht in Betracht kommen könne.

Abgeordneter Bergrath **Gothein-Breslau** stimmt dem Antrage Letocha bei und ist im Hinblick auf die Verdienste, welche sich Herr Prof. Schlichting durch seine langjährigen Arbeiten um den Central-Verein erworben, entschieden der Meinung, dass das Stiftungsfest nicht in seiner Abwesenheit gefeiert werden könne. (Beifall.)

Prof. Schlichting wiederholt noch einmal seine Bitte, nicht auf ihn zu rücksichtigen, erklärt sich dann aber, nachdem noch die Herren Stadtverordneter Heilmann-Berlin und Syndikus Dr. Hatschek-Magdeburg in gleichem Sinne wie die Herren Letocha und Gothein gesprochen, damit einverstanden, dass der Antrag Letocha zur Beschlussfassung gestellt werde.

Der Antrag wird demnächst einstimmig angenommen.

Das Wort erhält zu einer Bemerkung ausserhalb der Tagesordnung:

Mitgl. des Abgeordnetenhauses Bergrath **Gothein-Breslau**. Redner theilt mit, dass von ihm vor Kurzem im Abgeordnetenhause die Frage der unzulänglichen Wassertiefe im Hafen von Kosel angeregt worden sei, dass er hervorgehoben habe, wie bei der regierungsseitig festgesetzten Tiefe von 80 cm bei Niedrigwasser im Winter die Gefahr nahe liege, dass beladene Schiffe aus der tieferen Fahrinne — die im Uebrigen nur eine beschränkte Zahl aufnehmen könne — nicht ans Ufer legen und löschen könnten und dass im Löschen oder Beladen begriffene Schiffe bei Eintritt des Niedrigwassers auf Grund kommen und Havarie erleiden würden. Die seitens des Herrn Regierungsvertreters ertheilte Antwort, welche darin gipfle, dass ein Bedürfniss zur weiteren Vertiefung des Hafens nicht vorliege, müsse er als nicht befriedigend bezeichnen. Redner beantragt daher, es möge bei den Interessenten eine Umfrage gehalten werden, um allgemein festzustellen, wie die Beschaffenheit der Häfen überhaupt jetzt sei, welche Mängel sie etwa hätten und ob Unglücksfälle (Havereien) bei beladenen Fahrzeugen in Folge nicht genügender Wassertiefe vorgekommen seien, unter näherer Angabe der Art und Höhe des Schadens. Wie dem Redner bekannt geworden, seien im verflossenen Winter in rheinischen Häfen verschiedene derartige Havereifälle vorgekommen.

Der **Vorsitzende** führt aus, dass die Anforderungen an Winterhäfen bezüglich der Wassertiefe darin bestehen, dass beladene Schiffe beim niedrigsten Winter-Wasserstande dort sicher liegen können. Wenn nun auch im Koseler Hafen eine tiefere Fahrinne vorhanden sei, so müsse doch festgestellt werden, ob diese die Maximalzahl der beladenen Schiffe aufzunehmen vermöge und ob eine Wassertiefe von 80 cm für die übrige Hafenfläche auch dann genügend sei, wenn bei Eisstopfungen oberhalb des Hafens ganz aussergewöhnlich niedrige Wasserstände in letzterem eintreten. Eine etwa später nothwendig werdende

Vertiefung des Hafens sei viel kostspieliger und schwieriger, als wenn sie während der ersten Anlage zur Ausführung gelange.

Bergrath **Gothein** erläutert die Eisverhältnisse hinsichtlich der kanalisirten oberen Oder näher und hebt hervor, dass, sobald Eisstopfungen oberhalb Kosel eintreten, sofort sämtliche Nadelwehre niedergelegt werden müssten und dann das Wasser sehr rasch abfliessen werde.

Der **Vorsitzende** schlägt vor, zur Beschaffung der erforderlichen Unterlagen über die in unseren Flusshäfen vorhandenen Wassertiefen die Schiffahrtsgesellschaften, Hafenverwaltungen und Schiffswerften heranzuziehen und zu diesem Zweck einen näher festzustellenden Fragebogen zu verwenden.

Die Versammlung beschliesst dem Antrag Gothein und Schlichting entsprechend.

Zu Punkt 2 der Tagesordnung:

„Der Rhein-Weser-Elbe-Kanal nach den neuen Entwürfen, sein Verkehr und seine wirthschaftliche Bedeutung“;

erhält Herr Ingenieur **Fritz Geck-Hannover**, Schriftführer des Zweigvereins für Niedersachsen, das Wort:

Meine Herren! Es ist den meisten von Ihnen bekannt, dass der Central-Verein seine Entstehung im Wesentlichen dem Rhein-Weser-Elbe-Kanal-Projekt verdankt. Der Rhein-Weser-Elbe-Kanal hat eigentlich seinem hervorragendsten Vorkämpfer, dem alten Harkort, die Anregung gegeben, am 19. Juni 1869 jenen Aufruf zu erlassen, durch welchen der Central-Verein vor 25 Jahren ins Leben getreten ist, und es liegt deshalb nahe, dass über dieses Thema schon sehr häufig im Central-Verein verhandelt wurde. Vor etwa 1 1/2 Jahren hat Herr Regierungs-Baurath Messerschmidt hier einen längeren Vortrag über den Mittelland-Kanal gehalten; auch ist vor ganz kurzer Zeit vom Herrn Geheimen Regierungsrath Schwabe der Theil des Rhein-Weser-Elbe-Kanals, welcher zwischen Dortmund und dem Rheine liegt und das eigentliche westfälische Industriegebiet berührt, eingehend behandelt worden. Ich kann Ihnen daher nicht viel Neues mittheilen, will aber wenigstens eine vergleichende Betrachtung über die früheren und das neue Projekt hier anstellen, und zwar nur, um damit zu sagen, dass das neue Projekt den grossen Veränderungen, welche in wirthschaftlicher Hinsicht in den letzten Jahrzehnten eingetreten, Rechnung trägt.

Meine Herren! Als im Jahre 1809 Napoleon I. während der Okkupation unseres Vaterlandes den Auftrag ertheilte, die Vermessung einer Wasserstrasse vorzunehmen, welche die Seine mit der Ostsee verbinden sollte und in deren Zuge naturgemäss auch der Rhein-Weser-Elbe-Kanal lag, da waren es wesentlich militärische Rücksichten, welche den Kaiser der Franzosen dazu veranlassten, eine Verkehrsstrasse zu

schaffen, auf der schweres Kriegsmaterial u. s. w. befördert werden konnte. Eisenbahnen kannte man ja noch nicht. Diese militärische Bedeutung der Wasserstrasse zwischen den grossen Strömen Rhein, Weser, Elbe ist auch heute noch vorhanden; aber es war nicht die militärische Bedeutung, welche den Anlass gab, in den 50er Jahren diese Wasserstrasse wieder anzulegen, sondern Verkehrsinteressen, die den alten Harkort schon in den 40er Jahren dazu trieben, an diesen Plan Napoleons I. zu erinnern.

Als nun die Eisenbahn in der Mitte der 30er Jahre als Verkehrsweg erschien, als durch die Eisenbahn namentlich in Westfalen eine ganz gewaltige Industrie geweckt wurde und die Produktion der Kohlenindustrie immer grössere Dimensionen annahm, da fand sich in der Mitte der 50er Jahre unter der Führung des Baumeisters von Hartmann in Dortmund ein Komitee zusammen, welches die Ausführung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals, in erster Linie des Rhein-Weser-Kanals, beabsichtigte. Dieses Komitee hat in den ersten Jahren sehr mit Widerwärtigkeiten zu kämpfen gehabt, namentlich hat der damalige Handelsminister von der Heydt dem Komitee grosse Schwierigkeiten in den Weg gelegt, aber schliesslich hat man doch erreicht, dass dem Wasserbau-Inspektor Michaelis der Auftrag erteilt wurde, die Arbeiten vorzunehmen.

Die Verbindung zwischen Weser und Elbe wurde später vom Baurath Hess in Hannover bearbeitet, so dass wir schon seit Jahrzehnten den Entwurf eines Rhein-Elbe-Kanals haben. Wenn man nun berücksichtigt, dass die Förderung des westfälischen Industriegebiets an Steinkohlen Mitte der 50er Jahre etwa 4 Millionen Tonnen betrug und dass diese Förderung heute etwa 10 Mal soviel, 38 Millionen, ausmacht, und wenn man sich sagt, dass damals schon dieses Projekt als durchaus nothwendig und zur Hebung der Industrie durchaus erforderlich angesehen wurde, so ist man schon deshalb zu der Annahme berechtigt, dass die Nothwendigkeit und Nützlichkeit des Kanals heute um so mehr vorhanden sein muss.

Nach den Verhältnissen der damaligen Zeit hatte Herr Michaelis eine Wassertiefe von rund 2 Metern ($6\frac{1}{2}$ Fuss) in den Bauwerken angenommen und eine Sohlenbreite von 13 Metern, und man hatte gedacht, dass Schiffe von 350 Tonnen wohl ausreichen würden, um die Konkurrenz der Eisenbahn mit der Wasserstrasse auszuhalten. Heute aber, nachdem die Produktion in Westfalen nicht nur einen so gewaltigen Aufschwung genommen, nachdem eine grosse Zahl von Eisenbahnen sich ausgebreitet hat, welche die Beförderung der Massengüter übernehmen, seitdem an dem ganzen Rhein-Weser-Elbe-Kanal entlang grosse Industrien entstanden, sind die Ansichten über die Abmessungen dieses Kanals um so mehr andere geworden, als auch die Eisenbahnen mit ihren Frachtsätzen wesentlich heruntergegangen sind. Es handelte sich in der Mitte der 50er Jahre darum, für Massengüter den sogenannten 1 Pfennig-Tarif einzuführen. Heute haben wir diesen Tarif, aber nach den Seehäfen sind bekanntlich diese Tarife sehr viel niedriger; sie betragen ungefähr die Hälfte. Man sieht also, dass die Eisenbahn mit dem Binnenlandstarife noch herunterzugehen im Stande ist; man will aber trotzdem die Wasserstrassen zur Förderung geringwerthiger Massengüter verwenden, weil man doch wohl allgemein der Ansicht sein darf, dass nur die Wasserstrassen auf weite Entfernungen die billigsten Frachtsätze bieten können. Man will also, um die Konkurrenz mit der Eisenbahn zu erleichtern, grössere Schiffe ein-

führen und grössere Geschwindigkeit möglich machen, und das ist nur durch grössere Tiefe zu erreichen. Während früher 350 Tonnen-Schiffe verkehren sollten, will man heute Schiffe einführen, welche doppelt so viel und mehr tragen können.

