

Mittheilungen

des

Central-Vereins

für

Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt.



— ♦ ♦ ♦ —
Mai 1894.
— ♦ ♦ ♦ —



Inhalts-Verzeichniss.

	Seite
I. Bericht über die Hauptversammlung am 9. Mai 1894	125
II. Bekanntmachungen des Vorstandes	145
1. Zuwahlen zum Ausschuss.	
2. Zusammenstellung des Mitgliederbestandes des Gesamtverbandes.	
3. Stellungnahme des Gesamtvorstandes zum Dortmund-Rhein-Kanal.	
III. Geschäftsbericht über das Vereinsjahr 1893/94. Von Schriftführer Hauptmann z. D. Hilken . . .	147
IV. Eingänge an Drucksachen vom 18. April bis 9. Mai	153
V. Der Kanal Schweriner See-Wismar. Vortrag des Herrn Marine-Baumeister Moeller - Wilhelmshaven	154
VI. Der Elbe-Ostsee-Kanal und seine wirtschaftliche Bedeutung. Von W. Grünberg-Wismar	160
VII. Bemerkungen zu dem Entwurf eines preussischen Wassergesetzes. Von Baurath Tolkmitt-Eberswalde	165
VIII. Kleine Mittheilungen	168
Anlagen: 1. Der Verkehr auf den deutschen Wasserstrassen in den Jahren 1892/93 (betr. Berlin auch für 1893). Von Hauptmann z. D. Hilken	I
2. Zusammenstellung der Aufwendungen für Wasserstrassen in Preussen in den Jahren 1880 bis 1893. Von Hauptmann z. D. Hilken	XIII
3. Vorstand und Ausschuss des Central-Vereins	XVII
Verzeichniss der Ab- und Zugänge bei den Mitgliedern des Central-Vereins, Mitglieder-Verzeichnisse von Zweigvereinen und Ab- und Zugänge bei diesen	XXI
4. Lageplan, Längenprofil u. Konstruktions-Zeichnungen, betr. den Kanal Schwerin-Wismar. Uebersichtskarte zum Elbe-Ostsee-Kanal.	



Druck der Norddeutschen Buchdruckerei und Verlagsanstalt,
Berlin SW., Wilhelmstrasse No. 52.



II 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.

115
125
135

145
155
165
175
185
195

I
XIII
XVII
XXI



I.

Bericht über die Hauptversammlung

am

Mittwoch, den 9. Mai 1894.

Berlin, im Reichstags-Gebäude.

Anwesend die Herren: Reg.- und Baurath Wernekinck - Berlin, 3. Vorsitzender; Rechtsanwalt Dr. P. Alexander-Katz-Berlin; Generalsekretär des Deutschen Handelstages Annecke-Berlin; Mühlenpächter Osw. Arndt-Wismar; Regierungs- und Stadtbaumeister Benduhn-Stettin; Schriftleiter Beseke-Berlin; Senator Rud. Brunnengräber-Schwerin (Mecklenburg); Sekretär der Handelskammer Dr. Gensel-Leipzig; Mitglied des Abgeordnetenhauses Bergrath Gothein-Breslau; Schriftführer des Elbe-Ostsee-Kanalbauvereins, Lehrer W. Grünberg-Wismar; Syndikus der Kaufmannschaft Dr. Hatschek-Magdeburg; Handelskammer-Sekretär, Schriftführer des Posener Kanalvereins Dr. Hampke-Posen; Hauptmann z. D. Hilken-Berlin; Senator E. Hillegeist-Hannover; Handelskammer-Sekretär Hirschberg-Bromberg; Kaufmann R. Huth-Berlin; Dr. phil. M. Kandt-Berlin; Kaufmann Labes-Berlin; Leitner, Haupt-Agent d. Nordd. Fluss-Dampf-Ges., Hambg., Berlin; Handelskammer-Sekretär Dr. Marlot-Wiesbaden; stud. jur. Bruno Meyer-Berlin; Eisenbahnbau-Inspektor Moeller-Schwerin; Marinebaumeister Moeller-Wilhelmshaven; Regierungsbaumeister E. Moeller-Berlin; Kaufmann und Mitglied der Handelskammer Guido Müller-Halle (Saale); Geh. Legationsrath, ausserordentl. Gesandter und bevollm. Minister für Mecklenburg-Schwerin, von Oertzen-Berlin; Kgl. Hofbuchhändler Pasch-Berlin; Kommerzienrath H. Podeus-Wismar; Schiffsrheder Fr. Rothenbücher-Berlin; Mitglied des Abgeordnetenhauses, Archivrath Dr. Sattler-Berlin; Kaufmann E. Schregel-Wismar; Regierungsbaumeister Schumann-Berlin; Prokurist W. Schütz-Berlin; Geh. Reg.-Rath Schwabe-Charlottenburg; Verlagsbuchhändler Siemenroth-Berlin; Sekretär der Handelskammer Dr. Siewert-Halberstadt; Eisenbahndirektor Ströhler-Berlin; Baurath Tolkmitt-Eberswalde; Generalsekretär Dr. Vosberg-

Rekow-Berlin; Direktor W. Wegener-Berlin; Handelskammer-Sekretär Dr. Wermert-Halle (Saale); Direktor Ed. Wernick-Berlin; Rentner G. Wiesener-Berlin; Maschinenfabrikant Joh. Witt-Schwerin (Mecklenburg);

Entschuldigt fehlten die Herren: Professor J. Schlichting-Charlottenburg, 1. Vorsitzender; Mitglied des Reichstages und Abgeordnetenhauses, Amtsgerichtsrath Letocha, 2. Vorsitzender; Kommerzienrath Arnhold, Schatzmeister, Berlin; Rechtsanwalt Dr. Baumert-Spandau; Bankdirektor Basse-Hannover; Stadtsekretär Boedicker-Cassel; Generalsekretär und Mitglied des Abgeordnetenhauses M. Broemel-Stettin; Gerichtsrath a. D. Carp-Ruhrort; Schiffseigner Enger-Schönebeck a. E.; Konsul H. Fehling-Lübeck; Bürgermeister Dr. Fluthgraf-Wesel; Kommerzienrath Friedenthal-Berlin; Ingenieur Fritz Geck-Hannover; Postdirektor a. D. Gehm-Berlin; Stadtverordneter Kaufmann M. Heilmann-Berlin; Baurath Fr. Hoffmann-Siegersdorf; Konsul J. C. Kunst-Brake; Syndikus der Handelskammer Dr. Landgraf-Mannheim; Bürgermeister Lichtenberg-Hannover-Linden; Wasserbau-Inspektor Mathies-Dortmund; Eisenbahnbau-Inspektor Gustav Meyer-Berlin; Ritter v. Proskowetz-Kwassitz; Dr. H. Rentzsch-Dresden-Blasewitz; Kommerzienrath Gotth. Sachsenberg-Rosslau; Geh. Kommerzienrath Sartori-Kiel; Hauptmann a. D. G. Schimmelfennig-Königshütte (Oberschl.); Ingenieur Otto Schlick-Hamburg; Ingenieur Schrödter-Düsseldorf; Sekretär der Kaufmannschaft Fr. Simon-Königsberg (Pr.); Geh. Kommerzienrath Spaeter-Koblenz; Kommerzienrath Spindler-Berlin; Kapitän zur See a. D. Stenzel-Kiel; Kaufmann Georg Sükey-Berlin; Bauunternehmer C. Vering-Hannover; Generalsekretär Dr. Voltz-Kattowitz; Direktor Wanckel-Schönebeck; Rechtsanwalt Moritz Wiggers-Rostock; Schriftführer des Bayerischen Kanalvereins Dr. Zöpfel-Nürnberg.

Tages-Ordnung:

1. Eröffnung der Sitzung. Ansprache des Vorsitzenden.
2. Bericht über das abgelaufene Geschäftsjahr. Der Schriftführer.
3. Bericht über das Kassenwesen. Herr Stadtverordneter Heilmann.
4. Wahl der Rechnungsprüfer für 1894.
5. Beschlussfassung über die vom Ausschuss vorgeschlagene Aenderung der §§ 16 und 20 der Satzungen.
6. Zuwahlen zum Ausschuss.
7. Das Kanalprojekt Schwerin-Wismar. Herr Marinebaumeister Moeller-Wilhelmshaven.
8. Etwaige Anträge von Mitgliedern.

Der 3. Vorsitzende, Regierungs- und Baurath **Wernekinck-Berlin**, eröffnet die Sitzung um 6 $\frac{1}{2}$ Uhr. Meine Herren! Ich habe Ihnen zunächst mitzutheilen, dass, da leider unser 1. Vorsitzender, Herr Professor Schlichting, wie Ihnen bekannt, für längere Zeit zur Wiederherstellung seiner Gesundheit im Bade weilt und auch unser 2. Vorsitzender, Herr Amtsgerichtsath Letocha, einen mehrwöchigen Erholungsurlaub hat antreten müssen, mir die Leitung der Verhandlungen obliegt und begrüße ich Sie aufs Herzlichste.

Wir treten nunmehr gleich in unsere Verhandlungen ein und ertheile ich dem Herrn Schriftführer, Hauptmann z. D. Hilken, das Wort zu Punkt 2 der Tagesordnung:

Bericht über das Geschäftsjahr 1893/94.*)

Hauptmann z. D. **Hilken** hebt zunächst hervor, dass das verflossene Jahr im Allgemeinen als ein für die Hebung der Binnenschifffahrt günstiges anzusehen sei und dass namentlich Sr. Majestät dem Kaiser in erster Linie der Dank aller Freunde der Wasserstrassen gebühre für das rege Interesse, welches Allerhöchstderselbe wiederholt wieder für letztere bekundet. — Ingleichen sei sowohl der Reichsregierung wie der Königl. preussischen Staatsregierung zu danken für deren thatkräftiges Vorgehen auf den verschiedensten Gebieten der Binnenschifffahrt, insonderheit für die Bestrebungen der letzteren zur Verbesserung und Erweiterung des Wasserstrassen-Netzes.

Zwei wichtige Gesetzentwürfe, betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt und Flösserei und das Wasserrecht sind in ihren Entwicklungsstufen wesentlich gefördert und gehe ersterer seiner alsbaldigen Vorlage beim Reichstage entgegen, während letzterer noch der Begutachtung der Interessenten unterliege.

Von zwei weiteren Gesetzentwürfen, betr. den Elbe-Trave-Kanal und den Dortmund-Rhein-Kanal, ist letzterer leider in der Kommission des Abgeordnetenhauses abgelehnt und wird somit wahrscheinlich einem lang gehegten Wunsche, betr. den weiteren Ausbau der zwischen Elbe und Rhein seit Jahren vom Central-Verein und seinen Zweigvereinen erstrebten Schifffahrtsstrasse, die Erfüllung vorläufig noch versagt sein.**)

Um so grösser sind die Hoffnungen, welche sich an den Binnenschifffahrts-Gesetzentwurf knüpfen, dessen Inhalt den Central-Verein lebhaft beschäftigt hat und von dem namentlich die Haftpflichtfrage Gegenstand eingehender Erörterungen gewesen ist. (Ueber die Stellungnahme des Central-Vereins zum Entwurf siehe Seite 147.) Auch die Vorbereitungen zur Verbesserung der Statistik des Verkehrs auf den deutschen Wasserstrassen sind auf Veranlassung des Herrn Reichskanzlers erheblich gefördert worden — Arbeiten, an denen sich auch der Central-Verein betheiligen durfte, dessen bezügliche Eingabe von 1889 Gegenstand eingehender Prüfung behördlicherseits gewesen ist und zu neuen Entwürfen für grundlegende Prinzipien geführt hat.

*) Abdruck des Geschäftsberichts. Siehe III. S. 147.

***) Siehe unter S. 127 u. f. und II. S. 147 u. 148 Näheres.

Redner bespricht sodann das äussere Vereinsleben, sowie das Wachsthum des Central-Vereins und seiner Zweigvereine.

Er erwähnt den im vorigen Sommer im Juni stattgehabten Ausflug des Ausschusses nach dem Oder-Spree-Kanal und Frankfurt a. O. und die Wanderversammlung des Zweigvereins für Niedersachsen in Magdeburg worüber im Oktober-Heft für 1893 bereits ausführlicher berichtet worden und deren Verlauf ein äusserst befriedigender und sehr anregender gewesen ist.

Als erfreulichen Zuwachs für den Central-Verein sind 18 körperschaftliche und 49 Einzel-Mitglieder zu bezeichnen, vor Allem ist aber die Bildung von drei neuen Zweigvereinen, und zwar in Wismar, Bromberg und Posen lebhaft begrüsst worden.

Bei den regelmässigen Winterarbeiten des Ausschusses wird die arbeitsreiche Thätigkeit von 6 Kommissionen eingehend vom Redner erläutert, sowie mitgetheilt, dass in 7 Sitzungen 10 grössere Vorträge gehalten sind.

Die Darlegung der finanziellen Lage des Central-Vereins giebt erfreulicherweise Kunde von deren befriedigendem Stande und eröffnet Aussichten auf weitere Hebung durch die geplante Umwandlung der „Mittheilungen“ in eine regelmässige Zeitschrift — sofern die Hauptversammlung dem dargelegten Plane zustimmt und einige hierfür erforderliche Satzungs-Aenderungen genehmigt, worüber Anträge des Vorstandes ihr alsbald unterbreitet werden sollen.

Redner betont, dass das Bedürfniss nach Schaffung einer derartigen Zeitschrift seit längerer Zeit im Verein empfunden sei; angesichts der jetzigen Zeitlage aber, in der starke Gegenströmungen von den Freunden der Wasserstrassen zu bekämpfen seien, erscheine es besonders nothwendig, deren Schaffung anzustreben. Gelte es doch, manche Vorurtheile gegen die Kanäle, welche in den letzten Verhandlungen im Abgeordnetenhause zu Tage getreten seien, zu bekämpfen, Uebelwollende zu widerlegen und neue Freunde den alten Vorkämpfern für die Binnenschifffahrt zuzugesellen.

Redner berichtet dann über die Verhältnisse der Schiffer-Unterstützungskasse, über die Vorarbeiten für das im September geplante 25jährige Stiftungsfest, sowie für den VI. Internationalen Binnenschifffahrts-Kongress im Haag, über die Beschickung der Weltausstellung in Chicago und die sonstige geschäftliche Thätigkeit des Vorstandes. Er weist endlich auf die statistische Nachweisung über den Verkehr auf den deutschen Wasserstrassen,*) sowie auf die Zusammenstellung der auf die preussischen Wasserstrassen in den letzten 13 Jahren regierungsseitig verwandten Mittel***) hin und schliesst mit dem Ausdruck der Ueberzeugung, dass dem redlichen Streben der Binnenschifffahrts-Vereine auch im nächsten Jahre die erhofften Erfolge — wie bisher — nicht fehlen werden. (Beifall.)

Der **Vorsitzende**: Meine Herren, ehe wir zur Vorlage der Ihnen im Geschäftsbericht in Aussicht gestellten Beschlüsse schreiten, möchte ich noch die Frage an Sie richten, ob Sie an die geschäftlichen

*) Siehe S. 151 und 152 Anlage 1.

***) Siehe Anlage 2.

Mittheilungen des Herrn Schriftführers irgendwelche Bemerkungen zu knüpfen haben.

Ich eröffne also die Verhandlungen über den Geschäftsbericht, das Wort hat zunächst:

Mitglied des Abgeordnetenhauses, **Berggrath Gothein-Breslau**: Meine Herren! Die Ausführungen des Herrn Schriftführers gerade über die Stellungnahme gewisser Abgeordneter im Abgeordnetenhaus nöthigen mich, dazu einige Worte zu sprechen. Ich habe zwar selbst noch nicht Gelegenheit genommen, mich in dieser Frage im Abgeordnetenhaus zu äussern, werde es aber wahrscheinlich thun, und ich möchte doch bemerken, dass man vielleicht zu hart einzelne Ausführungen beurtheilt, die diesbezüglich im Abgeordnetenhaus gefallen sind. Die Vorlage, die dem Hause unterbreitet worden ist, fordert in sehr vielen Punkten zu einem Widerspruche heraus. Auch glaube ich, nachdem ich die Vorlage auf das Genaueste studirt habe, dass in deren Begründung recht rosig gemalt ist, und dass auch bezüglich der Rentabilität und der wirtschaftlichen Bedeutung des Dortmund-Rhein-Kanals das nicht zu erreichen ist, was in der Denkschrift, welche diese Vorlage begleitet, gesagt ist. Meine Herren, ich möchte zunächst einmal hervorheben, dass die ganze Rentabilitätsberechnung, welche diesem Projekte zu Grunde gelegt ist, auf recht schwankenden Füßen steht. Die Regierungsvorlage nimmt an, dass der Kanal mit 600-Tonnen-Schiffen befahren werden kann. Sie rechnet aus, wieviel Schiffe derselbe führen kann und kommt dann zu dem Schlusse: es ist anzunehmen, dass die Schiffe immer 70 Prozent der Ladung führen werden. Dabei ist also zunächst angenommen, dass alle Schiffe, die den Kanal passiren, 600-Tonnen-Schiffe sein werden, während Jeder, der mit dem Schiffahrtsbetriebe vertraut ist, weiss, dass ein grosser Theil der Schiffe thatsächlich ein geringeres Maass als das höchste zulässige hat. Ferner ist angenommen, dass, wenn alle 600-Tonnen-Schiffe sind, diese immer durchschnittlich zu 70 Prozent beladen sind. Die Vorlage führt selbst aus, dass der Verkehr überwiegend nach dem Rheine gehen wird. Nun, meine Herren, der Rhein ist ja sehr gut regulirt, aber es kommen doch auch Zeiten, wo es nicht möglich ist, mit voller Ladung bis nach Mannheim und den Kohlenumschlagsplätzen am Oberrhein zu fahren, und dann werden auch die Schiffe nicht voll beladen werden können. Es kommt auch wesentlich in Betracht, dass die grössere Anzahl der Schiffe, welche den Kanal vom Rhein her bergwärts benutzen werden, unbeladen oder nur zum kleineren Theile beladen sein werden. Bisher ist es noch nie vorgekommen und steht mit den Erfahrungen des

Binnen-Schiffahrtbetriebes im Widerspruch, anzunehmen, dass 70 Prozent des Quantums, das zu befördern theoretisch möglich ist, thatsächlich befördert werden; sonst hat man höchstens 60 Prozent angenommen.

Meine Herren, dann wird immer angenommen, dieser Kanal wäre ein wesentliches Glied des sogenannten Mittelland-Kanals. Wer sich eingehend in die Frage hinein arbeitet, wird zu dieser Ueberzeugung nicht kommen können. Der Kanal wird bei den Abmessungen, in denen er gebaut werden soll, höchstens $4\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen befördern können, und es ist anzunehmen, dass dieser Verkehr vollständig durch den Lokalverkehr in Anspruch genommen wird, dass also für den durchgehenden Verkehr so gut wie nichts übrig bleibt. Der Kanal hat im Wesentlichen nur eine Bedeutung als Rheinhafen und als Frachtzubringer für den Dortmund-Emshäfen-Kanal.

Sehr interessant bei der ganzen Ausführung ist ja auch die Bemessung der Kanalabgaben. Die sind in der Denkschrift zu 1 Pfennig pro Tonnenkilometer angenommen. Bedenken Sie, dass die westfälische Kohle von der Eisenbahn nach den Nordseehäfen nicht bloss zum Export, sondern auch zum Lokalkonsum zu $1\frac{1}{4}$ Pfennig pro Tonnenkilometer gefahren wird. Wenn wir eine derartige Abgabe auf dem Mittelland-Kanal erheben, so können wir von vornherein sagen: es ist absolut unmöglich, denselben zur Kohlenverfrachtung zu benutzen, denn mit $\frac{1}{4}$ Pfennig pro Tonnenkilometer kann die Schiffahrt auf keinen Fall arbeiten. Diese Kanalabgabe ist, wenn man den Dortmund-Rheinkanal lediglich als Rheinhafen ansieht, absolut nicht zu hoch bemessen, denn dort kommt in Betracht, dass die Werke bisher die Eisenbahnen benutzen mussten zum Umschlag bis zu den Rheinhäfen, und da macht bei einer durchschnittlichen Entfernung von 30 Kilometern allerdings die Kanalabgabe noch nicht den halben Werth der Expeditionsgebühr aus. Aber das ist auch der Grund, weshalb der Kanal thatsächlich nur denjenigen Werken zu Gute kommen kann, welche unmittelbar ohne Benutzung der Eisenbahnen in denselben verladen. Nun liegen allerdings ca. 36 Schächte und eine grosse Anzahl Hüttenwerke und sonstiger Etablissements an diesem Kanale, und für diese wird er eine ausserordentliche Bedeutung haben, ihnen erspart er die Benutzung der Eisenbahnen bis zum Umschlag in den Rheinhäfen, sie können dann unmittelbar verladen. Sie haben einen grossen Vortheil, aber schon jedes Werk, das gezwungen sein würde, nach dem Kanal die Eisenbahn zu benutzen, würde immer zweckmässiger nach den Rheinhäfen mit der Bahn verladen und dort den Umschlag aufsuchen, als am

Kanal, weil die Frachten auf dem Kanal sich nahezu ebenso hoch stellen werden, wie die Eisenbahnfrachten, oder wenigstens unbedeutend niedriger, und dieser Unterschied würde wett gemacht werden dadurch, dass auf dem Rheine grössere Schiffe benutzt werden können, die billiger verfrachten. All' dieses führt dahin, anzunehmen, dass dieser Kanal, den nach der Denkschrift nur alle 45 Minuten ein Schiff passiren kann, gar nicht im Stande sein wird, den grossen durchgehenden Verkehr eines grossen Mittelland-Kanals nach dem Rheine zu bewältigen, sondern, dass er nur lokale Bedeutung für die Werke hat, die am Rheine liegen. Meine Herren, man muss aber auch bedenken: es ist ein noch nicht dagewesener Vorgang, dass eine derartig grosse Summe von fast 56 Millionen Mark lediglich für einen wesentlich lokalen Zweck verausgabt wird, ohne dass gleichzeitig den anderen Gegenden, deren Produktions- und Absatzverhältnisse dadurch theilweise verschoben werden, eine Kompensation gegeben wird.

Ich erinnere Sie daran, dass bei der letzten grossen Kanalvorlage, als der Dortmund-Emshäfen-Kanal zuerst auf die Tagesordnung kam, es nur möglich war, denselben dadurch in beiden Häusern des Landtages durchzubringen, dass gleichwerthige Kompensation auch für den Osten geschaffen wurde. Dass gerade in jetziger Zeit, wo der Osten durch die Aufhebung der Staffeltarife schwer geschädigt worden ist und bei der gegenwärtigen Finanzlage keine grosse Neigung vorhanden ist, weiter den Schwerpunkt der industriellen Entwicklung in derartigem Maasse auf Kosten des ganzen Landes nach dem Westen zu verlegen, ohne dass der Osten gleichzeitig etwas bekommt, wenn dieser Gesichtspunkt gegen die Kanalvorlage ausgespielt wird, mag das bis zu einem gewissen Grade vielleicht nicht weitsichtig sein, aber begreiflich wird es erscheinen. Meine Herren, wir müssen uns vollständig klar darüber werden, auch wenn wir den Mittelland-Kanal ins Auge fassen, dass derselbe thatsächlich eine Verschiebung der wirthschaftlichen Produktions- und Absatzverhältnisse herbeiführen würde, die, wenn nicht gleichzeitig für den Osten vollwerthige Kompensationen geschaffen werden, dazu führen müsste, dass der Osten einen grossen Theil seines Absatzgebietes verlieren würde. Man überschätzt gewöhnlich die Leistungsfähigkeit unserer Wasserstrassen im Osten. Wir haben in der Oder einen Strom, der im verflossenen Jahre nur an 35 Tagen eine volle Ausnutzung der Tragfähigkeit gestattet hatte, während er an 68 Tagen noch nicht einmal erlaubte, mit $\frac{1}{4}$ Ladung und an weiteren 34 Tagen nur mit $\frac{1}{4}$ Ladung zu fahren ermöglichte. Wie soll —

wenn es den westlichen Gebieten ermöglicht wird, mit 600-Tonnen-Schiffen und gleichbleibender voller Tragfähigkeit nach der unteren Elbe und Berlin zu gelangen und dem Osten seine jetzigen mangelhaften Wasserstrassen erhalten bleiben — wie soll dann der Osten konkurrenzfähig bleiben? Und dass sich die Abgeordneten diese Frage vorlegen, dass sie nicht den Schwerpunkt der industriellen Entwicklung ausschliesslich nach den westlichen und mittleren Provinzen legen wollen, sind doch Momente, die gewissenhaft erwogen werden müssen. Ich persönlich werde ja für diesen Kanal stimmen, weil ich im Interesse der Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit Deutschlands auf dem Weltmarkt für jede praktische Verkehrs-erleichterung eintrete und weil ich hoffe — was in allen Kreisen der Bevölkerung in so hohem Maasse dringend gefordert werden muss —, dass dem Osten auch geholfen werden wird. Aber etwas zweifelhaft sind wir geworden namentlich durch die Ausführungen des Herrn Arbeitsministers selber. Als die Staffeltarife aufgehoben wurden, sagte er: Ja, die Gegnerschaft finge ja gerade in Berlin an, und gerade die Berliner Interessenten hätten am lautesten geschrien. Da haben wir gesagt, die Berliner Mühlen sind gross geworden durch die alten Staffeltarife der Ostbahn. Als Berlin nicht mehr der Endpunkt war, sondern die Staffeltarife auch über Berlin hinaus Giltigkeit erlangten, waren die Berliner Müller die ärgsten Schreier gegen dieselben, und sie waren thatsächlich auch arg gegenüber dem früheren bevorrechteten Zustand geschädigt. Wenn sich unsere Landwirthe und Mühleninteressenten im Osten gegenwärtig sagen: in dem Moment, wo wir in das Herz des Kohlenreviers hinein eine Wasserstrasse schaffen und das ausländische Getreide bis zu den Kohlenruben kommt, wird sich dort am Kanal eine gewaltige Mühlenindustrie entwickeln sowohl für den Export, wie auch zur Deckung des dortigen Konsums — und der Konsum dieses dichtbevölkerten Landes ist ja ein sehr grosser —, müssen sie sich dann nicht auch sagen: Damit schaffen wir neue Gegner für die Forderungen, die wir erheben müssen, um bestehen zu können?

Meine Herren! Sie müssen ferner bedenken, von Jahr zu Jahr ist die Eisenindustrie mehr auf den Wasserweg angewiesen. Wenn die Eisenerze den einzelnen Werken künftig nach Dortmund, Essen, den sämtlichen Hütten, die am Kanal liegen, auf dem Wasserwege zugeführt werden, so ist das eine erhebliche Herabsetzung der Produktionskosten für diese Werke, und diese Herabsetzung kommt dem einen Gebiete zu gut, nicht aber dem anderen; denn Ober-

schlesien, das grosse Eisenrevier des Ostens, muss seine Eisenerze überwiegend per Eisenbahn beziehen, und wenn es sie später auch bis Kosel zu Wasser beziehen kann, hat es doch von dort aus immer noch den Eisenbahnweg von 60 bis 100 Kilometer bis zur Hütte.

Alle diese Gesichtspunkte drängen dahin, dass der Osten sich sagen muss, es wäre besser gewesen, es wäre in diesem Falle verfahren worden nach dem Grundsätze, den der frühere Minister v. Maybach immer hochgehalten hat: *pari passu* vorzugehen und Kompensationen zu schaffen, nicht aber eine Gegend einseitig zu beglücken.

Meine Herren, wir wollen die Hoffnung noch nicht aufgeben, dass der Kanal doch zu Stande kommt, denn die Einwände, die erhoben sind, sind doch lediglich solche einzelner Interessengegensätze, sie berücksichtigen zu wenig, was Deutschland braucht, um auf dem Weltmarkte konkurrenzfähig zu werden, aber wenn es gelingt, die Vorlage durchzubringen, möchte ich doch die Bitte aussprechen, dass sich der Westen erinnert, was er dem Osten schuldig ist, und dass nicht auch die Kanal-Vereine des Westens gegen die berechtigten Interessen des Ostens vorgehen, wie es der Kanal-Verein für Niedersachsen in Hannover gethan hat, der sich in einer Resolution gegen eine gesunde Tarifreform wendet. Meines Erachtens liegt das nicht in den Aufgaben des Kanal-Vereins; es schädigt aber aufs Schwerste die Verwirklichung unserer Aufgaben auf dem Gebiete der Entwicklung des Kanalnetzes.

Syndikus **Dr. Hatschek-Magdeburg**: Ich kann gleich an die letzten Worte des Herrn Vorredners anknüpfen, in denen er sich darauf bezieht, dass in dem Hannoverschen Kanalverein, dem ich als Ausschussmitglied anzugehören die Ehre habe, eine Resolution gefasst wäre, die sich ausdrücklich gegen eine Tarifreform nach dem System der Staffeltarifirung richte. Ich bin der Meinung, dass alle Vereine zur Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt nichts sind als Vereine, denen in erster Linie das Wohl der Schifffahrt am Herzen liegen muss. Es scheint mir eine so zweifellose und gar nicht erst zu beweisende Thatsache zu sein, dass diese Vereine, gerade so wie die Industrievereine, wie die kaufmännischen und Handelsvereine Interessenvertretungen sind, dass sie (oho!) Interessen der Schifffahrt zu vertreten haben; wenigstens habe ich bisher nie einen anderen Standpunkt für möglich gehalten. Nun will ich ja dem geehrten Herrn Vorredner zugeben, dass es sehr gut ist, wenn die Interessenvertretungen neben den eigenen Interessen gleichzeitig auch andere Interessen mit erwägen; aber wenn diese kollidirenden Interessen

so weit gehen, dass es sich um ein aut—aut handelt, um eine Entscheidung zwischen Interessen der Eisenbahn und der Schifffahrt, so kann ein Verein für Hebung der Flussschifffahrt und Kanäle nicht im Zweifel sein, wofür er sich zu entscheiden hat. Darum hat der Hannoversche Kanalverein sich — im Interesse der Binnenschifffahrt — gegen die Einführung des Systems der Staffeltarifirung energisch verwahrt.