Um eine grössere Geschwindigkeit bei der Schifffahrt herbeizuführen, muss man auch Sorge tragen, dass möglichst wenig Hindernisse in den Weg gelegt sind. Die grössten Hindernisse bieten die Schleusen, und es ist deshalb geboten, die Zahl der Schleusen möglichst zu verringern. Inzwischen hat nun die Maschinenteknik durch Erfindung der sogenannten Schiffshebwerke, welche eine Höhe von 15—20 Metern auf einmal überwinden, der Kanalbautechnik einen grossen Dienst geleistet, und es liegt auf der Hand, dass heute bei einem Kanal auch versucht wird, statt einer grossen Anzahl von Schleusen Schiffshebwerke einzurichten. Wir erreichen daher beim Rhein-Weser-Elbe-Kanal das Ziel heute durch den Bau von 8 Schleusen und 3 Hebewerken, während früher 22 Schleusen vorgesehen waren. Das ist als ein wesentlicher Fortschritt zu bezeichnen. Dazu kommt ferner, dass im niederrheinisch-westfälischen Industriegebiet, welches der Kanal gerade an der Stelle durchziehen soll, wo sich Kohlenbergwerk und Eisenhütte aneinanderreihen und wo es sehr schwierig, ein Fleckchen zu finden, welches nicht unterirdisch unterwühlt ist, so dass es schwer, durchzukommen und namentlich für die Hebewerke einen sicheren Bauplatz zu gewinnen. Diese Erwägung hat auch mit dazu geführt, statt der sonst im Kohlenrevier nothwendigen 11 Kammerschleusen nur 2 Schleusen und 2 Hebewerke einzuführen. Man könnte nun sagen, wenn es so schwierig ist, einen Kanal durch das Industriegebiet hindurchzulegen, warum nimmt man dann nicht die Lippe und wandelt sie um zu einem Kanal, der also im Stande ist, den gewaltigen Verkehr ebenfalls zu vermitteln. Sie wissen aber aus dem Vortrag des Herrn Geheimraths Schwabe, dass die Interessenten in ihrer Gesammtheit am 29. September v. J. in Dortmund beschlossen haben, der Regierung zu empfehlen, den Kanal durch das Industriegebiet zu bauen.

Gegen die früheren Projekte besonders werthvoll ist, dass durch Einrichtung von Schiffshebwerken es möglich ist, recht lange Haltungen einzuführen, und es ist natürlich, dass sich auf ihnen ein flotter Maschinenbetrieb entwickeln lässt, und dadurch die Frachtsätze der Schifffahrt sich erheblich niedriger gestalten werden.

Meine Herren! Wenn ich nun mit kurzen Zügen auf das nun nach den neuen Entwürfen ermöglichte Längenprofil, welches ich hier aufgehängt, eingehe, so muss ich vorher kurz die Lage der Linie erklären. Sie werden sie auf der Karte genauer verfolgen können. Der Kanal soll den Hafen zu Ruhrort, bekanntlich der grösste Binnenhafen, den wir in einer zusammenhängenden Fläche besitzen, als Ausgangspunkt aus dem Rheine wählen; ganz in der Nähe wird ein Zweigkanal nach Duisburg und Neuenburg bezw. eine zweite Mündung in den Rhein geschaffen. Dann zieht sich der Kanal ziemlich nahe an der Ruhr entlang, und entsendet einen Zweigkanal nach Mühlheim a. d. Ruhr. Nachdem dann zwei Schleusen eingelegt, folgt bald das erste Schiffshebwerk, welches eine Höhe von 10 Metern überwindet. Die folgende Haltung ist 14 Kilometer lang; dann schliesst sich wiederum ein Schiffshebwerk mit 14 Metern Hubhöhe an, mit welchem man auf die Scheitelhaltung gelangt, welche sich 85 Kilometer lang zwischen Rhein und Ems hinzieht. Diese

Scheitelhaltung wird sich bis kurz hinter Münster erstrecken, sie überschreitet die Emscher und Lippe. Es lag nahe, zur Speisung dieser Scheitelstrecke das Wasser aus der Lippe zu entnehmen, und zwar war bisher eine Speisungsanlage, ein Pumpwerk an der Stelle geplant, wo der Kanal über die Lippe hinwegschreitet. Man ist aber von diesem Projekt abgegangen und hat sich gesagt, dass es grosse Schwierigkeiten haben würde, die grossen Wassermassen in dem Kanal mit einem Pumpwerk zur Verfügung zu stellen, und es für zweckmässiger gehalten, einen Zubringer-Kanal von der oberen Lippe bei Hamm auszuführen. Derselbe soll als Schiffsfahrts-Kanal ausgebaut werden, um den in unserem Zweigverein an der Lippe vereinigten Lippe-Interessenten für die Entnahme des Wassers aus der Lippe eine Gegenleistung zu bieten.

Wie Ihnen bekannt ist, hat die Regierung das Projekt so ausarbeiten lassen, und ist dafür ein Kostenaufwand von 10 Millionen erforderlich.

Der Kanal Hamm-Datteln soll mit dem Kanal von Dortmund nach dem Rhein zur Ausführung kommen. Vom Emscher-Kanal ist ein Zweigkanal nach Dortmund erforderlich, denn Dortmund liegt etwa 14 Meter höher. Zur Verbindung ist ein Schiffshebewerk geplant. Nach der Scheitelhaltung durch das Münsterland erreicht man in 2 Schleusen eine Haltung, welche bis in die Nähe von Recke bei Ibbenbüren beibehalten werden kann. Alsdann ersteigt man mit 2 Kammer-schleusen in der Nähe von Osnabrück eine Scheitelhaltung, die über die Weser hinweg 246 Kilometer lang ausgedehnt werden kann. (Hört, hört!) Diese Scheitelhaltung wird dann von Osnabrück bis nach Oebisfelde reichen, während früher die Scheitelhaltung von der Weser bis Oebisfelde ging. Um zur Elbe zu gelangen, wird noch eine zweite Kammer-schleuse und ein Hebewerk mit etwa 10½ Metern Hub gebaut. So wäre eine schiffbare Verbindung zwischen Rhein und Elbe erreicht.

Um auch in die Weser zu gelangen, ist die Anlage eines Schiffshebewerkes bei Minden erforderlich.

Zur Speisung der 246 Kilometer langen Scheitelstrecke ist ein Pumpwerk geplant. Auf der Weser soll durch ein Wehr das Wasser aufgestaut und durch Turbinen die Kraft gewonnen werden.

Das Wasser, welches der Weser entnommen werden kann, genügt jedoch nicht zur Speisung, denn bei dem niedrigen Wasserstande der letzten Jahre ist es etwas bedenklich, der Weser zu viel Wasser zu entnehmen. Man wird deswegen die Anlage eines Zubringekanals aus der oberen Leine wohl in Aussicht nehmen. Um aber diesen Zubringekanal nicht als einfachen Wassergraben anzulegen, ist, wie es bei Hamm vorgesehen, der Ausbau dieses Zubringekanals zu einem Zweigkanal nach Hildesheim geplant. Der Zweigkanal nach Osnabrück ist 5 Kilometer lang und ist in der Hauptsache als langgestreckter Hafen zu betrachten. Der Abzweig nach Minden dient als Verbindungskanal mit der Weser und ist ebenfalls nicht zu den eigentlichen Zweigkanälen zu rechnen. Der Zweigkanal nach Hannover, der etwa 3 Kilometer lang sein wird, verbindet den Kanal mit Leine und Ihme und ist als Hafenskanal anzusehen. Dagegen ist ein 15 Kilometer langer etwa bei Lehrte abgehender Zweigkanal nach Peine geplant. In Peine hat sich eine bedeutende Eisenindustrie entwickelt; die Ilseder Hütte fabriziert seit Erfindung des Thomasverfahrens vorzüglichsten Stahl und Flusseisen und hat eine grosse Bedeutung, so dass man schon wegen der gewaltigen

Menge, die dieses Werk an Steinkohlen etc. braucht, einen Zweigkanal bauen kann.

Dann ist ferner ein Zweigkanal nach Braunschweig in Aussicht genommen.

Wie Ihnen bekannt, berührte das erste Projekt des Weser-Elbe-Kanals nicht Oebisfelde, sondern Braunschweig, es erstieg die Scheitelhaltung mit einer grossen Anzahl von Schleusen und musste auch in einer grossen Zahl von Schleusen allmählich nach der Elbe bei Buckau-Magdeburg hinuntersteigen.

Dieses Projekt ist verlassen worden, grösstentheils deshalb, weil man dem Durchgangsverkehr durch die grosse Anzahl von Schlenen grosse Schwierigkeiten bereitet haben würde, anderentheils auch, weil man mit dem neuen Projekt über Oebisfelde, Neuholdensleben einen landesverbessernden Zweck verbinden konnte.

Der Kanal berührt den Drömling, ein tief eingesatteltes, ausgedehntes Gebiet in der Nähe von Oebisfelde. Um dem Drömling eine bessere Vorfluth zu gewähren, ist schon bei Eintritt des Kanals in denselben die Anlage einer Schleuse vorgesehen. Hätte man auf die Verbesserung des Drömlings keine Rücksicht genommen, so würde man die lange Scheitelhaltung weiter östlich noch mehr verlängert haben.

Was überhaupt die Verbesserung der Vorfluth und die Wünsche der Landwirtschaft anbetrifft, so ist man denselben sehr entgegengekommen. Man hat namentlich an verschiedenen Stellen die Möglichkeit geboten, durch Aufnahme der Hochwasser in den Kanal frühere Schädigungen durch dieselben abzuwenden.

Der Kanal soll in seiner Hauptlinie an der Stelle in die Elbe einmünden, wo der Zug der märkischen Wasserstrassen nach der Oder und Weichsel u. s. w. bei Niegrapp beginnt. Es würde aber heute, wo es wesentlich darauf ankommt, jederzeit für Rückfracht zu sorgen und der Magdeburger Hafen die Rückfracht stets bietet, unpraktisch sein, wollte man nicht den Magdeburger Hafen aufsuchen. Man hat daher gleich von vornherein eine zweite Eimmündung in die Elbe und eine Gabelung nach Magdeburg vorgesehen.

Die Bankkosten fallen hoch aus; sie sind mit grosser Vorsicht veranschlagt und werden sich mit dem nunmehr geplanten Zweigkanal nach Hamm und einschliesslich der kleineren Hafenskanäle Mühlheim, Essen, Bochum, Osnabrück, Minden, Hannover-Linden auf 232 Millionen Mark belaufen. Wenn man rechnet, dass der Staat für die Verzinsung 3½ Prozent aufwenden muss, wenn man annimmt, dass der Staat das Anlagekapital etwa in 100 Jahren getilgt haben will, wofür ein Prozent in Anrechnung zu bringen, wenn man ferner für Unterhaltung und Speisung der Wasserstrasse die Beträge einsetzt, so beziffert sich die jährliche Ausgabe des Staates auf etwa 10 Millionen Mark. Will man nun annehmen, dass diese Summe von der Schifffahrt aufgebracht werden soll, ohne diejenigen, welche ausserdem Nutzen von der Wasserstrasse haben, mit heranzuziehen, lässt man unbeachtet, dass der Staat sich berufen fühlen könnte, aus allgemeinen Staatsinteressen einen Theil der jährlichen Kosten aus der Staatskasse zu entnehmen, so muss man erwägen, ob es möglich sein wird, durch einen Verkehr, der auf dem Kanal zu erwarten sein wird, die jährlich erforderlichen Kosten mit einer mässigen Abgabe zu decken.

Wer einmal in der Lage gewesen ist, für eine neue Verkehrsstrasse den muthmaasslichen Verkehr feststellen zu müssen, sei es durch persönliche Umfrage,

sei es durch Versendung von Fragebogen, der wird wissen, wie ungeheuer schwierig es ist, völlig unanfechtbare Zahlen zu erbringen. Ich möchte sagen, es ist unmöglich; die Ansichten über die demnächstige Verkehrsgestaltung sind zu verschieden. Der Eine betrachtet sie rosig, der Andere ist weniger guter Meinung darüber. Es kommen so verschiedene Anschauungen zu Tage, dass es eine Aufstellung des Verkehrs nach einheitlichen Grundsätzen eigentlich gar nicht gibt.

Für unseren Kanal liegt es nahe, da er auf seinem ganzen Zuge ein Gebiet berührt, welches schon von Eisenbahnen durchzogen wird, in dem also die Eisenbahn schon einen bestimmten Verkehr aufweist, zunächst zu bestimmen, wie gross der Eisenbahnverkehr auf den einzelnen Stationen ist, deren Verkehr demnächst vom Kanal beeinflusst werden wird. Die Verkehrsstatistik der Königlichen Eisenbahn-Direktion kommt uns da sehr zu Hilfe. Sie finden in der Ihnen vorliegenden Uebersicht des Kanalverkehrs, dass der Eisenbahn-Güterverkehr 62 Millionen Tonnen ausmacht, und von diesen Gütern entfallen 57 Millionen Tonnen auf Massengüter in Wagenladungen. In ganz Deutschland beträgt der Güterverkehr rund 165 Millionen Tonnen, es entfallen demnach auf die Rhein-Weser-Elbe-Kanal-Stationen 38 Prozent. Unter 57 Millionen Tonnen Wagenladungsgütern befinden sich 50 Millionen Tonnen Kanal-Massengüter, welche in der Liste besonders aufgeführt sind. Nun ist es eine bekannte Sache, meine Herren, dass erst durch Einführung einer derartigen leistungsfähigen Wasserstrasse sich der Verkehr in seiner Gesamtheit ganz wesentlich steigert. In Frankfurt a. M. hat sich der Verkehr bekanntlich auf den Eisenbahnen und dem kanalisirten Main nach dessen Eröffnung um 60—75 Prozent gehoben. Wir sind nun für den Rhein-Weser-Elbe-Kanal mit der Hälfte einer solchen Steigerung zufrieden; wir wollen der Eisenbahn nicht nur den Verkehr lassen, sondern ihr noch 30 Prozent zugeben. Wenn das geschieht, so erhalten wir einen Kanalverkehr von $14\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen, welche, die verschiedenen Längen mit eingerechnet, welche die Güter auf dem Kanal durchlaufen, eine Verkehrsleistung von 1800 Millionen Tonnen-Kilometern erzeugen.

Es ist eine gewaltige Zahl; es ist so viel, wie nach Sympher der Rhein, wie die Elbe 1885 geleistet haben. Die gesammte Verkehrsleistung aller Wasserstrassen Deutschlands, die im Ganzen 10 000 Kilometer lang sind, betrug 1885 rund 4 800 000 000 Tonnen-Kilometer; in demselben Jahre haben die Eisenbahnen auf 37 000 Kilometern 16 600 000 000 Tonnen-Kilometer geleistet. Die Verkehrsleistung des Rhein- und Elbegebiets beträgt drei Viertel aller Wasserstrassen Deutschlands, und diese beiden gewaltigen Wasserverkehrsgebiete soll der Kanal verbinden. Es ist daraus schon der Schluss zu ziehen, wie der Verkehr auf dem Kanal selbst ist. Dazu käme noch die Weser, deren Massenverkehr augenblicklich nicht so bedeutend, der aber noch erheblich zunehmen wird, wenn erst der Kanal den Weserverkehr wesentlich beeinflusst.

Aus der Verkehrstafel ist nun zu ersehen, dass der Schwerpunkt der Verkehrsleistung nicht etwa, wie es den Anschein haben könnte, in der erwähnten Kanalstrecke Dortmund-Rhein zu suchen ist, die in dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet liegt, sondern der Schwerpunkt der Verkehrsleistung liegt im Mittelland-Kanal. Sie werden zwar in der Verkehrstafel oben rechts in der letzten Spalte sehen, dass an Steinkohlen 4 Millionen Tonnen zur Förderung kommen; diese 4 Millionen Tonnen sind aber nicht in der Lage,

im Verhältniss zu der Gesamtleistung, eine grosse Verkehrsleistung herbeizuführen, denn die Strecke ist zu kurz und kann in der Verkehrsleistung deshalb keine so grosse Zahl aufweisen. Man kann diesen Kanal bezüglich des Verkehrs, der sich nach dem Rheingebiet zieht, lediglich als einen verlängerten Rheinhafen betrachten. Aber wenn man das thut, dann muss man auch die Forderung der Rheinschiffahrts-Interessenten für berechtigt anerkennen, dass sie mit den grossen Rheinschiffen bis in das Herz des Industriegebiets gelangen können. Die Regierung will jedoch den Kanal nicht in grösseren, sondern in normalen Abmessungen zur Ausführung bringen. Wenn der Kanal von Dortmund nach dem Rhein allein zur Ausführung kommt, und es sollen, wie ich angenommen habe, die jährliche Ausgabe für Zinsen, Tilgung, Unterhaltung u. s. w. durch eine mässige Abgabe, welche bei 1800 Millionen Tonnen-Kilometern Verkehrsleistung auf dem ganzen Rhein-Weser-Elbe-Kanal für das Tonnen-Kilometer etwa 0,5 Pf. betragen würde, gedeckt werden, so muss ein wesentlich höherer Satz erhoben werden. Diese höhere Abgabe würde für den Verkehr, der auf dem Rhein weiter und auf diesem lange Strecken zurücklegt, keine grosse Rolle spielen, aber für den Kanalverkehr würde sie schwer ins Gewicht fallen. Nach der Denkschrift von Duis und Prüssmann will man eine Abgabe von 0,2 Mk. für jede Tonne, welche zum und von dem Kanal kommt, erheben; es ist allerdings nur ein Drittel der Summe der Expeditionsgebühr auf der Eisenbahn, aber es ist, wenn man genau sich die Ziffern überlegt, eine sehr bedeutende Abgabe.

Daher ist es auch kein Wunder, dass bei den grossen Anlagekosten, die für den Dortmund-Rhein-Kanal einschliesslich des Kanals von Hamm nach Datteln 52 Millionen Mark ausmachen, eine nur mässige Verzinsung des Anlagekapitals zu erreichen ist. Die Grenze der Leistungsfähigkeit eines solchen Kanals müsste schon erheblich überschritten werden, wenn so gewaltige Massen Güter befördert werden, dass mit einer mässigen Abgabe die jährlichen Ausgaben gedeckt werden. Wenn aber das Stück von Bevergern bis zur Elbe hinzukommt, wo eine grössere Verkehrsleistung erreicht wird, dann wird man auf eine sehr mässige Abgabe im Ganzen kommen. Ich bin überzeugt, dass der Mittelland-Kanal allein im Stande wäre, bei den sehr bedeutenden Verkehrsmengen, die dort zur Verfrachtung kommen werden, ohne den Lokalverkehr auf der langen Scheitelhaltung, durch eine sehr mässige Abgabe die jährlichen Kosten zu decken. Als vor etwa 40 Jahren der Kanal zum ersten Male angeregt wurde, waren die Industrieverhältnisse im Binnenlande allerdings noch in einem kleinen Maassstabe vorhanden. Heute aber sieht das ganz anders aus.

Also schon aus diesen Erwägungen, dass die Verkehrsleistung der Wasserstrassen in ihrer Gesamtheit wahrscheinlich eine grössere sein wird und dass der Verkehr leicht im Stande sein wird, durch eine mässige Abgabe, die jährlichen Ausgaben zu decken, ohne die Schifffahrt zu belasten, sollte man darauf dringen, dass der ganze Kanal, der seit mehreren Jahrzehnten geplant, nun endlich vollendet wird. Dazu kommt dann noch die gesammte nationale Bedeutung. Ich will nicht weiter auf die militärische Bedeutung der Wasserstrasse eingehen; dieselbe ist zu augenscheinlich und auch von Seiner Majestät dem Kaiser vielfach hervorgehoben. Ich will nur darauf hinweisen, dass dieser Kanal das einzige

fehlende Bindeglied in der Kette der Kanäle zwischen sämtlichen deutschen Strömen herstellt. Auch die östlichen Provinzen müssen ein grosses Interesse daran haben, dass sie mit ihrer Schifffahrt bis an den Rhein gelangen können. Erst wenn sämtliche Wasserstrassen durch dieses letzte Bindeglied vereinigt sind, werden sie eine viel grössere Leistung aufweisen, wie es heute der Fall ist.

Ich bin der Ansicht, dass der Central-Verein sich wohl berufen fühlen könnte, dahin zu wirken, dass der ganze Kanal zur Ausführung gelangt; erst dann werden wir Grosses bewirken für eine Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt. Ich bin aber auch überzeugt, dass der Central-Verein dem Unternehmen seine Unterstützung angedeihen lässt, und hoffe zugleich, dass diese Unterstützung nicht mehr lange nothwendig sein wird. (Lebhafter Beifall.)

Der **Vorsitzende** dankt dem Referenten für seinen gehaltvollen und interessanten Vortrag, der beweise, wie sehr der Redner mit der Sache verwachsen sei. Seit Jahren habe dieser in seiner Stellung als Geschäftsführer des Zweigvereins für Niedersachsen seine ganze Kraft für die Verwirklichung der Bestrebungen dieses Vereins eingesetzt, dessen Rührigkeit wohl als ein Vorbild für die anderen Zweigvereine — namentlich die jüngeren — bezeichnet werden könnte.