Der Herr Vorredner hat ferner alle Bedenken, die sich gegen den Rhein-Dortmund-Kanal erheben lassen, eingehend erörtert, und wir müssen ihm alle sehr dankbar sein, dass er uns in so klarer Weise ein Bild der Sache entrollt und in manchen Punkten vielleicht etwas Neues gebracht hat. Aber ich möchte sagen, der tröstliche Blick am Schluss seines Bildes, dass er gleichwohl für den Kanal stimmen werde, wird doch zu sehr überwogen durch die verschiedenen Bedenken und Erwägungen, die er bei diesem Dortmund-Rhein-Kanal zu haben schien. Einmal glaube ich, ist der Umstand, dass die Vorlage vielleicht nicht in allen Punkten den Anforderungen, die man an einen Kanal für diese so industriereiche Strecke stellen darf, genügt, noch kein Grund, den Dortmund-Rhein-Kanal als schlecht hinzustellen und abzulehnen. Es ist ja auch von verschiedenen Interessenvertretungen, namentlich der Rheinschifffahrt, auf die ungenügenden Abmessungen des Kanalprojektes hingewiesen und gesagt worden, dass der Kanal grösser gebaut werden müsse. Wenn es wirklich richtig ist, wie der Herr Kollege Bergrath Gothein behauptet, dass diese Abmessungen des Kanals nur den lokalen Verkehr gestatten und von einem Durchgangsverkehr kaum die Rede sein könne, dann muss man eben dringend verlangen, dass der Kanal andere Abmessungen erhalten müsse oder dass eine spätere Vergrösserung durch Doppelschleusen oder dergleichen sichergestellt werde, nicht aber den weniger logischen und den Grundsätzen eines Schifffahrtsvereins weniger entsprechenden Standpunkt einnehmen, dass der Kanalbau lieber ganz unterbleiben möchte. Der Herr Vorredner meinte, es sei vielleicht ein Irrthum, dass der Dortmund- und der Mittelland-Kanal so eng zusammenhänge, dass der eine mit dem anderen fele. Ich glaube, das widerspricht sowohl dem Wortlaut des Gesetzes von 1886, als der allgemein getheilten Auffassung, wonach es sich bei beiden Kanalstrecken um eine Verbindung von Rhein-Weser-Elbe, nicht um einen für sich bestehenden lokalen Kanal, handelt. Fehlt ein Stück aus dem Ganzen, so ist auch das Ganze nur Stückwerk. In Folge dessen sage ich: Würde der Rhein-

Dortmund-Kanal fallengelassen werden, so würde der Mittelland-Kanal, ich will nicht sagen werthlos, aber von weit geringerem Werthe sein. Immerhin muss unser Standpunkt hier stets der sein, das grosse ganze Kanalprojekt, das wir seit Jahrzehnten hochgehalten haben, festzuhalten und es gegen alle Stürme und Anfechtungen zu bewahren. Nun versuchte der Herr Vorredner einen Appell an die Gerechtigkeit und Billigkeit, — ich muss gestehen, in ganz ausgezeichnete und bestechende Weise; er hob hervor oder deutete doch an: es sei doch nicht recht, dass ein einzelner Landestheil so bevorzugt würde, man schaffe eigentlich eine lokale Wasserstrasse, von der andere Gegenden nichts haben, von der ihnen eventuell eine gefährliche und schädliche Konkurrenz zu theil wird. Dieser Gedanke ist ja auf den ersten Blick sehr bestechend, aber eins, meine ich, wird dabei verkannt: jede Verkehrsanlage, es mag dies sein, welche es wolle, kann nicht allen Gegenden helfen, und es ist auch kaum möglich, dass bei einem neuen Verkehrsprojekte alsbald Kompensationen gleichzeitig anderen Gegenden geboten werden, deren Interessen durch die neue Verkehrsanlage nicht berührt oder gar geschädigt werden. Vielleicht liessen sich ausser den Interessenten im Osten, von denen der Vorredner besonders gesprochen hat, manche anderen Gegenden Deutschlands finden, die durch den Rhein-Weser-Elbe-Kanal keine Vortheile, vielleicht indirekt Nachtheile haben. Ich kann mir sehr wohl denken, dass viele Landstriche, insbesondere durch den Mittelland-Kanal zur Elbe, weil sich in der von demselben erschlossenen Gegend voraussichtlich eine blühende Industrie entwickeln wird, neue Konkurrenz und damit indirekten Schaden erfahren werden. Allein diese Erwägungen können doch für die Frage des Baues neuer grosser bedeutender Verkehrswege wie überhaupt neuer Anlagen, die zur Entwicklung unserer Volkswirtschaft dienen, die Handel, Industrie und Schiffahrt heben sollen, nicht entscheidend sein. Denn stände man auf diesem Standpunkte, wäre man wirklich so sorgsam, so peinlich und gewissenhaft bei den maassgebenden Staatsinstanzen und auch im Abgeordnetenhouse, dann, fürchte ich, wäre es unmöglich, je eine grosse Verkehrsanlage zu schaffen, weil man niemals über so grosse Finanzmittel verfügen würde, um gleichzeitig Kompensationen für alle anderen Nichtbedachten herbei zu schaffen. Ich stimme dem Herrn Vorredner gewiss darin zu, dass, wenn nun für den Westen durch den Ausbau eines Mittelland-Kanals etwas geschehen ist, auch der Osten zu bedenken sein wird. Ich zweifle nicht, dass wir alle bereit sein würden, wenn später einmal der Osten mit einem Anspruch herantritt und

sagt: wir haben noch diese oder jene Wünsche in Bezug auf Verbesserung unserer Wasserwege — auch diese Wünsche zu befürworten, soweit sie irgend begründet sind. Ich bin überzeugt, auch der Osten wird in solchem Falle an der maassgebenden Stelle und bei allen jenen Instanzen, die sich klar sind über die weitere Bedeutung der Maassnahmen, Verständniss für seine Wünsche finden. Ich glaube, es wäre eine taurige Verkehrspolitik, wenn man sich scheuen wollte, irgend eine grössere Ausgabe für neue Verkehrsanlagen anzuwenden, in der Erwägung, es könnte dadurch diese oder jene Gegend, dieser oder jener Interessen bevorzugt werden; das ist eben bei jedem neuen Verkehrswege unvermeidlich. Meine Herren, der Central-Verein hat immer an der Idee des Rhein-Elbe-Kanals festgehalten, und ich bin überzeugt — es klang ja zum Schusse auch aus den Worten des Herrn Vorredners heraus, ich danke dem Herrn Abgeordneten dafür — wir werden sie nicht fallen lassen. Ich glaube, wir müssen aber mit viel grösserer Wärme dafür eintreten, wir müssen eben einen einfachen, klaren und bestimmten Standpunkt in dieser Frage und in allen Fragen des Wasserverkehrs einnehmen, den naiven Standpunkt einer Interessenvertretung der Schiffahrt, welcher andere Erwägungen, Rücksichtnahme auf Tarifreform der Eisenbahnen, auf die wirthschaftlichen Verhältnisse des Ostens doch in zweiter Linie liegen. Ich will ja dem Herrn Kollegen Gothein vollkommen zugestehen, dass er in seiner Qualifikation als Abgeordneter eines östlichen Bezirkes unseres Vaterlandes sich auch andere Erwägungen vorhält, ich will es ihm durchaus nicht verübeln, wenn er erwägt, ob nicht eine Eisenbahnreform auch für den Osten angezeigt wäre, ob nicht die wirthschaftlichen Verhältnisse des Ostens gegenüber dem Westen durch manche Maassnahmen gehoben werden könnten, ich will es sogar zugeben, dass diese Erwägungen seine Stellung zum Kanalprojekte beeinflussen können; ich würde aber nie zugeben können, dass unser Central-Verein, dass überhaupt ein Schiffahrts- oder Kanalverein sich durch derlei Erwägungen beeinflussen lassen dürfte. Betreffs der Frage, ob eine Eisenbahntarifreform nach dem System der Staffeltarifung günstig oder ungünstig wirken würde, hat ja allerdings der Verein zu Hannover ausgesprochen, dass er befürchtet, die Verallgemeinerung der Staffeltarife wird den Wasserstrassen schaden. Aber diese Meinung wird von vielen Seiten getheilt, diese Meinung ist in einer Ausschusssitzung unseres Central-Vereins fast von allen Herren getheilt worden, wenn auch einzelne sich nicht darüber klar wurden, ob sie das Wort „Staffeltarife“ in der beantragten und an-

genommenen Resolution besonders zum Ausdruck bringen wollten. Ich bin der festen Ueberzeugung, dass für alle jene Herren, welche sich in der Frage nur als Ausschussmitglieder eines Schifffahrtsvereins fühlten, es keine andere Auffassung geben konnte. — Ich habe den Anfang der Erörterung des Herrn Abgeordneten Gothein leider nicht gehört. Sollte eine Resolution von demselben in der Kanalfrage beantragt sein, so würde ich mir erlauben, eine andere Resolution einzubringen, wonach wir unerschütterlich auf unserem Standpunkt, der Befürwortung des Kanalprojekts, stehen bleiben, und sollte das derzeit vorliegende Projekt des Dortmund-Rhein-Kanals in seiner jetzigen Fassung Mängel aufweisen, lieber noch diese hinzunehmen uns bereit erklären, als auf die Ausführung des Projektes zu verzichten. Meine Herren, ich habe heute von sehr vertrauenswerther Seite gehört, dass der Herr Eisenbahnminister einer Deputation eines westfälischen Bezirkes es unumwunden ausgesprochen hat — vielleicht unabsichtlich —, wenn der Dortmund-Rhein-Kanal fällt, die Mittelland-Kanalvorlage vielleicht auf lange Zeit zurückgestellt ist, „wenn dies grosse Projekt aber fällt“, sagte der Minister, „dann werden wir für lange nicht mehr in der Lage sein, an das Haus mit einer Kanalvorlage heranzutreten.“ Dies scheint mir den Ernst der Frage darzuthun. Lassen Sie uns darum, meine Herren, mit allen Mitteln dahin wirken, dass der Dortmund-Rhein-Kanal vom Abgeordnetenhaus angenommen wird. (Beifall.)

Herr Baurath *Tolkmitt-Eberswalde* (zur Geschäftsordnung): Die Debatten über diese Frage sind ja sehr interessant; ich möchte mir aber erlauben, darauf hinzuweisen, dass sie doch eigentlich nicht zu unserem Gegenstand, zum Geschäftsbericht, gehören.

Der *Vorsitzende*: Es ist doch zweckmässig, dass im Anschluss an den Geschäftsbericht hierüber gesprochen wird. Die Frage ist doch eine ebenso wichtige wie interessante. Wenn Niemand Widerspruch erhebt, können wir die Debatte wohl fortsetzen. (Zustimmung.)

Das Wort hat ferner:

Herr Generalsekretär *Dr. Vosberg-Rekow*. Ich bin auch einer der Redner, welchem die Fortführung der Debatte erwünscht ist und bedauere, dass dieser Gegenstand nicht auf der Tagesordnung steht. Ist doch der Dortmund-Rhein-Kanal eigentlich unser wichtigstes Sorgenkind. Den Standpunkt des Herrn Vorredners kann ich nicht theilen. Ich bin kein Schiffer; die Mehrzahl von Ihnen, meine Herren, sind auch keine Schiffer. Wir sind Gelehrte, Verwaltungs-

beamte, Volkswirthe, Juristen, — Rheder und Schiffer allerdings auch, aber sogar Eisenbahnbeamte sind unter uns, Bantechniker u. s. w. Ich leugne, dass der Central-Verein nichts weiter sei als eine Interessenvertretung der Schifffahrt. Wenn er wirklich weiter nichts sein sollte, dann würde ich seinen Werth sehr gering schätzen. (Beifall.) Wie ist denn der Central-Verein entstanden? Wie ist man dazu gekommen, ihn ins Leben zu rufen? In unseren „Mittheilungen“ befindet sich ein Aufsatz des Herrn Direktors Ströhler über die Geschichte der Bewegung für die Wasserstrassen, der Sie auf die Entwicklung dieser ganzen Frage verweist. Wir haben zuerst auf Landstrassen fahren müssen: da haben uns die Raubritter und Fürsten Zoll und Schatz abgenommen. Da sind wir auf die Wasserstrassen gegangen. Sowie aber die Fürsten und Herren dessen inne wurden, haben sie ihre Zölle auch darauf gelegt. Und diese Zölle sind allmählich gewachsen und gewachsen; so dass sie recht dringend empfunden werden. Da wurden die Eisenbahnen gebaut. Das war ein offener Weg, der keinen Zoll forderte; kann es Wunder nehmen, dass sich Alles auf die Eisenbahnen stürzte? So sind die Eisenbahnen allmählich überschätzt, die Wasserstrassen unterschätzt worden. Die öffentliche Meinung sah dies endlich ein: die Konsequenz solcher Einsicht ist u. A. die Begründung des Central-Vereins und verwandter Gesellschaften. Wir wollen das, was durch die Eisenbahnbewegung schief gerückt ist, wieder gerade rücken; aber wir wollen deshalb mit der Binnenschifffahrtbewegung nicht etwa durch Dick und Dünn, ganz ohne Rücksicht darauf, was aus dem Verkehr überhaupt wird und was die allgemeinen wirtschaftlichen Interessen erfordern. Es ist vielmehr unsere Aufgabe, diese letztere sorgfältig gegen einander abzuwägen, keinesfalls die der Binnenschifffahrt um jeden Preis und einseitig zu begünstigen.

Wenn ich dies nun auch an die Spitze meiner Ausführungen stelle, kann ich doch den Argumenten des Herrn Bergraths Gothein nicht beistimmen. Die Reden, welche gegen den Kanal im Abgeordnetenhaus gehalten wurden, sind recht schwach gewesen. Uns, die wir seit Jahren in der Bewegung stehen, ist das ganz klar. Einzelnen Abgeordneten mag aber das Studium solcher Fragen ferner gelegen haben, sonst wären nicht so nackte und unschöne Vortheilsgedanken zu Tage gekommen, bei denen immer der persönliche Vortheil, bezw. der des Bezirks heraussah, das allgemeine Interesse aber fast in den Hintergrund getreten ist. Es sind da auch eine ganze Menge Laien, die sich nun gegen den Kanal einmal in Bewegung gesetzt haben. Traurig ist es und ein Zeichen

dafür, dass unser Verein und seine aufklärende Thätigkeit noch nicht den grossen Einfluss besitzt, welchen wir wünschen müssen, wenn heute immer noch und immer wieder die Rede davon sein kann, dass Kanäle und Eisenbahnen einander bekämpfen sollen. Leider habe ich aber diesen Satz auch aus den Worten des Herrn Vorredners herausklingen hören.

Solchen Kampf sollen wir aufgeben. Es giebt keine **Konkurrenz** zwischen Eisenbahn und Schifffahrt; beide sollen und werden sich vielmehr gegenseitig fördern. (Beifall.) Ich weise Sie auf den Rhein hin, ich weise Sie auf Berlin hin. Nach Berlin führen ca. 20 Eisenbahnstränge; und doch befördert der Wasserweg ungefähr ebensoviel Güter nach Berlin, als alle die Eisenbahnen zusammen. Wo ist da die Konkurrenz? Würde Eisenbahn oder Wasserweg einzeln etwa beide Transportquanten bewältigen können? Leiden hier die Eisenbahnen und die Wasserstrassen durch einander? Schaffen wir also Kanäle dort, wo wir bisher nur Eisenbahnen haben; dann lösen wir eine richtige volkswirtschaftliche Aufgabe, nämlich die, dass die Massengüter, welche für den Transport durch Eisenbahn unlohnend sind, von den Eisenbahnen fort auf die Kanäle übergehen und umgekehrt. Wenn Herr Bergrath Gothein ausgeführt hat, der Rhein-Weser-Elbe-Kanal könnte nicht rentiren, denn die Kohlen kosteten auf der Bahn nur 1½ Pfg. pro Tonnenkilometer und bei dem Kanal würde schon 1 Pfg. an Abgaben in Aussicht genommen, so erwidere ich dem Herrn Kollegen: das ist der beste Beweis dafür, dass unsere ganze Tarif- und Eisenbahnpolitik falsch ist. (Sehr richtig!)

Ich erinnere Sie beispielsweise daran, dass man mit Rohzink aus Oberschlesien billiger auf der Eisenbahn nach Breslau hinfährt als auf den Wasserstrassen. Hier macht die Eisenbahn offenbar eine Konkurrenz, die unsinnig ist. Die Kohlen gehören vielleicht auch nicht auf die Eisenbahn, sondern auf die Wasserstrassen. Hierüber wird uns nach Ausbau des Kanalnetzes die Praxis der Zukunft Belehrung bringen. Wenn wir jetzt den ganzen Zucker auf der Elbe verschiffen, und u. A. von Braunschweig erst per Eisenbahn nach Magdeburg, dann umladen und auf der Elbe weiter fahren, anstatt ihn direkt per Bahn nach Hamburg zu schaffen, so dürfte das eben auch auffällig sein. Zucker und Kaffee sind hochwerthige Güter; sie gehören bei gleichmässigem Ausbau der Verkehrswege und gesunder Tarifpolitik auf die Eisenbahnen, nicht auf die Wasserstrassen; aber Kohle und Ziegel, Hölzer, Steine u. s. w. kommen wohl später auf die Wasserstrassen und von den Eisenbahnen

herunter. Man lasse die Wasserstrassen bauen, dann werden die Tarife ganz von selbst billig werden. Wenn der Eisenbahnminister neben den vielen Eisenbahnen auch grosse Kanäle zu versorgen haben wird, wenn er gezwungen sein wird, nicht nur seine Eisenbahnen, sondern auch seine Kanäle rentabel zu gestalten, dann wird er den Tarifsatz für Kohlen von 1½ Pf. wahrscheinlich fallen lassen und die Kohle hübsch auf den Kanal schicken, der so billig verfrachten kann. Nun hat Herr Bergrath Gothein hervorgehoben, dass der Kanal für den Verkehr nicht ausreichen würde. Das begrüsst wir mit grosser Freude als zutreffend; ich sehe dabei eine erfreuliche Garantie für die Rentabilität des Kanals; deshalb wollen wir ihn also ruhig bauen. Weil wir hier aber auf einem allgemeineren Standpunkt zu stehen haben, so wollen wir auch nicht den Osten gegen den Westen ausspielen. Schon der Herr Vorredner hat das auseinandergesetzt; es wäre das ganz falsch, schon aus dem Grunde, weil niemals eine Wasserstrasse allein dem Westen zu gute kommen wird. Der Osten wird sich an der Hand eben dieser Wasserstrassen sehr gut entwickeln und mannigfachen Vortheil aus ihnen ziehen. Ich bin der Ansicht — wenn sie auch ganz unmassgebend sein mag —, dass in der That eine Tarifreform nützlich, ja dass sie unumgänglich nothwendig ist; ich sage aber nicht: erst Tarifreform und dann die Kanäle, sondern ich sage: macht die Kanäle, auf dass Eisenbahn und Wasserstrasse zu weiser Ergänzung sich das Gleichgewicht halten, dann wird die Tarifreform von selbst herauswachsen; sie wird sich dem Minister geradezu aufdrängen.

Lassen Sie mich nun noch die Frage der Staffeltarife streifen. Ich bedaure, dass in dem Kanalverein für Hannover ein Beschluss zu Stande kommen konnte, der die Staffeltarife im Allgemeinen bekämpft. Ich glaube, viele der Herren, die fortwährend gegen die Staffeltarife andringen, meinen etwas ganz Anderes. Aus dem Beschlusse des Vereins für Niedersachsen, in der Fassung, wie er hier vorliegt, nach welchem den Wasserstrassen im Gegensatz zur etwaigen Einführung von Staffeltarifen besondere Aufmerksamkeit zu vindiziren sei, erhellt schon, dass der Verfasser dieser Resolution nicht die Staffeltarife im Allgemeinen im Auge gehabt haben kann, sondern wahrscheinlich bestimmte Einzelmassregeln auf diesem Gebiete.

Die Staffeltarife für Mühlenfabrikate waren eine einseitige, künstliche Maassregel. Sie sind zu Gunsten bestimmter, angeblich nothleidender Landestheile geschaffen worden. Der Westen konnte aus ihnen keinen Vortheil ziehen und Mitteldeutschland litt schwer unter ihnen. Die Interessenten, die dadurch benachtheiligt

sind, haben sich dagegen aufgelehnt, und die Opposition ist so stark geworden, dass diese Tarife ja jetzt gefallen sind. Man hat dennoch eine Anzahl sogenannter Durchtarife für Getreide und Mühlenfabrikate nach der Levante und anderen ausländischen Gebieten geschaffen, von denen unsere Spediteure Ruin befürchten. Man hatte bei Einführung dieser überseeischen Tarife den Zweck, den Export nach bestimmten Punkten des Auslandes, wo er zwar Fuss fassen könne, aber noch nicht genügend Fuss gefasst hat, vorwärts zu bringen. So richtig es war, die Staffeltarife, welche einseitig den Osten begünstigten, aufzuheben, so richtig wird es vielleicht sein, die kombinierten überseeischen Tarife aufzuheben. Denn wohin wir mit solchen vereinzelteten Tarifen, die ein durchdachtes System vermissen lassen, hinauskommen, das zeigt sich z. B. darin, dass die sächsischen Handelskammern dem Antrage aus Interessentenkreisen näher getreten sind, man sollte billigere Durch-Tarife für den Landverkehr nach Spanien über Altmünsterol einführen. In jedem einzelnen dieser Fälle giebt es eben Benachtheiligte und diese werden Ach und Weh schreien und sich auflehnen. Durch vereinzeltete, in ihren Motiven an sich vielleicht gerechtfertigte, aber meiner Ansicht nach eben in ihrer Vereinzeltung verkehrte Maassregeln ist das, was Staffeltarif heisst, in Misskredit gekommen.

Der Staffeltarif an sich hat eine durchaus vernünftige Grundlage. Wenn ich von hier nach Potsdam ein Gut zu befördern habe, muss ich eine Maschine nehmen, sie anheizen lassen, und Wagen daran hängen, die durch den ersten Anstoss stark abnutzen u. s. w.; wenn ich noch ein Stück weiter zu fahren habe, kostet das verhältnissmässig weniger, denn ein grosser Theil der Kosten liegt in der Inbetriebsetzung.

Die Beförderung auf weitere Entfernung wird immer mit verhältnissmässig geringeren Kosten verbunden sein. Daher ist es billig und gerecht, dass auch für weitere Entfernungen ein billigerer Tarifsatz eintrete. Das ist ein so gesunder Grundsatz, dass er allein den Staffeltarif zum Durchbruch verhelfen wird. Aber dieser Gedanke muss einheitlich durchgeführt werden: dann werden die Staffeltarife, wie für die Eisenbahnen, ebenfalls auch für die Wasserstrassen eintreten können. Also ist die Bewegung zu Gunsten der Staffeltarife den Wasserstrassen keineswegs feindlich. Wenn wir so lange Jahre und Jahrzehnte immer geglaubt haben, wir müssen die Eisenbahnen mit Wasserstrassen bekämpfen und nun längst erkannt haben, dass das unrichtig ist, so fangen wir doch jetzt nicht an, einen zweiten Gegensatz künstlich zu konstruiren. Wasserstrassen und Staffeltarife

stehen nicht in einem Gegensatz zu einander. (Zustimmung.)

Abgeordneter Bergrath *Gothein-Breslau*: Bereits der Herr Vorredner hat ausgeführt, dass wir hier keine reine Interessenvertretung sind, dass es unmöglich unsere Aufgabe sein kann, bloss die Interessen der Binnenschiffer zu vertreten. Wir wollen das allgemeine Wohl des Vaterlandes und treten deshalb für neue Wasserstrassen und für eine gesunde Entwicklung der Binnenschifffahrt ein, aber wir wollen nicht zu Gunsten der Binnenschifffahrt Maassregeln bekämpfen, die zum allgemeinen Wohl des Vaterlandes nöthig sind. Das wäre die Konsequenz der Ausführungen des Herrn Vorredners. Jede Interessenvertretung, die ihre Aufgabe so kurz fassen wollte, würde sich selbst in ihrer Wirksamkeit schwer schädigen. Aber wenn es richtig ist, was Herr Dr. Hatschek meint, dass ein Mitglied eines Kanalvereins ausschliesslich für Kanalinteressen eintreten müsse, so könnte ja keiner von uns gleichzeitig einem Kanalverein und einem Verein für Tarifreform angehören; entweder er müsste das eine oder das andere lassen. In dem, was von Herrn Syndikus Dr. Vossberg über Staffeltarife gesagt ist, hat sich ein Irrthum befunden. Die Staffeltarife für Getreide und Mehl sind allgemeine Staffeltarife, sie gelten von jeder Station und nach jeder Richtung; dem Westen nützen sie aber lediglich deshalb nicht, weil sie erst bei 200 Kilometer Entfernung anfangen. Nun ist von Herrn Syndikus Hatschek ausgeführt worden, dass, wenn man die Verschiebung der Produktions- und Absatzverhältnisse als gewichtigen Grund gegen eine Verkehrsmaassnahme ins Gefecht führen wollte, man dann überhaupt dazu käme, jede grosse Verkehrsanlage zu perhorresziren. Das ist vollständig richtig, das habe ich auch nicht gethan, sondern ich habe ausdrücklich erklärt: ich werde für den Kanal stimmen, weil grössere Gründe dafür als dagegen sprechen. Aber da möchte ich doch hervorheben, dass diese Herren gerade dieselben Gründe immer gegen eine gesunde Tarifreform geltend machen; da heisst es immer: ja, das würde zu einer Verschiebung der Produktions- und Absatzverhältnisse führen, die gar nicht zu übersehen ist. Da wird gerade von diesen Herren mit ungleichem Maasse gemessen. Nun sagen Andere: wenn erst die Kanäle geschaffen sind, werden die maassgebenden Stellen bereit sein, Kompensationen auf dem Tarifgebiet zu geben. Darüber bin ich doch recht zweifelhaft, und doppelt zweifelhaft nach dem geworden, was der Herr Minister im Abgeordnetenhaus kürzlich gesagt hat; er will nicht die Staffeltarife

tarife allgemein einführen, sondern lediglich neue Ausnahmetarife schaffen. Und wogegen würden sich die Ausnahmetarife richten? Gegen die Kanäle, im Wettbewerb gegen sie, und gegen die Wassertrassen überhaupt. (Sehr richtig!) Wenn ich mich gegen die Resolution, die im Niedersächsischen Verein gefasst worden ist, scharf gewendet habe, so habe ich es deshalb gethan, weil hier im Ausschuss des Central-Vereins kurz vorher eine Resolution gefasst war, die ausdrücklich im Gegensatz zum Ulrich'schen Buch erklärte:

„Der Central-Verein erkennt an, dass bei Benutzung künstlicher Wasserstrassen die Erhebung angemessener Schifffahrtsabgaben berechtigt ist, hält aber dafür, dass die Höhe solcher Abgaben das Maass des bei künstlichen Wasserstrassen für die Binnenschifffahrt 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 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.“

Und wenn Herr Dr. Hatschek hier aus den Vorgängen in der Ausschusssitzung unseres Vereins etwas ganz Anderes entnommen hat, so kann ich nur sagen: ich bewundere es, wie er das aus unserer Sitzung hat herausfühlen können, was er ausführte. Sein Antrag, der sich ausdrücklich gegen die Staffeltarife aussprechen wollte, wurde damals abgelehnt, indem die überwiegende Majorität gegen 2 Stimmen anerkannte, dass eine gesunde Tarifbildung geschaffen werden müsste. Wenn nun Herr Dr. Vossberg gesagt hat: Sachen wie Kohlen, Holz, Steine gehörten nicht auf die Eisenbahnen, sondern auf die Kanäle, dann möchte ich doch bitten, dass wir uns vor solchen Uebertreibungen hüten. (Sehr richtig!) Denn erstens können wir uns nicht überall Kanäle hinlegen, wir müssten sonst auch einen Riesengebirgs-Kanalverein gründen oder einen Verein für Hebung des Kanalbaues im Harz. (Heiterkeit.) Dann müssen wir doch auch unser Klima bedenken. Was soll denn im Winter geschehen? Brauchen wir da nicht auch Kohlen? Und wenn wir unseren Transport so einrichten wollen, dass im Sommer alles auf dem Kanal

geht und im Winter alles auf der Eisenbahn, wieviel Waggons müsste dann im Sommer die Eisenbahn leer stehen lassen und wieviel müsste sie zur Bewältigung des Winterverkehrs anschaffen! Wir brauchen gesunde und vernünftige Tarife. Jedem das Seine! Wenn Herr Dr. Vossberg sagt, der Eisenbahnminister wird einsehen, dass er für Eisenbahnfrachten so niedrige Tarife nicht gewähren kann, so sage ich, er wird es nicht einsehen. Er erhält aus diesen Tarifen sehr grosse Einnahmen und das ist für ihn die Hauptsache. Die Haupteinnahmen der preussischen Bahnen kommen aus den Kohlenrevieren, auf die kann er nicht verzichten. Wir wollen diese niedrigen Tarife im Interesse unserer Hansestädte dankend hinnehmen. Gehen wir sine ira et studio vor und fördern wir das allgemeine Beste, aber hüten wir uns vor Uebertreibungen nach allen Richtungen hin. (Beifall.)

Senator *Hillegeist-Hannover*: Ich bin auch Mitglied des Niedersächsischen Vereins für Fluss- und Kanalschifffahrt und muss sagen, dass die angezogene Resolution dieses Vereins nicht in der Weise gemeint ist, wie solche vorhin mitgetheilt wurde.

Der Hannoversche Verein für Fluss- und Kanalschifffahrt will keinen Kampf gegen die Eisenbahn führen, wie behauptet wurde, sondern nur das ungesunde Tarifsystem derselben bessern. Es wurde dann gesagt, dass die Interessen des Ostens durch die Aufhebung der Staffeltarife litten und dadurch namentlich die Interessen der bedeutenden Mühlenindustrie Berlins beeinträchtigt würden.

Hierauf muss ich erwidern, dass die Mühlenindustrie des Regierungsbezirks Hannover durch die Staffeltarife in höchstem Maasse geschädigt worden ist. Die grossen Mühlenetablissemments der Weser, der Ihme und der Leine — zusammen wohl ebenso bedeutend wie diejenigen Berlins — waren nicht mehr konkurrenzfähig gegenüber der hochentwickelten Mühlenindustrie in Oesterreich-Ungarn, welcher die Begünstigung der Staffeltarife zu Theil wurde.

Bei Fortbestehen der Staffeltarife würde die Mühlenindustrie Berlins zweifelsohne ebenso durch die Konkurrenz Oesterreich-Ungarns und durch die in letzter Zeit sich entwickelnde Mühlenindustrie Rumäniens benachtheiligt werden, wie dies im Regierungsbezirk Hannover der Fall war.

Mit Herrn Bergrath Gothein stimme ich darin überein, dass eine gesunde Tarifreform erstrebt werden muss.

Es ist sehr zu bedauern, dass nicht das ganze Kanalprojekt Rhein, Weser, Elbe, sondern nur ein Theil desselben dem Landtage vorgelegt wurde.

Die Rentabilitätsberechnung des Herrn Bergrath Gothein für die kostspieligste Theilstrecke des ganzen Kanalprojektes — Dortmund-Rhein —, nach welcher an Betriebskosten und Verzinsung 1 Pfennig pro Tonnenkilometer erwachsen, kann ich nicht als zutreffend für die Beurtheilung der Rentabilität des ganzen Kanalprojekts erachten. Es werden für letzteres die Betriebskosten und die Verzinsung nicht mehr wie $\frac{1}{2}$ Pfennig pro Tonnenkilometer betragen. Dieser Kostensatz wird durch die ca. 1800 Millionen Tonnenkilometer gewährleistet, die als ein Theil der jetzigen Güterbewegung auf den Eisenbahnen zwischen Rhein und Elbe nach mit Vorsicht angestellten Ermittlungen der Kanalbeförderung künftig zufallen müssen.

Dass ein Theil der Kohlenwerke in Rheinland und Westfalen von vornherein Anschluss an den Kanal nicht erhalten kann, ist möglich; dieser Theil muss allerdings, wie bisher seine Produkte zur Wasserstrasse per Bahn schaffen. Im Laufe der Zeit wird indess für manche Werke Anschluss durch Stichkanäle zu ermöglichen sein.

Wenn gesagt wurde, dass der Bau des Mittelland-Kanals davon abhängig gemacht werden müsse, dass gleichzeitig die Besserung der Wasserstrassen der östlichen Provinzen garantiert würde — so bin ich überzeugt, dass Niemand im Niedersächsischen Kanalverein es unterlassen wird, für die beanspruchten Interessen des Ostens einzutreten, wenn letzterer jetzt hilft, das Mittelland-Kanal-Projekt durchzubringen; das Bestreben des Niedersächsischen Kanalvereins in Hannover ist ebenso wie das des Central-Vereins in Berlin, sämtliche Wasserstrassen Deutschlands zu heben.

Rechtsanwalt **Dr. Paul Alexander-Katz:** Der grösste Theil derjenigen Punkte, die ich zu erörtern die Absicht hatte, ist schon von den Herren Gothein und Dr. Vossberg erledigt, nämlich erstens: zu konstatiren, dass in der Sitzung, in der wir über die Staffeltarife verhandelt haben, die Versammlung überwiegend der Meinung war, dass die Staffeltarife, wenn sie durchweg eingeführt und so bemessen werden, dass die Eisenbahnen dabei noch einen lohnenden Verdienst finden, die Schifffahrt nicht schädigen. Aber das ist eben die Bedingung, dass die Staffeltarife so eingerichtet werden, dass die Eisenbahnen dabei gut fahren. Wenn die Eisenbahnen, wie das von Seiten der Eisenbahnverwaltung befürchtet wird, dadurch einen Verlust erfahren, so ruiniren sie allerdings die Schifffahrt, wenn sie dagegen mit Verdienst fahren, werden sie die Schifffahrt nicht ruiniren.

Das Zweite sind die Kompensationen für den Osten. Schon Herr Dr. Vossberg hat erwähnt, dass die Kompensation für den Osten sich von selbst finden wird, wenn dieser Mittel-Kanal nur zu Ende gebaut ist, denn dann haben wir eine vollständige Wasserstrasse von der Oder bis zum Rhein, und wir haben die Verbindung von Berlin nach dem Osten wie nach dem Westen. Im Uebrigen sind ja auf den Wasserstrassen gegenwärtig schon Staffeltarife durchaus in Uebung, denn auf den Wasserstrassen wird ja auf weite Entfernungen billiger gefahren als auf nahe.

Was mir aber die Hauptsache ist, das ist die Auffassung, die wir von unserem Verein haben, von der Bedeutung, die wir ihm beilegen, von dem, was wir in unserem Verein verfolgen. Wir vertreten die Interessen der Schifffahrt. Richtig ist, dass wir eine Interessenvertretung sind; nicht richtig ist, dass wir einseitig die Interessen der Schifffahrt vertreten, sondern wir vertreten die Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt. An der Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt sind aber keineswegs hauptsächlich und allein die Schiffer betheilig, sondern daran ist der ganze Handel und die ganze Industrie betheilig, also der ganze Handel und die ganze Industrie von ganz Deutschland muss hier ihren Ausdruck finden, und da hat der Osten in jeder einzelnen Frage dasselbe Recht auf Berücksichtigung wie der Westen. Und wenn ein Kanal dem Osten einseitig zum Schaden des Westens zu gute kommt und umgekehrt, wenn wir dazu kommen, dass eine Vorlage einseitig den Westen zum Schaden des Ostens hervorhebt, dann müssen wir sagen, das ist eine Sache, die bei den widerstreitenden Bestrebungen, die in unserem Verein vertreten werden müssen, nicht entschieden werden kann. Im vorliegenden Falle, bei dem Dortmund-Rhein-Kanal, ist dem aber nicht so; hier ist durch das Projekt von vornherein eine Kompensation gegeben.

Dr. Hatschek: Trotz der zahlreichen Keulenschläge, die gegen den nun vielerörterten Beschluss des Kanalvereins zu Hannover gefallen sind, gestatten Sie mir doch noch wenige Worte: ich werde mich nur auf einige Richtigstellungen beschränken. Ich habe nicht behauptet, dass der Zweck des Central-Vereins allein ist, ausschliesslich und immer nur Schifffahrtsinteressen zu vertreten, sondern ich glaube, ich sagte recht vorsichtig, für einen Central-Verein für Schifffahrt ist die Schifffahrt das Erste. Es ist sehr schön von jeder Interessenvertretung, wenn sie alle anderen wirthschaftlichen Interessen mit zur Erwägung zieht, aber maassgebend können für eine

Interessenvertretung schliesslich nur die Interessen sein, die sie nach Gesetz oder eigenem Statut zu vertreten hat. Ein Central-Verein für Schifffahrt ist kein Parlament, kein Reichstag und kein Abgeordnetenhaus, in welchem alle Interessen objektiv erwogen werden sollen.

Ich begrüesse daher zunächst mit Vergnügen das Zugeständniss des Herrn Dr. Alexander-Katz, dass unser Verein eine Interessenvertretung ist. Wollten wir dies leugnen, so würden wir den § 1 unserer Satzungen verleugnen, der von nichts anderem spricht als von der Förderung der Schifffahrt. Dass wir natürlich gleichzeitig in der Schifffahrt Handel und Industrie fördern, dass wir auch nicht so kurzsichtig sind, alle anderen die Wohlfahrt des Staates fördernden Mittel ausser der Schifffahrt unterbinden zu wollen, bedarf wohl keiner weiteren Erläuterung.

Dem Herrn Kollegen Dr. Vosberg gegenüber möchte ich nur das Eine bemerken, dass, wenn er diejenigen Herren angreift, die den Beschluss in Hannover einstimmig gefasst hatten, ich vermuthe, dass er das Werk von Ulrich über „Wasserstrassen und Staffeltarife“ nicht im Mindesten zu kennen scheint. Gerade dieses Werk war es aber, das zu jenen Erwägungen und jenem Beschlusse Anlass gab.

Dass die Schifffahrtsvereine vollen Anlass hatten, gegen dieses Werk und seine Schlussfolgerungen Stellung zu nehmen, ist auch in unserem Verein hier in dem Referate unseres verehrten Mitgliedes, Herrn Geheimrath Schwabe, trefflich klargelegt worden. Mit der ewig wiederholten allgemeinen Redensart von Interessengemeinschaft zwischen Eisenbahnen und Schifffahrt ist gar nichts bewiesen. Ich bin überzeugt, jedem von uns, der dieses vielbesprochene Wort gebraucht hat, hat wohl manchmal dabei das Herz zaghaft geschlagen, und er hat sich gesagt, dass diese Interessengemeinschaft, wenn sie auch öfters vorhanden sein mag, leider durchaus nicht immer zum Ausdruck gelangt. Ich würde eine Reihe von Fällen nur aus der Praxis an der Elbe vorlegen können, wo diese Interessenharmonie in empfindlichster Weise mangelt, so bei den geplanten Zucker-Staffeltarifen längs der Elbe, bei den Kalisalzтарifen von Stassfurt nach Aussig u. a. — alles Fälle, wo das Interesse der Eisenbahn und das der Schifffahrt schnurstracks einander zuwiderlaufen. Wenn diese Interessenharmonie bei dem Frankfurt-Main-Kanal hervortreten scheint oder wirklich hervorgetreten ist, so mag sich das daraus erklären, dass bei einem riesenhaften Verkehr auch für Eisenbahn und Schifffahrt zugleich ein Geschäft zu machen ist.

Ich würde lebhaft wünschen, dass wir die Frage

der Staffeltarife in ihrer Einwirkung auf die Schifffahrt doch noch einmal hier im Verein erörtern; ich wäre dann wirklich neugierig darauf, ob die Herren nachweisen könnten, dass bei dem belobten Staffeltarifsysteme kein Interessenkonflikt zwischen Eisenbahn und Schifffahrt besteht. Nur auf das Eine möchte ich jetzt schon kurz hinweisen, dass der grosse Vorzug der Staffeltarife ja darin liegt, dass sie billige Transporte auf sehr weite Entfernungen auch der Eisenbahn ermöglichen, während dies ohne Staffeltarif der Bahnen nur die Schifffahrt zu leisten vermag. Ob die Staffeltarife vom eisenbahn-technischen Standpunkt begründet sein mögen, was die Selbstkosten anbetrifft u. s. w., geht uns hier wohl weniger an.

Wenn man mir zum Vorwurf gemacht hat, dass ich die Stimmung im Central-Verein bei der gegen die Ausnahmsstaffeltarife gefassten Resolution unrichtig beurtheilt hätte, so möchte ich konstatiren, dass in der That nur ein einziger Redner den Standpunkt der Befürwortung des Staffeltarifsystems zum Ausdruck gebracht hat — es war Herr Dr. Alexander-Katz —, und dass der Referent, Herr Kollege Gothein, selbst sich ablehnend zum Antrag Katz verhalten hat, dass auch diese Anregung des Herrn Dr. Alexander-Katz fast einstimmig abgelehnt wurde und dass man sich in der Resolution fast ganz auf den Standpunkt stellte, der in Hannover eingenommen wurde, mit der Ausnahme, dass man nicht von „Staffeltarifen“ sprach, sondern nur von „Ausnahmetarifen“. Wenn mir vorgehalten wird, dass in der damaligen Central-Vereins-Ausschusssitzung alle Herren bis auf 2 meinen Antrag, das Wort „Staffeltarife“ ausdrücklich einzuschreiben, abgelehnt hatten, so könnte ich vielleicht im Gegensatz dazu darauf hinweisen, dass im Kanalverein zu Hannover die von mir beantragte Resolution gegen die Staffeltarife einstimmig angenommen worden ist.

Abgeordneter Bergrath **Gothein-Breslau**: Wenn Herr Dr. Hatschek bei seiner Auffassung bleibt, so kann ich nur an alle diejenigen appelliren, die in jener Sitzung anwesend waren. Es ist damals von allen Rednern mit seiner Ausnahme betont, dass in den Staffeltarifen eine gesunde Grundlage liegt, und sein Antrag auf Aufhebung wurde gegen 2 Stimmen abgelehnt.

Dann habe ich gesagt, eine durchgehende Wasserstrasse, die gleichzeitig dem Osten und Westen zu gute kommt, wäre von grossem Vortheil, wenn die Strasse gleichmässig gut wäre. Aber es ist ein Unterschied, ob man von Westen bis in das Mark des Landes, bis Berlin mit 600-Tonnen-Schiffen fahren

kann, oder im Osten nur mit Schiffen, die im besten Falle 400 Tonnen fassen oder sogar bloss 250 Tonnen, mit Schiffen, die aus Schlesien, aus Ost- und Westpreussen kommen und auf Strömen fahren, die in den allerseltensten Fällen die Möglichkeit gewähren, die Schiffe voll auszunützen. Der Osten wird schwer geschädigt werden, wenn nicht gleichwerthige Wasserstrassen für den Osten geschaffen werden, wie sie für den Westen geschaffen worden sind und werden sollen. Dazu ist nachweislich die Neigung an maassgebender Stelle nicht vorhanden. Ich habe gestern wieder eine Unterredung mit einem hochmögenden Herrn gehabt; der hat ausdrücklich erklärt: für die Oder ist nicht mehr als 1 Meter Minimalwassertiefe zu erreichen, und an uferlose Projekte von Kanälen von Schlesien nach der Mark kann nicht gedacht werden. Daher müssen wir immer wieder die Ueberzeugung aussprechen, es müssen Kompensationen auf dem Gebiet des Tarifwesens geschaffen werden.

Schiffahrts-Direktor a. D. *Wegener-Berlin*: Meine Herren, ich glaube, wir haben über diese Punkte nun lange genug gesprochen. Die Grundsätze unseres Central-Vereins sind eingehend erörtert worden, und daran, glaube ich, können wir festhalten. Alle Mitglieder des Central-Vereins können stolz auf die Arbeiten sein und auf das, was wir im Zeitraum von 25 Jahren erreicht haben. Jeder wird bemüht sein, auf diesem Gebiete weiterzuarbeiten. Und treten Fragen heran, ähnlicher Art, wie sie heute besprochen sind, so glaube ich, dass es Männer unter uns giebt und geben wird, die sie in richtiger Weise beantworten werden. Denn, dass wir keine einseitigen Standes- und Sonderinteressen betreiben und nicht einseitig stehen geblieben sind, ist bekannt, und die Erkenntniss davon ist ja auch bis zu den höchsten Stellen durchgedrungen. Es ist bekannt, dass Seine Majestät der Kaiser sich auch für die Wasserstrassen ausgesprochen hat, denn wo die Schiffahrt blüht, da blüht Handel und Wandel, und wenn das der Fall ist, meine Herren, dann hat das Deutsche Vaterland alles, was es nur braucht. (Beifall.)

Der *Vorsitzende*: Meine Herren, da sich Niemand mehr zum Worte gemeldet hat, schliesse ich die Verhandlungen über den Geschäftsbericht und lege Ihnen folgende Anträge des Vorstandes zur Beschlussfassung vor:

1. Betreffend die Umwandlung der bisherigen Mittheilungen des Central-Vereins in eine Zeitschrift:

Die Hauptversammlung erklärt sich mit der Umwandlung der bisherigen Mit-

theilungen in eine regelmässig monatlich erscheinende, im Eigenthum des Central-Vereins stehende Zeitschrift unter den vom Vorstande dargelegten Bedingungen einverstanden und ermächtigt diesen, wenn möglich zum Oktober diese Neuordnung eintreten zu lassen.

Der *Vorsitzende*: Ich eröffne die Verhandlung über diesen Antrag — und schliesse sie, da sich Niemand zum Worte meldet.

Wir schreiten zur Abstimmung; ich bitte diejenigen Herren, welche für die Annahme sind, die Hand zu erheben. (Geschicht.) Der Antrag ist einstimmig angenommen.

Wir kommen zum zweiten Antrage, betreffend Vertretung des Central-Vereins auf dem Kongress im Haag; er lautet:

Die Hauptversammlung erklärt sich damit einverstanden, dass der Central-Verein auf dem VI. Internationalen Binnenschiffahrts-Kongress im Haag durch drei Mitglieder des Ausschusses — unter ihnen mindestens zwei vom Vorstande — vertreten werde.

Der *Vorsitzende*: Ich bemerke dazu, dass die Vertretung in Paris 1892 durch die damaligen beiden Vorsitzenden geschehen ist. Da unser verehrter Herr 1. Vorsitzender leider jedoch diesmal durch Krankheit verhindert sein wird, die Reise zu unternehmen, so erscheint es erwünscht, noch ein Mitglied des Ausschusses abzuordnen, dem im Besonderen die Vertretung der technischen Fragen obzuliegen hätte. Der Vorstand stellt anheim, ob Sie die Auswahl der betreffenden Persönlichkeiten selber vornehmen, oder solche dem Vorstande überlassen wollen. Desgleichen stellen wir anheim, ob die Versammlung über die Höhe der Reisekosten-Entschädigung befinden will oder solche dem Vorstande anheimgiebt. Ich eröffne die Verhandlungen. Das Wort hierzu hat:

Direktor *Wegener-Berlin*: Meine Herren, ich glaube, wir handhaben die Angelegenheit wieder ebenso, wie wir es beim vorigen Kongress gemacht haben; und auch in Betreff der Bewilligung der Geldangelegenheiten kommen wir wohl so am leichtesten zum Ziel. (Zustimmung.)

Vorsitzender: Ich höre aus den Worten des Herrn Direktors Wegener, dass er vorschlägt, die Anordnungen wegen der Entsendung dem Vorstande zu überlassen. (Zustimmung.) Ich selbst würde, sofern es meine Gesundheit zulässt, zur Vertretung

bereit sein und würde einem bezüglichen Wunsche des Vorstandes sehr gern nachgeben. Ob Herr Letocha dazu in der Lage sein wird, weiss ich nicht, er ist augenblicklich im Bad und kommt erst in ein paar Tagen wieder. Sollte dieser ablehnen, so würde ein anderes Mitglied aus dem Vorstande noch zu wählen sein, und ich würde Ihnen als dieses unseren Schriftführer, Herrn Hauptmann Hilken, vorschlagen.

Direktor **Wegener-Berlin**: Meine Herren, die Aeusserungen des Herrn Vorsitzenden zeigen uns ja bereits, dass wir augenblicklich nicht in der Lage sind, die Sache zu ordnen; ich beantrage daher es dem Vorstande zu überlassen, wenn die Zeit herankommt, die betreffende Wahl zu treffen, auch eine angemessene Reisekosten-Entschädigung festzusetzen. (Zustimmung.)

Vorsitzender: Es wünscht in dieser Angelegenheit Niemand mehr das Wort und stelle ich daher den Antrag Wegener zur Abstimmung und bitte diejenigen Herren, welche für dessen Annahme sind, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Der Antrag ist also einstimmig zum Beschluss erhoben.

Damit ist Punkt 2 der Tagesordnung erledigt.

Wir gehen sodann zu

Punkt 3 der Tagesordnung:

Bericht über das Kassenwesen im Jahre 1893

über. Das Wort hierzu erhält der Schriftführer

Hauptmann z. D. **Hilken**. In Abwesenheit der auf Reisen befindlichen Herren Rechnungsprüfer Kommerzienrath Friedenthal und Stadtverordneter Heilmann und zugleich auch in deren Namen und Auftrag giebt Redner folgende Uebersicht.

Der Bericht über das Kassenwesen in 1893 weist im Einzelnen nach:

Der Kassenbestand betrug am 1. Januar	
1893	M. 512,66
hierzu traten:	
4pCt. Zinsen auf M. 11000 Reichsanleihe	„ 440,—
Zinsen auf das Baarguthaben des Vereins	„ 48,20
Erlös für Drucksachen	„ 601,75
Mitglieder-Beiträge	„ 11 858,25
	<u>M. 13 460,86</u>

Es sind verausgabt für:

Drucksachen	M. 4 985,50
Porti u. sonstige Ausgaben	„ 2 729,97
Kongress Paris nachträglich	„ 526,55
Schriftführeramts u. Kassen-	
verwaltung	„ 3 300,— = M. 11 542,02

verbleibt Bestand . . M. 1 918,84

Das Vermögen des Vereins — bestehend in M. 11 000 4proz. deutscher Reichsanleihe — hat eine Aenderung im Kassenjahre nicht erfahren.

Die Buchungen und Beläge sind von beiden Herren Rechnungsprüfern einer genauen Durchsicht unterzogen, und ist die Richtigkeit der Kassenführung in der darüber aufgenommenen und dem Vorsitzenden vorliegenden Verhandlung anerkannt.

Redner beantragt daher im Namen und Auftrage der Herren Rechnungsprüfer, dem Schatzmeister Herrn Kommerzienrath Arnhold für 1893 Entlastung zu ertheilen.

Der **Vorsitzende** schliesst sich den anerkennenden Worten des Vorredners bezüglich der **musterhaften Kassenführung** an und beantragt, dem Herrn Schatzmeister für seine Mühewaltung den Dank des Vereins auszusprechen und der Kasse für 1893 Entlastung zu ertheilen. (Zustimmung.)

Die Entlastung ist somit ertheilt.

Zu Punkt 4 der Tagesordnung:

Wahl der Rechnungsprüfer für 1894,

beantragt der **Vorsitzende**, die Herren Kommerzienrath Friedenthal und Stadtverordneter Heilmann, unter dem Ausdruck des Dankes für ihre bisherige Thätigkeit, auch für dieses Jahr wiederzuwählen. (Zustimmung.)

Zum Punkt 5 der Tagesordnung:

Beschlussfassung über die vom Ausschuss angenommene Aenderung der §§ 16 und 20 der Satzungen

ersuche ich Herrn Hauptmann Hilken die Aenderungen anzugeben.

Schriftführer Hauptmann **Hilken**: Die Umwandlung der Mittheilungen in eine Zeitschrift erfordert einige kleine Aenderungen der Satzungen. Diese Aenderungen sind in den Ihnen gedruckt vorliegenden Satzungen handschriftlich eingefügt.

Es heisst in § 16: „Der Vorstand führt die Geschäfte des Vereins, vertritt ihn nach aussen“ u. s. w. Hier soll hinter dem Wort „aussen“ eingeschaltet werden: „sowie vor Gericht“. Diese Einfügung ist für erforderlich erachtet, damit nöthigenfalls der Vorstand einen Vertreter vor Gericht bestellen kann. — Dann ist eine Aenderung in § 20 vorgesehen, wonach der Beitrag künftig nur für Inländer mindestens 5 M. betragen soll, während Ausländer mindestens 15 M. zahlen sollen. Die Verlagshandlung hat nämlich in Aussicht genommen, das Abonnement für die Zeitschrift auf 12 M. festzusetzen, und da sie namentlich im Auslande auf eine grössere Verbreitung rechnet,

so würde, wenn der Mindestbeitrag für Ausländer 5 M. bliebe, der Abonnementspreis nur verschwindend klein sein können. Es muss daher eine Abänderung dahin getroffen werden, dass der Beitrag für Ausländer etwas höher wie das künftige Abonnement festgesetzt wird. Für die bisherigen auswärtigen Mitglieder würde es bei der alten Bestimmung sein Bewenden behalten; es sind etwa 15 Herren, die in Frage kommen, von denen die meisten schon jetzt 10 M. und mehr Beitrag zahlen.

Der **Vorsitzende**: Ich eröffne die Verhandlung über die Anträge — und schliesse sie, da sich Niemand zum Worte meldet.

Diejenigen Herren, welche den vorgeschlagenen Abänderungen ihre Zustimmung ertheilen, bitte ich, die Hand zu erheben. (Geschicht.) Die Satzungsänderungen sind damit einstimmig angenommen.

Wir kommen zu Punkt 6 der Tagesordnung:

Zuwahlen zum Ausschuss.

Es sind auf der Ihnen vorliegenden gedruckten Liste diejenigen Herren, welche seitens des Vorstandes vorgeschlagen werden. Ich bitte eventuell weitere Vorschläge aus der Versammlung zu machen. (Geschicht. — Die Namen werden bekannt gemacht.)

Die vorgeschlagenen Herren werden also auch mit zur Wahl gestellt, und bitte ich, die Wahlzettel nachher dem Herrn Schriftführer verabfolgen zu wollen. Das Ergebniss wird später bekannt gegeben, nachdem die betreffenden Herren sich zur Annahme der Wahl bereit erklärt haben.*)

Wir können nun zu Punkt 7 der Tagesordnung übergehen:

Vortrag über das Kanalprojekt Schwerin-Wismar**)

sowie

über den Elbe-Ostsee-Kanal

und ich ertheile Herrn Marine-Baumeister Moeller das Wort.

Herr Marine-Baumeister **Moeller** - *Wilhelmshaven* gab zunächst ein Bild der Vorgeschichte und des jetzigen Zustandes der durch den Flusslauf der Elde, den Störkanal und den Schweriner See gebildeten Wasserstrasse, welche den grösseren Theil des geplanten Elbe-Ostsee-Kanals später bilden wird. Die Anregung zur Verbesserung dieses alten und Herstellung des neuen Theils der Verbindung Schwerin-Wismar sei 1892 von Wismar ausgegangen und habe zur Gründung des Kanalbau-Vereins geführt. Redner sei die ehrenvolle Aufgabe geworden, einen allgemeinen Entwurf behufs Ermittlung der Kosten

zu machen, und habe die Frage der Abmessungen selbstredend eine grosse Rolle gespielt. Man werde zweckmässiger Weise wohl nur die jetzigen neu-preussischen von 68 Meter Länge und 8,6 Meter Breite der Schleusen bei 2 Meter Tiefe des Kanals wählen können, da sonst ein grösserer Theil der Elbeflotte vom Verkehr auf dem Kanal künftig ausgeschlossen sein würde.

Redner erläutert dann an der Hand einer Anzahl ausgehängter Pläne, Karten und Handskizzen*) die Linienführung und das Gefälle zwischen Schwerin und Wismar; letzteres, welches 38 Meter beträgt, will er mittelst 2 Kammerschleusen und einer quergeneigten Ebene von 31,5 Fall überwinden. Nach eingehender Darlegung der Vortheile einer solchen quergeneigten Ebene in diesem Falle, des Kostenpunktes u. s. w. bespricht Redner den geplanten Kanalhafen in Wismar und dessen jetzt in der Vergrösserung begriffenen Seehafen, wobei er deren Vorzüge, sowie die der Binnenrhede hervorhebt.

Die Möglichkeit einer genügenden und bequemen Wasserspeisung nachweisend, kommt Redner dann zu dem Schluss, dass sich die Strecke Schwerin-Wismar auf 245 000 M. für den Kilometer stellen und die Unterhaltungs- und Betriebskosten jährlich 30—35 000 M. betragen würden — bei 4 Prozent Verzinsung des Baukapitals von 3 700 000 M. müsse also der Kanal jährlich etwa 190 000 M. aufbringen.

Redner geht dann zu dem geplanten Ausbau der grösseren südlichen Strecke Dömitz-Schwerin über. Die dort vorhandenen 13 Kammerschleusen müssen in den grösseren Abmessungen umgebaut werden, die Scheitelstrecke (einschliesslich des Schweriner Sees) wird 31 Kilometer Länge erhalten und die Kosten des ganzen Elbe-Ostsee-Kanals sollen bei vorläufigem Ausbau der offenen Strecken in kleineren Abmessungen 7 Millionen Mark nicht übersteigen, bei 111 Kilometer Länge werden sie also auf den Kilometer 63 000 M. betragen. Findet die Ausführung der offenen Strecken in grösseren Abmessungen statt, so sind die Kosten auf 10 bis 12 Millionen Mark zu schätzen.

Eine zweite vermessene Linie von Cumlosen in der Elbe auf Grabow, welche den Weg von Magdeburg um 35 Kilometer abkürzte, würde 7 Millionen Mark mehr erfordern, den Kanal also voraussichtlich unwirtschaftlich machen.

Redner geht dann auf die geographische Lage des Elbe-Ostsee-Kanals und die von demselben später beeinflussten Verkehrswege ein. Er erörtert insbesondere die Beziehungen zum Elbe-Travelkanal und glaubt, dass bei der Ausfuhr nach dem Norden sich die Tonne um 10 Pf. billiger über Wismar verfrachten lassen würde, als über Lübeck. Ein Hauptvorteil komme aber ganz Mecklenburg zu Gute, und dieser bestehe in der bequemeren Ausfuhr der eigenen Produkte und billigeren Einfuhr der nothwendigen fremden Artikel. Ausserdem berge auch für Mecklenburg der Nord-Ost-Kanal Gefahren wie für Lübeck und die preussischen Ostseestädte. Diesen vorzubeugen, sei eine Aufgabe, welche man voraussichtlich mit dem Elbe-Ostsee-Kanal lösen könne.

Redner schliesst mit einem Hinweis auf die militärische Bedeutung des Kanals und des Hafens von Wismar und hofft, dass das Werk in nicht zu langer Zeit zur Ausführung gelangen möge.

(Lebhafter Beifall.)

*) Liste der Zugewählten siehe Seite 145. Liste des Gesamtvorstandes und des Ausschusses siehe Anlage 3.

**) Abdruck des Vortrages siehe IV. S. 154.

*) Siehe Anlage 4.

Der **Vorsitzende**: Die grosse Aufmerksamkeit, mit welcher die Versammlung dem Vortrage gefolgt ist, mag Ihnen Herr Marine-Baumeister beweisen, mit welchem Interesse der Central-Verein das besprochene Projekt aufnimmt, und ich kann Ihnen für den gehörten gediegenen Vortrag, nur den verbindlichsten Dank des Central-Vereins aussprechen und persönlich den Wunsch daran knüpfen, dass die Bestrebungen der theilnehmenden Städte und Einzelpersonen bald zum Ziel führen mögen. Ich schliesse dies Gefühl in die Worte: „Volldampf voraus“!

Ich eröffne hiermit nunmehr die Debatte über den Vortrag. Der Herr Vortragende selbst hat den Wunsch ausgesprochen, dass eine Erörterung stattfinden möge und ich bitte die Herren, sich zum Wort zu melden.

Syndikus **Dr. Siewert-Halberstadt**: Vom Standpunkte der Stadt Wismar aus sind die Bestrebungen, welche das dargelegte Projekt enthält, gewiss allseitig anzuerkennen; wenn man auch darüber streiten könnte, ob sich mit ihnen zugleich weitere und Allgemeininteressen verbinden. Es ist jedenfalls eine erfreuliche Thatsache, dass sich in unseren Seestädten mehr und mehr die Erkenntniss Bahn bricht, dass der Umfang der Seehandels- und ihrer Schiffahrtsthätigkeit nicht lediglich das Produkt der persönlichen Kraft und Arbeit dieser Städte ist, sondern dass das Gedeihen unseres Seehandels wesentlich abhängt von der Entwicklung der Verbindungen der Seestädte mit dem Hinterlande, dem sie geographisch oder wirthschaftlich angehören. Gerade die Stadt Wismar hat es während ihres langen Lebens reichlich an sich erfahren müssen, dass ohne den festen Rückhalt des Inlandes auch in geographisch günstig belegenen Häfen eine Handelsblüthe auf die Dauer nicht denkbar ist. Wismars Handelsstellung war ehemals eine recht bedeutende. Sie beruhte auf dem regen kapitalkräftigen Aktivhandel der Stadt mit den nordischen Vorländern, mit Russland einerseits und dem Westen, England und Niederlanden, andererseits. Als die nordischen Vorländer allmählich zur nationalen Selbstständigkeit heranwuchsen und sich einen nationalen Handel mit einem nationalen Gewerbe schufen, löste sich bei diesen Städten die Arbeit zur See naturgemäss von den Bedingungen, die ihnen bisher gedient hatten, und ohne wirthschaftlichen Zusammenhang mit dem Vaterlande und ohne Pflege von grösseren Verkehrsbeziehungen zu dem Hinterlande, traten sie, wie es das Schicksal Wismars wurde, auf den naturgemässen Standpunkt von Handelsstädten von provinzieller und lokaler Bedeutung zurück. Der Schwächen dieser Stellung ist sich Wismar, obgleich es sich noch

im 17. Jahrhundert gegen die Aufnahme eines durchgehenden Verkehrs nach der Elbe heftig sträubte und dasselbe Ziel auch noch jüngst seiner Nachbarstadt Lübeck nach Möglichkeit zu verwehren suchte, vollkommen bewusst und darum sucht es jetzt verspätet den Anschluss an die Elbe. Meine Herren, das ist, wie gesagt, vom Standpunkte Wismars durchaus zu verstehen und in diesem Umfange auch zu unterstützen. Es fragt sich nur inwieweit hierdurch andere Interessen gefährdet werden, die auch andere Städte in der Verbindung mit der Elbe suchen und inwieweit hierbei namentlich auch das Hinterland und Umland der Elbe selbst benachtheiligt wird. Das Projekt einer Verbindung der Ostsee mit der Elbe ist zweifellos ein richtiges und gutes Projekt, aber, meine Herren, wir dürfen nicht vergessen, dass dieses Projekt durch den Elbe-Trave-Kanal bereits gelöst worden ist. In einem Punkte vermag ich mich mit dem Herrn Vorredner nicht einverstanden zu erklären, dass nämlich der Elbe-Ostsee-Kanal, sollte seine Ausführbarkeit auch technisch leicht gedacht werden können, keine Konkurrenzstrasse für den Elbe-Trave-Kanal, also keine Konkurrenzstrasse für Lübeck werden solle. Ich möchte durchaus unparteiisch betonen, der Elbe-Trave-Kanal ist im Elbgebiete nicht deshalb gewünscht worden, weil er eine Zuführung wirthschaftlicher Kräfte für Lübeck bewirken, sondern weil er die Stadt Lübeck in ihrer wirthschaftlichen und handelspolitischen Potenz soweit kräftigen solle, dass ihre verbesserten Leistungen reproduktiv auf die Aufgaben und Interessen des Inlandes zurückwirken und dass Lübeck mehr als bisher eine emporhebende und förderliche Kraft für die preussischen Elbgebiete, namentlich für deren Ausfuhraufgaben werden solle. Es lässt sich nicht bestreiten, dass, wenn dem mühsam zu Stande gebrachten Elbe-Trave-Kanal dieser Konkurrenzweg von der Elbe zur Ostsee geschaffen werden soll, für die nächste Zukunft wenigstens seine Rentabilität in Frage gestellt werden könnte, und da wir im Inland einen durchaus leistungsfähigen Kanal gebrauchen, so ist es auch erklärlich, dass man sich im Inland der gewünschten Konkurrenzstrasse gegenüber passiv verhält. Ohnehin erscheint ein genügender Verkehr auf dem Elbe-Trave-Kanal durch die Ostsee allein nicht genügend verbürgt. Lübecks Handel kann und darf seine Zukunft nicht allein in der Ostsee suchen und es wäre keine weitsichtige Politik seiner Kaufmannschaft, wenn sie, obwohl durch die Neuordnung der Verhältnisse, wie sie der Nord-Ostsee-Kanal und der Elbe-Trave-Kanal anbahnen wird, die Geschlossenheit der Ostsee nunmehr aufgehoben werden wird, dennoch an der Ostsee und an

ihrem Lokalverkehr festhalten wollte. Freilich liegen im Verkehr der Ostsee einstweilen noch die Bedingungen des Lübecker Handelslebens, das sich nicht von heute zu morgen seine Bahnen nach dem Westen erschliessen kann und der Elbe-Trave-Kanal-Verkehr wird deshalb auch aus dem baltisch-nordischen Handel zunächst seine Lebenskraft schöpfen müssen. Aber mir scheint, gerade darum wäre es nicht richtig, dass man in Wismar, nur weil Lübeck einen Kanal hat, nun auch einen Kanal haben will. Mit der gleichen Berechtigung könnte man einen Elbe-Ostsee-Kanal noch in vielen Parallelen zur Ostsee bauen, ohne dass hierbei das eigentliche volkswirtschaftliche Hauptziel, die Hebung des seestädtischen Waarenmarktes an geeigneter Stelle verbürgt erscheinen könnte. Der Elbe-Trave-Kanal würde zweifellos nicht ein genügendes Material für seinen Verkehr vorfinden, wenn noch der Elbe-Ostsee-Kanal hinzugefügt werden sollte, da der letztere doch nur vom Abbruch von dem Verkehr auf jenem leben könnte, weil Wismar selbst nicht genügende Bedingungen hergiebt. Hierin sehe ich eine fühlbare Beschränkung des Elbe-Trave-Kanals und derjenigen Ziele, die wir uns in Sachsen durch die Verbindung Lübecks mit der Elbe gedacht haben. Was auch hinsichtlich der Rentabilität des Wismar-Elbe-Kanals an und für sich bedenklich macht, ist im Weiteren ein anderer Umstand. Wismar unterscheidet sich von Lübeck nicht unerheblich. Lübeck hat einen sehr bedeutenden Handel mit den nordischen Reichen und die Einfuhr überwiegt das Ausfuhrgeschäft für eigene Rechnung. Der lebhafteste Einfuhrhandel besteht in Gütern, denen Lübeck vermöge seiner bedeutenden Kapital- und Kreditkraft einen beständigen Markt gewährt. Die nordischen Güter lagern regelmässig in Lübeck und erscheinen dort mit regelmässiger Schifffahrt. Für diese nordische Schifffahrt würde es nun in Wismar, wie mir nicht bestritten werden wird, an ausreichenden Eingangsgütern fehlen, da in Wismar nicht die grossen Handelsgeschäfte vorhanden sind, welche zu ständigen und grossen Importen Veranlassung geben könnten. Wismar hat nicht die bedeutenden Handelsverbindungen wie Lübeck, es gewährt den nordischen Erzeugnissen keinen grösseren Markt und, was somit in Lübeck als Voraussetzung für einen bedeutenden und lebhafteren Kanalverkehr besteht, nämlich ein landeinwärts gehender nordischer Import, das fehlt im Gegensatz hierzu in Wismar, welches sich seine Aufgabe und seinen Nutzen bei dem Kanal schon genügend im blossen Umladegeschäft gesichert denkt. Gerade diese verschiedene Stellung von Lübeck und Wismar, die kleinen Handelsverhältnisse von Wismar

und ein sehr ausdehnungsfähiger alter, überlieferter, von Intelligenz und Kapitalkraft getragener Grossverkehr in Lübeck stellen den Elbe-Ostsee-Kanal nicht auf einen solchen günstigen Boden wie den Elbe-Trave-Kanal und mir scheint, dass es aus diesem Grunde auch nicht angängig ist, die Ziffern und Schlussfolgerungen einer Halberstädter Denkschrift über den Elbe-Trave-Kanal ohne Weiteres auf den Elbe-Ostsee-Kanal anzuwenden, wie es von dem Herrn Referenten geschehen ist. Das scheinbar richtige Resultat hat eine gleiche wirtschaftliche Rangstellung der beiden Städte zur Voraussetzung, während in Wahrheit Wismar und Lübeck eine durchaus verschiedene Stellung zeigen. Nach alledem würde es interessant und lehrreich sein, wenn die anwesenden Herren von Wismar das anziehende Bild des technischen Projekts, wie es Herr Regierungsbaumeister Möller entworfen hat, nach der wirtschaftlichen Seite noch mit freundlichen Aufschlüssen ergänzen wollten. Ich will mir nicht erlauben, ein Gegner dieses Kanals an und für sich zu sein, sondern nur insoweit es mir von der Einsicht in seine wirtschaftliche Berechtigung und Begründung fehlt, habe ich einigen Bedenken Rechnung getragen, die sich nicht ohne Weiteres auch in der ruhigsten Beurtheilung der Dinge übersehen lassen. Eins, meine Herren, kann und darf vom Standpunkt des Binnenlandes aus nicht unterschätzt werden, wenn man im preussischen Elbgebiete an dem Zustandbringen einer Kanalverbindung der Elbe mit Lübeck mitzuwirken gesucht hat und dieses nicht gethan hat, um dadurch Lübeck zu fördern, sondern um dadurch das preussische Elbgebiet mit einer der wichtigsten Etappen des deutschen Export- und Importhandels fester und enger zu verknüpfen, so kann von demselben Gebiete nicht gerade verlangt werden, dass es einen Konkurrenzweg ebenfalls lebhaft begrüssen soll, in dessen Ziel und Ende nicht im Entferntesten gleiche Allgemein- und höhere Interessen verständlich erscheinen.

Herr Kommerzienrath *Podewitz* - Wismar: Meine Herren, es ist von dem Herrn Marinebaumeister bereits dargelegt worden, dass unser Hafen, nächst dem Kieler, der beste an der Ostsee ist, es ist ferner allbekannt, dass Wismar eine bedeutende Handelsstadt in früheren Zeiten war, während seiner Zugehörigkeit zu Schweden zurückging, sich aber jetzt wieder eines blühenden Handels erfreut. Es ist den Wismarschen Kaufleuten wahrlich nicht leicht geworden, den Handel der Stadt, welcher zu einem grossen Theil aus Import von Kohlen und Holz besteht, zu heben. Dies war um so schwieriger, da wir

dem westlichen Absatzgebiet entfernter liegen als Lübeck. Die Eisenbahnverbindungen nach dem Westen sind ferner ungünstiger und daher die Eisenbahnfrachten, für eine Wagenladung Bretter um 18 Mk. höher als von Lübeck.

Trotzdem ist es uns gelungen, durch geringere Spesen, billigere Lagerplätze und niedrigere Arbeitslöhne als in Lübeck, einen grossen Theil des Holzimports nach Wismar zu lenken. Allerdings ist dieser Import Lübeck, wenigsten zum Theil, entzogen. Wenn nun vorher gesagt worden ist, der Elbe-Ostsee-Kanal sei ein Konkurrenzprojekt zum Elbe-Trave-Kanal, er würde dessen Rentabilität in Frage stellen und Lübecks Handel schädigen, so ist das allerdings richtig. Aber kann Lübeck ein Handelsmonopol mit den nordischen Reichen und Mittelddeutschland beanspruchen? Hat Wismar nicht auch ein Recht zu existiren und seinen Handel zu entwickeln? Ich möchte, dass man uns das Leben nicht abspricht.