Sehr richtig sei vom Referenten hervorgehoben worden, dass der Central-Verein seit seiner Begründung für die Herstellung einer leistungsfähigen Wasserstrasse zur Verbindung der Elbe und Weser mit dem Rhein gearbeitet habe und so blicke man mit Befriedigung auf die Fortschritte, welche in den letzten Jahren auf dem Wege der Verwirklichung der lang gehegten Wünsche gemacht seien. Man dürfe auch nach dem, was in der Presse über die Aussichten des Kanals gesagt sei, hoffen, nunmehr in absehbarer Zeit das Ziel zu erreichen, namentlich auch in Rücksicht auf die hervorragend militärische Bedeutung des Kanals.

Wenn in der letzten Zeit im Abgeordnetenhaus und in anderen Kreisen auf Bemängelungen des neueren Projekts hingewiesen worden sei, so könne man wohl annehmen und hoffen, dass diese sich nur auf Kleinigkeiten beziehen würden, da ja das Projekt durch einen bewährten technischen Vertreter der Staatsregierung und im Einverständniss mit den Interessenten aufgestellt worden sei. Eine sichere Beurtheilung des künftigen Verkehrs auf einer zu erbauenden Wasserstrasse sei — wie Herr Geck schon hervorgehoben, sehr schwierig. Nach allen Erfahrungen aber schaffe jede neue Wasserstrasse neuen Verkehr und so werde es auch beim Mittelland-Kanal sein. — Die Hauptsache sei aber, dass der Kanal bald gebaut werde. — Er halte es daher gerade im jetzigen Augenblick in Uebereinstimmung mit dem Herrn Referenten für angezeigt, wenn der Central-Verein seine Stellung

zu dem Projekt durch eine Resolution genauer darlege und zur Kenntniss der Königlichen Staatsregierung brächte. Er bitte den Herrn Referenten sich der Feststellung eines Entwurfs für eine solche Resolution unterziehen zu wollen. — Zur Ausfüllung der hierdurch entstehenden Pause sei dem Ausschuss vielleicht eine Erörterung der Konstruktion der Schiffshebewerke erwünscht. Der Vorsitzende hebt nunmehr den Unterschied in der Konstruktion der in Frankreich und Belgien bereits ausgeführten und der für Deutschland projektirten hervor. In Frankreich und Belgien handle es sich nur um Hebewerke für Schiffe von 250 bis 300 Tonnen, die dortigen Konstruktionen seien aber für Deutschland ungeeignet, weil wir Schiffe von 500 bis 600 Tonnen zu befördern haben. Deshalb sei bei uns das von deutschen Ingenieuren erfundene System der schwimmenden Schiffshebewerke acceptirt und werde ein solches Bauwerk nunmehr im Dortmund-Ems-Kanal ausgeführt.

Der Vorsitzende theilt sodann noch mit, dass heute zum ersten Male Vertreter des Zweigvereins in Wismar im Ausschuss erschienen seien und giebt der Freude darüber Ausdruck, als solche die Herren Kommerzienrath Podens und Schriftführer W. Grünberg begrüssen zu können. Er sei der Hoffnung, auch fernerhin recht häufig die Herren aus Wismar hier zu sehen.

Schriftführer Lehrer **W. Grünberg-Wismar** dankt in seinem und des Herrn Kommerzienrath Podens Namen — der leider in Folge eingetretenen Unwohlseins nach dem Vortrage des Herrn Geck die Versammlung habe verlassen müssen — für die herzlichen Worte des Vorsitzenden und für die werthvollen Anregungen, welche der Verlauf des Abends für sie gebracht habe. Der Elbe-Ostsee-Kanalbau-Verein werde jedenfalls bestrebt sein, an Rührigkeit dem Verein für Niedersachsen nachzueifern.

Der **Vorsitzende** eröffnet nunmehr, nachdem inzwischen der Entwurf zur Resolution eingegangen und verlesen worden ist, die Diskussion und erhält das Wort Herr

Ober-Bürgermeister **Dr. Mölmann-Osnabrück** empfiehlt die Annahme einer Resolution, in der das Interesse des Central-Vereins an dem baldigen Zustandekommen des Mittelland-Kanals nach dem neuen Entwurf zum Ausdruck gelange.

Das jetzige Projekt löse in geradezu genialer Weise die Aufgabe, eine Schifffahrts-Verbindung zwischen Elbe und Ems und somit zum Rhein herzustellen. Zu den bekannten Vorzügen der langen Haltungen und des Anschlusses aller bedeutenderen Städte käme noch hinzu, dass jeder Betheiligte sich

auch im Einzelnen befriedigt fühlen könne; eine seltene Einmüthigkeit sei zwischen dem Bearbeiter des Projekts, Herrn Regierungs- und Baurath Messerschmidt, und den Interessenten erzielt worden, unter welchen letzteren sich neben den Privatpersonen, Gesellschaften etc. auch Kommunal-, Kreis- und Provinzial-Behörden, sowie mehrere Landes-Regierungen befänden. — Die Arbeit sei um so verdienstvoller, da die Schwierigkeiten, welche anfänglich zu überwinden waren, so gross gewesen seien, dass seinerzeit der Minister weder Geld noch Arbeitskräfte dafür verfügbar habe machen wollen. Allerdings sei die Opferbereitschaft der Hauptinteressenten, welche 135 000 M. zusammengebracht hätten, von wirksamstem Einfluss auf die Förderung der Angelegenheit gewesen. Eine ernstliche Bemängelung des jetzigen (Messerschmidt'schen) Entwurfs halte er für ausgeschlossen. Der von einer Seite erhobene Vorwurf, dass nur eine Linie vermessen, sei hinfällig, da thatsächlich fast in jeder Gegend verschiedene Linien vermessen seien. Kleine Einwendungen könnten vielleicht hier und da berechtigt erscheinen, dergleichen Schwierigkeiten würden aber leicht zu überwinden sein.

An der weiteren lebhaften Debatte betheiligen sich die Herren Abgeordneter Amtsgerichtsrath Letocha, Syndikus Dr. Hatschek-Magdeburg, Syndikus Dr. Nebelthau-Bremen, Ingenieur Geck-Hannover, Ober-Bürgermeister Dr. Möllmann-Osnabrück, Ober-Bürgermeister Bleek-Minden, Syndikus Siewert-Halberstadt, Major Kurs-Berlin und der Vorsitzende.

Nach Verlesung der endgültig vereinbarten Fassung der Resolution durch Herrn Letocha wird diese in folgendem Wortlaut einstimmig angenommen:

„Es erscheint im allgemeinen nationalen, volkswirtschaftlichen und militärischen Interesse geboten, dass zwischen den deutschen Strömen des Westens und Ostens als fehlendes Bindeglied thunlichst bald der Rhein-Weser-Elbe-Kanal nach den unter Mitwirkung der Interessenten aufgestellten neuesten Projekten in Ausführung gebracht werde, zumal nur der ganze Kanal eine Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals ermöglichen wird.“

Der **Vorsitzende** theilt sodann noch mit, dass die nächste Sitzung des Ausschusses voraussichtlich auf den 18. April angesetzt sei und dass „Die Flösserei auf den deutschen Wasserstrassen“ (die Herren Major a. D. Kurs-Berlin und Handelskammer-Sekretär Hirschberg-Bromberg) behandelt werden solle.

(Schluss der Sitzung 10 Uhr.)

II.

Eingänge an Drucksachen

in der Zeit vom 22. Februar bis 14. März 1894.

1. Zeitschriften.

Das Schiff

- No. 725. Vertrag Preussens mit Lübeck, betr. Bau des Elbe-Trave-Kanals. Staffeltarife und Wasserstrassen. Zu den deutschen See- und Binnenkanälen. Der Landwehr-Kanal in Berlin. Vom Nord-Ostsee-Kanal.
No. 726. Die Dimensionen der deutschen Kanalbauten. Zur Elbe-Vertiefung bei Magdeburg. Die bayerischen Wasserstrassen (Forts.). Zum Wassergesetz.
No. 727. Der Elbe-Trave-Kanal. Die Stellung Deutschlands zum Projekte des Donau-Oder-Kanals. Zur Binnenschiffahrts-Statistik. Die staatliche Thätigkeit des Königreichs Württemberg auf dem Gebiete des Wasserbaues.

Danubius

- No. 8. Versuch des Betriebes der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in den Jahren von 1879 bis einschl. 1892, III.
No. 9, 10. Bericht über die Haupt-Versammlung des Donauvereins am 22. Februar 1894.

Gewerbefreund

- No. 9, 10.

Tiefbau

- No. 7. Dortmund-Rhein-Kanal. Kanal von Korinth.
No. 8. Der Bau des Nord-Ostsee-Kanals.
No. 9. Zur Schiffbarmachung der Lippe. Entwürfe zu 3 neuen Brückenbauten.
No. 10. Der Entwurf für das preussische Wassergesetz.

Fränkischer Kurier

- No. 67. Die Weiterführung der Kanalisierung des Mains bis Aschaffenburg.
No. 79. Die bayerischen Wasserstrassen.

Nautische Rundschau

- No. 17. Die Unterstützung der Handels-Marine.

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

- No. 20. Materialien zum deutsch-russischen Handelsvertrage.
No. 21. Deutscher Handelstag. Deutsch-russischer Handelsvertrag. Staffeltarife. Wasserrecht. Rhein-Weser-Elbe-Kanal. Staatliche Ueberwachung des Schiffbaues.
No. 22. Deutsch-russischer Handelsvertrag. Der Bestand der deutschen Fluss-, Kanal- und Küstenschiffe. Verkehr auf den deutschen Wasserstrassen. Regulirung der Elbe. Leipziger Kanalfrage.

Deutsche Bauzeitung

- No. 15. Eine Denkschrift des Centralvereins zur Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt betr.

Bohemia

- No. 50. Der Hafen bei Kolleschowitz und die Schiffbarmachung der Moldau.

Das Rheinschiff

No. 9. Der Ober-Rhein. Ueber die Nothwendigkeit grosser Abmessungen für den Rhein-Dortmund-Kanal.

Die Post

No. 17. Die Wasserverhältnisse Ostpreussens.

Hannoverscher Kurier

No. 18666. Eine Denkschrift u. s. w.

Kölnische Zeitung

No. 56, 94. Dortmund, die künftige Hafenstadt. Der Dortmund-Rhein-Kanal und die Lippe.
No. 70, 93. Der Emscher-Kanal und die Lippe.

2. Berichte von Handelskammern.

Cassel. Mittheilungen. Februar 1894.

Dresden. Bericht für das Jahr 1892.

Cottbus. Jahresbericht 1891 und 1892.