Ist es uns früher bei den schlechten Verbindungen mit Westdeutschland gelungen, den Handel zu heben, so wird es uns, wenn wir im Besitze einer Kanalverbindung mit der Elbe sind und dadurch Lübeck gleich stehen, erst recht gelingen. Der Elbe-Trave-Kanal ist gesichert, für Wismar ist jetzt der Elbe-Ostsee-Kanal eine Lebensfrage, damit wir konkurrenzfähig bleiben.

Durch den Elbe-Ostsee-Kanal gewinnt Mittelddeutschland den nächsten Weg von der Mittelelbe zur Ostsee, und umgekehrt Wismar den Weg nach Mittelddeutschland. Aufgabe seiner Kaufleute wird es sein, diesen Vortheil auszunutzen.

Es wird ferner darauf hingewiesen, Wismar sei nur eine verpfändete schwedische Stadt und könne wieder schwedisch werden. Das ist nach meiner Ansicht bedeutungslos, denn Schweden ist wohl schwerlich in der Lage Wismar wieder einzulösen. Aber wenn es auch wirklich die Pfandsomme mit Zinseszinsen aufbrächte, so würde das Deutsche Reich doch niemals zugeben, dass Wismar je wieder schwedisch würde. (Sehr richtig.)

Direktor *Ströhler-Berlin*: Unser Verein ist seiner Zeit mit grosser Wärme für den Elbe-Trave-Kanal eingetreten, weil er mit der Veranstaltung dieses Projektes ein grosses Bedürfniss erkannte, die Wasserstrassen nach dieser Richtung zu verbessern. Heut wird uns nun ein Projekt vorgelegt, welches — das spreche ich ganz offen aus — eine natürliche Konkurrenz des Elbe-Trave-Kanals ist. Die 23 Kilometer, die der Kanal kürzer ist, machen bei einem Schiffahrtswege nicht viel aus. Es würde also darauf an-

kommen, wie die beiden Kanäle, die im grossen und ganzen ziemlich auf ein Transportgebiet angewiesen sind, sich aushelfen. Die Herren von Wismar glauben, dass, wenn der Elbe-Ostsee-Kanal hergestellt ist, sie, gleichberechtigt mit dem Elbe-Trave-Kanal, auch auf einen solchen Verkehr rechnen können, der ihre jetzigen Verhältnisse nicht verschlechtert. (Sehr richtig!) Ich glaube, wir vom Standpunkt des Central-Vereins aus haben doch kein Interesse, einer solchen Kanalverbindung entgegen zu sein. Wir sollten es mit Freuden begrüssen, wenn die Herren etwas bringen und uns sagen: wir wollen den Plan durchführen, leisten Sie uns Ihre moralische Unterstützung! Ich glaube, das können wir im vollen Maasse thun, denn wenn der Wismar-Kanal ausgeführt ist, giebt es meiner Meinung nach so viele Verkehrsbeziehungen nach beiden Richtungen hin, dass beide Kanäle genug zu thun haben. Es kann gewissermaassen ein Kanal als Entlastungskanal des anderen betrachtet werden.

Wenn ich hiernach auch mit voller Sympathie für den Elbe-Ostsee-Kanal eintrete, so ist doch zu erwägen, ob die Ausführung nicht beanstandet wird, bis der Elbe-Trave-Kanal völlig ausgebaut und in Betrieb gesetzt ist. Ich glaube wenigstens, dass bei der jetzigen Lage der Dinge von der preussischen Regierung dem Projekte nicht mit dem Wohlwollen begegnet werden wird, als wenn nach der Ausführung des Elbe-Trave-Kanals sich ergibt, dass auch dieser neue Kanal ein Bedürfniss ist.

Indess das ist eine Frage der Zeit; wir von unserem Standpunkt aus können diesen Kanal nur freudig begrüssen, und ich spreche dies für mich wenigstens aus. (Beifall.)

Erster Vorsitzender des Elbe-Ostsee-Kanalbau-Vereins Senator *Brunnengraber-Schwerin*: Was der Herr Vorredner ausgeführt hat, ist das, was uns hierher führte: wir bitten um Ihre moralische Unterstützung.

Wir können alle dem noch hinzufügen, dass die Ausfuhrartikel Mecklenburgs sich den Weg nach Westen bahnen. Unser Korn, das früher bloss nach England ging, wird nach dem Westen hinübergehen und als Befrachtung der Kähne schon von hohem Werthe sein. Ferner hat Mecklenburg z. B. jetzt bei Jesnitz die Möglichkeit, das Salzlager zu erschliessen, obgleich die Sache noch sehr schwierig liegt. Andererseits haben wir Thonlager, Kalklager, Cemente, die sehr leicht und sehr gut herzustellen sind und für die nichts weiter erübrigt wie ein Wasserweg, auf dem wir diese Artikel verschiffen können. Wir haben z. B. in unserem grossen See Lager von einem

hydraulischen Kalke, der fast cementartig ist und mit wenig Thon hergestellt werden kann, der andererseits auch vielen Absatz haben würde, z. B. in Hamburg, und sich auch nach Magdeburg einen Weg suchen und ihn finden würde. Es sind also von Frachten nach dem Elbgebiete und nach dem Westen hinein in Mecklenburg ein ganzer Posten vorhanden, so dass nach unserer Ueberzeugung die Lebensfähigkeit des Kanals vollständig gesichert erscheint. Andererseits ist es ganz naturgemäss, dass eine Konkurrenz zwischen diesen beiden Kanälen stattfinden wird. Da haben wir auch keinen Augenblick daran gedacht, dass wir Lübeck mit schönen Worten sagen könnten: seid nicht böse, dass wir auch einen Kanal bauen! Dass Lübeck es nicht gern sieht, darüber lässt sich ja gar nicht streiten, aber die Konkurrenz, die hier geschaffen wird, kommt andererseits doch dem Handel und Wandel Deutschlands zu gute (Sehr wahr!), und daher sind wir der Ueberzeugung, dass sich für diesen Kanal hier im Central-Verein eine Stätte der Unterstützung finden muss.

Herr Lehrer **W. Grünberg**: Ich möchte nur feststellen, dass der ganze Elbe-Ostsee-Kanal von Dömitz bis Wismar auf mecklenburgischem Gebiet liegt, also preussisches Gebiet überhaupt nicht berührt. Das würde nur in dem Fall zutreffen, wenn eine Linie Cümlosen-Neustadt gebaut würde. Herr Baumeister Möller hat schon ausgeführt, dass für diese 37 Kilometer lange Strecke, welche einen Kostenaufwand von ungefähr 7 bis 8 Millionen Mark erfordert, eine Rentabilität zunächst schwer nachweisbar ist, auch wäre bei der jetzigen Strömung in Preussen wohl kaum auf die Bewilligung einer grösseren Summe für den Kanal Cümlosen-Neustadt zu hoffen. — Für uns handelt es sich zunächst darum, die schon bestehende Wasserstrasse Dömitz-Schwerin, also die Elde und Stör bis zum Schweriner See, weiter auszubauen und den Schweriner See durch einen neuen Kanal mit der Ostsee bei Wismar zu verbinden, um so einen Zugang von der Ostsee zur Elbe und nach Mitteldeutschland zu gewinnen. Nun, meine Herren, dass Herr Dr. Sievert gegen den Elbe-Ostsee-Kanal ist, das weiss ich. Ich verdenke es auch den Lübeckern und Herrn Dr. Sievert als Anwalt der Lübecker durchaus nicht. Wir aber wollen auch leben, meine Herren, und dazu bedarf Wismar des Elbe-Ostsee-Kanals. (Beifall.)

Senator **Hillegeist-Hannover**: Ich muss als Freund der Stadt Wismar für deren Interesse eintreten. Seit 18 Jahren stehe ich mit derselben in ununterbrochener Verbindung. Den weitaus grössten

Theil meiner Holzbezüge vom Norden lasse ich über Wismar gehen, obschon, wie gesagt worden, ist die Eisenbahnfracht von Wismar nach Hannover wesentlich höher als die Lübeck-Hannover ist. Ebenso wie ich dirigiren fast sämtliche Importeure in Hannover, Hildesheim, Braunschweig, Halle a. S., Leipzig ihre nordischen Bezüge über Wismar. Die höheren Bahnfrachten werden theilweise durch geringere Unkosten in Wismar vermindert, theilweise durch die Annehmlichkeit ausgeglichen, dass den Importeuren in Wismar hinreichend grosse, nicht zu kündigende Lagerplätze zur Verfügung gehalten werden, während in Lübeck in früheren Jahren ausreichende, passende Lagerplätze für längere Zeit von Auswärtigen nicht zu erhalten waren.

Ich bin seiner Zeit durch Kündigung eines Lagerplatzes gezwungen worden, mein Lager von Lübeck nach Wismar zu verlegen.

Für die Importeure in Hannover, Hildesheim und Braunschweig eignet sich gegenwärtig Lübeck nur zum direkten Ueberladen eingehender Zufuhren, nicht aber zum längeren Lagern, zur Einzelverladung und Bearbeitung derselben.

Wenn Herr Dr. Siewert sagte, Lübeck müsse erstarken und Vorrechte von Wismar verschafft werden, so muss ich diese Forderung als eine unberechtigte bezeichnen; durch Erfüllung derselben würden die Interessen der Importeure der vorhin genannten Städte, namentlich aber das Interesse Wismars, ernstlich geschädigt.

Meine Herren, das hiesse Lübeck ein Monopol verleihen; ein solches kann Lübeck nicht beanspruchen.

Wenn Herr Minister Thielen neulich im Abgeordnetenhaus sagte, er erachte für geboten, dass Lübeck gegen die Nachtheile, die demselben durch den Nord-Ostsee-Kanal erwachsen werden, durch eine Kanalverbindung mit der Elbe geschützt werden müsse, so stimmt dem wohl Jeder zu — aber aus gleichem Grunde kann und muss Wismar das Recht in Anspruch nehmen, seine Existenz durch eine Kanalverbindung mit der Elbe gesichert zu sehen.

Ich bitte Sie, meine Herren, die Ausführung des projektirten Kanals Wismar-Elbe als wirthschaftlich wünschenswerth anzuerkennen und demselben damit Ihre moralische Unterstützung zu Theil werden zu lassen.

Baurath **Tollmitt-Eberswalde**: Meine Herren, ich möchte nur ganz kurz erwähnen, dass mich ein Umstand gewissermaassen enttäuscht hat, die Mittheilung nämlich, dass der geplante Kanal ganz auf mecklenburgischem Gebiete liegt. Es wäre mir an-

genehmer gewesen, wenn er auch den Bundesstaat Preussen berührt hätte, und zwar aus folgender Erwägung. In der Mark Brandenburg glaubt man, in dem benachbarten Mecklenburg, was den Ausbau der Wasserstrassen an betrifft, nicht immer wohlwollende Förderung gefunden zu haben. Das gilt insbesondere hinsichtlich der Bestrebungen zur Verbesserung der Havelwasserstrasse auf derjenigen Strecke, wo die Havel Grenzfluss zwischen Preussen und Mecklenburg ist. Die preussische Wasserbauverwaltung unterhält diese Strecke, wie ich glaube, allein und beabsichtigt auch seit vielen Jahren, sie auf alleinige Kosten besser auszubauen. Aber es ist bisher noch nicht dazu gekommen, und ich vermute, dass die Verzögerung durch Schwierigkeiten entstanden ist, welche auf anderem als dem technischen oder finanziellen Gebiete liegen, dass die Verhandlungen über den Gebietsaustausch, der in Folge von Durchstichen zwischen mecklenburgischen und preussischen Ländereien nöthig wird, dem Ausbau der Wasserstrasse bisher im Wege gestanden haben.

Wenn nun jetzt ein für Mecklenburg wichtiger Kanal geplant wird und Mecklenburg dabei auf das Wohlwollen und Entgegenkommen Preussens angewiesen wäre, so dürfte man hoffen, dass dies auch eine kleine Rückwirkung ausüben möchte. Obwohl nun meine Voraussetzung nach dem Gehörten nicht zutrifft, so wollte ich doch die Herren aus Mecklenburg bitten, auch in ihrer Heimath dafür zu wirken, dass die Schwierigkeiten, welche dem Ausbau der Havelwasserstrasse entgegenstehen, überwunden werden können und jenes nützliche Unternehmen zu Stande kommt.

Senator **Brunnengrüber-Schwerin**: Wenn wir auf den Elbe-Trave-Kanal zurückgehen wollen, dem wir das Wasser aus dem Schallsee nicht geben wollten, so geschah dies, weil wir die ganze Umgebung des Schallsees durch dessen Niederlegung um ungefähr 2 oder 2½ Meter ungeheuer schädigen würden. Deshalb hat sich Mecklenburg veranlasst gesehen, das Wasser aus dem See zu verweigern. Anders liegt es mit der Havelstrasse. Im Jahre 1883 wurde ein generelles Projekt zur Verbesserung der südlichen mecklenburgischen Wasserstrassen vom Oberbaudirektor Mensch der Regierung vorgelegt. Dieses Projekt fängt bei Dömitz an und hört bei Fürstenberg auf. Die ganze Berechnung beruht auf einem Durchgangsverkehr, der seiner Zeit von der Elbe bis zur Havel angenommen wurde. Wenn ein derartiges Projekt regierungsseitig festgestellt und von den Landtagen zur Ausführung genehmigt wird, wenn die

ganze Berechnung der Verzinsung und Ertragsfähigkeit auf Grund dieses Durchgangsverkehrs berechnet wird für einen Weg, der am Schweriner See vorbeigeht, und zwar von der Elbe, die Elde aufwärts bis zum Plauensee, dann durch diesen und den Fleese, Cölpinsee in die Müritz, von dieser durch den Golter Kanal u. s. w. bis endlich bei Fürstenberg die Havel erreicht wird, dann kann ich mir nicht denken, dass von Mecklenburg aus den Bestrebungen, die Havelstrasse zu verbessern, irgend etwas entgegengesetzt werden könnte. Ich glaube, dass da wohl ein Irrthum vorliegt.

Herr Kommerzienrath **Podeus-Wismar**: Ich glaube, es ist in ganz Deutschland bekannt, dass wir Mecklenburger, ohne uns zu rühmen, ein gutmüthiges Volk sind, aber das hat auch seine Grenzen. Man hat gefordert, Mecklenburg solle den Schaalsee zur Speisung des Elbe-Trave-Kanals hergeben. Aber der Spiegel dieses Sees würde dadurch bis zu 3 Metern gesenkt und grosse Acker- und Wiesenflächen unbrauchbar werden. Ob Lübeck für Mecklenburg das Opfer gebracht haben würde? Gewiss nicht, denn erst kürzlich hat es den Dassower Binnensee auf Grund alter Urkunden von Mecklenburg erstritten. Mecklenburg hat aber die Wasserentnahme aus dem Schaalsee nicht aus Uebelwollen gegen Lübeck abgelehnt, sondern nur, um sein Gebiet nicht zu schädigen. Wir sind auch nicht böse, dass Lübeck den Elbe-Trave-Kanal bekommt, aber deshalb müssen wir auch den Elbe-Ostsee-Kanal haben, um konkurrenzfähig zu bleiben. Meine Herren, ich bitte Sie, bringen Sie uns Ihre moralische Unterstützung entgegen und seien Sie versichert, dass wir Ihnen stets dankbar sein werden.

Herr Direktor **Strochler**: Ich kann meinem Freunde Tolkmitt nicht folgen. Wir im Central-Verein haben, wenn es sich um eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und eine Besserung im Handel und Wandel handelt, immer Ursache, diese Bestrebungen zu fördern. Die Bitten der Herren, die sie so freimüthig ausgesprochen haben, können wir erfüllen dadurch, dass unser Verein von dem ausgezeichneten Vortrage Kenntniss nimmt und anerkennt, dass der Kanal dazu beiträgt, den Verkehr zu beleben, die Wasserstrassen zu ergänzen und in folgedessen einen günstigen Einfluss auf Volkswirtschaft, auf Handel und Wandel auszuüben. Ich glaube, wenn in dem Sinne eine Resolution beschlossen würde, dies den Herren genügen dürfte. (Zustimmung.)

Der *Vorsitzende*: Meine Herren, seitens des Vorstandes ist inzwischen eine Resolution aufgestellt, die dem entspricht, was Herr Direktor Stroehler eben ausführte. (Beifall.) Der Herr Schriftführer wird die Güte haben, sie zu verlesen, und stellen wir diese zur Verhandlung.

Schriftführer Hauptmann *Hilken*: Die beantragte Resolution lautet:

Der Central-Verein hat mit Interesse Kenntniss genommen von den Bestrebungen, welche in Schwerin und Wismar in thatkräftiger Weise zum Ausdruck gekommen sind, um die Herstellung einer leistungsfähigen Wasserstrasse zwischen letzterem Orte und Dömitz an der Elbe herbeizuführen; er erkennt in der Ausführung des erläuterten Projekts des Herrn Marine-Baumeisters Moeller eine solche Vervollständigung des nordwestdeutschen Wasserstrassennetzes, welche geeignet ist, auf Volkswirtschaft, Handel und Verkehr einen günstigen Einfluss auszuüben, namentlich aber für Mecklenburg einen besseren und billigeren Austausch seiner Landesprodukte zu ermöglichen.

Wernekinck. Hilken.

Der *Vorsitzende*: Meine Herren, ich eröffne die Verhandlungen über diese Resolution — und schliesse sie, da sich Niemand zum Wort gemeldet hat. Wir dürfen also auf Ihre allseitige Zustimmung rechnen und bitte ich Sie, dies durch Handaufheben zu bezeugen. (Geschieht.)

Die Resolution ist damit angenommen und kann ich meine persönlichen Wünsche nun auch Namens des Central-Vereins wiederholen.

Zu Punkt 8 der Tagesordnung:

Etwaige Anträge von Mitgliedern

stelle ich die Frage, ob Jemand das Wort verlangt. Es geschieht nicht, und ist damit der Gegenstand erledigt.

Der Vorsitzende schliesst sodann die Sitzung um 9 $\frac{1}{2}$ Uhr mit dem Dank an die Theilnehmer für die den Verhandlungen gewidmete rege Theilnahme.

Unmittelbar nach der Versammlung fand ein gemeinschaftliches Abendessen im Leipziger Garten statt, an welchem sich 26 Herren betheiligten.

II.

Bekanntmachungen des Vorstandes.

I. Zuwahlen zum Ausschuss.

A. Hiesige Mitglieder:

- Schriftleiter Beseke-Berlin, Tauentzienstrasse 10.
 Generalsekretär M. Broemel, Mitglied des Abgeordnetenhauses, Schellingstrasse 15.
 Rentner Georg G. Gerson-Berlin, Kurfürstendamm 138.
 Dr. Jaffé-Berlin, Hornstrasse 23, III.
 Bankier Jarislawsky-Berlin, An der Schleuse 5.
 Dr. phil. M. Kandt-Berlin, Flensburgerstrasse 19, II.
 Generalmajor z. D. von Lessing-Berlin, Wilhelmstrasse 147, II.
 Dr. Alexander Meyer-Berlin, Mitglied des Reichstags, Lützower Ufer 24, II.
 Direktor F. Neumann, Viktoria Akt.-Speicher-Ges., Berlin.
 Archivrath Dr. Sattler, Mitglied des Abgeordnetenhauses, Kuxhavenerstrasse 11.
 von Scharfenberg-Berlin, Kurfürstendamm 126, I.

B. Auswärtige Mitglieder:

- Bürgermeister Back-Strassburg i. E., Unterstaatssekretär z. D.
 Kaufmann Beck-Bromberg.
 Bürgermeister Bemme-Ruhrort.
 Oberbürgermeister Bleek-Minden.
 Handelskammersekretär F. Ficinus-Dessau.
 Lehrer W. Grünberg-Wismar.
 Handelskammersekretär Dr. Hampke-Posen.
 Bürgermeister Dr. Haarmann-Witten.
 Senator Hillegeist-Hannover.
 Holzgrosshändler Kröber-München.
 Kaufmann Henry Lütgens-Hamburg.
 Bankier Emil L. Meyer-Hannover.
 Oberbürgermeister Dr. Möllmann-Osnabrück.
 Kommerzienrath Podens-Wismar.
 Ossian Richter-Wallwitzhafen.
 Oberbürgermeister Schmieding-Dortmund.
 Handelskammersekretär Dr. Soetbeer-Hamburg.
 Direktor Thielecke, Schlesische Dampfer-Kompagnie, Breslau. *)

*) Irrthümlich in der Liste des Ausschusses in Anlage 3 ausgelassen.

2. Gesamt-Verband

des
Central-Vereins zur Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt und seiner Zweigvereine.

Zusammenstellung des Mitgliederbestandes.

Sitz- der Hauptvereine	Ehren- Mit- glieder	Ma- gistrate und Handels- kammern	Kleinere Kanal- und wirth- schaftliche Orts- vereine	Aktien- gesell- schaften und industrielle Werke	Einzel- Mit- glieder	Im Ganzen	Bemerkungen
Berlin (Central-Verein)	1	92	15*)	45	607	760	*) Diese Vereine zählen etwa 1800 Mitglieder.
Braunschweig	—	—	—	3	83	86	
Bremen	—	—	—	2	551	553	
Breslau	—	11	—	27	106	144	
Brömberg	—	4	1	3	73	81	
Frankfurt	—	17	—	19	130	166	
Hamm!	14	35	—	18	219	286	
Hannover	—	21	18*)	38	340	417	*) Diese kleineren Vereine zählen etwa 1200 Mitgl.
Königsberg	—	9	3	1	209	222	
Leipzig	—	—	—	—	118	118	
Lübeck	—	—	—	—	336	336	
Münster	—	—	—	—	249	249	
Posen	—	9	1	4	131	145	
Rostock	—	3	6*)	—	114	123	*) Diese Vereine zählen etwa 500 Mitglieder.
Wismar	—	3	—	2	192	197	
Im Ganzen	15	204*)	44	162*)	3458	3883	*) Die Zahl der den Körperschaften u. Aktien- etc. Gesellschaften angehörigen Mitgl. lässt sich auf 4—5000 schätzen.

Aus vorstehender Zusammenstellung ergibt sich, dass der Gesamt-Mitgliederkreis sich auf mindestens 11—12000 Personen schätzen lässt.

Die namentlichen Listen der Mitglieder sind in Anlage 3 enthalten; für den Central-Verein und diejenigen Zweigvereine, bei denen die Veränderungen nicht erheblich waren, sind der Raum- und Kosten-Ersparniss wegen nur Ab- und Zugangs-Nachweisungen gegeben. Die Vereine in Münster und Braunschweig haben keine Veränderungen mitgetheilt.

3. Stellungnahme des Gesamtvorstandes

zu den
aus Anlass der Vorlage, betr. den Dortmund-Rhein-Kanal, im Abgeordnetenhaus gepflogenen Verhandlungen.

Der Gesamtvorstand des Central-Vereins und seiner Zweigvereine hat in seiner Sitzung am 13. Mai folgende Beschlüsse gefasst:

1. Erneutes Eintreten für die Herstellung einer Schifffahrtsstrasse zwischen Rhein und Elbe (sogeannter Mittelland-Kanal), und zwar, falls die Gesetzesvorlage für den ganzen Kanal noch nicht möglich sein sollte, zunächst für den Ausbau des westlichen Theils (Verbindung des Rheins mit dem Dortmund-Emshäfen-Kanal).
2. Erneute Anerkennung der Nothwendigkeit des Ausbaues von Wasserstrassen auch in den östlichen Provinzen, entsprechend deren wirtschaftlichen Bedürfnissen.
3. Anerkennung, dass die Heranziehung der Interessenten bei herzustellenden Wasserstrassen in der Art der von der Regierung bei der Vorlage, betreffend den Dortmund-Rhein-Kanal, geplanten Garantieleistung aus wirtschaftlichen und finanziellen Gründen berechtigt ist.
4. Anerkennung des von der Regierung ausgesprochenen Grundsatzes, dass auf den künstlichen Wasserstrassen Gebühren zu erheben sind, jedoch unter dem Vorbehalt mässiger Höhe, gerechter Vertheilung auf Schiff und Frachtgut und einer den Verkehr nicht beeinträchtigenden Erhebungsart.
5. Ueberweisung des Entwurfs, betr. Stellungnahme in der Gebührenfrage, an die Schifffahrts-Abgaben-Kommission zur Vorberathung.

Für die Richtigkeit:

Hauptm. z. D. **Hilken**, Schriftführer.

III.

Geschäfts-Bericht über das Vereinsjahr 1893/94.

Erstattet in der Hauptversammlung am 9. Mai 1894.

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

Meine Herren! Das verflossene Vereinsjahr ist ein Jahr gewesen, auf das der Central-Verein und seine Zweigvereine mit Befriedigung zurückblicken können, denn es kennzeichnet sich als ein solches, in dem auf allen Gebieten der Binnenschifffahrt ein ausserordentlich reges Leben sich entwickelt hat.

Vor Allem gereicht es dem Central-Verein zu besonderer Ehre, dass seine Bestrebungen insofern auch Allerhöchsten Orts Anerkennung gefunden haben, als Seine Majestät der Kaiser wiederholt Veranlassung genommen hat, sein reges Interesse an der Hebung der Binnenschifffahrt und besonders an der Erweiterung und Verbesserung des Wasserstrassennetzes zu bekunden. Allerhöchst demselben gebührt dafür in erster Linie unser aufrichtigster Dank.

Dann ist hervorzuheben, dass seitens der Königlichen Staatsregierung den Interessenten zwei Gesetzentwürfe, die von hervorragender Bedeutung für die Binnenschifffahrt sind, zur Kenntnissnahme und Begutachtung mitgetheilt wurden.

Der Gesetzentwurf, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt und Flösserei wurde am 31. Juli v. J. veröffentlicht und der Entwurf eines preussischen Wassergesetzes ging gegen Ende 1893 den Interessenten zur Begutachtung zu.

Zu ersterem ist zu bemerken, dass die Grundzüge zu dem Gesetzentwurf bereits im Frühjahr 1893 im Reichs-Justizamt Gegenstand eingehender Begutachtung von regierungsseitig berufenen Sachverständigen waren. Die Mehrzahl dieser Herren gehörte unserem Ausschusse an — und beschäftigte sich auch die vorjährige Hauptversammlung mit der Neuregelung der Binnenschifffahrts-Gesetzgebung. — Nach der Veröffentlichung des vom Reichs-Justizamt demnächst festgestellten Entwurfs, ist dieser sodann von den beteiligten Kreisen einer erneuten Prüfung unterzogen und fand im Allgemeinen eine sehr günstige Aufnahme, wenn auch eine grosse Reihe von Wünschen auf Abänderung und Ergänzung einzelner Bestimmungen laut geworden sind.

Am meisten umstritten war und ist die Frage der Haftpflicht, und diese ist auch in der Sitzung des Ausschusses am 13. Dezember v. J. Gegenstand einer eingehenden Erörterung gewesen.

Der auf Grund der Vorträge der Herren Direktor Philipp Dresden und Syndikus Dr. Hatschek-Magdeburg und der sich an diese anschliessenden Verhandlung gefasste Beschluss über die Stellungnahme des Central-Vereins zum Gesetzentwurf lautet:

„Der Central-Verein für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt begrüsst den von der Reichsregierung unter Mitwirkung von Vertretern der Schifffahrts- und Handelsinteressenten ausgearbeiteten Entwurf eines Gesetzes, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt und Flösserei mit Freude und giebt der Hoffnung Ausdruck, dass der Herr Reichskanzler thunlichst bald den Ent-

wurf dem Reichstage zur verfassungsmässigen Beschlussnahme vorlegt, da erwartet werden kann, dass bei Berücksichtigung der nach Veröffentlichung des Entwurfs bekannt gegebenen berechtigten Wünsche der Interessenten ein Gesetz zu Stande kommt, welches die Binnenschifffahrt und Flösserei fördern und deren Gedeihen sichern wird.“

Die dem Vorstand auf dessen Bitte aus unseren Mitgliederkreisen in dankenswerther Weise zugänglich gemachten gutachtlichen Aeusserungen sind in einer Zusammenstellung veröffentlicht, welche in übersichtlicher Weise ein umfassendes Bild der Beurtheilung des gesammten Gegenstandes in Ost und West bietet.*)

Der Gesetzentwurf hat inzwischen im Schoosse des Bundesraths gutem Vernehmen nach eine Reihe von Veränderungen erfahren, durch welche einem grossen Theil der gedachten Wünsche — namentlich auch denen der Kleinschifffahrt — Rechnung getragen worden ist und darf wohl dessen Einbringung in der nächsten Tagung des Reichstages mit Zuversicht entgegesehen werden.

Der Entwurf eines preussischen Wassergesetzes wurde zu Anfang dieses Jahres zur Begutachtung den Interessenten regierungsseitig bekannt gegeben und schweben die betreffenden Verhandlungen darüber noch. Eine Kommission von 7 Herren ist laut Beschluss des Ausschusses vom 24. Januar beauftragt, mit dem Sonderausschuss für Wasserrecht der deutschen Landwirtschaftsgesellschaft über eine event. gemeinsame Stellungnahme des Central-Vereins mit letzterer in Verbindung zu treten, und ist zu hoffen, dass wie im Jahre 1891 bei gleicher Veranlassung ein erspriessliches Zusammenwirken stattfinden wird.**)

Die Königliche Staatsregierung hat aber ausserdem noch zwei Gesetzesvorlagen beim Landtage der Monarchie eingebracht, welche für die weitere Entwicklung des deutschen Wasserstrassennetzes von hoher Bedeutung sind, und zwar:

1. das Gesetz betr. die Gewährung eines Beitrags Preussens zu den Kosten der Herstellung des Elbe-Trave-Kanals durch die freie und Hansestadt Lübeck (in Höhe von 7,5 Mill. M.,
2. das Gesetz betr. Bau eines Schifffahrtskanals vom Dortmund-Ems-Kanal bis zum Rhein.

Die erstere Vorlage hat erfreulicherweise bereits die verfassungsmässige Zustimmung beider Häuser des Landtages gefunden und ist damit die Ausführung eines Werkes gesichert, welches sowohl seitens unseres Zweigvereins in Lübeck, wie seitens des Central-Vereins seit langen Jahren erstrebt worden ist.

Es verdient an dieser Stelle hervorgehoben zu werden — wie solches auch schon in der Sitzung des Ausschusses vom 22. Februar d. J. geschehen ist —, dass die grossen Opfer, welche seitens der Hansestädte in dem letzten Jahrzehnt für die Verbesserung der in ihrem Bereich liegenden Wasserstrassen und die dadurch bewirkte Hebung der Binnenschifffahrt auf diesen gebracht sind — bezw. welche diese kleinen staatlichen Gemeinwesen noch zu bringen gewillt

*) Im Verlage von Siemenroth und Worms, Berlin, erschienen, Preis 2 M.

**) Siehe IV Bemerkungen zu dem Entwurf eines preuss. Wassergesetzes von Herrn Baurath Tolkmitt.

sind — ganz wesentlich dazu beizutragen haben, das Vorgehen der übrigen deutschen Regierungen — insonderheit der preussischen — auf diesen Gebieten zu unterstützen und die Bestrebungen der Freunde der Binnenschifffahrt zu fördern. Den Hansestädten gebührt daher der besondere Dank des Central-Vereins und seiner Zweigvereine.

Weniger günstig hat sich das Schicksal der zweiten Vorlage betr. die Herstellung einer Wasserstrasse vom Dortmund-Emshäfen-Kanal nach dem Rhein gestaltet, welche auf der Grundlage der in der bekannten Prüssmannschen Denkschrift als Linie IV bezeichneten Führung geplant war, bei gleichzeitiger Wasserversorgung aus der Lippe mittelst eines schiffbaren Zubringer-Kanals von Hamm nach Datteln.

In der Kommission ist bekanntlich die Ablehnung mit 12 gegen 8 Stimmen erfolgt; indessen hielt man hie und da noch dafür, dass der Gesetzentwurf im Plenum noch zur Annahme gelangen wird. *)

Wenn hier ein Erfolg der Regierung versagt worden ist und somit auch unsere Bestrebungen, welche seit dem Bestehen des Central-Vereins auf die Herstellung einer Schifffahrtsstrasse zwischen dem Rhein und der mittleren Weser und Elbe gerichtet gewesen sind, in dieser Richtung hin noch nicht ruhen können, so ist darnach — wie schon Eingangs erwähnt — das Gesamtergebniss des Jahres doch als ein erfreuliches zu bezeichnen, zumal anzunehmen ist, dass die Ablehnung der Vorlage zum Ausgangspunkt neuer und kräftiger Bestrebungen werden wird, um das gesteckte Ziel doch zu erreichen.

Mit dem 1. Januar 1894 ist nun der Central-Verein in sein 25. Lebensjahr getreten und wird eine bezügliche Festfeier im September, wie Ihnen bekannt, geplant.

Ueber das äussere Vereinsleben im Sommer 1893, insonderheit über den Ausflug, welchen eine grössere Anzahl von Ausschussmitgliedern am 23. Juni nach dem Oder-Spree-Kanal gemacht, der sie über Fürstenwalde und Fürstenberg nach Frankfurt a. O. geführt, hatte ich bereits in der Sitzung des Ausschusses am 18. Oktober 1893 die Ehre, eingehend berichten zu dürfen, und kann ich mich daher hier mit dem Hinweis auf die im Oktober-Heft der Mittheilungen enthaltene Schilderung des Verlaufs dieses anregenden Tages begnügen. Ein Gleiches darf ich wohl thun bezüglich der am 10., 11. und 12. Juni 1893 in Magdeburg veranstalteten Wanderversammlung unseres rührigen Zweigvereins für Niedersachsen, an der sich auch Mitglieder unseres Ausschusses, sowie der Zweigvereine in Lübeck, Rostock, Leipzig, Braunschweig und Hamm i. W. beteiligten. Auch diese Tage boten Anregung und Belehrung für alle Theilnehmer in reichem Maasse, ihr Hauptnutzen besteht aber wohl in der Stärkung der alten und der Anknüpfung von neuen persönlichen Beziehungen unter den Freunden der Binnenschifffahrt, sowie Gewinnung

weiterer Kreise der Bevölkerung zur Mitwirkung für deren Interessen.