Frankfurt a. M. Mittheilungen No. 2.

Magdeburg. Aeltesten der Kaufmannschaft, 2. Plenarsitzung am 5. Februar 1894.

Leipzig. Rückblick auf die 25jährige Thätigkeit der Handelskammer von 1868 bis 1893.

3. Mittheilungen von Vereinen, Gesellschaften etc.

Städtische Hafenverwaltung Duisburg. Uebersicht über den Gesamtverkehr im Duisburger Hafen im Jahre 1893 in Vergleichung mit dem Jahre 1892. Ingenieur Fritz Geck, Hannover — Schriftführer des Vereins für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt für Niedersachsen. — Mittheilungen über technische Einzelheiten, Verkehr und wirtschaftliche wie militärische Bedeutung der neuen Mittelland-Wasserstrasse.

4. Geschenke.

E. Posschl-Lübeck: Ueber die Nothwendigkeit und den Nutzen des Elbe-Trave-Kanals für Lübeck. Nautische Rundschau, Wien: Ingenieur- u. Architekten-Kalender 1894 (26. Jahrg. II. Th.) Der kurvenzeichnende Controlpegel, System Seibt-Fuess. Die Einrichtung der Wasserstands-Voraussage an der oberen Elbe.

Germanischer Lloyd, Berlin: Reglement für die Klassifikation und Vorschriften für den Bau und die Ausrüstung von eisernen und stählernen Watt- und Fluss-Schiffen. 1894.

Rheinschiffs-Register-Verband: Die richterliche Thätigkeit der Centralkommission für die Rheinschiffahrt von 1832—1894.

Büreauvorsteher des Hauses der Abgeordneten: Denkschrift, betreffend die in der Zeit vom 1. April 1892 bis zum 31. März 1893 erfolgten Bauausführungen an denjenigen Wasserstrassen, über deren Regulirung dem Landtage besondere Vorlagen gemacht worden sind. Nachtrag zur Denkschrift: „Die Thätigkeit der preussischen Wasserbauverwaltung innerhalb der Jahre 1880 bis 1890“, betreffend die auf Grund besonderer Kreditvorlagen und durch Einstellung in die einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben des Etats für die einzelnen Stromgebiete zur Förderung der Binnenschiffahrt bis zum Jahre 1892/93 bewilligten Geldmittel und deren Verwendung. Denkschrift, betreffend die für die Vollendung

der planmässigen Regulirung der grösseren schiffbaren Ströme und Flüsse in Preussen erforderlichen weiteren Aufwendungen. Verhandlungen im Abgeordnetenhaus, betreffend Herstellung des Elbe-Trave-Kanals am 12. Februar 1894. Verhandlungen im Abgeordnetenhaus, betreffend zweite Berathung des Entwurfs des Staatshaushaltsetats für 1894/95, und zwar: a) Indirekte Steuern, b) Bauverwaltung.

Norddeutsche Druckerei: No. 57—60 der Verhandlungen im Reichstage am 26., 27., 28. Februar und 1. März 1894, betreffend erste Berathung des Handels- und Schifffahrtsvertrages zwischen dem Deutschen Reich und Russland.

III.**Ueber die Nothwendigkeit grosser Abmessungen für den Rhein-Dortmund-Kanal.**

An den Herrn Minister für Handel und Gewerbe, den Herrn Finanz-Minister und den Herrn Minister der Oeffentlichen Arbeiten ist unterm 17. Februar von Mannheim aus folgende Eingabe gerichtet worden:

Die in ministeriellem Auftrag durch die Herren Ober-Präsidenten von Rheinland und Westfalen aus den hervorragendsten Vertretern dieser Provinzen, ihrer Städte, des Handels und der Industrie berufene Versammlung in Dortmund vom 29. September vorigen Jahres hat sich bekanntlich einstimmig für die grossen Kanalabmessungen und mit bedeutender Mehrheit für die südliche Emscher-Linie (Linie IV) ausgesprochen und zwar ohne Einwendungen seitens der anwesenden Ministerialvertreter. Die grossen Abmessungen, nämlich solche mit Schleusen von 85 m Länge und 10,5 m Weite wie die im Jahre 1886 auf dem Frankfurter Kanal vollendeten, erschienen demnach um so gesicherter, als auch die obiger Beschlussfassung zu Grunde liegende amtliche Denkschrift der Wasserbau-Inspektoren Duis und Prüssmann in ihren Berechnungen ergibt, dass der grosse Kanal verhältnissmässig nur wenig theurer als der kleine, dagegen viel leistungsfähiger und rentabler würde.

Als einige Zeit darauf zwei Interessenten der Linie IV sich in den Ministerien zu Berlin über die vom Staat geforderte Beitragsleistung erkundigten, erfuhren sie nach ihren Berichten zu ihrem nicht geringen Erstaunen bei dem Herrn Minister für Oeffentliche Arbeiten, dass das Staats-Ministerium entschlossen sei, dennoch nur die kleinen Dimensionen zur Ausführung zu bringen oder den Kanalbau zu unterlassen.

Im Gefühl der dadurch geschaffenen Zwangslage luden diese Herren im Verein mit einem Dritten zu einer Versammlung nach Düsseldorf am 29. Dezember v. J. mit dem ersten und Hauptpunkt des vorgedruckten Programms ein, man solle sich ohne Weiteres mit den sogenannten kleinen Dimensionen einverstanden erklären.

In der bezüglichen Druckschrift, dat. Oberhausen den 20. Dezember 1893 war eine Anzahl Gründe für die kleinen und gegen die grossen Abmessungen angeführt, welche obigen Herren seitens des Bauten-Ministeriums aufgegeben worden seien und auf welche wir weiter unten zurückkommen müssen, da sie vielfach in die Presse übergegangen sind und die vorliegende wichtige Frage keinesfalls klar legen.

Von den auf der Dortmunder Versammlung unter Namensanruf stimmberechtigten Herren war laut den Präsenzlisten gerade nur die Hälfte in Düsseldorf erschienen und man darf bei den meisten der zahlreichen anderen Anwesenden wohl annehmen, dass sie die eine richtige Beurtheilung der Sache sehr erleichternde Denkschrift von Duis-Prüssmann kaum dem Namen nach kannten.

In der Versammlung selbst bestand die Motivirung der kleinen Abmessungen im Wesentlichen darin, dass man nach Ausweis des von ihren Leitern veröffentlichten Protokolls die Anwesenden bat:

„ihre Bedenken fallen zu lassen, aus der Noth eine Tugend zu machen und zu erklären, dass sie sich, wenn auch gegen ihre bessere Ueberzeugung durch die Nothlage gezwungen sehen, sich mit den kleinen Dimensionen einverstanden erklären.“

Selbstverständlich erhob sich berechtigter Widerspruch dagegen, so dass die Leiter der Versammlung sich damit begnügen mussten, die Mehrheit der Anwesenden für folgenden sogenannten Vermittlungsvorschlag zu gewinnen:

„Die heutige Versammlung hält ebenso wie die Dortmunder die Ausführung des Kanals in den grossen Abmessungen für das Zweckentsprechendste, erkennt jedoch an, dass auch durch die Ausführung des Kanals in kleineren Dimensionen grosse Vortheile für die Provinzen Rheinland und Westfalen erreicht werden und erhebt daher keinen Widerspruch gegen einen Kanal in den kleineren Dimensionen.“

Aber auch der Ausschuss, welcher von der zustimmenden Mehrheit zur weiteren Förderung der Angelegenheit gewählt wurde, scheint die Hoffnung auf die grossen Kanalabmessungen noch nicht aufgegeben zu haben, denn sein Vorsitzender richtete in einer Eingabe vom 9. Januar d. J. an den Herrn Ober-Präsidenten der Rheinprovinz die Bitte:

„die Königliche Staatsregierung wolle, wenn thunlich, in eine abermalige Prüfung der Frage der Abmessungen eintreten und, so weit es sich ermöglichen lässt, den Kanal in grösseren Dimensionen zur Ausführung bringen.“

Bei dieser Sachlage hält es unser seit 17 Jahren thätiger und aus allen grösseren Schiffahrtsgesellschaften und Privathedereien des Rheines bestehender Verein, dessen Mitglieder theilweise auch Handel und Industrie, besonders Bergbau betreiben, nicht nur für sein Recht, sondern auch für seine ernstliche Pflicht, bei den Königlichen Ministerien nochmals bezüglich der Kanalabmessungen vorstellig zu werden und des Näheren darzulegen,

dass die kleinen Kanalabmessungen unserer vollen Ueberzeugung nach eine ganz unnötige schwere Schädigung sowohl unserer berechtigten besonderen Interessen, als auch derjenigen der deutschen Rheinlande und weiterer Kreise bedeuten.

Wir wenden uns zunächst zu der in unserer Denkschrift vom 12. August 1892 nachgewiesenen und nach der Einladungsschrift zur Düsseldorfer Versammlung auch in Berlin anerkannten Thatsache, dass beim Festhalten an den kleinen Abmessungen (Schleusenlänge 67 m, Schleusenweite 8,6 m), und besonders wegen der niedrigen Brückenhöhe von 4 m fast die ganze in Zukunft noch rentable deutsche Rheinflotte von der Benützung des Kanals ausgeschlossen wird.

Es muss jedem Unbefangenen ganz unnatürlich erscheinen, dass vom deutschen Rhein aus eine Wasserstrasse gebaut werden soll, deren Abmessungen die deutsche Rheinflotte von vorn herein ausschliesst.

Noch unbegreiflicher ist dies gegenüber der Thatsache, dass die fast doppelt so zahlreiche holländische und belgische Rheinflotte, deren Fahrzeuge durchschnittlich nur etwa $\frac{6}{10}$ der Ladungsfähigkeit der deutschen haben, diesen Kanal deshalb grossen Theils benützen kann.

Man würde also mit deutschem Geld einen Rhein-Kanal auf deutschem Gebiete bauen, welcher unter Hintantsetzung der deutschen Rheinschiffahrt zunächst nur der ausländischen zu Gute käme.

Dieses Vorhaben dürfte mit dem Grundsatz des notwendigen Schutzes nationalen Kapitals und nationaler Arbeit doch schwerlich vereinbar sein.

Auf den uns gemachten Einwand, die deutschen Rheinschiffer könnten ja neue Schiffe von nur 550 bis 600 Tonnen Ladefähigkeit bauen, erwidern wir zunächst, dass dies eine gewisse Entwerthung der vorhandenen deutschen Rheinschiffe und eine Steigerung der Frachten herbeiführen würde.

Rheinschiffe von nur etwa 600 Tonnen gewähren keine genügende Rentabilität mehr und baut man deshalb in den letzten Jahren fast nur Schiffe von 1000 Tonnen und neuerdings solche bis 1800 Tonnen.