Erfreulich ist das Bild, wenn wir das äussere Wachstum des Central-Vereins und seiner Zweigvereine und deren Arbeiten ins Auge fassen.

Das äussere Wachstum des Central-Vereins ist im verflossenen Jahre in stetem Fortschreiten geblieben. Vor Allen ist hervorzuheben, dass sich drei neue Zweigvereine dem grossen Verbands zugesellt haben, der seit Einführung unserer neuen Satzungen den grössten Theil des Deutschen Reiches mit einem immer engmaschiger werdenden Netze umspannt, es sind dies:

1. Der Elbe-Ostsee-Kanalbau-Verein zu Wismar, welcher im vorigen Herbst uns beitrug und von dem wir heute die Ehre haben, eine so zahlreiche Anzahl von Mitgliedern in unserer Mitte zu sehen.

2. Der Ostdeutsche Kanalverein in Bromberg, welcher im November 1893 gegründet wurde, sich sofort anschloss und die besonderen Interessen des Stromgebietes der Weichsel und dessen Verbindung mit der Warthe durch die Netze und Brahe, denen es bislang an einer einheitlichen Vertretung fehlte, in erster Linie zu pflegen gewillt ist. Nunmehr ist in dem Verein ein solcher Mittelpunkt geschaffen, und die Herren sind schon rührig am Werk, so dass zu hoffen ist, dass sie demnächst auch Erfolge haben werden.

3. Der Provinzial-Verein für Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt in der Provinz Posen, dessen Gründung im Januar in Posen — unter unmittelbarem Anschluss an den Central-Verein — erfolgte und dessen Ziele sich genugsam durch seinen Namen kennzeichnen.

Es ist somit durch Gründung der beiden letzten Vereine an der östlichen Grenze für uns ein zusammenhängendes Netz von Zweigvereinen geschaffen worden, das, von Schlesien ausgehend, über die Provinzen Posen, Westpreussen sich bis nach Ostpreussen erstreckt. Möge den drei jungen Vereinen eine gleich segensreiche Thätigkeit beschieden sein, wie unseren älteren Zweigvereinen.

Weitere Bestrebungen zur Gründung von Zweigvereinen sind im Westen unseres Vaterlandes im Gange, und auch im Innern des Reiches ist Aussicht vorhanden, demnächst wieder einen neuen Kanalverein entstehen zu sehen. — Die Einzelheiten über diese Neubildungen entziehen sich naturgemäss vorläufig noch der öffentlichen Besprechung, doch ist erfreulicherweise alle Aussicht vorhanden, dass sich das Netz unserer Zweigvereine immer dichter schliessen wird, und somit nicht allein die Gesamt-Interessen der Wasserstrassen, sondern auch die der einzelnen Landestheile eine immer kräftigere Vertretung finden werden.

Bezüglich des unmittelbaren Zuwachses des Central-Vereins selbst ist Folgendes zu bemerken:

Als körperschaftliche Mitglieder traten dem Central-Verein bei: die Magistrate von Essen, Mannheim, Halle a. S. und Krossen, der Kreis-ausschuss des Landkreises Essen a. Ruhr; die Handelskammern Kottbus, Geestemünde, Frankfurt a. O., M.-Gladbach, Hagen i. W., Posen und Sagan, der Verein der Kaufmannschaft in Münster i. W. — ausserdem fünf Schifffahrts-Gesellschaften und wirthschaftliche Vereini-

*) Inzwischen ist die Ablehnung im Abgeordnetenhaus bei der zweiten Lesung am 18. Mai mit 186 gegen 116 Stimmen erfolgt. Die Mehrheit setzte sich aus den beiden konservativen Fraktionen, einem grossen Theil des Centrums, einigen Nationalliberalen und der freisinnigen Volkspartei zusammen.

gungen — und 49 Einzelmitglieder. Es schieden 26 aus — darunter 11 durch den Tod.

Die Wiederaufnahme der regelmässigen Winterarbeiten des Ausschusses erfolgte in dessen Sitzung am 18. Oktober 1893 und wurden im Ganzen in 7 Sitzungen 10 grössere Vorträge gehalten. Das ursprüngliche Programm konnte angesichts der zwingenden Verhältnisse, welche durch die erwähnten Regierungsvorlagen geschaffen waren, nicht genau innegehalten werden, doch sind nur solche Vorträge vorläufig zurückgestellt worden, bei denen keine brennende Frage vorlag (Netze-Regulirung, Donau-Oder-Kanal, Rhein-Maas-Kanal).

Folgende Kommissionen sind in Thätigkeit gewesen:

Die Kommission zur Festsetzung einheitlicher Bauvorschriften für den Bau von Flussfahrzeugen. Sie tagte in 5 Sitzungen und förderte ihre Arbeiten seit dem Vorjahre soweit, dass die zweite Lesung des betreffenden Entwurfs stattgefunden hat und jetzt die Anfertigung der zugehörigen Zeichnungen vorbereitet wird. Der Central-Verein wird dafür freilich wieder nicht unbedeutende Kosten übernehmen, diese werden aber im Interesse der Sache gut angewandt sein, zumal schon jetzt der Entwurf in maassgebenden Kreisen besondere Beachtung gefunden hat.

Die sogenannte grosse Binnenschiffahrts-Kommission war zu einer einmaligen Sitzung berufen, um die Frage zu begutachten, ob im Ausschuss der „Binnenschiffahrtsgesetz-Entwurf“ in allen Einzelheiten durchzuberathen sei oder ob es sich empfehle, nur die Haftpflichtfrage eingehender zu behandeln. Die Kommission empfahl das Letztere, was am 13. Dezember, wie erwähnt, auch geschehen ist.

Der Fest-Ausschuss für das 25-jährige Stiftungsfest. Er tagte in 5 Sitzungen, brach aber seine Thätigkeit vorläufig ab, da infolge Erkrankung unseres 1. Vorsitzenden das Fest verschoben worden ist. Der Fest-Ausschuss wird demnächst die Vorbereitungen für das Stiftungsfest im September zu treffen haben.

Die Kommission für Ausarbeitung einer Denkschrift, betreffend die Vermehrung der Schiffbarkeit unserer Flüsse. Sie hat in 2 Sitzungen die allgemeinen Grundzüge festgestellt, nach denen die Denkschrift gestaltet werden soll. Zur Zeit ist der Schriftwechsel im Zuge, um die nothwendigen und umfangreichen Unterlagen für die eigentliche Arbeit zu ergänzen. Berichterstatter für die verschiedenen Stromgebiete sind durch unsere Freunde an den betreffenden Flüssen zumeist bereits gewonnen, und es wird die Arbeit einen guten Fortgang nehmen; hoffentlich sind wir im nächsten Jahre um diese Zeit in der Lage, die Denkschrift der Hauptversammlung vorzulegen.

Die Kommission zur Berathung eines preussischen Wassergesetzes. Sie tagte in 3 Sitzungen und wird von morgen ab mit dem Sonderausschuss für Wasserrecht der deutschen Landwirtschaftsgesellschaft, gemeinsam weiter arbeiten. Der Entwurf hat ja überall grosse Beachtung gefunden, die Begutachtung steht noch aus. Es ist also heute noch nicht an der Zeit, darauf näher einzugehen.

Die Kommission zur Begutachtung von Bestimmungen zur Verbesserung der Binnenschiffahrtsstatistik. Sie hielt 3 Sitzungen ab.

Das betreffende Gutachten ist Anfang März fertiggestellt und vom Vorstande demnächst dem Herrn Reichskanzler eingereicht worden. Es ist durch diesen in dankenswerther Weise eine Angelegenheit gefördert worden, die von ausserordentlicher Wichtigkeit für die weitere Entwicklung der Binnenschiffahrt werden wird. Da von Seiten des Herrn Reichskanzlers gewünscht worden ist, die Sache vertraulich zu behandeln, so kann hier über den Inhalt der Denkschrift keine nähere Mittheilung erfolgen. Wohl aber darf es als sehr erfreulich bezeichnet werden, dass die beiden verschiedenen Ansichten über den zur Verbesserung der Binnenschiffahrtsstatistik einzuschlagenden Weg, welche bisher im Central-Verein sich gewissermaassen entgegenstanden, sich nun auf einer gemeinsamen Grundlage geeinigt haben, sodass also diesmal das Urtheil des Central-Vereins ein einheitliches gewesen ist, was ja im Jahre 1889 bekanntlich nicht der Fall war. — Es ist also zu hoffen, dass die wünschenswerthe, ja nothwendige Verbesserung der Binnenschiffahrtsstatistik in absehbarer Zeit zu einem gezielten Abschluss kommen wird. Wie wichtig das ist, wissen ja die Herren. Ich brauche nur daran zu erinnern, dass die Bewilligung neuer Kanalvorlagen von den Gegnern des Dortmund-Rhein-Kanals unter Anderem an die Aufstellung eines Gebührentarifs für die Wasserstrassen geknüpft worden ist. — Wie schwierig es ist, einen solchen Gebührentarif sowohl allgemein, wie im Einzelnen aufzustellen, hat schon der Herr Finanzminister ausgeführt. Die Hauptschwierigkeit liegt eben darin, dass uns eine Statistik fehlt, die die Unterlage liefert zur Beurtheilung der Transportleistung jeder einzelnen Wasserstrasse, wie solche die Eisenbahnen besitzen. Man ist ja nur auf Grund einer solchen Statistik in der Lage, festzusetzen, wie hoch die Schiffahrtsstrasse mit Abgaben belastet werden muss bzw. darf, ohne dass Schiffahrt und Handel unter zu hohen Gebühren leiden.

Was die Kassenverhältnisse des Vereins anlangt, so haben sich solche im verflossenen Jahre recht günstig gestaltet, worüber Ihnen bei Punkt 3 der Tagesordnung nähere Mittheilungen zugehen werden. Hier sei nur Folgendes erwähnt:

Einer Einnahme von 13 460 M. 86 Pf. stand eine Ausgabe von 11 542 M. 2 Pf. gegenüber, sodass ein Kassenbestand von 1918 M. 84 Pf. verblieben. Der Effektenbestand ist mit 11 000 M. 4 procentiger Reichsanleihe unverändert geblieben. Die Herren Rechnungsprüfer haben in ihrem Bericht hervorgehoben, dass auf die im vorigen Jahre nicht befriedigende finanzielle Lage des Vereins die Einführung der neuen Satzungen die von ihr erwartete günstige Einwirkung in vollem Maasse ausgeübt hat und das Gleichgewicht im Jahreshaushalt voraussichtlich dauernd hergestellt.

Es ist dies einmal der Erhöhung des Mindestbeitrages der Einzelmitglieder zu danken, dann der Heranziehung der Zweigvereine zu einer gleichmässigen, wenn auch nur sehr geringen Beitragspflicht an den Central-Verein, sowie ferner der Regelung der Beiträge zu den Kosten der „Mittheilungen“.

Ausserdem hat aber die seitens des Vorstandes mit Zustimmung der vorjährigen Hauptversammlung an die körperschaftlichen Mitglieder gerichtete Bitte um freiwillige dauernde Erhöhung der Beiträge einen günstigen Erfolg gehabt. Dadurch hat

sich deren Opferwilligkeit für die Interessen der Binnenschifffahrt aufs Neue in hervorragender Weise bethätigt. Ganz besonderer Dank gebührt daher den Magistraten, Handelskammern und anderen körperchaftlichen Mitgliedern, die mit grosser Bereitwilligkeit ihre Beiträge, zum Theil recht erheblich, erhöht haben.

Zu bemerken ist, dass, wenn 4985 M. für Drucksachen verausgabt sind — also etwa 300 M. mehr wie im Vorjahre —, dagegen 600 M. zurückvergütet worden sind von denjenigen Interessenten, auf deren Antrag grössere Auflagen der „Mittheilungen“ und Sonderabdrücke aus diesen oder besondere Drucksachen hergestellt sind. In Wirklichkeit sind also die Kosten für Drucksachen trotz grösserer Auflagen u. s. w. gegen das Vorjahr um 300 M. vermindert worden.

Wie rege der Antheil ist, den die „Mittheilungen“ erfahren, mögen Sie daraus ersehen, dass die Auflage, die vor 2 Jahren 1500 und im vorigen Jahre 2000 betrug, sich in diesem Jahre zwischen 2300 und 2600 bewegt hat. Die häufigen Nachfragen nach älteren Heften liefern ausserdem den Beweis, wie sehr die „Mittheilungen“ in den Kreisen der Interessenten und auch bei den Behörden geschätzt werden. Es ist ja auch einleuchtend, dass gerade der gediegene Inhalt unserer Drucksachen es ist, welcher wesentlich wirksam zur Förderung unserer Bestrebungen wirkt.

Wenn somit auch das finanzielle Ergebniss des Jahres sehr günstig ist, so ist doch noch immer das Bedürfniss vorhanden, die Einnahmen zu erhöhen, denn es treten fortdauernd Anforderungen an den Verein heran, denen nur mit pekuniären Opfern genügt werden kann, und welche abzulehnen sehr bedauerlich sein würde. Vor Allem können sich die Arbeiten in den Kommissionen bedeutend ausgiebiger und inhaltsreicher gestalten, wenn allen Kommissionen mehr Mittel zu technischen Gutachten, Zeichnungen und Bereitstellung anderweiter Unterlagen u. s. w. zur Verfügung gestellt werden. Es ist ferner die Pflege der persönlichen Beziehungen zu den Zweigvereinen auf Wanderversammlungen, Kongressen, Strombereisungen u. s. w., die sich wesentlich stärken würden, wenn in regelmässiger Weise Mitglieder des Ausschusses und Vorstandes zu den wichtigeren Versammlungen der Zweigvereine gegen Erstattung der Reisekosten abgeordnet werden könnten.

Es wird nun voraussichtlich möglich sein, durch eine Verminderung der bisher für die „Mittheilungen“ nothwendigen Druckkosten Mittel für die angedeuteten Ausgaben zu erhalten und zugleich dem Bedürfniss einer ausgiebigeren Vertretung unserer Bestrebungen in der Presse zu entsprechen.

Der Vorstand hat sich nämlich entschlossen — zugleich einem seit Jahren vielfach geäusserten Wunsche entsprechend — dem Anerbieten einer hiesigen, uns seit Langem nahestehenden Verlagsfirma näher zu treten, welches dahin geht, die bisher nur 8—9mal im Jahre erscheinenden „Mittheilungen“ in Verlag zu übernehmen und in eine Zeitschrift mit monatlichem Erscheinen umzuwandeln. Ueber die sehr vortheilhaften Bedingungen und Formen, unter denen sich diese Wandlung vollziehen soll, kann, da die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen sind, zur Zeit Näheres noch nicht veröffentlicht werden — jedoch ist vorgesehen: dass der Inhalt der Zeitschrift zwar erweitert, aber dem bisherigen Charakter der „Mittheilungen“ entsprechen soll, dass der Vorstand die alleinige Verfügung über die Aufnahme von Aufsätzen u. s. w. sich vorbehält, dass der Bezug der

Hefte seitens der Mitglieder unverändert in der bisherigen Weise sich vollziehen wird und dass die Ausstattung und Form der Monatshefte gediegen und vornehm sein soll.

Der Vorstand glaubt, mit Schaffung einer solchen Zeitschrift einem schon in weiteren Kreisen empfundenen Bedürfniss entgegenzukommen und hält dafür, dass gerade in jetziger Zeit es für die Bestrebungen des Central-Vereins und seiner Zweigvereine von ganz besonderer Wichtigkeit ist, bezw. werden wird, ein Organ in der Presse zu besitzen, in welchem mehr wie es im Rahmen der bisherigen „Mittheilungen“ möglich war, unseren Freunden Gelegenheit geboten sein wird, in den Widerstreit der Meinungen eingreifen zu können. Es wird gelten, Uebelwollenden entgegen zu treten, falsche Anschauungen über die Binnenschifffahrt zu widerlegen, Gegensätze innerhalb der Freunde der Wasserstrassen auszugleichen und im Volke mehr noch wie bisher das richtige Verständniss für den wirthschaftlichen Werth der Wasserstrassen zu verbreiten.

Wie nothwendig es ist, dass wir mehr noch wie bisher auf dem Plan erscheinen, haben die Erfahrungen und Ereignisse in den letzten Wochen bewiesen, namentlich die Verhandlungen im Abgeordnetenhaus. Diese haben gezeigt, dass viele Herren dort noch mehr oder minder voreingenommen sind gegen die wirthschaftliche Bedeutung der Kanäle in der Gegenwart und Zukunft. Dass wir durch eine Zeitschrift wie die geplante in der angedeuteten Weise zu wirken in der Lage sein werden, erscheint schon um deswillen unzweifelhaft, weil uns ja in unseren Mitgliederkreisen die hervorragendsten Kräfte als Mitarbeiter zur Verfügung stehen. Eine grössere Anzahl von Herren haben sich auch schon im Voraus dazu bereit erklärt.

Der Vorstand hofft, dass es möglich sein wird, die geplante Neu-Ordnung im Herbst — wenn möglich schon im Oktober — eintreten lassen zu können. Die endgiltigen Abmachungen mit der Verlagsfirma werden seiner Zeit dem Ausschuss zur Beschlussfassung unterbreitet werden.

Der Vorstand giebt sich der Hoffnung hin, dass die Hauptversammlung dem beabsichtigten Vorgehen bezüglich Umwandlung der Mittheilungen in eine Zeitschrift ebenso zustimmen wird, wie dies seitens des Ausschusses bereits geschehen ist. Zu diesem Zweck wird der Versammlung nachher eine bezügliche Resolution seitens des Vorstandes vorgeschlagen werden, von der dieser hofft, dass solche Ihre Billigung ebenso findet, wie die Ihnen vorzuschlagenden kleinen Aenderungen der Satzungen.

Im Anschluss an die Darlegung der finanziellen Angelegenheiten des Vereins, möge der Bericht über die Schiffer-Unterstützungskasse hier folgen:

Der Kassenbestand betrug Ende 1892	4044 M.	45 Pf.
Dazu die Einnahmen in 1893	276 „	6 „
Im Ganzen	4321 M.	5 Pf.
Ausgegeben sind in 1893	497 „	69 „
Ende 1893 Bestand	3823 M.	36 Pf.

Die verhältnissmässig geringe Inanspruchnahme der Kasse im Laufe des Jahres 1893 — in welchem

nur 8 Unterstützungsgesuche angemeldet wurden, die entsprechende Berücksichtigung finden konnten, führte auf Antrag des Vorstandes zu einer Aenderung der Verwaltungsbestimmungen. Der bezügliche Beschluss des Ausschusses wurde im Januar-Heft veröffentlicht und trat, da kein Widerspruch seitens der Geber der Kassengelder erfolgte, mit dem 15. März in Wirksamkeit.

Darnach ist jetzt der Zweck der Kasse dahin erweitert worden, dass ausser den Hinterbliebenen von an der Cholera verstorbenen Schiffen auch sonst unverschuldet in Noth gerathene Schiffer oder deren Angehörige aus ihr unterstützt werden können.

Seit dem sind von Neuem Unterstützungsanträge eingegangen und hat unverschuldete Noth bereits wieder in 4 Fällen gelindert werden können.

Was die geschäftliche Thätigkeit des Vorstandes und der Geschäftsstelle anlangt, so wurden in letzterer 2596 Geschäftsnummern bearbeitet (gegen 1916 im Vorjahre). An Drucksachen wurden etwa 22 000 Hefte der monatlichen Mittheilungen und ungefähr ebenso viele kleinere Drucksachen und Umdrucke versandt.

Es waren besonders die mit dem Erscheinen der grossen Gesetzvorlagen verknüpften Arbeiten Veranlassung zu regem geschäftlichem Verkehr, desgleichen die für die Thätigkeit der Kommissionen erforderlichen Vorarbeiten u. s. w.

Die Weltausstellung in Chicago ist seitens des Central-Vereins auf Veranlassung des Herrn Reichskommissars, welcher sich zur Tragung der Kosten bereit erklärt hatte, wie Ihnen bekannt, beschickt worden.

Es wurden die in Paris im Jahre 1892 ausgestellt gewesenen Wandkarten: die Wasserstrassen Deutschlands und der Verkehr auf den deutschen Wasserstrassen von Sympher und Maschke, mit Genehmigung dieser Herren hinübersandt, nachdem sie nach der neu erschienenen Auflage berichtet und ausserdem die Linienführung der Entwürfe für den Elbe-Trave-, Mittelland-, Dortmund-Rhein-, Elster-Saale- und Elbe-Ostsee-Kanal, sowie deren bezügliche „Verkehrsbänder“ eingetragen war. Durch diese Eintragungen bildeten diese Karten für die Ausstellung ein sogenanntes „Unicum“. Ausserdem gelangten sämtliche Veröffentlichungen des Central-Vereins von 1869 bis 1892 — soweit sie in Heftform erschienen waren — zur Ausstellung. Sie sind in 7 Prachtbänden vereinigt worden, und nebst dem besonders zu diesem Zweck hergestellten Register, Anfang April d. J. in unseren Besitz zurückgelangt. Es giebt deren Beschaffenheit Kunde davon, dass sie nicht allein angesehen, sondern auch aufgeschlagen worden sind, also Kenntniss von dem Inhalt genommen ist. — Eine Aushängetafel in drei Sprachen (deutsch, englisch, spanisch) wies auf die Bedeutung und Ausdehnung des Central-Vereins und seiner damaligen 10 Zweigvereine hin. *)

Nach den von Besuchern der Weltausstellung beim Vorstande eingegangenen Nachrichten, haben Karten, Bücher und Tafel einen recht guten Platz gehabt, und zwar in der Nähe der deutschen Binnenschiffahrts-Ausstellung, welche das Ministerium der öffentlichen Arbeiten veranstaltet hatte. Sie haben

*) Der Inhalt der Tafel ist im Mai-Heft von 1893 abgedruckt.

denn auch mit dieser eine besondere Beachtung gefunden.

Der in diesem Jahre, Ende Juli, im Haag stattfindende VI. Internationale Binnenschiffahrts-Kongress ist ebenfalls schon Gegenstand geschäftlicher Maassnahmen gewesen. Auf bezügliche Anfrage des Generalsekretariats hat der Vorstand Veranlassung genommen, diesem zu empfehlen, ausser den in Paris 1892 anwesend gewesenen Herren des Ausschusses auch den übrigen Mitgliedern des Central-Vereins Einladungen zugehen zu lassen, in erster Linie aber solche an die Vorstände unserer Zweigvereine zu richten.

Diesem Wunsche ist auch in umfassender Weise entsprochen und wird daher hoffentlich ein recht zahlreicher Besuch unserer Freunde im Haag stattfinden. Ein Verzeichniss der Arbeiten des Kongresses ist bereits im November-Heft für 1893 erschienen und das Programm für die Tage vom 22.—28. Juli im Februar-Heft veröffentlicht worden. Ueber die Frage, in welcher Weise die Vertretung des Central-Vereins geschehen soll, wird die Hauptversammlung heute vom Vorstande um Entscheidung gebeten werden.

Die Vorarbeiten für das in diesem Jahre stattfindende 25jährige Stiftungsfest waren vom Vorstande im Verein mit dem Fest-Ausschuss soweit gefördert worden, dass für die ursprünglich auf den 9., 10. und 11. Juni festgesetzte Feier besonders festliche und interessante Veranstaltungen sichergestellt waren. Ein ausführlicher Bericht über den geplanten Verlauf des Festes, mit dem eine Wanderversammlung unserer nordwestdeutschen Vereine in Lübeck und ein Ausflug nach Kiel und zum Nord-Ostsee-Kanal verbunden werden sollte, ist in der Sitzung des Ausschusses vom 14. März erstattet, worauf an dieser Stelle hingewiesen werden darf. Es ist zu hoffen, dass sich durch die Bereitwilligkeit unserer Freunde in Lübeck und Kiel wenigstens ein Theil des früheren Programms auch noch bei der nunmehr für September in Aussicht genommenen Feier verwirklichen lassen wird.

Die Vermehrung der Bibliothek hat mit der grösseren Ausdehnung der Wirksamkeit des Central-Vereins gleichen Schritt gehalten. Als besonders werthvoll darf der Besitz einer fast vollständigen Sammlung der Jahresberichte der Handelskammern und Magistrate seit 1885 bezeichnet werden, welchen wir der Güte dieser Körperschaften verdanken. Die Zahl der Bände ist ausser den Zeitschriften auf 750 (gegen 500 im Vorjahre) gestiegen.

Bei der Statistik des Verkehrs auf den deutschen Wasserstrassen in den Jahren 1891/92 (betrifft Berlin auch für 1893) ist dieses Mal eine etwas andere Gruppierung des Stoffes als wie im Vorjahre vorgenommen. Vom Flussgebiete der Elbe sind die märkischen Wasserstrassen getrennt und als besondere Gruppe behandelt, dasselbe ist hinsichtlich des Flussgebiets des Rheins mit den bayerischen Wasserstrassen (ausschliesslich der Donau) geschehen. Begründet ist diese Aenderung mit der dadurch gewonnenen besseren Uebersichtlichkeit im Allgemeinen und der Erleichterung des Vergleichs des Verkehrs der Wasserstrassen-Netze gegen

einander. Ausserdem haben die beiden neuen Gruppen an sich so charakteristische Eigentümlichkeiten, dass sie sehr wohl eine selbstständige Behandlung rechtfertigen. Endlich war deren bisherige Zueilung zur Elbe bzw. zum Rhein durchaus nicht als einwands-

frei anzusehen, da erstere ebenso gut als der Oder, letztere wenigstens zum Theil als der Donau mit zugehörig betrachtet werden können.

Hier sei zunächst die allgemeine Gesamt-Uebersicht gegeben*):

Stromgebiete	Mit Schiffen und Flüssen angekommen und abgegangen zusammen Tonnen		Mit Schiffen und Flüssen durchgegangen zusammen Tonnen		Bemerkungen
	1891	1892	1891	1892	
Memel und Kurisches Haff	533 912	591 626	1 414 322	1 671 935	* Die mit Stern versehenen Zahlen weisen eine Abnahme des Verkehrs gegen das Vorjahr nach.
Pregel und Frisches Haff	685 190	781 867	828 917	872 989	
Passarge und Elbing . . . . .	.	.	79 395	94 678	
Weichsel	80 060	* 71 254	1 684 861	2 267 293	
Oder und grosses Haff	1 829 936	* 1 766 986	1 523 875	* 1 476 526	
Küstengewässer der Ostsee westlich der Oder	121 403	121 832	9 874	* 8 689	
zusammen deutsches Ostseegebiet	3 250 501	3 333 565	5 541 244	6 392 110	
Märkische Wasserstrassen	5 192 027	* 4 644 805	5 031 256	* 4 623 013	
Küstengewässer der Nordsee nördlich der Elbe	25 367	25 401	56 197	* 49 430	
Elbe	3 759 814	* 3 550 097	7 154 804	* 6 632 575	
Weser	1 627 422	* 324 674	340 531	* 265 785	
Jade	51 205	* 41 640	.	.	
Ems	134 124	* 115 203	223 038	* 200 928	
zusammen deutsches Nordseegebiet	5 597 932	* 4 057 015	7 774 570	* 7 148 718	
Rhein	12 916 445	14 102 887	8 207 269	8 450 898	
Bayerische Wasserstrassen	204 617	213 546	725 725	785 470	
Bodensee	314 022	* 282 642	.	.	
Donau	362 164	* 289 948	251 804	* 194 155	
Im Ganzen	27 837 708	* 26 924 408	27 531 868	27 594 364	
		Abnahme 713 300 gegen den Verkehr von 1891		Zunahme 62 496 gegen den Verkehr von 1891	

Es ist die Statistik in diesem Jahre dann noch durch eine Zusammenstellung der Kosten vermehrt worden, welche von der Königl. preussischen Staatsregierung seit dem Jahre 1880 auf die Wasserstrassen der Monarchie verwendet worden sind, sowie ein Nachweis, welche Summen noch für jedes Flussgebiet und die künstlichen Wasserstrassen zur Verwendung bereit gestellt bzw. bewilligt sind.**) Diese Zusammenstellung ist nach den amtlichen Denkschriften bearbeitet und bietet Gelegenheit zu mancherlei interessanten Vergleichen — sowohl an sich, wie mit den Summen, welche für Eisenbahnen im gleichen Zeitraum aufgewendet wurden. Hierauf näher einzugehen ist hier nicht der Ort.

Hier mögen nur die Schlusssummen bezüglich der Wasserstrassen folgen:

Bewilligt sind von 1880/81 bis 1892/93

im Ganzen 274 765 863 M.
davon verwandt 165 809 346 „
bleiben noch verwendbar 108 956 517 M.
Ausserdem für den Elbe-Trave-Kanal 7 500 000 „
Im Ganzen 116 456 517 M.

Wir ersehen daraus wenigstens, dass für die Verbesserung der vorhandenen und den Bau neuer Wasserstrassen nicht unerhebliche Mittel der Regierung noch zur Verfügung stehen, sodass, wenn in Folge Ungunst der Zeiten vorläufig weitere Bewilligungen versagt werden sollten, doch die Arbeiten an den Wasserstrassen nicht stocken werden.

Der Central-Verein aber und seine Zweigvereine werden ihrerseits ebenfalls in ihrer Thätigkeit für die Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt nicht nachlassen; wir sind überzeugt, dass unserem redlichen Streben, welches lediglich auf die Hebung des Gemeinwohls hinzielt und keine einseitigen Sonderinteressen verfolgt, auch im nächsten Vierteljahrhundert — wie in dem verflorenen — von gleichem Erfolge gekrönt sein wird.

*) Siehe die Haupt-Zusammenstellung in Anlage 1.

**) Siehe Anlage 2.

IV.

Eingänge an Drucksachen

in der Zeit vom 18. April bis 9. Mai 1894.

1. Zeitschriften.*Das Schiff*

- No. 733. Bericht über die Sitzung des Ausschusses des Central-Vereins am 18. April. Studien-Reise des Donau-Vereins vom 16. bis 26. Mai.
- No. 734. Zur Berathung der Dortmund-Rhein-Kanal-Vorlage am 21. April 1894. Breslauer Grossschiffahrtsweg. — Die direkten Bahn- und Seetarife.
- No. 735. Das Scheitern der Dortmund-Rhein-Kanal-Vorlage in der Kommission. — Zur Rhein-Seeschiffahrt.

Danubius

- No. 16. Die Errichtung einer nationalen ungarischen Dampfschiffahrts-Unternehmung. Der Elbe-Trave-Kanal.
- No. 17. Schleuse, Hebewerk oder schiefe Ebene. — Elbe-Verkehr.
- No. 18. Protokoll der Generalversammlung des Donau-Vereins vom 30. April.

Der Gewerbefreund

- No. 16, 17, 18.

Tiefbau

- No. 16, 17, 18. Bereisung des Nord-Ostsee-Kanals durch Stangen's Gesellschaft.

Fränkischer Kurier-Nürnberg

- No. 202. Ulrich's Schrift über Staffeltarife und Wasserstrassen in bayerischer Beleuchtung.
- No. 222. Der Ausbau der bayerischen Main-Donau-Wasserstrasse XVII.

Nautische Rundschau-Wien

- No. 19, 20. Der Norddeutsche Lloyd in Bremen.
- No. 21. Ueber die Wasserhebung mittelst Dampfkraft.

Blätter für soziale Praxis. Organ des Verbandes deutscher Gewerbeberichte.

- No. 64. Kanalgebühren in Breslau und Liegnitz.

Mittheilungen für Handel und Gewerbe

- No. 27. Dortmund-Rhein-Kanal.

Handels- und Industrie-Zeitung für den Reg.-Bezirk Magdeburg

- No. 56.

Handels-, Gewerbe- und Verkehrs-Nachrichten. Mittheilungen aus der Handelskammer Frankfurt a. M.

- No. 121, 122.

2. Berichte von Handelskammern.

Magdeburg. Aelteste der Kaufmannschaft, 4. Sitzung am 9. April 1894. Einführung direkter Gütertarife im Verkehr mit England, Schweden und Norwegen. Ausnahmetarif für Steinsalz von Stassfurt nach Aussig und Kralup (Böhmen).

Die Nothwendigkeit grosser Abmessungen für den Rhein-Dortmund-Kanal. — Eingaben: Betr. Erhebung von Reichsstempel-Abgaben. Betr. den Ausbau des Rhein-Weser-Elbe-Kanals.

Münster i. W. Protokoll über die Sitzung am 18. April. Ueber den Entwurf eines preussischen Wasserrechts.

Würzburg. Protokoll über die Sitzung am 21. März.

Halberstadt. Jahresbericht für 1893.

Frankfurt a. M. Jahresbericht für 1893.

Plauen. Die Fabrikbetriebe und ihre Arbeiter.

3. Mittheilungen von Vereinen, Gesellschaften etc.

Köln. Architekten- und Ingenieur-Verein für Niederrhein und Westfalen. Versammlung am 29. Januar 1894. Kritische Uebersicht der geplanten Verbindungslinien des Dortmund-Ems-Kanals mit dem Rheine.

Dresden. Gehe & Co. — Handelsbericht für April 1894.

Berlin. Deutsche Landwirthschafts-Gesellschaft. Zum Entwurf eines Preuss. Wassergesetzes. Bericht von Dr. Baumert-Spandan.

Hannover. Verein für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt für Niedersachsen. Jahresbericht für 1893/94.

4. Geschenke.

Richard Pollack-Teplitz: Schiffahrts-Kalender für das Elbe-Gebiet 1894.

Geh. Rath Kleinschmidt-Berlin (Abgeordnetenhaus): Denkschrift der Kgl. Preuss. Regierung betr. Bauausführungen an Wasserstrassen vom 1. April 1892 bis 31. März 1893. Nachtrag zur Denkschrift: Die Thätigkeit der Preuss. Wasserbau-Verwaltung von 1880 bis 1890. Gesetzentwurf betr. Dortmund-Rhein-Kanal und Kanal Hamm-Datteln nebst Begründung. Stenograph. Bericht über die Verhandlungen des Abgeordnetenhauses am 21. April betr. Dortmund-Rhein-Kanal.