Die Holländer und Belgier müssen sich mit durchschnittlich viel kleineren Schiffen begnügen, weil sie eine Anzahl längst gebauter kleiner Binnenkanäle in ihren Ländern damit zu befahren haben; sie können mit den kleinern Schiffen zur Noth noch bestehen, weil ihr Betrieb nicht mit den Steuern und den sozialpolitischen Kosten, auch nicht mit der allgemeinen, sonst so wohlthätigen Wehrpflicht belastet ist, wie derjenige der deutschen Schiffer.

Da in Punkt a) der Berlin-Düsseldorfer Gründe für die kleinen Kanalabmessungen angeführt ist, dass bisher überhaupt Kanäle in grösseren Abmessungen nirgends gebaut worden seien als bei einem einzigen Kanal in Amerika u. s. w., so erlauben wir uns, auf die Thatsache nochmals hinzuweisen, dass gerade Holland sich veranlasst gesehen hat, an Stelle des alten Merwede-Kanals, welcher doch Schiffe von reichlich 525 Tonnen durchliess, den im vorigen Jahre eröffneten Amsterdam-Rhein-Kanal mit grossen Kosten neu zu bauen. Derselbe nimmt zwei der grössten deutschen Rheinschiffe sammt Schlepper in seinen Schleusen von 120 m Länge, 25 m Breite zusammen auf und lässt sie unter Brücken von 6,5 m Mindesthöhe ungehindert durch.

Während so Holland einen neuen Wasserweg eröffnet hat, welcher das wieder aufstrebende Amsterdam mit sämtlichen deutschen Rheinhäfen verbindet und mit welchem der Rhein-Ems-Kanal, soll er lebensfähig sein, muss konkurrenzen können, wollte die preussische Regierung dem letztern nicht einmal annähernd und durchweg die schon vor 12 Jahren festgestellten Schleusen des Rhein-Frankfurt-Kanals geben, deren damals schon vorgesehene Verlängerung bereits in Angriff genommen ist? Deutschland würde dabei nicht blos einen Rückschritt machen, sondern einen seiner wichtigsten Kanäle in nahezu denselben Abmessungen neu erbauen, welche die hierbei in besonderem Wettbewerb befindlichen Holländer als zu klein aufgegeben und mit grossen Kosten erweitert haben!

Was nun den behaupteten einzigen grossen Kanal in Amerika betrifft, so dürfte dies ohne Zweifel der Erie-Kanal sein. Derselbe, welcher New-York mittelst des Hudsonflusses mit Buffalo am Eriesee verbindet, ist im Laufe der Jahre zweimal umgebaut und vergrössert worden, wobei die Umbaukosten viel höher gewesen sein sollen als die ersten Anlagekosten. Dieser Kanal kann also nur als leuchtendes Beispiel dafür dienen, dass man Kanäle von vornherein gross genug bauen soll.

Deutschland ist in der glücklichen Lage, seine Kanäle den Bedürfnissen der Gegenwart und Zukunft entsprechend anlegen zu können und würde einen schweren Fehler begehen, wenn es ungenügende Abmessungen für reichlich hielte, weil die meisten der Jahrhunderte alten Kanäle in Nachbarländern noch wesentlich kleiner sind.

Als weiterer, angeblich ministerieller Grund b) für die kleinen Abmessungen wurde vorgebracht, dass sich Schiffe von grösserer Tragfähigkeit als 600 Tonnen schwer lenkbar zeigen würden!

Was die Rheinschiffer sowohl in den gefährlichsten stromreichen Engen des Rheins, wie im wilden Gefähr bei Caub, den Fahrwassern bei Bingen und anderen bösen Stellen vermögen, was sie auf dem Amsterdam-Rhein-Kanal anstandslos fertig bringen, das sollte ihnen auf dem Dortmund-Rhein-Kanal schwer fallen?

Wenn als Grund c) für die kleinen Abmessungen angeführt wurde, dass der Dortmund-Ems-Kanal dieselben Dimensionen erhalten müsse, wie der im Anschluss daran nach Weser und Elbe geplante Mittelland-Kanal, so können wir demselben keineswegs beipflichten. Abgesehen davon, dass auch der letztere zweckmässiger in den grösseren Abmessungen ausgeführt würde, zumal die Elbe schon Flussschiffe bis 900 Tonnen hat, und dieselben wegen des dort gebotenen kleineren Tiefgangs verhältnissmässig länger und breiter sind als die Rheinschiffe, bildet doch der Rhein-Ems-Kanal zunächst ein Ganzes für sich allein mit dem besonderen Zweck, den deutschen Rhein auf thunlich kurzem Wege mit der deutschen Nordsee zu verbinden und zwar unabhängig von Holland und dem manchmal fraglichen Wohlwollen dieses Nachbarn.

Der Kanal kann genannten Zweck leider nur höchst unvollkommen erfüllen, so lange nur die Strecke von Emden bis Hannekenfähr d. h. etwa die Hälfte der Entfernung Emden-Dortmund mit nahezu den grossen, der übrige Theil mit den kleinen Abmessungen wie geplant, gebaut wird.

Dass an den Kanal von Dortmund nach dem Rhein bezüglich seiner Leistungsfähigkeit sehr viel grössere Ansprüche gestellt werden müssen, als an den Mittellandkanal, und dass ersterer, wenn in den grossen Abmessungen gebaut, verhältnissmässig noch viel kleiner ist, als letzterer mit den kleinen Dimensionen, brauchen wir wohl nicht näher auszuführen.

Dies beweisen schon die Verhältnisse der Transportmengen, welche die Eisenbahnen einerseits im Revier zwischen Dortmund und dem Westen, andererseits zwischen Dortmund und dem Osten bisher zu bewältigen haben; auch Duis-Prümann geben in ihren Schätzungen über den Kanalverkehr an, dass westwärts 3mal so viel Kohlen gehen würden als ostwärts.

Das richtige Verhältniss der Leistungsfähigkeiten dürfte auch dann noch nicht genügend hergestellt sein, etwa die Lippe-Linie, in den grossen Abmessungen gebaut wird.

Die deutschen Rheinschiffer verzichten auch un schwer darauf, in den Mittelland-Kanal selbst zu fahren und überlassen dies neidlos ihren Genossen von der Ems, Weser und Elbe, welche bis an den Rhein vordringen können.

Dagegen beanspruchen die Rheinschiffahrts-Interessenten mit Recht, dass wenigstens ihre mittelgrossen Schiffe, also solche von mindestens 1000 Tonnen, von allen Rheinhäfen her durch das Kohlen- und Eisengebiet und allermindestens bis in den bei Herne geplanten Sammelhafen gelangen können. Sehr wünschenswerth und im allgemeinen Interesse liegend bleibt die Möglichkeit der Fahrt bis zum ersten deutschen Seehafen Emden, besonders für den Fall, dass durch kriegerische Ereignisse uns der Verkehr mit den niederländischen Seehäfen verwehrt werden sollte.

Dass der Dortmund-Rhein-Kanal, wenn in grossen Abmessungen ausgeführt, vornehmlich die holländischen und belgischen Häfen begünstigen würde, wie die wiederholt genannte Schrift als in Berlin geltend gemacht, unter Punkt d) anführt, ist uns ganz unverständlich. Wir sind vielmehr der Ansicht, dass die zahlreichen rheinischen Städte von Ruhrort-Duisburg aufwärts bis Strassburg, wir nennen davon nur noch Düsseldorf, Köln, Koblenz, Bingen, Mainz, Frankfurt a. M., Mannheim, Ludwigshafen, Maxau-Karlsruhe und Lauterburg, einen viel grösseren Nutzen vom leistungsfähigen und die Frachten verbilligenden grossen Kanal haben werden, als die Niederlande. Denn der Verkehr zwischen den Ruhrhäfen und den deutschen Rheinstädten ist bedeutend grösser als der zwischen ersteren und den Niederlanden; er beträgt rund $3\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen gegenüber 2 Millionen. Uebrigens kommt eine billigere Wasserfracht nach den Niederlanden doch auch den Preisen unserer dahin auszuführenden Kohlen, Eisen und anderer Waaren zu gut, welche den Wettbewerb der ausländischen Erzeugnisse zu bestehen haben.

Bei den geplanten kleinen Schleusen-Abmessungen können thatsächlich nur Schiffe von ca. 550 Tonnen rasch, solche von höchstens 600 Tonnen und 2 m Tiefgang nur langsam, also unter Verringerung der Leistungsfähigkeit des ganzen Kanals durchgeschleust werden; denn die Ein- und Ausfahrt und das Festmachen der Schiffe in der Schleuse erfordert um so mehr Zeit, je weniger Spielraum zwischen deren Wandungen und denjenigen des Schiffes bleibt; auch werden Schleusen und Schiffe sowie das nöthige Tauwerk bei knappem Spielraum zu sehr beansprucht und leicht beschädigt. Schiffe mit 700 Tonnen sind bei derselben Schleusengrösse und demselben Tiefgang nur mit so plumpen Formen denkbar, dass sie sich auch auf dem Kanal viel zu schwer schleppen und lenken liessen; auf dem Rhein selbst wären sie völlig unbrauchbar.

Bei der geplanten Brückenhöhe von nur 4 m könnten auch Schiffe von 550—600 Tonnen nicht (diejenige Bauart und Ausrüstung erhalten, welche für die viel schwierigere Fahrt auf dem Rheinstrom und für die Verladung von Stückgütern erfahrungsmässig nöthig ist. Man müsste also zum Bau von blossen Kanalschiffen schreiten, welche ihre Güter in den Ruhrhäfen an die Rheinschiffe abzugeben oder aus solchen zu übernehmen hätten. Was dieses Ueberschlagen kostet, wissen die Rheinschiffer aus ihrer Erfahrung beim leider nothwendigen

Lichten in der Gebirgsstrecke St. Goar bis Bingen zu Zeiten niedriger Wasserstände. Eine Mark pro Tonne zusammen für Arbeitslohn und die Zeitversäumniß der während des Ueberschlagens still liegenden 2 Schiffe ist ein bescheidener Ansatz dafür; versuchte maschinelle Hilfsmittel behufs Verbilligung haben sich nicht bewährt.

Nehmen wir für den Kanal nur 3 Millionen Tonnen solchen Umschlags an, so haben wir ausser dem grossen Zeitverlust in der Beförderung jährlich 3 Millionen Mark ganz unnützer Ausgaben, deren Ersparniß schon jedes zweite Jahr die Mehrkosten des grössern Kanals decken würde. — Durch das Ueberschlagen erleiden aber verschiedene Güter, insbesondere die Kohlen, eine bedeutende Werthverminderung, so dass manche Kohlenverbraucher die Annahme der überschlagenen sogenannten Lichtenkohlen einfach verweigern.