Dr. Landgraf-Mannheim: Der Gesetzentwurf betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt. (Grundzüge, Entwurf von Ende Juli 1893, Entwurf von Anfang 1894, Verbesserungsvorschläge im Bundesrath.)

Hofbuchhändler Max Pasch-Berlin: 1. Karte vom Dortmund-Ems-Kanal, bearbeitet nach den Angaben der Kgl. Kanalkommission in Münster i. W., Massstab 1:200 000. Mit kurzer Beschreibung herausgegeben von M. Geitel, Kaiserl. Reg.-Rath. — 1894. 2. Offizielle Karte vom Nord-Ostsee-Kanal, bearbeitet von der Kaiserl. Kanalkommission in Kiel. Mit kurzer Beschreibung herausgegeben von L. Brennecke, Kgl. Reg.-Baumeister und Vorsteher des techn. Bureau der Kaiserl. Kanalkommission. 2. Aufl. — 1890.

V.

Der Kanal Schweriner See-Wismar. *)

(Der Elbe-Ostsee-Kanal und seine wirtschaftliche Bedeutung.)

Vortrag,

gehalten am 9. Mai in der Hauptversammlung, vom
Marine-Baumeister *Moeller*.

Meine Herren! Der Kanal vom Schweriner See nach Wismar, mit welchem ich die Ehre haben soll, Sie heute bekannt zu machen, ist der Theil einer Wasserstrasse von der Elbe zur Ostsee, welche Elbe-Ostsee-Kanal genannt ist. Da die durchgehende Wasserstrasse für Sie ein grösseres Interesse haben wird, als der Kanal von zunächst nur lokaler Bedeutung, so möchte ich mir die Freiheit nehmen, ausser dem Kanalprojekt Schwerin-Wismar auch den ganzen Elbe-Ostsee-Kanal und seine wirtschaftliche Bedeutung kurz zu besprechen.

Der Elbe-Ostsee-Kanal wird die Elbe bei Dömitz, welches etwa in der Mitte zwischen Wittenberge und Lauenburg liegt, mit dem an der Ostsee belegenen Hafen von Wismar verbinden. Derselbe wird, wie der Elbe-Trave-Kanal, eine Mündung der Elbe nach der Ostsee bilden und als solche dazu dienen, einen grossen Theil des mittleren Deutschlands mit den nordischen Reichen in nähere Handelsbeziehungen zu bringen. In ähnlicher Weise wie der Elbe-Trave-Kanal als Stecknitz-Kanal wird auch der Elbe-Ostsee-Kanal schon seit Jahrhunderten wenigstens auf dem grössten Theil seiner Länge von kleineren Schiffen befahren; er wird auf dieser Strecke durch die kanalisirte Elde, den Störkanal und den Schweriner See gebildet. Am nördlichen Ende des Schweriner Sees, in nur 15 Kilometer Entfernung von der Ostsee, hört der Wasserweg auf und findet seine Fortsetzung in der Eisenbahn, welche indess heute nur einen geringen Theil der bis zum See transportirten Güter an die Wasserstrasse abgibt. Der Grund zu der auffallenden Erscheinung, dass der vorzügliche Hafen Wismars — nächst Kiel wohl der beste an der deutschen Küste —, trotz der Nähe des Binnengewässers keine Wasserverbindung mit dem Hinterlande hat, ist wohl darin zu suchen, dass von der Natur für die Ausführung eines Kanals hier bedeutende Schwierigkeiten gegeben sind, welche besonders in dem grossen Gefälle von 38 Meter liegen. Es ist Ihnen vielleicht bekannt, dass unsere Vorfahren diese Schwierigkeiten zu überwinden verstanden und vor etwa 300 Jahren den Kanal Schwerin-Wismar, wenn auch nur in sehr bescheidenen Abmessungen, herstellten. Der Herzog Johann Albrecht liess nach der Vollendung der Elde- und Störkanalisierung den Kanal in Angriff nehmen und im Jahre 1582 dem Verkehr übergeben. Neid und Missgunst der Städte und Stände unter einander liessen jedoch nichts zur Erhaltung dieser Strecke thun und so ging dieselbe schnell dem Verfall entgegen. Wallenstein, der bekanntlich 1628 Herzog von Mecklenburg wurde, versuchte noch einmal, den Verfall aufzuhalten, allein vergeblich, und von der Zeit an erinnert nur der Name Wallensteingraben, welchen der vom Schweriner See zur Ostsee fliessende Bach führt, daran, dass das nördliche Ende des Elbe-Ostsee-Kanals einst bestanden hat. Das süd-

liche Ende dient, wie schon erwähnt, noch heute dem Verkehr und wird augenblicklich von der Mecklenburgischen Regierung verbessert und theilweise in grösseren Abmessungen ausgebaut. Leider genügen diese Abmessungen jedoch noch nicht für die grossen Elbeschiffe.

Die erste Anregung, die lange vergessene Wasserstrasse ganz auszubauen und dem Durchgangsverkehr von der Elbe zur Ostsee zu öffnen, ging von der Stadt Wismar aus. Im Sommer 1892 bildete sich hier ein Verein, welcher den Bau der Wasserstrasse von der Elbe nach Wismar zum Zweck hatte. Vom Vorstand desselben wurde mir die Bearbeitung eines ganz generellen Projektes übertragen, durch welches namentlich die Kosten in ungefährer Höhe festgestellt werden sollten.

Ehe ich auf die Beschreibung des Kanals eingehe, möchte ich die für denselben angenommenen Abmessungen näher erläutern.

Vom Elbe-Ostsee-Kanal-Verein wurde in seiner konstituierenden Versammlung beschlossen, dem Kanal die Abmessungen des Rostock-Berliner Kanals zu geben; für diesen Beschluss war wohl die Ansicht massgebend, dass die für den Rostock-Berliner Kanal angenommenen Abmessungen — nämlich 51,5 Meter Länge und 6,6 Meter Weite der Schleuse, 13,0 Meter Sohlenbreite und 2,0 Meter Wassertiefe — auch für den neuen Kanal zweckmässig und genügend seien. Nach Ansicht des Herrn Wasserbau-Inspektor Sympher-Holtenau sowie nach meinem Dafürhalten ist diese Annahme jedoch nicht zutreffend. Die Abmessungen des Rostock-Berliner Kanals wurden vor reichlich 20 Jahren nach den damals auf der Elbe verkehrenden grösseren Schiffen von 7000 Zentner oder 350 Tonnen festgesetzt. Wenn nun auch heute noch 96,7 Prozent aller auf der Elbe verkehrenden Schiffe keine grössere Tragfähigkeit als 7800 Zentner haben, so muss man doch damit rechnen, dass die Schiffe auf der Elbe bei der fortschreitenden Verbesserung des Fahrwassers immer grösser werden, und dass nach der Vollendung des Mittelland-Kanals auch die grossen Kanalschiffe auf der Elbe verkehren müssen. Es würde daher mit der Zeit immer grösser werdender Theil des Elbverkehrs dem Elbe-Ostsee-Kanal verloren gehen, wenn in Dömitz ein Umladen aus den grossen in kleinere Schiffe stattfinden müsste. Ich hatte deshalb vorgeschlagen, für den Kanal wenigstens die Abmessungen der neuen preussischen Kanäle — 68 Meter Länge und 8,6 Meter Weite der Schleusen — anzunehmen, und diesem Vorschlag den zweiten hinzugefügt, die neu zu bauende Strecke Schwerin-Wismar vorerst provisorisch — soweit dies wirtschaftlich gerechtfertigt wäre — in den Abmessungen, welche die Elde und Stör jetzt beim Umbau erhalten, herzustellen; denn es kann noch manches Jahr vergehen, ehe die Elde und Stör grössere Schleusen und ein grosses Profil erhalten, und wenn Mecklenburg und besonders Wismar Vortheil aus dem Nord-Ostsee-Kanal ziehen will, muss es baldmöglichst für einen Wasserweg nach der Küste sorgen, auf welchem die Massengüter billig von und zum Seeschiff gebracht werden können. Es wird sich vielleicht empfehlen, die Frage über die Abmessungen des Kanals nachher in der Diskussion besonders zu erörtern, da auf diese Weise wohl die richtigste Lösung gefunden wird.

Ich möchte nun zur Erläuterung der Kanallinie übergehen und dabei den Anfang mit dem Kanalprojekt Schwerin-Wismar machen.

Die Länge dieses Kanals ist 15,1 Kilometer, das

*) Karten, Pläne und Skizzen hierzu siehe Anlage 4.

Gefälle zwischen dem Schweriner See und der Ostsee bei M. W. rund 38 Meter. Die Lage der Linie ist sowohl im Süden am Schweriner See als auch im Norden bei Wismar durch die Terrainverhältnisse gegeben; im Süden ist die Thalsenkung zu benutzen, welche vom Wallensteingraben durchströmt wird und sich nördlich zum Lostener See erweitert, im Norden bei Wismar der Mühlenteich und die Niederung östlich der Stadt, wobei zugleich die Möglichkeit gegeben ist, den Kanal an einer gegen Seegang geschützten Stelle mit dem Seehafen zu verbinden. Das Gefälle zwischen dem Schweriner und Lostener See beträgt 2,8 Meter, das zwischen dem Mühlenteich und dem mittleren Ostseewasser rund 4,0 Meter. An beiden Stellen sind Kammerschleusen zum Ueberwinden des Gefälles vorgesehen. Zwischen dem Lotsener See und Mühlenteich verbleibt demnach ein Gefälle von reichlich 31 Meter, und die Linienführung zwischen beiden Gewässern wird davon abhängen, mit welchem Mittel man dies Gefälle überwindet. Man hat hierbei die Wahl zwischen Kammerschleusen und Sparschleusen von grossem Gefälle, also senkrechten Hebewerken oder geneigten Ebenen. Wie ich gleich näher begründen werde, habe ich mich dafür entschieden, das ganze Gefälle an einem Punkte mittelst einer quergeneigten Ebene zu überwinden, wozu ich noch bemerke, dass die Terrainverhältnisse für diese Anlage günstig sind und sowohl oberhalb als auch unterhalb der Ebene eine gute Linienführung gestatten.

Die Kammerschleusen verdienen im Allgemeinen wegen ihrer Einfachheit und Zweckmässigkeit den Vorzug vor den Sparschleusen, jedoch verursachen sie bei einem so grossen, konzentrierten Gefälle wie im vorliegenden Falle höhere Bau- und Betriebskosten; besonders hoch werden die Kosten, wenn die für die Schleusen erforderliche grosse Speisewassermenge künstlich beschafft oder mit grossen Summen angekauft werden muss. Ich habe einen überschläglichen Kostenvergleich zwischen dem Kanal mit Schleusen und dem mit einer geneigten Ebene angestellt und dabei die Trace des ersteren im Thale des Wallensteingrabens angenommen und die Zahl der Schleusen zu 9 bestimmt. Hierbei ergab sich, dass der Schleusenkanal schon im Bau um 1 200 000 M. theuer ist und sich auch hinsichtlich der Unterhaltungs- und Betriebskosten ungünstiger stellt. Für die Entnahme des Speisewassers aus dem Wallensteingraben müssen die 6 Mühlen, welche zwischen dem Lostener See und Mühlenteich liegen, mit etwa 500 000 M. entschädigt werden. Inzwischen ist nun von anderer Seite auch das generelle Projekt eines Schleusenkanals bearbeitet; dasselbe ist allerdings auf Grund einer anderen Trace aufgestellt, kommt jedoch hinsichtlich der Kosten zu keinem wesentlich anderen Resultat. Nach meiner Rechnung wenigstens betragen die Kosten dieses Projektes mindestens 4 800 000 M., während der Kostenüberschlag meines Projektes mit höchstens 3 750 000 M. abschliesst. Ausser der Ersparniss an Anlagekosten, die also reichlich 1 000 000 M. beträgt, ist noch der Gewinn an Zeit, welcher im Mittel zu 4 Stunden anzunehmen ist, in Betracht zu ziehen. Die hohen Anlagekosten der Schleusen, verbunden mit der längeren Fahrzeit, müssen naturgemäss die Kanalabgaben und Betriebskosten erhöhen und damit einen Theil des Verkehrs vom Kanal fernhalten.

Aus diesen Gründen, die für eine möglichst geringe Zahl der Schleusenwerke sprechen, ist auch bei

der weiteren Wahl zwischen senkrechten Hebewerken und geneigten Ebenen die Entscheidung zu Gunsten der letzteren zu treffen; denn es ist schwerlich möglich, wenn man anders die Kosten nicht ins Ungeheure steigern will, mit einem Hebewerke ein Gefälle von 31,0 Meter zu überwinden. Zwei solche Anlagen würden aber für den Kanalverkehr nicht so günstig sein und fast die doppelten Anlage- und Betriebskosten erfordern. Bei den geneigten Ebenen, für welche bei der Grösse der Schiffe nur die Förderung in der fahrbaren Schleusenkommer in Frage kommen kann, hat man nun wieder die Wahl zwischen den längs- und quergeneigten Ebenen. Die längsgeneigten Ebenen, bei denen die Längsachse des Wagens in der Richtung des Gleises liegt, sind bereits seit längerer Zeit in Amerika im Betriebe, haben sich jedoch nicht besonders gut bewährt. Ein besonderer Nachtheil derselben ist, dass bei jeder Geschwindigkeitsänderung starke Wellenbewegungen entstehen, und die Schiffe aus diesem Grunde an den Seitenwänden schwer festzulegen sind. Um diesem Uebelstande zu begegnen, wird z. B. bei der Ebene von Georgetown das Wasser aus dem Kasten vor der Fahrt so weit abgelassen, dass das Schiff mit dem Boden aufsitzt. Die quergeneigte Ebene, bei welcher die Längsachse des Wagens senkrecht zu den Achsen der Gleise liegt, bedarf solcher Vorsichtsmassregeln nicht. Bei dieser vertheilt sich die lebendige Kraft des Wassers und Schiffes im Kasten auf die eine ganze Längswand des Wagens und kann daher einerseits keine starken Wellenbewegungen hervorbringen und andererseits leicht auf zahlreiche Befestigungspunkte übertragen werden.

Die quergeneigte Ebene hat aber noch weitere Vorzüge vor der längsgeneigten. Erstens ist dieselbe im Betriebe sicherer; denn der Schleusenwagen wird mit einer grossen Anzahl dünner Drahtseile — bei der projektirten Ebene 44 Stück von 25 Millimeter Durchmesser — mit den Gegengewichtswagen verbunden, während diese Verbindung bei der längsgeneigten Ebene durch ein oder höchstens zwei sehr starke Seile geschehen muss. Es ist klar, dass der Bruch eines Seiles bei der quergeneigten Ebene nicht viel zu bedeuten hat, während er bei der längsgeneigten fast immer eine grosse Gefahr in sich schliesst. — Zweitens lässt sich der Betrieb mit der quergeneigten Ebene schneller abwickeln und zwar aus drei Gründen. Einmal wird die Fahrzeit eine kürzere; denn bei der grossen Zahl der Tragkabel und daraus folgenden Sicherheit darf das Gefällverhältniss stärker angenommen und trotzdem dieselbe, wenn nicht eine grössere Fahrgeschwindigkeit zugelassen worden. Dann gestattet die quergeneigte Ebene den Schleusenwagen an beiden Enden an den Kanal anzuschliessen, so dass gleichzeitig ein Schiff ausfahren und ein anderes einfahren kann. Diese Einrichtung, welche wesentlich zur Erhöhung der Betriebsgeschwindigkeit beiträgt, ist bei der längsgeneigten Ebene nicht möglich und ersetzt vollständig den Vortheil der letzteren, dass zwei Wagen mit einander verbunden werden und gleichzeitig die Fahrt machen können. Ein dritter Umstand, welcher die Zeit des Schleusens abkürzt, ist der, dass sich der Schleusenwagen leicht so konstruiren lässt, dass beim Anhalten der Wasserspiegel im Kasten in der richtigen Höhe zum Kanalwasserspiegel liegt; die zeitraubende Ausspiegelung der Wasserfüllung wird also vermieden, und der Kasten behält stets seine normale Füllung, was für einen regelmässigen und

schnellen Betrieb von grossem Vortheil ist. Alle diese Umstände, die kurze zu durchfahrende Strecke, der schnelle Schiffswechsel, das schnelle Oeffnen der Thore nach dem Anhalten, bewirken, dass die quergeneigte Ebene ein Schiff von einer Haltung zur anderen fast ebenso schnell befördert, wie eine gewöhnliche Kammerschleuse, trotzdem das Gefälle etwa 8mal so gross ist.

Das Verdienst, auf die Zweckmässigkeit der quergeneigten Ebene hingewiesen und den Entwurf einer solchen geliefert zu haben, gebührt meines Wissens Herrn Wasserbauinspektor Hoech, z. Z. technischem Attaché in Washington. Nach den Angaben dieses Herrn habe ich die Entwurfsskizze für die geneigte Ebene des Elbe-Ostsee-Kanals angefertigt und die Kosten berechnet. Das Gefällverhältniss dieser Ebene ist 1:8, der Höhenunterschied zwischen dem Ober- und Unterwasser 31,15 Meter und die Länge, von Kanalachse zu Kanalachse in der Richtung der Ebene gemessen 248,3 Meter. Diese Strecke durchfährt der Wagen bei einer Grundgeschwindigkeit von 0,5 Meter in der Sekunde in $9\frac{1}{4}$ Minuten, einschliesslich der Zeit, welche zum Anfahren und Anhalten gebraucht wird. — Der Schiffswechsel lässt sich etwa in 3 Minuten Dank des beiderseitigen Anschlusses an den Kanal bewirken. Das zuerst ankommende Schiff fährt durch den Umfahrkanal in den sogenannten Hinterhafen und wartet hier das Eintreffen des Schleusenwagens mit dem anderen Schiff ab. Ist der Wagen eingestellt, und sind die Thore geöffnet, so fährt das ankommende Schiff in seiner Fahrtrichtung weiter, während das wartende Schiff unmittelbar hinter demselben her rückwärts in die Kammer verholt. Bei dieser Einrichtung wird also das zeitraubende Warten und seitliche Verholen des einen Schiffes vermieden, und zugleich die Möglichkeit gegeben, die Schiffe schneller aus- und einfahren zu lassen; denn dieselben finden in dem an beiden Enden offenen Kasten nur sehr geringe Widerstände und unterstützen sich gegenseitig in ihren Bewegungen. Wird für das Anheben der Thore je eine Minute gerechnet, so ergibt sich die Zeit einer Schleusung zu 14 bis 15 Minuten.

Die Gesamtkosten der geneigten Ebene ergeben sich zu 750 000 M. oder zu 24 100 M. für 1,0 Meter Hubhöhe. Kommen die Umfahrkanäle und Hinterhäfen zunächst in Fortfall, so ermässigen sich die Kosten um etwa 100 000 M.

Ueber die anderen Bauwerke und die Kanaltrasse ist nichts besonders Bemerkenswerthes anzuführen, da dieselben den üblichen Annahmen entsprechend ausgeführt werden sollen. Ich kann mich deshalb wohl damit begnügen, noch einige wichtige Punkte anzuführen und einige Angaben über die Hafenanlagen in Wismar und die Speisung des Kanals zu machen.

Ueber den Kanal sind 2 Eisenbahnen und 12 Wege zu führen. Die Unterkante der Brücken, welche zum Theil als Bogenbrücken ausgeführt werden, soll im Scheitel 4,5 Meter über Wasserspiegel liegen.

Als Krümmungshalbmesser musste an einer Stelle ein solcher von 400 Meter, an einer anderen einer von 500 Meter eingelegt werden; im Uebrigen sind Halbmesser unter 600 Meter vermieden.

Das Kanalprofil ist das des Rostock-Berliner Kanals mit 13,0 Meter Sohlenbreite und 2,0 Meter Wassertiefe. Zu beiden Seiten ist ein Leinpfad von 3,5 Meter Breite angeordnet. Die Kanaldämme habe ich, um jede Gefahr für die Anwohner auszuschliessen, bedeutend stärker wie üblich angenommen, und auf den breiten Dammkronen ausserhalb der Leinpfade

kleine, mit Sträuchern bepflanzte Verwallungen vorgesehen, damit die für den Betrieb lästigen Seitenwinde vom Kanal ferngehalten werden.

Der Kanalhafen in Wismar ist unmittelbar neben dem Lagerplatz des neuen Seehafens angeordnet und mit diesem durch einen kurzen Kanal verbunden. Dass die Schiffe, um in den Seehafen zu gelangen, erst eine Drehung im Wendebecken ausführen müssen, dürfte kaum als Uebelstand empfunden werden. Der Hafen bietet allerdings nur Raum für 15 grosse Kanalschiffe, doch wird er für den zunächst zu erwartenden Verkehr genügen. Auf eine spätere Erweiterung ist bei der Anlage in ausgedehntem Maasse Rücksicht genommen. Dem Hafen ist eine solche Tiefe gegeben, dass ihm auch kleine Seeschiffe ansuchen können; da diese kleinen Schiffe über 50 Prozent des Raumgehaltes aller in der Ostsee fahrenden Schiffe enthalten, so ist klar, dass mit dieser Einrichtung die Gelegenheit zum direkten Ueberladen und damit eine Verminderung der Transportkosten öfter gegeben ist. Auch können die Kanalschiffe unbedenklich in den Seehafen gehen und dort die Ladung aus den Seeschiffen übernehmen. —

Der Seehafen in Wismar erfährt augenblicklich durch die Anlage eines zweiten Hafenbeckens eine weitere Verbesserung; denn der alte Hafen genügt für den wachsenden Verkehr nicht mehr. Die Kai-länge wird später 2500 Meter betragen, sodass etwa 30 grössere Schiffe gleichzeitig löschen oder laden können. Die Lagerplätze erhalten eine Grundfläche von 10 Hektar und werden durch zwei Gleise mit dem Bahnhof in Wismar verbunden. Die Tiefe des Hafens ist vorläufig zu 5,0 Meter angenommen, doch ist eine Vergrösserung derselben bis auf 6,0 Meter vorgesehen. Die Binnenrhede ist, wie die Karte erkennen lässt, vortrefflich und bietet den Schiffen guten Ankergrund und bei jedem Wetter eine sichere Lage.

Die Speisung des Kanals muss aus dem Schweriner See erfolgen, da an der Kanallinie selbst nur einige unbedeutende Wasserläufe angetroffen werden. Der Schweriner See mit einer Oberfläche von 64,3 Quadratkilometer hat sowohl im Norden nach der Ostsee als auch im Süden durch die Stör einen Abfluss; der südliche ist durchschnittlich der stärkere und wird ausser zu den Schifffahrtzwecken auch zum Bewässern der Wiesen westlich der Stör benutzt. Die Abflussmenge des Sees ist bei dem verhältnissmässig kleinen Niederschlagsgebiet von 253 Quadratkilometer nicht bedeutend, doch ist die für die Schifffahrt zur Verfügung stehende Wassermenge sowohl zur Speisung des Kanals Schwerin-Wismar, als auch des Störkanals völlig ausreichend. Von besonderem Vortheil ist hierbei der Umstand, dass die Speisung direkt aus dem Schweriner See erfolgt. Bei der Oberfläche desselben von über 64 Millionen Quadratmeter kann man in einer Schicht von wenigen Decimetern Höhe gewaltige Wassermengen zurückhalten und dadurch den Abfluss während des ganzen Jahres gleichmässig gestalten; Bedingung hierfür ist nur, dass der Aalfang im Wallensteingraben bei Viecheln völlig beseitigt wird; denn diese Anlage vergeudet viel Wasser und gestattet niemals eine gleichmässige Verwendung des Vorraths. Bei der Berechnung des Wasserverbrauchs ist die Zahl der an einem Tage verbrauchten Schleusenfüllungen zu 24 und die Zahl der Schifffahrtstage im Jahre zu 250 angenommen. Die geneigte Ebene verbraucht für eine Thal- und Bergfahrt zusammen nur 160 Kubikmeter, welche als Ballastwasser zum Ueberwinden der Reibungswider-

stände in den Kasten eingelassen werden müssen; bei diesem geringen Wasserverbrauch werden dem Wallensteingraben einschliesslich der Verluste durch Verdunstung und Versickerung in der Kanalstrecke durchschnittlich nur 0,05 Kubikmeter in der Sekunde oder 1 500 000 Kubikmeter im Jahre entzogen. Man kann als sicher annehmen, dass diese kleine Wassermenge jetzt in Folge des Aalfanges bei Viecheln ungenutzt durch die Freischleusen abfließt und braucht deshalb die 6 Mühlen am Wallensteingraben nicht zu entschädigen.

Die Baukosten des Kanals betragen rund 3 700 000 M. oder rund 245 000 M. für 1 Kilometer. Die jährlichen Unterhaltungs- und Betriebskosten sind auf 30—35 000 M. zu schätzen; wird ein Zinsfuss von 4 Prozent angenommen, so sind also jährlich etwa 190 000 M. aufzubringen.

Es erübrigt nun noch, einige Worte über den Ausbau des grösseren südlichen Theils des Elbe-Ostsee-Kanals zu sagen. Dieser Theil wird, wie schon erwähnt, durch die kanalisirte Elde und Stör gebildet. Das Projekt zur Regulirung dieser beiden Flüsse wurde vor etwa 10 Jahren aufgestellt und ist augenblicklich in der Ausführung begriffen. Die Durchstiche erhalten 10 Meter Sohlenbreite und 1,5 Meter Wassertiefe. Die Schleusen, welche ungefähr die Abmessungen für Oderkähne haben, werden nicht umgebaut, sondern bleiben unverändert bestehen. Die Abmessungen sind bei den einzelnen Schleusen verschieden; die Länge schwankt zwischen 43,95 und 50,75 Meter, die Weite zwischen 5,25 und 5,41 Meter, die Tiefe auf den Drempeln ist bei einer Schleuse nur 1,25 Meter, bei den übrigen zwischen 1,5 und 2,0 Meter. Für den Elbe-Ostsee-Kanal genügen daher die Schleusen nicht, und es muss jedenfalls ein Umbau derselben vorgenommen werden. Dies ist ein Grund mehr, die Schleusen gleich in den Abmessungen der neuen preussischen Kanäle auszuführen, anstatt ihnen die des Rostock-Berliner Kanals zu geben; denn bei letzterem würde in absehbarer Zeit ein nochmaliger Umbau erfolgen müssen.

Der Wasserweg von der Elbe bei Dömitz bis zur Ostsee in Wismar ist in kurzen Zügen folgender: Von der Elbe, in welcher das M. W. auf Ord. + 13,3 liegt, folgt der Kanal zunächst auf 55 Kilometer Länge dem Laufe der Elde und steigt hier in 12 Schleusen um 23,7 Meter, also auf Ord. + 37,0. Am oberen Ende des Friedrich-Franz-Kanals, eines Seitenkanals der Elde, verlässt der Kanal diesen Fluss und benutzt nun den Störkanal in seiner ganzen Länge von 20 Kilometern. Der Wasserspiegel wird hier in einer Schleuse noch um 0,8 Meter gehoben und erreicht damit die Spiegelhöhe des Schweriner Sees in Ord. + 37,8. Der Schweriner See hat eine Länge von 21 Kilometern und wird ganz für den Kanal nutzbar gemacht; derselbe bietet fast überall ein bequemes und tiefes Fahrwasser und enthält nur in der Mitte bei dem sogenannten Paulsdamm eine flache und moorige Strecke, in welcher Baggararbeiten erforderlich werden. Zusammen mit dem letzten Stück des Störkanals und dem ersten des Kanals Schwerin-Wismar bildet der Schweriner See die Scheitelhaltung von 31 Kilometer Länge. An den Schweriner See schliesst sich der neue Kanal an. Der Elbe-Ostsee-Kanal ist demnach 111 Kilometer lang und enthält 16 Schleusenwerke, von denen 13 Kammerschleusen mit einem Gefälle von 24,5 Meter auf die südliche, und 2 Kammerschleusen und eine geneigte Ebene mit

einem Gesamtgefälle von 38 Meter auf die nördliche Schleusentreppe entfallen.

Die Kosten des ganzen Elbe-Ostsee-Kanals betragen, wenn die Abmessungen des Rostock-Berliner Kanals zu Grunde gelegt werden, 7 000 000 M. oder im Durchschnitt nur 63 000 M. für 1 Kilometer. Wird der Kanal gleich in den grösseren Abmessungen erbaut, so werden sich die Gesamtkosten nach einer Schätzung auf 10—12 Millionen Mark belaufen.

Ausser der eben geschilderten Kanallinie habe ich für den südlichen Theil noch eine zweite Linie untersucht, welche den Weg von der mittleren Elbe zur Ostsee noch um 35 Kilometer abkürzen würde. Diese Linie sollte den Winkel zwischen der Elbe und Elde abschneiden; sie verlässt zu diesem Zweck die Elbe bereits 15 Kilometer unterhalb Wittenberge bei dem Dorfe Kumlosen und mündet in die Elde etwa in der Mitte zwischen Neustadt und Grabow. Diese Strecke würde eine Länge von 37,5 Kilometer erhalten und ganz neu als Kanal zu erbauen sein. So vortheilhaft die mit diesem Kanal verbundene Abkürzung des Weges auf den ersten Blick auch erscheinen mag, so würden die für denselben aufzuwendenden Mehrkosten von etwa 7 000 000 M. nicht wirthschaftlich angelegt sein; denn selbst bei einem Verkehr von 1 000 000 Tonnen im Jahre würde die Verzinsung dieser Mehrkosten noch eine grössere Summe erfordern, als die Ersparniss an Transportkosten beträgt.

Aber auch ohne diese Abkürzung ist der Elbe-Ostsee-Kanal die kürzeste Verbindung von der mittleren Elbe zur Ostsee und die für denselben aufgewendete, verhältnissmässig kleine Summe von 7 oder selbst 12 Millionen Mark würde sich gut verzinsen.

Sicher wird der Verkehr aus Mecklenburg zum grössten Theil dem Kanal zufallen; aber man darf auch hoffen, dass sich nach und nach ein erheblicher Theil des Elbeverkehrs dem Elbe-Ostsee-Kanal zuwenden wird. Wie gross dieser Durchgangsverkehr sein wird, ist natürlich schwer zu sagen; denn einmal ist die Wasserstrasse ganz neu, und dann tritt sie mit dem Elbe-Trave-Kanal in Konkurrenz. Nach den Angaben, welche Herr Syndikus Siewert in seiner Schrift über den Elbverkehr macht, hat Lübeck den grössten Theil des Handels nach dem Norden in Händen und wird dieses sein Besitzthum nicht nur nicht an andere Hafenplätze abtreten, sondern nach Möglichkeit zu vergrössern suchen. Die alte Hansestadt leitet heute besonders den werthvollen Stückgutverkehr durch ihren Hafen, sie wird jedoch auch einen grossen Theil des Massengüterverkehrs an sich ziehen, sobald sie im Elbe-Trave-Kanal den billigen Zufuhrweg erhalten hat. Danach könnte man annehmen, dass für den Elbe-Ostsee-Kanal niemals ein grosser Verkehr zu erwarten wäre, und dies Unternehmen wenig Aussicht auf Rentabilität haben würde. Derartige Befürchtungen werden jedoch gerade durch die Schrift des Herrn Siewert sehr herabgemindert. In dieser ist des Näheren ausgeführt, einer wie bedeutenden Steigerung die Ausfuhr Deutschlands nach seinem nächsten und eigentlichsten Absatzgebiet, den nordischen Reichen, Dänemark, Schweden, Norwegen, Finland, noch fähig ist. Diese Ausfuhr hat die Höhe, welche ihr der geographischen Lage nach zukäme, noch nicht erreicht, und es bedarf noch grosser Anstrengungen, um den nordischen Markt ganz zu erobern und die Konkurrenz anderer Länder, namentlich Englands, aus dem Felde zu schlagen. Dazu ist es dringend erforderlich, unsere Industrie wirthschaftlich an die Küste heranzubringen, d. h. die Waaren aus dem mittleren Deutschland auf

dem billigen Wasserwege an die Küste zu schaffen. Wie Herr Siewert erwähnt, ist jeder Wasserweg wichtig, welcher die Entfernung zur Küste abkürzt und den Transport verbilligt, und gerade diese Forderung erfüllt der Elbe-Ostsee-Kanal in vollstem Maasse. Derselbe ist der kürzeste Weg von der mittleren Elbe zur Ostsee, wie folgende Zusammenstellung ergibt. Die Länge des Wasserweges beträgt:

1. von Magdeburg nach Lübek 312 Kilometer, davon 245 Kilometer auf der Elbe und 67 Kilometer auf den Kanal;
2. von Magdeburg nach Wismar 289 Kilometer, davon 178 Kilometer auf der Elbe und 111 Kilometer auf dem Kanal;
3. von Magdeburg nach Stettin durch den Plauer und Finow-Kanal 369 Kilometer.

Ausserdem können dem Verkehr von der Elbe zur Ostsee später auch der Nord-Ostsee-Kanal und der Rostock-Berliner Kanal dienen. Beide Wege können jedoch ebensowenig wie der Weg nach Stettin wegen ihrer Länge im Vergleich zu den beiden anderen Kanälen in Frage kommen. Der Weg von Magdeburg über Hamburg nach Holtenau hat eine Länge von 460 Kilometer, und von diesen sind 170 Kilometer im Seeschiff zurückzulegen; nach den Berechnungen des Herrn Siewert sind die Frachtkosten für 1 Tonne über Hamburg nach Holtenau um 1,58 M. höher wie nach Lübeck. — Der Weg von Magdeburg nach Rostock durch den Plauer und Rostock-Berliner Kanal ist 450 Kilometer lang und enthält ebenso wie die Wasserstrasse nach Stettin etwa $1\frac{1}{2}$ mal so viele Schleusen als der Elbe-Ostsee-Kanal.

Als Konkurrenzlinie für den Elbe-Ostsee-Kanal kann demnach nur der Elbe-Trave-Kanal in Frage kommen. Ich möchte noch besonders hervorheben, dass von einer Konkurrenz zwischen beiden Wasserstrassen nur in bedingtem Maasse gesprochen werden kann. Lübeck wird in seinem Besitz durch den Elbe-Ostsee-Kanal nicht beeinträchtigt werden, es aber doch nicht hindern können, dass sich nach Wismar ein Theil des Ausfuhrverkehrs Deutschlands wendet, wenn dieser die ihm zukommende Höhe erreicht hat. Der Elbe-Ostsee-Kanal hat auch neben dem Elbe-Trave-Kanal seine Berechtigung und wird das Seinige dazu beitragen, den Verkehr und namentlich den Ausfuhrverkehr des Elbegebietes zu heben. Der Weg durch den Elbe-Ostsee-Kanal hat das vor dem durch den Elbe-Trave-Kanal voraus, dass er um 23 Kilometer kürzer ist, und daher eine billigere Verfrachtung der Güter ermöglicht. Die Wegabkürzung von 23 Kilometer hat allerdings in Bezug auf den Zeitgewinn wenig zu bedeuten; denn es kommt bei eigentlichen Massenartikeln wenig darauf an, ob dieselben einige Stunden früher oder später die See erreichen. Für die Frachtkosten kommt die verhältnissmässig kleine Abkürzung des Weges aber schon in Betracht. Legt man dieselben Einheitssätze für einen Elbkahn von 6000—9000 Zentner Tragfähigkeit, welche Herr Siewert anwendet, zu Grunde, und rechnet mit Rücksicht auf die grössere Zahl der Schleusen selbst zwei Fahrtage für den Elbe-Ostsee-Kanal, so ergibt sich, dass die Frachtkosten für Wismar um fast 10 Pf. für 1 Tonne geringer wie für Lübeck sind. Eine weitere, wenn auch nur geringe Verminderung der Frachtkosten wird sich zu Gunsten Wismars daraus ergeben, dass die Hafenspesen und wahrscheinlich auch die Versicherungsprämien hier kleiner wie in Lübeck sind. Wismars Hafen liegt unmittelbar an der See und ist zu jeder Zeit leicht zu erreichen, während in Lübeck

der Hafen über 20 Kilometer von der See entfernt ist, und die Einfahrt in Travemünde oft sehr schwierig, zuweilen ganz unmöglich ist.

Man kann hiernach als sicher annehmen, dass die Frachtkosten für Transporte von der Elbe nach dem Norden über Wismar um 10 Pf. für die Tonne geringer wie über Lübeck werden. Diese Ersparniss ist allerdings nicht bedeutend, doch kommt sie bei eigentlichen Massenartikeln schon in Betracht; denn bei diesen gehorcht der Transitverkehr bekanntlich dem Bruchtheil eines Pfennigs. Alle die Vortheile, welche sich für die Ausfuhr Deutschlands zu Gunsten Lübecks und des Elbe-Trave-Kanals anführen lassen, gelten demnach auch für den Elbe-Ostsee-Kanal und Wismar, oder besser, werden sich in einigen Jahren herausstellen; denn sogleich nach der Eröffnung des Kanals wird sich schwerlich ein grosser Verkehr nach Wismar bewegen. Dieser kann sich erst nach und nach herausbilden. Der Stadt Wismar fehlen vorerst die Kapitalkraft und die alten ausgebreiteten Handelsbeziehungen der Lübecker Kaufmannschaft zu allen Handelsplätzen des Nordens; jedoch sind alle Bedingungen zu einer gedeihlichen Entwicklung dieses Hafenplatzes gegeben. Wismar wird als Endpunkt des Elbe-Ostsee-Kanals nicht nur den an Massenartikeln reichen Süden Mecklenburgs, sondern auch einen Theil des Elbegebietes und des westlichen Deutschlands für sich als Hinterland in Anspruch nehmen dürfen. Wenn der Mittelland-Kanal vollendet sein wird, wird der Massengüterverkehr aus dem südwestlichen Deutschland wahrscheinlich zum grössten Theil den alten, seit Jahrhunderten benutzten Ueberlandweg verlassen und sich dem Wasserwege zuwenden. Auf diesem erreicht er die Ostsee aber früher in Wismar als in Lübeck, und Lübeck verliert damit viel von den Vortheilen, welche die geographische Lage ihm bis jetzt bot.

Das, was Herr Siewert über die Ein- und Ausfuhr der Elbegebiete und den Elbe-Trave-Kanal gesagt hat, lässt sich auch auf den Elbe-Ostsee-Kanal anwenden. Ich brauche deshalb wohl die einzelnen Ausfuhrartikel, wie Abraumsalze, Salz, Zucker hier nicht nochmals einzeln zu besprechen. Doch mag es mir vergönnt sein, mit einigen Worten noch ein Bild der Handelsbeziehungen Wismars und Mecklenburgs zu geben.

Wismars Verkehr ist nicht bedeutend, jedoch in kräftiger Entwicklung begriffen. Die Gesamt-Aus- und Einfuhr hat sich in den letzten 5 Jahren um 50 Prozent gehoben und betrug im Jahre 1892 rund 186 000 Tonnen im Werthe von 7 880 000 M.; allein die Einfuhr der Hölzer stieg von 14 000 Tonnen im Jahre 1888 auf 40 000 Tonnen im Jahre 1893. Die Haupteinfuhrartikel sind Kohlen aus England und Holz aus Schweden, die Ausfuhrartikel sind landwirthschaftliche Produkte, besonders Getreide. Der Schiffsverkehr und der Tonnengehalt der Schiffe ist in den letzten Jahren ebenfalls sehr gestiegen; im Jahre 1892 gingen 549 Schiffe ein und eben so viel aus; darunter waren 379 Dampfer. Unter den ausgehenden Schiffen waren aber 361 oder 66 Prozent leer oder in Ballast; es ist also auch in Wismar alljährlich ein grosser Schiffsraum billig verfügbar, welcher nutzbringend zur Ausfuhr von Massenartikeln verwerthet werden kann. Da der Handel sich diese günstige Konjunktur nicht entgehen lassen wird, so wird sich bald nach der Eröffnung des Kanals der Verkehr aus Mecklenburg, aber auch ein Theil des Elbeverkehrs nach Wismar ziehen.

Aber nicht nur Wismar, sondern auch das ganze Land Mecklenburg wird grosse Vortheile vom Elbe-Ostsee-Kanal haben. Mecklenburg ist bekanntlich ein Ackerbau treibendes Land und führt beträchtliche Mengen von Getreide- und Rohzucker aus. Die Ausfuhr erfolgt heute grösstentheils mit der Bahn nach Hamburg und Stettin und nur ein kleiner Theil der Güter fällt dem Wasserwege zu. Bemerkenswerth ist, dass Mecklenburg trotz seines Reichthums an Wasser keine bedeutende Wasserstrasse hat, und dass ihm vor Allem die Verbindung zwischen den grossen Seen, welche durch die Elde in Zusammenhang stehen, und der Ostsee fehlt. Diesem Mangel würde der Elbe-Ostsee-Kanal in der vortheilhaftesten Weise abhelfen; derselbe durchzieht das Land von Süden nach Norden und verbindet die Elde, die Hauptwasserstrasse des Landes auf dem kürzesten Wege mit der See. Es ist hierbei noch hervorzuheben, dass der Kanal von der Elde nahe der Mitte ihres Laufes abzweigt, und demnach die kürzeste Verbindung zwischen dem Verkehrsschwerpunkt des südlichen Mecklenburgs und der Ostsee darstellt. Diesen Vortheil bietet die zweite, für Mecklenburg projektierte Wasserstrasse, der Rostock-Berliner Kanal nicht. Dieser ist länger und verlässt die Elde nahe ihrem oberen Ende, welches fast 25 Meter höher wie der Schweriner See liegt. Der Verkehr aus dem mittleren Mecklenburg müsste daher auf diesem Wege zur Ostsee nicht nur einen längeren Weg zurücklegen, sondern auch ein grosses Gefälle unnöthig überwinden, und würde daher wahrscheinlich den bisherigen Weg eldeabwärts nach Hamburg beibehalten oder auf die Eisenbahn übergehen.

Die Eisenbahnen Mecklenburgs, welche seit einigen Jahren Eigenthum des Staates sind, werden durch den Kanal keine Einbusse an Einnahmen erleiden, sondern im Gegentheil an Verkehr gewinnen. Das Beispiel mehrerer neuerer Wasserstrassen, welche neben Eisenbahnen angelegt wurden, wie das der Main-Kanalisation, beweist, dass neue Verkehrsgelegenheiten auch neue Wirthschaftsinteressen wecken und fördern, dass also die staatliche Verwaltung nur zum Besten der volkswirtschaftlichen Entwicklung handelt, wenn sie den von Eisenbahnen durchzogenen Gegenden möglichst beide Verkehrsgelegenheiten erschliesst. Nicht nur in den nächstbetheiligten Städten, wie Wismar und Schwerin, wird der Handel und Verkehr emporblühen, sondern auch im ganzen Lande wird die landwirthschaftliche und gewerbliche Entwicklung einen Aufschwung erfahren, und das vom Staate für den Bau aufgewendete Kapital wird sich durch die gesteigerte Steuerkraft hoch verzinsen. Der Staat ist deshalb auch zunächst dazu berufen, den Bau auszuführen, und nur dann, wenn vorauszusehen ist, dass die Verhandlungen zu keinem Resultat führen werden, müsste die Privat-Unternehmung eintreten; denn es heisst auch für Mecklenburg und Wismar: „Gefahr im Verzuge“, und diese Gefahr liegt im Nord-Ostsee-Kanal.

Der Einfluss, welchen diese den Seeweg zwischen der Nord- und Ostsee bedeutend abkürzende Wasserstrasse auf den Verkehr in den deutschen Ostsee-Häfen ausüben wird, ist hier im Verein und auch an anderer Stelle schon wiederholt hervorgehoben und erläutert, so dass ich wohl nur diesen Faktor anzuführen brauche, um sofort die Nothwendigkeit des Elbe-Ostsee-Kanals für Mecklenburg und besonders Wismar zu begründen. Es kommt auch für Wismar Alles darauf an, möglichst bald der Endpunkt einer

Binnenwasserstrasse zu werden, und es ist, wie ich schon hervorhob, wohl in Erwägung zu ziehen, ob es nicht vortheilhafter ist, den Kanal zunächst provisorisch in den Abmessungen der Elde und Stör zu bauen, als noch Jahre lang auf die Ausführung des Kanals in den grossen Abmessungen zu warten. Sicher würde sich dann der Verkehr aus Mecklenburg dem Wismarschen Hafen zuwenden, diesem aber auch bald ein Theil des Elbeverkehrs folgen. Der wachsende Verkehr würde in kurzer Zeit die ersten Bankkosten von $3\frac{1}{4}$ Millionen Mark reichlich verzinsen und schliesslich selbst zur Vergrösserung der Abmessungen Veranlassung geben. Dass auch eine Wasserstrasse von kleinen Abmessungen einen grossen Verkehr bewältigen kann, zeigt das Beispiel des Finow-Kanals, auf welchem im Jahre 1885 1 370 000 Tonnen, im Jahre 1892 gar 1 850 000 Tonnen transportirt wurden.

Ist so der Anschluss des Wismarschen Hafens an eine Binnenwasserstrasse für den Handel und Verkehr von der grössten Bedeutung, so erhält derselbe im Falle eines Krieges auch für das ganze Deutsche Reich eine Bedeutung. Der vorzügliche Hafen Wismars ist schon wiederholt als Flottenstation auserselbst, und wenn dieser Plan bis jetzt nicht zur Ausführung gekommen ist, so hatte dies wohl seinen Grund in den eigenen politischen Verhältnissen. Vor Anlage eines Kriegshafens in Wismar wäre die Lösung des Malmöer Vertrages erforderlich, nach welchem Schweden bis 1903 die Stadt Wismar für den von Mecklenburg 1803 gezahlten Preis mit Zins auf Zins zurückkaufen kann. Sehr wahrscheinlich wird Wismar mit seiner geräumigen Aussenhede aber im Falle eines Krieges als Zufuchthafen und Kohlenstation dienen; für das Heranschaffen der Kohlen ist der Wasserweg aber, besonders wenn der Mittelland vollendet sein wird, der geeignetste, weil die Eisenbahnen dann mit Truppen- und Munitionstransporten vollauf beschäftigt sein können.

Der Bau des Elbe-Ostsee-Kanals ist demnach in verschiedener Hinsicht von grossem Nutzen und Vortheil. Lassen sie mich mit dem Wunsche schliessen, dass derselbe recht bald zur Ausführung gelangen und dann seine Bestimmung, eine Verkehr schaffende und belebende Wirkung nicht nur in Mecklenburg, sondern auch im ganzen Deutschen Reich zu äussern, in vollstem Maasse erfüllen möge.

VI.

Der Elbe-Ostsee-Kanal und seine wirtschaftliche*) Bedeutung

von *W. Grünberg-Wismar.*

Die mecklenburgischen Fürsten fassten schon im 15. Jahrhundert den Plan, die Elbe vermittelst Elde, Stör und eines Kanals vom Schweriner See nach Wismar mit der Ostsee zu verbinden, aber erst hundert Jahre später kam dieser Plan zur Ausführung. Der Herzog Johann Albrecht berief 1561 den Wasserbaumeister Tilemann Stella, dieser begann 1564 mit der Aufräumung und Vertiefung der Elde und Stör, baute die neue Elde zwischen Eldena und Dömitz, und 1576 legte das erste Handelsschiff den Wasserweg von der Elbe nach Viecheln, am Nordende des Schweriner Sees, zurück. Jetzt ging man an die Ausführung des Kanals vom Schweriner See bis zur Ostsee, und 1582 konnte der Schiffgraben, wie der Kanal genannt wurde, für flachgehende Schiffe bis zu 20 Last Tragfähigkeit eröffnet werden. Lüneburger Salzschiffe benutzten in den nächsten Jahren die neue Verbindung und gingen mit Getreideladung zurück. Aber hierin sah Wismar eine Schädigung seines Handels, auch verweigerten die mecklenburgischen Stände jede Beihilfe zur Erhaltung des Kanals, und so verfiel das Werk schnell, auf welches man so grosse Hoffnungen gesetzt hatte.

Als Wallenstein 1628 Herzog von Mecklenburg wurde, gab er sofort Befehl, das Werk wieder aufzunehmen und den Kanal in grösseren Abmessungen auszuführen. Bald aber verliess Wallenstein Mecklenburg wieder, der Ausbau des Kanals unterblieb, und nur der Name „Wallensteingraben“, welchen der vom Schweriner See zur Ostsee fliessende Bach im Volksmunde führt, erinnert an jene Zeit.

Wiederholt, aber immer vergeblich, wurde der Ausbau des Kanals angeregt, zuletzt auf der Generalversammlung des Mecklenburgischen Handelsvereins 1886 in Ludwigslust. Die südliche Strecke von Dömitz bis Schwerin wurde zwar ausgebaut, aber den Kanal vom Schweriner See zur Ostsee zu bauen und somit das letzte Glied in eine bestehende Wasserstrasse einzufügen, unterliess man, und doch ist die Kanalverbindung des Schweriner Sees mit der Ostsee für Wismar, für Schwerin, Grabow, ja für ganz Mecklenburg von der grössten Wichtigkeit.

Der Handel sucht die billigeren Wasserstrassen auf, und es ist das Verdienst des im Jahre 1869 gegründeten Central-Vereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt, die Entwicklung des preussischen Wasserstrassensystems gefördert zu haben. Seit der Gründung des Central-Vereins sind grosse Summen auf die Korrektion der deutschen Flüsse und den Bau der Kanäle verwandt worden. Der Main ist zwischen Frankfurt und Mainz kanalisiert, der Oder-Spree-Kanal ist gebaut worden, der Dortmund-Ems-Kanal ist in der Ausführung begriffen, das Projekt des Mittelland-Kanals, welcher den Rhein und die Weser mit der Elbe verbinden soll, wird bearbeitet, und andere Kanäle sind in Aussicht genommen. Noch vor Ablauf dieses Jahrhunderts wird der äusserste Osten mit dem äussersten Westen des Reiches durch künstliche

Wasserstrassen verbunden sein, auf welchen das Getreide Ostpreussens nach den Industriebezirken des Rheinlandes und umgekehrt die industriellen Erzeugnisse des Westens nach dem äussersten Osten verschifft werden können. In Norddeutschland sollen der Nord-Ostsee-Kanal und der Elbe-Trave-Kanal die Ostsee mit der Elbe verbinden, der Rostock-Berliner-Kanal sich an das grosse deutsche Kanalnetz anschliessen.

Die drei zuletzt genannten Kanäle haben für uns zunächst das grösste Interesse. Der Nord-Ostsee-Kanal wird voraussichtlich im Jahre 1895 vollendet werden, und abgesehen von dem Durchgangsverkehr, vorzugsweise dem Handel von Hamburg, Bremen und Kiel dienen. Hamburgs Schiffe müssen jetzt, um in die Ostsee zu gelangen, den weiten Weg um Jütland machen, nach Vollendung des Nord-Ostsee-Kanals wird Hamburg der Ostsee nahe gerückt und grösseren Antheil an dem Handel auf diesem Meere nehmen als bisher. Es besitzt in der Elbe eine Wasserstrasse, welche bis in das Herz Deutschlands führt, und es kann später vermittelst des Nord-Ostsee-Kanals die Massengüter Mitteldeutschlands billiger nach jedem Hafen der Ostsee verschifft als eine Stadt, die nur auf den Eisenbahntransport angewiesen ist, selbst wenn sie an der Küste der Ostsee liegt. Der Handel der Städte, welche keine Wasserverbindungen von der Ostsee ins Innere Deutschlands besitzen, wird mit der Naturnotwendigkeit zurückgehen, denn alle Massengüter suchen die billigen Wasserstrassen auf, da sie die theure Eisenbahnfracht nicht tragen können. In erster Linie wird Lübeck durch den Bau des Nord-Ostsee-Kanals betroffen, und ist Gefahr vorhanden, dass es einen Theil seines Handels mit den nordischen Reichen verliert. Es sucht dieser Gefahr durch den Bau des Elb-Trave-Kanals zu begegnen und hofft, nach Vollendung desselben nicht nur seinen bisherigen Verkehr zu erhalten, sondern ihn zu vergrössern, da durch diesen Kanal der Umweg über Hamburg vermieden und ein Anschluss an die deutschen Wasserstrassen gewonnen wird.

In ähnlicher Lage wie Lübeck befindet sich aber auch Wismar. Die Vortheile, welche die nähere und gefahrlosere Verbindung der Ostsee mit der Nordsee durch den Nord-Ostsee-Kanal für den Handel bietet, werden von Wismar, von Mecklenburg nicht ausgenutzt werden können, wenn die Stadt keine schiffbare Wasserverbindung ins Inland erhält. Ja, der in den letzten zehn Jahren in so erfreulichem Aufblühen befindliche Handel, besonders die Einfuhr von Brettern und der Versand derselben ins Innere von Deutschland, werden wieder verloren gehen, wenn Lübeck den Elbe-Trave-Kanal baut und Wismar ohne Kanalverbindung mit der Elbe bleibt. Lübeck würde durch seine bequeme Verbindung durch den Elbe-Trave-Kanal mit der Elbe und durch billige Wasserfrachten nach Mitteldeutschland bald den gesammten Bretterhandel Wismars an sich ziehen, und die Säge- und Hobelwerke müssten still stehen. Der Ausbau des Hafens, welcher gerade auf gesteigerte Aus- und Einfuhr und Transport ins Inland berechnet ist, wäre umsonst, die grosse Bausumme vergeblich ausgegeben und Wismar mit seinem Handel auf ein kleines Hinterland beschränkt.

Der Umstand, dass Lübeck durch den Elbe-Trave-Kanal in direkte Verbindung mit Mitteldeutschland kommt, ist nicht allein für Mecklenburgs Seestädte bezw. Schwerin, sondern für das ganze Land von Bedeutung. Es werden alle Handels-

*) Uebersichtskarte siehe Anlage 4.

verhältnisse des letzteren in nachtheiligster Weise durch die dann unbedingt erdrückende Konkurrenz Lübecks betroffen. Dieser Benachtheiligung kann nur durch den Bau einer mecklenburgischen Wasserstrasse von der Ostsee zur Elbe in wirksamer Weise begegnet werden.

Diese Erwägungen führten das öffentliche Interesse auf den vernachlässigten, ja vergessenen Wasserweg zurück, welchen unsere Fürsten planten, und der die kürzeste Verbindung zwischen Mittelddeutschland und der Ostsee bildet.

Im Sommer 1892 traten in Wismar eine Reihe von Männern zusammen, um sich über die Kanalverbindung zwischen dem Schweriner See und der Ostsee zu besprechen. Es wurde in der Presse auf den Nutzen einer Kanalverbindung Wismar-Schwerin-Dömitz hingewiesen, eine öffentliche Versammlung fand am 27. August 1892 in Wismar statt, in der eine freudige Begeisterung für das Unternehmen herrschte, die Gründung eines Wismarschen Kanalbauvereins wurde beschlossen, ein Vorstand gewählt und ihm die Führung der Geschäfte übertragen. Der Vorstand setzte sich mit dem Königl. Regierungsbaumeister P. Moeller-Kiel in Verbindung, von dem man wusste, dass er das Projekt einer Kanalverbindung des Schweriner Sees mit der Ostsee schon früher bearbeitet habe. Derselbe erklärte sich zur Ausarbeitung eines generellen Projekts bereit. Dann suchte man Fühlung mit dem Schweriner Kaufmannsstande und mit dem Elde-Stör-Kanalverein, und die Folge war, dass der Elde-Stör-Kanalbauverein und der Wismarsche Kanalbauverein sich am 10. Dezember in einer in Schwerin abgehaltenen Versammlung zu einem Vereine, dem Elbe-Ostsee-Kanalbauverein, verschmolzen. Die Aufgabe des Vereins ist in § 1 seiner Statuten mit folgenden Worten ausgesprochen:

„Der Verein bezweckt den Bau eines Kanals von der Ostsee (Wismar) zum Schweriner See und der Elbe, sowie die im generellen Projekt vorgesehene Korrektion der südlichen Wasserstrassen Mecklenburgs zu fördern.“

Am 15. April 1893 fand die konstituierende Versammlung des Elbe-Ostsee-Kanalbauvereins in Schwerin statt, ein Vorstand wurde gewählt, die Statuten berathen und angenommen und der von dem Königl. Regierungsbaumeister P. Moeller-Kiel ausgearbeitete Entwurf des Kanalprojekts der Versammlung vorgelegt.

Für den Kanal vom Schweriner See nach Wismar sind die Abmessungen des Rostock-Berliner Kanals angenommen. Das Kanalprofil erhält demnach eine Breite in der Sohle von 13,0 m, im Wasserspiegel von 21,0 m und 2,0 m Tiefe, die Schleusen 51,5 m Länge und 6,6 m Breite. Die Länge des Kanals beträgt 15 km, und ist auf dieser Strecke ein Gefälle von rund 38 m zu überwinden. Die Trace des Kanals ist an beiden Enden durch die Verhältnisse gegeben, im mittleren Theil jedoch abhängig von der Wahl des Mittels zur Ueberwindung des Gefalles. Im südlichen oberen Theil ist der Kanal in das Thal des Wallensteingrabens und den Lostener See zu legen, im nördlichen, unteren Ende im Mühlenteich und östlich der Stadt zum Anschluss an den neuen Hafen entlang zu führen. Die Terrainverhältnisse und Wasserstände lassen an den beiden Enden Kammerschleusen von 2,8 m und 4,1 m bei M. W. zweckmässig erscheinen, das übrige Gefälle von 31,1 m ist am vortheilhaftesten an einem Punkte mittelst einer quergeneigten Ebene

mit einem fahrbaren Schleusenwagen zu überwinden. Für die Anlage der geneigten Ebene ist der steile Abhang bei Mecklenburg geeignet. Die Steigung der Ebene ist 1:8, die Länge 248,3 m.

In der geneigten Ebene fällt der Kanal gleich bis auf den Spiegel des Mühlenteiches, wird durch denselben geführt und fällt am nördlichen Ende desselben mittelst der letzten Schleuse bis zum Spiegel der Ostsee. Die Kosten des Kanals einschliesslich Grunderwerb, Entschädigung u. s. w. sind überschläglich zu rund 3 850 000 M. berechnet oder zu 240 000 M. für 1 km. Die Betriebskosten werden 35 000 M. betragen.

Die technischen Schwierigkeiten, welche das starke Gefälle vom Schweriner See zur Ostsee bietet (38 m auf 15 km Kanallänge), sind von dem Königl. Regierungsbaumeister P. Moeller in genialer Weise durch die quergeneigte Ebene überwunden, während man früher die Anlage von 12 Schleusen für nöthig hielt. Die Verringerung der Schleusen auf zwei ist aber für die Kanalschiffahrt von grosser Bedeutung. Einmal werden grosse Anlage- und Erhaltungskosten gespart, dann kommt die grosse Zeitersparnis in Betracht, welche der Durchgang der Schiffe durch die Schleusen erfordert. Jeder Kostenaufwand beschwert aber den Handel und die Schiffahrt, je billiger und je schneller der Verkehr auf einer Wasserstrasse zu bewerkstelligen ist, je mehr wird sich der Verkehr derselben zuwenden.

Für die Speisung des Kanals steht in dem grossen Schweriner See ein unversiegliches Wasserbecken zur Verfügung, welches einen Flächeninhalt von $1\frac{1}{3}$ Quadratmeilen hat und dessen Boden an mehreren Stellen mit 42,4 m und 43,4 m noch 5 resp. 6 m unter den Spiegel der Ostsee reicht. Zu dem Gebiet des Schweriner Sees gehören noch 11 andere Seen, welche mit dem Schweriner See zusammen eine Wasserfläche von mehr als $1\frac{1}{2}$ Quadratmeilen haben.

Der Hauptabfluss des Schweriner Sees ist gegen Süden durch die schiffbare Stör zur Elde, welche bei Dömitz in die Elbe mündet. Die Elde ist ein Abfluss der vielen kleinen und grossen Seen im südlichen Mecklenburg, die einen Flächenraum von 6 Quadratmeilen bedecken; die Müritz ist allein $2\frac{1}{2}$ Quadratmeilen gross und einer der grössten Seen Norddeutschlands. Der nördliche Abfluss des Schweriner Sees ist der schon erwähnte Schiffgraben oder Wallenstein-Kanal, der Rest jener im 16. Jahrhundert geplanten Kanalverbindung der Elbe durch den Schweriner See mit der Ostsee. Eine 16 m breite Schleuse führt das Wasser aus dem Nordende des Schweriner Sees durch den Wallensteingraben in den Lostener See und von dort in einer Thalmulde abwärts zu der 15 km entfernten Ostsee bei Wismar. Täglich gehen durch die Schleuse ca. 100 000 cbm Wasser zu Thal und treiben sechs Wassermühlen. Zur Speisung des Kanals einschliesslich Verdunstung würden, abgesehen von der ersten Füllung, dank des Hebwerks täglich nur ca. 4500 cbm, für die Schleuse bei Wismar dagegen ca. 30 000 cbm Wasser erforderlich sein, und täglich könnten 20 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von je 7000 Zentnern zu Thal und zu Berg gehen, um die Massengüter Mittelddeutschlands zur Ostsee und umgekehrt die Produkte des Nordens dem deutschen Inlande zuzuführen. Die geringe Wassermenge, welche für die zweite Haltung nöthig ist, kann dem Schweriner See noch über die den Mühlen jetzt zugeführte Wassermenge entnommen werden, ohne dass eine merkbare Senkung seines Wasserspiegels erfolgt.

Die Elbe und Stör werden regulirt, es braucht nur der 15 km lange Kanal zur Verbindung des Schweriner Sees mit der Ostsee gebaut zu werden, und der Elbe-Ostsee-Kanal bietet die kürzeste Verbindung zwischen der Ostsee und der Mittelelbe; denn der Wasserweg von Magdeburg bis Stettin beträgt 369 km, von Magdeburg bis Hamburg 291 km, über Brunsbüttel-Holtenau zur Ostsee 461 km. Die Entfernung von Magdeburg bis Lauenburg beträgt 245 km, bis Lübeck 312 km und bis Travemünde 335 km, während die Entfernung von Magdeburg über Dömitz bis Wismar nach Vollendung des Elbe-Ostsee-Kanals nur 287 km betragen würde. Der Weg von Magdeburg nach Wismar ist also 174 km kürzer als über Hamburg zur Ostsee und 48 km kürzer als über Lübeck zur Ostsee.

Wesentlich gewinnen würde die Wasserstrasse von der Elbe nach Wismar noch, wenn neben der Eldestrasse nach Dömitz noch ein Kanal von Wittenberge nach Grabow gebaut würde, da hierdurch die Fahrt nach dem Süden um weitere 35 km verkürzt würde. Nehmen wir Cumlosen, etwa 15 km unterhalb Wittenberge, als Endpunkt dieses Kanals an, so würde der Weg von Cumlosen durch den Kanal bis Wismar rund 111 km, von Cumlosen über Lauenburg durch den Elbe-Trave-Kanal nach Lübeck dagegen 170 km betragen, also würde der Wasserweg von Magdeburg nach Wismar ca. 60 km kürzer sein als durch den Elbe-Trave-Kanal nach Lübeck. Die Anlagekosten für einen Kanal Cumlosen-Grabow oder Neustadt werden von dem Königl. Regierungsbaumeister Moeller auf ca. 8 Millionen Mark berechnet.

Welche Aussichten diese kürzeste Verbindung der Ostsee mit der Mittelelbe dem Handel und der Landwirtschaft eröffnen, welche Vortheile der Elbe-Ostsee-Kanal der Ausfuhr von Mitteldeutschland nach den nordischen Reichen bietet, welchen Nutzen die mecklenburgischen Städte, ja ganz Mecklenburg von einem schiffbaren Wasserwege haben werden, der Mecklenburg von Norden nach Süden durchschneidet, nach Thüringen, Sachsen und Böhmen führt, uns durch den Mittelland-Kanal mit der Weser und dem Rhein, durch die märkischen Wasserstrassen mit der Oder, durch den Donau-Moldau-Kanal mit der Donau in Verbindung setzt, das soll hier nur angedeutet werden.

Die mecklenburgischen Städte, welche in das Verkehrsgebiet des Kanals gehören würden, sind ausser Wismar noch Schwerin, Parchim, Ludwigslust, Neustadt, Grabow und Dömitz, ferner Eldena und Lübbthen.

Wismar würde der Haupthandelsort sein, es würde an der Mündung einer grossen europäischen Wasserstrasse liegen. Sein Hafen ist anerkannt, neben dem Kieler Hafen, der beste an der ganzen deutschen Ostseeküste. Auf der durch die Insel Poel geschützten Binnenrhede liegen die Schiffe bei 6 bis 10 m Wassertiefe vollständig sicher, eine 5 m tiefe Fahrinne führt von der Rhede in den Hafen, welcher bei Mittelwasser ebenfalls eine Tiefe von 5 m hat und das Anlegen der Seedampfer direkt am Bollwerk ermöglicht.

Der Hafen wird z. Zt. mit einem Kostenaufwande von 900000 M. ausgebaut, und soll der Bau in diesem Jahr vollendet sein. Nach Vollendung der Neuanlage wird der Kai eine Länge von 2500 m haben, von denen die Hälfte an Eisenbahngeleisen liegt. Die Kailänge bietet so viel Raum, dass im alten und neuen Hafen 32 grössere Segelschiffe von ca. 50 bis 80 m Länge gleichzeitig löschen können. Ausgedehnte

Lagerplätze sind vorhanden. Die durch den Ausbau des Hafens neu gewonnenen Lagerplätze, welche durch zwei Eisenbahngeleise mit dem Hafen verbunden werden, umfassen einen Quadratinhalt von 100 000 qm. Voraussichtlich wird der so vergrösserte Hafen für längere Zeit auch einem erheblich grösseren Verkehr genügen, ein weiterer Ausbau, eine Vertiefung auf 6 m und die Beschaffung neuer Lagerplätze sind zu jeder Zeit zu erreichen. Der projekirte Kanal würde an diesen Lagerplätzen vorbei in den neuen Hafen führen.

Der Ausbau des Hafens wurde durch den gesteigerten Schiffsverkehr bedingt. Wismar war einst ein hervorragendes Glied der Hansa, seine Schiffe durchfurchten die Ost- und Westsee, besonders betrieb es einen lebhaften Handel mit Salz, Heringen und den Produkten der nordischen Reiche. Unter der schwedischen Herrschaft sank der einst blühende Handel zur völligen Unbedeutendheit herab. Nach der Wiedervereinigung mit Mecklenburg im Jahre 1803 vermochte er bei den eigenthümlichen Zollverhältnissen, durch welche Wismar den Nachbarstädten gegenüber benachtheiligt war, keinen erheblichen Aufschwung zu nehmen. Erst nach Aenderung dieser Zollverhältnisse und Eintritt Mecklenburgs in den deutschen Zollverband im Jahre 1868 erfolgte ein Aufschwung des Handels und Steigerung des Schiffsverkehrs, wie nachstehende Uebersicht über den Hafenverkehr ergibt:

Jahr:	1875	1880	1885	1890	1892
Angek.:	312	356	488	521	549
Abgeg.:	306	382	488	514	549
	618	738	976	1035	1098
					Schiffe

An diesem Aufschwunge nahm der Dampferverkehr, der sich seit dem Anfange der siebziger Jahre mit dem Aufblühen des Kohlenhandels entwickelte, einen erheblichen Antheil. Während im Jahre 1875 nur 40 Dampfer aus- und eingingen, stieg deren Zahl 1880 auf 100, 1885 auf 289, 1890 auf 368 und 1892 auf 379 Seedampfer. Ebenso wie der Schiffsverkehr hob sich auch der Rauminhalt der Schiffe. Die im Jahre 1886 aus- und eingehenden Schiffe hatten einen Gesamttrauminhalt von 427 776,7 cbm, 1888 stieg er auf 460 178,3 cbm, 1890 auf 550 348 cbm und 1892 auf 651 535,5 cbm, hat sich also von 1886 bis 1892 über 50 Prozent gehoben. An der Zunahme des Raumgehalts hatten auch die Seedampfer sowohl im Ganzen, als im Einzelnen die Hauptantheil, denn gerade unter den Dampfern befand sich eine grosse Zahl Schiffe mit einem Raumgehalt von 2000 bis 3000 cbm.