Der kleine Kanal mit niedrigen Brücken kann also der grossen Kohlen-Industrie und ihren Abnehmern am Rhein, welchen beiden er doch mit zu Gute kommen sollte, nicht dienen.

Auch erschweren seine geringen Brückenhöhen die Herstellung geräumiger gesunder Wohnungen auf den Kanalschiffen sehr und vergrössern damit die Gefahr der Weiterverbreitung von Seuchen, besonders auf dem engen, fast stillstehenden Kanalwasser und an seinen Ufern.

Stellt man auch unter Beibehaltung der kleinen Schleusenabmessungen die Brücken so hoch, dass die neu zu bauenden Kanalschiffe eine für den Rhein zweckmässigere Form und Ausrüstung erhalten, also zugleich auf dem Rhein fahren können, so bleibt doch der schwere Nachtheil, dass solche Kähne von höchstens 600 Tonnen wesentlich theurer zu betreiben sind, als die mittleren und grossen Rheinkähne. Durch eine so versuchte zwangsweise Neubelebung der im Austerbezustand befindlichen kleinen Rheinkähne würde im Falle ihres Gelingens nothwendigerweise ein bedauerlicher Rückschritt in der Billigkeit der Wasserfrachten erfolgen. Hauptsächlich dadurch, dass die Grösse der Schiffsgefässe seit Jahren durchschnittlich fortwährend gewachsen ist, mit ihnen auch die Stärke der Schleppbote, war es möglich, die Frachten immer mehr zu ermässigen.

Insbesondere sind die Schlepplöhne innerhalb 15 Jahren auf die Hälfte herab gesunken, trotzdem die Kohlenpreise gleichzeitig um etwa 60 Prozent gestiegen sind. Die Frachten betragen in den letzten Jahren für Massengüter durchschnittlich nur noch 0,7 Pfg. pro Kilometer-Tonne; zeitweise 0,5 Pfg. und weniger, selbst für die Bergfahrt.

Handel und Gewerbe am ganzen Rhein und seinen Hinterlanden würden mit darunter leiden, wenn die Wasserfrachten durch künstliches Rückschrauben der Schiffsgrössen wieder theuert werden.

Den Schifffahrttreibenden selbst kann man keine weiteren Opfer zumuthen. Sie können solche auch nicht leisten; denn sie haben sich seither schon mit der kärglichsten Verzinsung ihres Kapitals, ja vielfach mit Verlusten begnügen müssen, wozu die wilde Konkurrenz deutscher und holländischer Transport-Unternehmer wesentlich beigetragen hat.

Weder in der Presse, noch in der Einladungsschrift zur Düsseldorfer Versammlung oder sonstwo haben wir bisher einen stichhaltigen Grund für die Nothwendigkeit der kleinen Abmessungen gefunden. Die Darstellungen und Berechnungen der Herren Duis-

Prüsmann und anderer Techniker sprechen deutlich für die Nützlichkeit und Ausführbarkeit der grossen Abmessungen. Die einzig mögliche wirkliche Schwierigkeit schien uns in dem heimlichen Bangen davor zu liegen, Schiffshebewerke für Fahrzeuge von wenigstens 1000 Tonnen zu bauen.

Nachdem wir aber Veröffentlichungen grosser und Gewähr bietender deutscher Maschinenbau-Anstalten darüber gelesen und gesehen haben, dass eine ihrer besten sogar ein Projekt zum Heben grosser Seeschiffe ausgearbeitet hat, deren zugehörige Schleusenkammer fast die 3fache Wassermenge wie diejenige für ein 1100 Tonnen-Rheinschiff enthält, erscheint jedes hinderliche Bedenken in dieser Hinsicht unzulässig. Ebenso ist die etwaige Sorge um das zur Speisung des Kanals nöthige Wasser gerade durch die Anwendung der sehr wenig Wasser verbrauchenden Hebewerke ausserordentlich vermindert, bezw. überflüssig geworden.

Worin bestehen nun noch die Hindernisse gegen die grossen Abmessungen?

Sollte etwa die stille Furcht vorhanden und wirksam sein, dass der grosse leistungsfähige Kanal nicht bloss der Eisenbahn Abbruch thun, sondern auch die Beschäftigung in den Häfen von Ruhrort und Duisburg schmälern möchte?

Wir können diese Bedenken nicht theilen, abgesehen davon, dass dieselben ein gemeinnütziges grosses Werk nicht verhindern sollten. Denn die Eisenbahn kann den jährlichen, allein in Kohlen zu 1,3 Millionen Tonnen berechneten Güteranwachs neben dem kleinen Kanal nicht auf längere Zeit bewältigen.

Ruhrort und Duisburg werden schon wegen der vielfachen Nothwendigkeit des Kohlenmischens, wegen ihrer dazu erforderlichen Magazine, Lagerplätze und Ladevorrichtungen, und aus anderen Gründen einen reichlichen Antheil von den immer wachsenden Transportmengen erhalten. Dazu treten noch die vom Osten her schwimmenden Güter, welche in solche Schiffe von der Ems, Weser und Elbe verladen sind, die eine Fahrt auf dem Rheinstrom selbst gar nicht wagen können und deshalb ausladen müssen.

Besonders lehrreich ist die in Frankfurt a. M. gemachte Erfahrung.

Dort ist nach einer kürzlich erschienenen Veröffentlichung der Verkehr zu Wasser (excl. Transitgüter) seit der Kanalisation des Mains vom Jahre 1886 bis 1892 nahezu auf das 5fache, derjenige der Eisenbahn auf bald das Doppelte gestiegen.

Der Eisenbahnverkehr hat also durch die Verbesserung der Wasserstrasse nicht nur nicht gelitten, sondern durchschnittlich eine grössere Steigerung erfahren, wie in der Zeit vorher und zwar entgegen neuerer Behauptung.

Der Verkehr auf dem Wasserweg Mainz-Frankfurt selbst ist durch die Kanalisierung innerhalb 6 Jahren reichlich hundertmal grösser geworden, als er vorher war. Dieses über alle Erwartungen glänzende Ergebniss ist vornehmlich der Wahl genügender Schleusen-Abmessungen und Brückenhöhen zu verdanken, welche Rheinschiffen von wenigstens 1100 Tonnen Ladefähigkeit unbehinderte Fahrt gestatten.

Frankfurt und die unterhalb am Main liegenden Ortschaften und Fabriken konnten dadurch ihre Güter mit grossen Frachtersparnissen direkt beziehen und verschicken. Gleichwohl ist der Verkehr in dem konkurrierenden rheinischen Umschlagshafen Gustavsburg inzwischen noch gewachsen.

Oder sollte der in der Duis-Prüsmann'schen Denkschrift zu 5,69 Millionen Mark berechnete Mehraufwand an Bau- und Betriebskapital für die Linie IV inkl. Zweigkanälen ein Hinderniss gegen die grossen Abmessungen sein?

Dies erscheint vom Standpunkt eines richtig rechnenden und sparsamen Vermögensverwalters einfach unmöglich, zumal wenn er noch Kredit besitzt wie der preussische Staat. Denn die genannte Mehranlage würde unter Zugrundelegung der Duis-Prüsmann'schen Rechnungen sich allein zu 8, bezw. 14 Prozent rentiren, je nachdem Tagesdienst allein oder Tag- und Nachtdienst auf dem Kanal eingeführt wird. Für den grossen Kanal Linie IV sind bei einem Bau- und Unterhaltungskapital von 52,68 Millionen Mark, Renten von 2,4 bis 4,1 Prozent berechnet; für den kleinen mit 46,99 Millionen Mark Kapital nur solche von 1,7 bis 2,9 pCt., je nach der Ausdehnung der täglichen Dienstzeit.

Können die Rechnungen der Herren Staats-techniker im vorliegenden Fall auch nur annähernd genau sein, so folgt doch daraus mit aller Sicherheit, was übrigens die praktische Erfahrung an anderen Orten gelehrt hat, dass der grosse Kanal viel besser rentirt als der kleine.

Die Rentabilität des kleinen Kanals kann allein in Zweifel gezogen werden, zumal er aus oben angeführten Gründen von dem rheinwärts gehenden grossen Kohlenhandel kaum benützt werden kann und wird. Bei seinem Betrieb würde der Staat wahrscheinlich Geld zulegen und die eine Verzinsung von $3\frac{1}{2}$ Prozent für ein Theilkapital garantirenden Provinzen, bezw. Steuerzahler würden für den in seiner Leistung ganz ungenügenden kleinen Kanal jedenfalls jährlich viel mehr zuschiessen müssen, als für den grossen.

Der kleine Kanal schadet nicht nur der deutschen Rheinschiffahrt zu Gunsten der ausländischen, sondern bedroht mittelbar auch die Rheinlande bis Strassburg mit einer Erhöhung der jetzigen Frachten.

Der grosse Kanal allein wird sicher rentiren und kann dem Handel und der Industrie die ersehnte Frachtermässigung bringen.

Aus allen in Vorstehendem enthaltenen Gründen bitten wir Eure Exzellenz ebenso ergebnis als dringend, sowohl in unserem eigenen als im Interesse der Allgemeinheit, den Bau des Kanals in den sogenannten grossen Abmessungen und mit einer Brückenhöhe von etwa 5,5 m allermindestens von 4,7 m zur Ausführung bringen zu wollen. Dann nur wird nach unserer auf praktischen Erfahrungen gestützten Ueberzeugung ein zweifellos nützlich Werk geschaffen, dessen Segen den Erbauern desselben die dankbare Anerkennung des deutschen Volkes für alle Zeiten sichert.

Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrts-Interessen.

Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft zu Mannheim.

Bayerisch-Pfälzische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft in Ludwigshafen a. Rh.

Mainzer Schlepp-Dampfschiffahrts-Verein in Mainz.

Preussisch-Rheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Köln.

Central-Aktien-Gesellschaft für Tauerei und Schleppschiffahrt in Ruhrort.

Strassburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Strassburg i. Elsass.

Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft, Mannheim.

Badische Aktien-Gesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport, Mannheim.

Aktien-Gesellschaft für Handel und Schiffahrt. H. A. Disch, Mainz.

Frankfurter Aktien-Gesellschaft für Rhein- und Main-schiffahrt, Frankfurt a. Main.

Kölnische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, Köln.

Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft, Köln.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittel-rhein, Düsseldorf.

Niederrheinische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, Düsseldorf.

Franz Haniel & Cie., Ruhrort.

Gebrüder Kannengiesser, Mülheim a. d. Ruhr.

Matthias Sinnes, Mülheim a. d. Ruhr.

IV.

Kleine Mittheilungen.

Wismar, den 8. April 1894. Der **Elbe-Ostsee-Kanalbau-Verein** hielt gestern Abend im Hotel Stadt Hamburg seine erste ordentliche Hauptversammlung ab, welcher am Nachmittag eine Vorstandssitzung und die Generalversammlung des Kanalbau-Vereins Wismar voranging. Die Verhandlungen der letzteren wurden von dem Kommerzienrath Pödeus geleitet, beschränkten sich auf einige geschäftliche Mittheilungen und Wiederwahl des bisherigen Vorstandes. Die Verhandlungen des Elbe-Ostsee-Kanalbau-Vereins wurden von dem Senator Brunnengraber-Schwerin geleitet. Derselbe begrüßte die Versammlung und sprach seine Freude darüber aus, dass sie nicht allein so zahlreich besucht sei, sondern auch der Rath der Stadt Wismar den Senator Joerges deputirt habe, um an den Verhandlungen theilzunehmen. Nach Verlesung des Protokolls der konstituirenden Versammlung am 15. April v. J. erhielt der Schriftführer das Wort zum Jahresbericht.

Der Kanalbau-Verein Wismar wurde am 27. August 1892 mit 38 Mitgliedern gegründet. Im Winter fanden Verhandlungen zwischen dem Elbe-Stör-Kanal-Verein und dem hiesigen Kanal-Verein statt, welche zu einer Verschmelzung beider Vereine unter dem Namen „Elbe-Ostsee-Kanalbau-Verein“ führten, der jetzt 183 Mitglieder zählt. Ferner gehören dem Verein die Magistrate von Schwerin und Wismar als Körperschaften an. Im Mecklenburgischen Handels-Verein in Rostock wurde ein Vertrag über den Kanal mit Beifall aufgenommen, auch stellte das Hauptzollamt in Rostock die Angaben über Einfuhr und Ausfuhr im Hafen zu Wismar bereitwilligst zur Verfügung. Diese Angaben sollen mit den Konsulatsberichten zur Aufstellung einer Rentabilitätsberechnung dienen.

Der Vorstand hielt am 12. August eine Versammlung in Schwerin ab, in welcher über die Thätigkeit des Vorstandes berichtet wurde, dann beschloss man den Druck des von dem Königlichen Regierungsbaumeister Moeller ausgearbeiteten generellen Projekts und Herausgabe einer Broschüre: „Der Elbe-Ostsee-Kanal und seine wirtschaftliche Bedeutung“. Beide Broschüren sind in 500 Exemplaren an die Mitglieder, Behörden, Magistrate u. s. w. vertheilt worden; am 11. Oktober durfte eine Deputation des Vorstandes sie Sr. Kgl. Hoheit dem Grossherzoge überreichen. Der hohe Herr bekundete für die Bestrebungen des Kanalbauvereins ein hohes Interesse, ebenso die hohen Staatsbeamten, welche die Deputation empfangen. Inzwischen war der Elbe-Ostsee-Kanalbau-Verein dem Central-Verein

für Hebung der deutschen Fluss- und Kanal-Schiffahrt als Zweigverein beigetreten, auch hatten Autoritäten des Wasserbaues, Oberbaudirektor Franzius-Bremen, Wasserbauinspektor Sympher-Holtenau, Baumeister Klett-Grabow das Moeller'sche Projekt sehr günstig beurtheilt.

Am 14. März hat in Berlin eine Sitzung des Central-Vereins stattgefunden, zu welcher der Vorstand zwei Deputirte entsandte. Hier wurde für den 9. Mai das Projekt einer Kanalverbindung des Schweriner Sees mit der Ostsee auf die Tagesordnung gesetzt. Der Baumeister Moeller-Wilhelmshafen hat das Referat übernommen. Vor einigen Wochen ist in Schwerin ein Zweig-Verein gegründet worden, welchem der Graf Bernstorff auf Wedendorf als Mitglied beigetreten ist. Eine Deputation des Vorstandes folgte am 4. April einer Einladung des Grafen, welcher sich für die Ausführung des Elbe-Ostsee-Kanals lebhaft interessirt. Redner schloss seinen Bericht mit einem Rückblick und einem Ausblick. Schauen man zurück, so könne man mit den erreichten Resultaten wohl zufrieden sein, blicke man vorwärts, so bleibe viel zu thun. Lübeck habe nach jahrelanger Arbeit den Elbe-Trave-Kanal erlangt, dadurch werde der Elbe-Ostsee-Kanal für ganz Mecklenburg, besonders für Schwerin und Wismar, zur Nothwendigkeit. Er sei für Wismar eine Lebensfrage, denn ohne den Kanal werde es von Lübeck erdrückt, der ganze Westen von Mecklenburg von Lübeck abhängig. — Der Senator Brunnengräber hob dann nochmals das Wohlwollen der Behörden und Sr. Kgl. Hoh. des Grossherzogs hervor, welcher den Ausbau der südlichen Wasserstrassen als eine Nothwendigkeit für Schwerin erklärt habe. Diese Wasserstrassen könnten sich aber erst entwickeln, wenn sie bis Wismar fortgeführt würden. Er sprach dann den Magistraten von Schwerin und Wismar den Dank des Vereins für ihren korporativen Beitritt aus und hoffte, dass andere Magistrate ihnen bald folgen würden.

Vom Kassenbericht ist zu entnehmen, dass ausser den Mitgliederbeiträgen von dem Elbe-Stör-Kanal-Verein und den Handels-Vereinen namhafte Beiträge gezahlt sind, so dass noch ein Kassenbestand von 100 M. 60 Pf. vorhanden ist. Der bisherige Vorstand wurde dann wiedergewählt, aus Schwerin tritt ferner der Baumeister Junglöh in den Vorstand, auch wurde der Vorstand ermächtigt, sich durch ein thätiges Mitglied aus dem südlichen Mecklenburg zu ergänzen. Zu der Central-Ausschussitzung am 9. Mai wurde der Schriftführer deputirt. Der Baumeister Moeller-Wilhelmshafen wird in jener Versammlung einen Vortrag halten und kommt der Vortrag im Maiheft der Mittheilungen des Central-Vereins zum Abdruck. Der Vorstand beabsichtigt, die Broschüre: Die wirthschaftliche Bedeutung des Elbe-Ostsee-Kanals, umzuarbeiten, ebenfalls in den Mittheilungen zu veröffentlichen und ca. 1000 Exemplare zwecks Verbreitung in Mecklenburg zu beziehen. Die Versammlung bewilligte die Ausgabe, ebenso die Druckkosten für eine Broschüre: „Der Nord-Ostsee-Kanal und sein Einfluss auf den Handel der Ostseestädte, besonders auf den Handel Wismars“.

Es wurde dann auf die Wichtigkeit eines Freihafengebiets für Wismar hingewiesen. Die Konferenz der preussischen Grosshändler und Rheder habe am 25. November v. J. die Resolution gefasst: „Erleichterung in der Errichtung von Freilägern (Freibezirken) in den wichtigeren Ostseehäfen, so lange solche noch nicht eingerichtet sind,

Erleichterung in der zollamtlichen Behandlung der eingehenden Schiffe“. Es wurde darauf hingewiesen, dass das Reich viele Millionen für Hamburg und Bremen ausgegeben habe, für Danzig werde ein Freihafen geplant, Lübeck, dem eben erst 7 Millionen Mark zum Bau des Elbe-Trave-Kanals bewilligt worden seien, hoffe ebenfalls auf eine namhafte Reichshilfe zur Errichtung eines Freihafengebiets. Dann würde Lübecks Konkurrenz auf Wismar erdrückend wirken. Um sich derselben zu erwehren, bedürfe es derselben Vortheile, vor allen Dingen aber des Baues einer Inlandwasserstrasse.

Nachdem die ausgelegten Karten und Pläne besprochen, auf den Unterschied der verschiedenen Projekte aufmerksam gemacht und die Vortheile des Moellerschen Projekts vor einem Schluessenkanal klar gelegt waren, wurde die erste Generalversammlung des Elbe-Ostsee-Kanalbau-Vereins geschlossen.

Gesamtverkehr im Duisburger Hafen 1892 und 1893.

A. Güterverkehr zwischen Hafen und Rhein:		1892	1893
Zufuhr	728 428 To.	693 454 To.	
Abfuhr	1 192 579 „	1 156 091 „	
Insgesamt	1 921 007 To.	1 849 545 To.	
	also weniger	71 462 „	
B. Spezielle Uebersicht:			
1. Kohlen-Verkehr:		1892	1893
Anfuhr mit Eisenbahn	1 175 545 To.	1 136 952 To.	
	demnach weniger	38 593 „	
Abfuhr mit Eisenbahn	1 161 610 „	1 116 998 „	
	demnach weniger	44 612 „	
2. Sonstige Güter:			
Vom Rhein her angebracht	728 429 To.	693 454 To.	
	demnach weniger	34 975 „	
Nach dem Rhein abgefahren	30 970 „	39 093 „	
	also mehr	8 123 „	
Mit Eisenbahn angebracht	40 040 „	54 491 „	
	demnach mehr	14 451 „	
3. Uebersicht der Schiffe und Flösse:			
Beladen liefen ein	2 362 Schiffe	2 539 Schiffe	
	also mehr	177 „	
Beladen führen ab	3 118 „	3 464 „	
	also mehr	346 „	
An Flössen liefen ein	85 Stück	= 83 791 To.	
	1893 103 „	= 59 536 „	
	also 1892: mehr 18 Stück, weniger 24 255 To.		

Für die kleinen Mittheilungen verantwortlich:

Hauptmann z. D. Hilken,
Schriftführer.

Bekanntmachung,

betreffend die Schiffer-Unterstützungs-Kasse.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 17. Februar d. J. (Januar-Hett, S. 29) machen wir hierdurch bekannt, dass Einwendungen gegen die vorgeschlagene Veränderung in der Verwaltung der Kasse nicht erhoben sind und dass demnach von jetzt ab entsprechend verfahren werden wird.

Berlin, den 1. April 1894.

Der Vorstand.

Prof. J. Schlichting, Hauptm. z. D. Hilken,
1. Vorsitzender, Schriftführer.

Main data table with columns for station names, railway goods transport, cement, fertilizers, iron, steel, grain, potatoes, wood, stone, and coal. Includes a summary row at the bottom.

Insgesamt:

Eisenbahn-Güterverkehr: 62 029 700 t darunter 57 012 700 t in Wagenladungen mit 50 432 100 t Kanal-Massengütern. Kanalverkehr: 14 548 300 t Güter mit 1 838 020 000 tkm Verkehrsleistung.