In demselben Maasse wie der Schiffsverkehr hob sich auch die Aus- und Einfuhr. Die Gesamt-Aus- und Einfuhr Wismars zur See betrug

im Jahre	Zentner	M.
1888	2 365 716	im Werthe von 5 443 773,46
1890	3 090 048	„ „ „ 6 795 011,50
1892	3 719 503	„ „ „ 7 879 281,30

also auch hier in 5 Jahren eine Steigerung um 50 Prozent.

Der Hauptverkehr besteht in der Einfuhr von Steinkohlen aus Grossbritannien, von Holz und Brettern aus Schweden und Russland. Die Einfuhr dieser Artikel hat einen ungeahnten Aufschwung genommen. Im Jahre 1888 wurden 1 765 455 Zentner, 1892 dagegen 2 532 258 Zentner Steinkohlen von England eingeführt. Die Einfuhr an rohem und be-

arbeitetem Holz und Brettern betrug im Jahre 1888 286 248 Zentner, 1892 617 949 Zentner und 1893 826 000 Zentner. Die Kohleneinfuhr ist in fünf Jahren um 50 Prozent gestiegen, die Holz- und Bretteneinfuhr hat sich in demselben Zeitraum mehr als verdoppelt. Ferner werden Holzmasse, Kalk, Kalksteine, feuerfeste Steine, Mauersteine, Klinker, Granitsteine, Eisen, Dingerstoffe, Seegras, Güter, Futterstoffe, Getreide u. s. w. eingeführt.

Die Ausfuhr blieb bisher gegen die Einfuhr erheblich zurück. Mecklenburg ist ein Ackerbau treibendes Land, und werden die Produkte desselben, soweit sie nicht mit der Bahn ins Inland verschickt werden, nach Frankreich, England, Belgien und Holland exportirt, gehen über Rotterdam nach Süddeutschland oder auf dem Wasserwege nach Stettin, um von dort auf Flussschiffen nach Berlin und nach anderen Orten Deutschlands verschickt zu werden. Die Hauptausfuhrartikel sind Getreide, Mehl, Kleie, Zucker, Melasse, Kartoffeln, dann Papier, Zement, Ofenkacheln etc.

Die angeführten Getreidemengen sind ganz beträchtliche, nicht minder erheblich war die Ausfuhr von Rohzucker aus mecklenburgischen Fabriken.

Von grosser Bedeutung würde der Kanal auch für den Handel und die Industrie der Landeshauptstadt Schwerin sein und die Anlage eines Kanalhafens vernoethwendigen. Die Stadt liegt in einer konsum- und exportfähigen Gegend, hat 6 grosse Exportbrauereien, 2 Dampfmühlen, Spiritusbrennereien, Ziegeleien, Kalkbrennereien, Thonwaarenfabriken u. s. w., welche mit ihren Fabrikaten auf den Wasserweg angewiesen sind. Ferner birgt das Becken des Schweriner Sees und die Umgebung desselben einen solchen Reichtum an hydraulischem Kalk, dass schon die Ausbeutung desselben einen grossen Verkehr schaffen würde. Die Zementfabrik bei Schwerin versandte früher auf dem Wasserwege ca. 50 000 Zentner Zement. Dieser Industriezweig würde sich bei günstiger Wasserverbindung entschieden heben, besonders würde das anerkannt gute Produkt in den nordischen Häfen konkurrenzfähiger sein. Auch der Handel mit Brettern und Kohlen ist in Schwerin nicht unbedeutend. Im letzten Jahre liefen in Wismar für Rechnung Schweriner Kaufleute 30 Segler und Dampfer mit Brettern und Kohlen ein, ferner wurden ca. 300 000 Zentner böhmische Braunkohlen bezogen, so dass Schwerin allein schon die Bedingung für einen Schiffsverkehr giebt, der auf mehr als 1 000 000 Zentner geschätzt wird.

Parchim ist die grösste und verkehrsreichste Stadt im südlichen Mecklenburg, als Industrie- und Handelsstadt von Bedeutung. Seine industriellen Anlagen als 6 Sägewerke, 2 Ziegeleien, 2 grosse Dampfkornmühlen, Wassermühle, Oelmühle, Lohmühle, seine Tuch-, Stärke-, Zichorien-, Zellulose-, Papier- und andere Fabriken würden dem Kanal viele Güter zuführen. Ausserdem ist in Parchim ein Militär-Proviandamt, welches nicht allein die eigene Garnison versorgt, sondern auch für eine grosse Anzahl Proviandämter anderer Garnisonen (Hannover, Wandsbeck, Kiel, Rendsburg) Heu, Stroh und Hafer verfrachtet. Auch sonst findet in Parchim ein ausgedehnter Handel und Ausfuhr von Kartoffeln, Getreide, Stroh und Heu statt. Das Holz aus den 2800 ha umfassenden Stadtförsten und den grossen in der Nähe liegenden Domanialförsten würde sich durch eine leistungsfähige Wasserstrasse höher verwerthen lassen, auch würde man die reichen Alaun- und Braunkohlenlager in der Nähe

der Stadt erschliessen und mit Erfolg abbauen können. In Parchim ist der Nutzen einer leistungsfähigen Wasserstrasse längst erkannt. Parchim ist stets für die Verbesserung der südlichen mecklenburgischen Wasserstrassen eingetreten.

Auch das an der unteren Elde belegene Grabow hat eine Holz- und Mühlenindustrie, die zum Theil in ganz Norddeutschland bekannt ist.

Das südwestliche Mecklenburg ist reich an Mineralien, die Benutzung derselben hat Veranlassung zu verschiedenen industriellen Unternehmungen gegeben. Unter ihnen sind die Papierfabrik in Kalisz und die Mallisser Ziegelei besonders hervorzuheben. Letztere versendet jährlich ca. 700 000 Zentner Mauersteine auf dem Wasserwege. Die Erzeugnisse des Lübtheener Gipswerkes und Jessenitzer Kalisalzwerkes werden den Kanal benutzen, welcher ihnen den nächsten und billigsten Weg nach den nordischen Reichen bietet und den Werken ein weites Absatzgebiet eröffnet.

Der Elbe-Ostsee-Kanal wird nicht allein dem Handel und der Industrie der durchschnittlichen Gegenden dienen, sondern für die gesammte Land- und Forstwirtschaft des mittleren, südlichen und westlichen Mecklenburgs von grossem Nutzen sein. Ein Gutachten des Wasserbau-Inspektors Hess-Hannover berechnet, dass die kapitalisirten Mehrerträge, welche der mecklenburgischen Land- und Forstwirtschaft aus der Anlage des Rostock-Berliner-Kanals erwachsen, ca. 9 Millionen Mark betragen, ebenso wird der Elbe-Ostsee-Kanal für sie bedeutende wirtschaftliche Vortheile haben. Die Vorfluth der Gewässer wird geregelt, Meliorationen können vorgenommen werden. Die Landwirtschaft wird Abraum- salze, Thomasmehl und andere Düngemittel auf dem Wasserwege beziehen, Zuckerrüben nach der Fabrik, Rohzucker und Melasse gegen billige Fracht nach dem nächsten Seehafen senden können und dadurch bedeutend an Fracht sparen. Bei der hervorragenden Bedeutung der Landwirtschaft in Mecklenburg ist der erleichterte Absatz des Getreides von der grössten Wichtigkeit. Während für den Absatz desselben in früherer Zeit eigentlich nur der Seeweg nach England in Frage kam, hat sich dies nach Einführung der Schutzzölle auf Korn vollständig geändert. Das mecklenburgische Getreide muss jetzt sein Absatzgebiet in Deutschland selbst suchen. Es geht vorzugsweise, soweit es nicht nach Holstein oder Stettin verschifft wird, auf dem Seewege nach Rotterdam und dann den Rhein aufwärts nach Süddeutschland. Der Weg nach Mitteldeutschland wird wegen der Eisenbahnfracht bedeutend kostspieliger. Nun ist klar, dass es für den Hauptausfuhrartikel Mecklenburgs, das Getreide, von der grössten Wichtigkeit ist, wenn das Korn nach Herstellung des Elbe-Ostsee-Kanals sowohl einerseits nach Mitteldeutschland, als andererseits über Rotterdam nach Süddeutschland bzw. über Stettin nach Ostdeutschland einen Wasserweg hat, eventuell auch wieder nach England und Schweden verschifft werden kann. Auf diese Weise lässt sich die Konjunktur, je nach dem sie sich in den genannten Absatzgebieten am günstigsten stellt, ausnutzen. Der Kaufmann wird dann einen bedeutend geringeren Aufwand an Fracht in Rechnung stellen und dem Landmann einen höheren Preis zahlen können. Es wird mit anderen Worten der Preis des Kornes im ganzen Zufuhrgebiet des Kanals, damit aber wahrscheinlich auch im ganzen Mecklenburg, ein höherer werden. Aehnlich liegt es bei allen landwirtschaft-

lichen Produkten, die entweder nach dem nächsten Handelsplatz oder ins Inland befördert oder daher bezogen werden. Wenn pro Zentner und pro Meile nur 1 Pf. erspart wird, so beträgt der Gewinn für 500 000 Zentner bei einer Entfernung von 10 Meilen schon 50 000 M., die dem Produzenten zu gute kommen, mit 25 kapitalisirt bedeutet es eine Vermehrung des Nationalvermögens um 1 250 000 M.

Ausser der Landwirthschaft wird auch die Forstwirtschaft durch Werthsteigerung ihrer Erzeugnisse gewinnen, die zahlreichen Mühlen werden Handelsmüllerei treiben können, industrielle Anlagen werden an den Ufern des Kanals entstehen, endlich werden auch viele geringwerthige Artikel als Heu, Stroh, Torf, Steine, Sand, Thon etc. einen dauernden Lokalverkehr herbeiführen und so zur Hebung des Gesamtverkehrs beitragen, wenn der Lokalverkehr auch hinter dem See- und Durchgangsverkehr von und nach dem deutschen Binnenlande zurücktreten wird.

„Welche Artikel kommen für den Kanalverkehr in Betracht?“

In erster Linie sind die Haupteinfuhrartikel Kohlen und Bretter zu nennen. Wismar ist dank seines tiefen Hafens und der billigen Frachten ein Haupteinfuhrhafen an der Ostsee für englische und schottische Kohlen, beherrscht damit das ganze südliche und westliche Mecklenburg, ja lieferte zeitweise nach Berlin. Die aus Schweden und Russland eingeführten Hölzer, Bretter, Sparren und Rundholz, werden in den Säge- und Hobelwerken in Wismar geschnitten und gehobelt und dann nach dem Elb- und Wesergebiet verschickt. Die Einfuhr von Granit aus Dänemark und Schweden ist hier schon jetzt eine lebhaftere, da die schwedischen Pflastersteine wegen der Armuth der norddeutschen Tiefebene an Geröll ein unentbehrliches Material bei Neupflasterung der Städte sind. Die dänischen und schwedischen Steinbrüche liegen unmittelbar an der Küste, und die billige Wasserfracht ermöglicht die Einfuhr in Deutschland. Zu Granitsäulen und Denkmälern ist der schwedische Granit wegen seiner gleichmässigen Härte gar nicht zu entbehren. Ferner wird Holzmasse in grösseren Mengen aus Norwegen bezogen, aber nur am Platze zu Papier verarbeitet. Durch den Kanal würde dieser Einfuhrartikel ein grösseres Gebiet sich erobern. Ebenso kommen die in grösseren Massen eingeführten Kalksteine, gebrannter schwedischer Kalk und feuerfeste Steine bei der theuren Eisenbahnfracht nicht über Mecklenburg hinaus, dagegen wird die eingeführte Oelsaat mit der Bahn nach Wittenberge versandt, ebenso Seegrass in Ballen ins Innere von Deutschland geschickt. Ausser den genannten Einfuhrartikeln würden für den künftigen Kanalverkehr Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Kleie, schwedisches Eisen, Erze, Theer, Pech, Petroleum, Flachs, Hanf, Lumpen, Wolle, Häute etc., welche Deutschland aus den nordischen Reichen bezieht, in Betracht kommen.

Ebenso wichtig wie die Einfuhr ist auch die deutsche Ausfuhr nach den nordischen Reichen. Jetzt gehen die Massengüter des Elbgebiets durch die märkischen Wasserstrassen über Stettin nach der Ostsee, nach Vollendung des Nord-Ostsee-Kanals wird Hamburg in gesteigertem Maasse an der Ausfuhr theilnehmen. Es liegt aber im Interesse des elbischen Ausfuhrhandels, den kürzesten Wasserweg zur Ostsee zu benutzen, und dieser kürzeste und billigste Wasserweg ist durch den Elbe-Ostsee-Kanal über Wismar.

Der Syndikus der Halberstädter Handelskammer, Herr Dr. Siewert, hat im Auftrage derselben eine Schrift herausgegeben: „Der deutsche Handel nach den nordischen Reichen mit besonderer Berücksichtigung des Ausfuhrhandels des deutschen Elbgebietes und seiner Förderung durch den Elbe-Trave-Kanal.“ Diese Schrift ist ausserordentlich gründlich und lehrreich, dient in erster Linie den Exportinteressen der sächsischen Industrie, dann aber auch den Interessen Lübecks. Das, was in jener Schrift über Ein- und Ausfuhrhandel und von dem Elbe-Trave-Kanal gesagt ist, lässt sich in noch höherem Maasse auf den Elbe-Ostsee-Kanal anwenden. Wir werden ihr im Nachstehenden folgen.

Den wichtigsten Ausfuhrartikel Mitteldeutschlands bilden die Salze. Die Provinz Sachsen ist ungeheuer reich daran, das Stassfurter Kalibecken ist das grösste der Welt, und betrug seine Jahresproduktion 1890 1 600 000 Tonnen.

Als Düngemittel gehen die Produkte desselben in Form von Abraumsalzen nach allen Richtungen der Welt und gehören zu den allerwichtigsten Massenartikeln in der Ausfuhr nach dem Norden. Hamburg exportirte 1890 an Stassfurter Salzen insgesamt 2 229 965 Meter-Zentner. Davon gingen nach den Vereinigten Staaten 1 103 543 Meter-Zentner, nach Grossbritannien 779 511 Meter-Zentner, nach Schweden 234 916 Meter-Zentner, nach russischen und dänischen Häfen 29 500 Meter-Zentner. Stettin exportirte 1890 insgesamt 52 908 Meter-Zentner, davon gingen nach Schweden und Russland 26 400 Meter-Zentner, nach den Vereinigten Staaten 23 900 Meter-Zentner. Die Ausfuhr dieser Artikel aus den übrigen deutschen Häfen ist gering. In Wismar wurde der Export versucht, musste aber wegen der theuren Eisenbahnfracht wieder aufgegeben werden. Nach Vollendung des Elbe-Ostsee-Kanals würden die Kaliprodukte ein Hauptaufuhrartikel Wismars sein, zumal nach fachmännischem Urtheil für den baltischen Norden bei den ausgedehnten Moorkulturen im Laufe eines Jahrzehnts die Verdoppelung des Verbrauchs in Aussicht steht. Die Stassfurter Produkte würden einen wichtigen Stapelartikel für unsere Schiffe bilden, von denen im Jahre 1892 361 Schiffe wegen mangelnder Fracht leer oder in Ballast ausgingen. Auch nach England würden Abraumsalze mit den Kohlendampfern als Rückfracht zu verschiffen sein.

Weitere Ausfuhrartikel würden Stein- und Siedesalz sein.

Deutschland ist das salzreichste Land, und betrug 1890 seine Jahresproduktion 10 423 940 Meter-Zentner im Werthe von 15 724 470 M. Obwohl nun die nordischen Länder als die salzärmsten dem salzreichen Deutschland geographisch am nächsten liegen, so deckt doch nicht dieses, sondern England, Spanien und Portugal zum grössten Theil den Salzbedarf dieser Länder, während die grössten Ausfuhrn unseres Salzes nach Indien gehen. Würden für die Ostsee günstigere Verschiffungsbedingungen als bisher vorhanden sein, so würde Deutschland den nordischen Markt beherrschen. Selbst Königsberg, Danzig und andere Städte der deutschen Ostseeküste beziehen jährlich grosse Mengen ausländischen Salzes, trotzdem das Stassfurter Steinsalz dem englischen gleichwerthig ist.

Auch für die chemische Industrie der Soda-, Natron- und Alaunfabrikation, die in Sachsen einen Hauptsitz hat, ist bei günstigeren Verkehrsbedingungen ein Aufschwung und grösserer Export

zu erwarten. Jetzt deckt England hauptsächlich den Bedarf der nordischen Länder.

Eine hervorragende Rolle für den Export spielt der Zucker, worin Deutschland das erste Produktionsland der Welt ist. Hamburg exportirte 1890 7 300 000 Meter-Zentner, Stettin 700 000 Meter-Zentner, meistens nach England und den Vereinigten Staaten, nach den Ostseeländern 330 000 Meter-Zentner. Die Bezüge der nordischen Länder an Rohzucker und Raffinaden weisen theilweise zwar eine erhebliche Zunahme auf, trotzdem ist der Export nach diesen Ländern einer bedeutenden Steigerung fähig.

Ein dritter Stapelartikel ist Zement. Deutschland steht in der Ausfuhr von Zement dank der hervorragenden Qualität seines Fabrikats an erster Stelle, trotzdem würde für diese Industrie der neue Wasserweg zur Ostsee von grossem Nutzen werden.

Ausser diesen wichtigsten Ausfuhrartikeln kommen noch die Produkte der Oelmüllerei, des Kupfer- und anderen Metallbergbaues, der Mineralöl-, Paraffin- und Paraffinkerzen-Fabrikation, des Maschinenbaues, der Thonwaren-Industrie, des Obstbaues u. s. w. in Betracht.

Für den Kanalverkehr ist auch die Braunkohle zu berücksichtigen. Wenn die englische und schottische Steinkohle sich auch im ganzen Küstengebiet behaupten wird, so lässt sich doch nicht in Abrede stellen, dass die Braunkohle ein weites Gebiet erobert hat, bis an die Seeküste geliefert wird und sich in Mecklenburg immer mehr Freunde erwirbt. Ein See-Export ist ausser zu Darrzwecken bei dem Holzreichtum des Nordens nicht zu erwarten.

Der Kanalverkehr lässt sich nicht ziffermässig feststellen, aber die Erfahrung lehrt, je mehr der Verkehr erleichtert wird, je schneller hebt er sich. Daher werden auch die Eisenbahnen, wie man wohl gegen die Kanäle eingewandt hat, nicht durch sie geschädigt, sondern deren Verkehr wird gehoben. Hierfür einige Beispiele. Der Verkehr der Rheinhäfen ist von 1 110 000 Tonnen im Jahre 1855 auf 13 700 000 Tonnen im Jahre 1892 gestiegen. Gleichzeitig hat sich der Verkehr auf den Parallelbahnen in grossartiger Weise entwickelt. Der Main wurde in den Jahren 1884/86 zwischen Frankfurt und Mainz kanalisiert und wird auf beiden Seiten von Eisenbahnen begleitet. Auf dem Main betrug der kilometrische Verkehr im Jahre 1892 24 Millionen Zentner, das ist das 118fache des Verkehrs von 1882, ebenso stieg der Bahnverkehr von 807 000 Tonnen im Jahre 1886 auf 1 502 000 Tonnen im Jahre 1892. Aehnlich verhält es sich bei Berlin und Hamburg. Berlin hatte 1890 einen Flussschiffverkehrsverkehr von 5 000 000 Tonnen, also ebensoviel wie die ganze Hamburger See-Einfuhr, in Hamburg hob sich der Flussverkehr von 1 500 000 Tonnen im Jahre 1880 auf 3 500 000 Tonnen im Jahre 1890. Dass der Eisenbahnverkehr nicht zurückblieb, ist bekannt. Aehnlich liegt es bei anderen Wasserstrassen und Eisenbahnen.

Das öffentliche Interesse in Deutschland wendet sich dem Bau der Wasserstrassen als den billigsten Verkehrswegen zu. Se. Majestät der Kaiser Wilhelm II. hat wiederholt die Förderung derselben verheissen, Se. Königl. Hoheit der Grossherzog interessirt sich lebhaft für sie, und so dürfen wir wohl annehmen, dass sich das Interesse in Mecklenburg der ältesten Wasserstrasse des Landes zuwendet. Wir hoffen zuversichtlich, dass unter der Regierung unseres Grossherzogs Friedrich Franz III. das Werk vollendet wird, welches sein grosser Ahnherr

Johann Albrecht vor 300 Jahren begann, das aber wegen der ungünstigen Zeitverhältnisse nicht zur vollen Ausführung kam.

VII.

Bemerkungen zu dem Entwurf eines Preussischen Wassergesetzes.

Dem Central-Verein für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt überreicht von G. Tolkmitt, Königl. Baurath in Eberswalde.

Eintheilung der Gewässer.

Der Entwurf will die Gewässer nach äusseren wesentlichen Merkmalen eintheilen, unterscheidet aber nur zwischen geschlossenen Gewässern und Wasserläufen und zwar dergestalt, dass jedes Gewässer zu einer dieser beiden Klassen gerechnet werden muss. Denn als einziges Unterscheidungsmerkmal gilt das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein eines regelmässigen oberirdischen Abflusses.

Diese Eintheilung entspricht nicht der Mannichfaltigkeit der vorhandenen Gewässer. Es giebt viele Teiche und Seen, welche nicht zu der ersten Klasse gerechnet werden können, weil sie durch einen vielleicht nur ganz kleinen, aber regelmässig Wasser enthaltenden Graben mit einem Flusse in freier Verbindung stehen, und in denen dennoch ein Fließen des Wassers niemals stattfindet, für welche daher die Benennung Wasserlauf nicht passt. Ferner stehen die Flüsse häufig mit seearartigen Seitengewässern in offener Verbindung, ohne dass diese an dem Ablauf des Wassers in dem Flusse theilhaftig sind. Weiter liegt die Möglichkeit vor, dass ein bisher geschlossenes Gewässer durch Ziehung einer offenen Abflussrinne oder durch Vertiefung einer solchen zu einem Wasserlauf wird und dass ein bisher als Wasserlauf geltender See durch ganze oder streckenweise Umwandlung des bisherigen offenen Abflusses in eine unterirdische Leitung die Zugehörigkeit zur Klasse der geschlossenen Gewässer erhält. Eine weitere Schwierigkeit entsteht da, wo ein geschlossenes Gewässer solche Zuflüsse erhält, welche als Wasserläufe anzusehen sind und endlich fehlt es überhaupt an einer Erklärung für den Begriff Gewässer. Auf Seite 123 des Entwurfs unten findet sich nur eine Andeutung darüber, was nicht als Gewässer gelten soll und es wird daselbst von Gräben gesprochen, die keine Wasserläufe sein sollen, obwohl sie als Wasserabzüge zur Ableitung von fließendem Wasser dienen.

Hiermit ist der vorhergehende Absatz nicht ganz vereinbar, weil nach demselben auch diejenigen natürlichen oder künstlichen Anlagen zur Wasserableitung, in denen nur in der Zeit der Schneeschmelze oder stärkerer Niederschläge ein Abfluss eintritt, zu den Wasserläufen gehören.

Wie könnte nun den offenbar vorhandenen Mängeln abgeholfen werden? Die Schwierigkeiten sind freilich sehr gross und es verdient deshalb erwogen zu werden, ob man etwa von der Unterscheidung zwischen geschlossenen Gewässern und Wasserläufen ganz absehen könnte. Einen zwingenden Grund für die gewählte Eintheilung habe ich nicht gefunden. Die Eigentums- und Nutzungsrechte, um welche es sich dabei anscheinend vorzugsweise handelt, sind durch § 7 Absatz 2 ohnehin gewährleistet und lassen sich nöthigenfalls noch dadurch erweitern, dass man das dem Eigentümer eines Grundstücks zugestandene

Verfügungsrecht unter ähnlichen Voraussetzungen wie bei § 67 Absatz 2 auch einer Vereinigung von Grundstücksbesitzern gewährt.

Andererseits ist eine begriffliche Eintheilung der Gewässer wünschenswerth und zwar eine solche, dass auch die Gräben als Gewässer zu gelten haben, da ein deutliches und klares Unterscheidungsmerkmal zwischen Wasserläufen und Gräben schwerlich gefunden werden kann.

Ich erlaube mir, folgende Begriffsbildung und Eintheilung vorzuschlagen:

Als Gewässer gelten im Sinne dieses Gesetzes alle mit Wasser dauernd oder regelmässig bedeckten Theile des Erdbodens, sowie die natürlichen und künstlichen Anlagen auf und in demselben, in welchem eine regelmässige Ansammlung oder Ableitung von Wasser stattfindet, einschliesslich des Wasserschatzes.

Wasserläufe sind diejenigen Gewässer, worin das Wasser in natürlichen oder künstlichen offenen Betten fliesst, einschliesslich derjenigen, deren ursprünglich offenes Bett in eine unterirdische Leitung umgewandelt worden ist. Auch Wege- und Grenzgräben, Rinnsteine und Ackerfurchen gehören, sofern und soweit als sie zur Ableitung des Wassers dienen, zu den Wasserläufen.

Stehende Gewässer sind solche, welche gewöhnlich einen nahezu unbewegten (nicht fliessenden) Wasservorrath enthalten. Sie heissen geschlossene Gewässer, wenn sie, abgesehen von Ueberschwemmungen, keinen anderen als einen natürlichen unterirdischen Abfluss haben.

Wenn sie im Zuge eines Wasserlaufes liegen oder mit einem solchen regelmässig in offener Verbindung stehen, so heissen sie Seitengewässer und gelten in Ansehung der Vorfluth, der Reinhaltung und der Benutzung als Zubehör des Wasserlaufes.

Es wird ferner empfohlen, die allgemeine Eintheilung der Gewässer mit der Einreihung in die gemäss § 32 aufzustellenden Sonderverzeichnisse zu verbinden und letztere wie folgt zu gestalten:

Klasse 1. Die schiffbaren natürlichen Wasserläufe (Verkehrsflüsse).

Klasse 2. Die schiffbaren künstlichen Wasserläufe (Schifffahrtskanäle).

Klasse 3. Diejenigen nicht schiffbaren Wasserläufe, bei denen erfahrungsgemäss der Wasserablauf mit besonders grossen Schwierigkeiten oder Hochwassergefahren verbunden ist (Provinzflüsse).

Klasse 4. Die übrigen Wasserläufe, deren besonders sorgfältige Unterhaltung aus Gründen eines öffentlichen oder gemeinwirtschaftlichen Nutzens geboten ist (Bezirksflüsse und Hauptgräben).

Die vorstehenden 4 Klassen entsprechen im Allgemeinen denjenigen des Gesetzentwurfes, es sind jedoch die Benennungen „Ströme“ und „Hochwasserflüsse“ vermieden und die Merkmale für die Klasse 3 erweitert worden. Zur Klasse 1 gehören nämlich zahlreiche kleine Flüsse, deren Schiffbarkeit durch Kanalisierung verbessert worden ist und für welche der Name „Strom“ nicht passt. Und der Klasse 3 werden zweckmässig auch solche Flüsse zuzuweisen sein, bei denen zwar keine besonders grosse Hochwasser-

gefahren eintreten, trotzdem aber der Wasserablauf schwierig ist und wo durch mangelhafte Unterhaltung grosse Vorfluthschäden entstehen können.

Das Eigenthum an den Gewässern.

Es giebt zahlreiche schiffbare und nicht schiffbare Seen und Buchten, welche mit schiffbaren natürlichen oder vom Staate schiffbar gemachten Wasserläufen zusammenhängen (Seitengewässer). Das Eigenthum an denselben möchte dem Staate nur mit der in § 12 enthaltenen Einschränkung zuzuweisen sein, nämlich nur soweit, als es nicht anderweit bestimmt ist. Ferner ist auf eine Ungenauigkeit in den Erläuterungen aufmerksam zu machen, indem es daselbst Seite 93 heisst, der Entwurf habe das Eigenthum an den schiffbaren Flüssen dem Staate zugesprochen.

Laut § 10 gilt dies indessen nur von den von Natur schiffbaren und von solchen anderen Flüssen, welche vom Staate schiffbar gemacht sind. Es kommt aber auch vor, dass nicht schiffbare Flüsse von privater Seite schiffbar gemacht werden, ohne dass diese Flussstrecken in allen Fällen als Schifffahrtskanäle angesehen werden können.

Genehmigung und Verleihung.

Nach § 52 Ziffer 3 bedürfen bei den Wasserläufen der Klassen 3 und 4 (§ 32) solche Veränderungen, welche der Eigenthümer, der zugleich Unterhaltungspflichtiger ist, zum Zwecke der Benutzung vornehmen will, keiner Genehmigung. Dies ist, abgesehen von sachlichen Gründen, schon deshalb bedenklich, weil daraus eine allgemeine Unsicherheit hinsichtlich der Verpflichtungen und Zuständigkeiten entstehen würde. Die Genehmigung sollte darum für alle Veränderungen der Wasserläufe der Klassen 1 bis 4 gefordert werden. Zu Gunsten der Eigenthümer lässt sich vorschreiben, dass die Genehmigung in bestimmten Fällen nicht versagt werden darf. Aber eine Anmeldung bei der Wasserpolizeibehörde und deren ausdrückliche Genehmigung sollte durchaus verlangt werden. Dies ist bei Stauanlagen und sonstigen Veränderungen an Wasserläufen noch viel nöthiger, als bei kleinen Hochbauten, wo doch stets eine baupolizeiliche Genehmigung einzutreten hat.

Ferner wird empfohlen, dem § 55 einen Zusatz dahin zu geben, dass die Wasserpolizeibehörde die genehmigten Anlagen und Benutzungsarten von Amtswegen zu überwachen hat.

In § 74 Absatz 1 würde „Stauvorschriften“ anstatt „Stauhöhe“ zu setzen sein, da es wichtig ist, ausdrücklich vorzuschreiben, dass die Stauanlagen derartig angelegt, bedient und unterhalten, nöthigenfalls auch verändert werden müssen, dass weitergehende Stauwirkungen auch wirklich wirksam und sicher verhindert werden können.

Zu § 75 und 76.

Die Beibringung der für die Beurtheilung erforderlichen Unterlagen wird ohne Mitwirkung der Behörden bisweilen für den Antragsteller recht schwierig sein, andererseits ist es bedenklich, wenn er zu deren Beschaffung auf die ausseramtliche Mitwirkung von Personen, welche bei dem Verleihungsverfahren amtlich mitzuwirken haben, mehr oder weniger angewiesen sein sollte. Zur Vermeidung der hieraus entstehenden Schwierigkeiten empfiehlt es sich, die Ergänzung und Berichtigung der Vorlagen auf Antrag des Antragstellers amtlich auf dessen Kosten bewirken zu lassen und dies in dem Gesetzentwurf vorzusehen.

Zu § 83.

Die Anstellung einer Verleihungsurkunde sollte nicht bloss auf Antrag, sondern stets erfolgen. Die Urkunde sollte nicht bloss die verliehenen Rechte, sondern auch die Einschränkung des Umfanges derselben enthalten und in geeigneten Fällen ersichtlich machen, dass gewisse weitergehende Ansprüche dem Antragsteller nicht zustehen.

Unternehmungen des Staates.

In § 101 wird für staatliche Flussregulirungen jeder Anspruch auf Schadenersatz wegen nachtheiliger Veränderung der Vorfluth etc. ausgeschlossen.

Da auch bei staatlichen Unternehmungen Missgriffe durch Unachtsamkeit oder menschliche Unvollkommenheit vorkommen können, so ist die genannte Vorschrift sehr hart, auch könnte die gesetzlich gewährleistete Straflosigkeit zur Folge haben, dass die Behörden rücksichtslos und sorglos werden.

Gegen chikanöse Schadenersatzansprüche würde die Bestimmung genügend schützen, dass ein Anspruch auf Schadenersatz nur mit Zustimmung des Wasseramtes verfolgt werden kann.

Unterhaltung der Wasserläufe.

Es fehlen Bestimmungen zum Schutze der von den Unterhaltungspflichtigen gemachten Anlagen, z. B. der Bepflanzung oder Berausung von Ufergrundstücken, gegen Beschädigungen durch Betreten, Beweiden mit Vieh u. s. w.

Stauanlagen.

Der Entwurf schliesst nach der Begründung zu § 149 bis 151 zahlreiche Stauanlagen von der Genehmigungspflicht aus. Aus den früher angeführten Gründen sollte aber für sämtliche Stauanlagen eine Genehmigung oder Verleihung gefordert werden. Es ist wünschenswerth, dass der Antrag stets, auch bei den Stauanlagen für Wassertriebwerke, an die Wasserpolizeibehörde gerichtet wird, um den Antragsteller die schwierige Zuständigkeitsfrage zu erleichtern. Die Wasserpolizeibehörden müssen natürlich genau wissen, wie sie die eingehenden Anträge geschäftlich zu behandeln haben. Eine Abnahmeprüfung, sowie eine regelmässige Ueberwachung der genehmigten Stauanlagen ist sehr wünschenswerth.

Hinsichtlich der baulichen Einrichtungen der Stauanlagen sollte die Möglichkeit vorgesehen werden, auch noch nach der Ausführung ihre Abänderung zu fordern und zu erzwingen, sofern sich dies als nothwendig zur Erfüllung der Stauvorschriften nachträglich herausstellt. Beispielsweise könnte in den Stauvorschriften gefordert sein, dass bei Anschwellungen von gewisser Höhe jede Stauwirkung aufhören soll. Zeigt sich nun später, dass die Stauanlage dieser Bedingung nicht genügt, so müsste sie von dem Stauberechtigten erweitert werden und zwar ohne Entschädigungsanspruch.

Die gleiche Verpflichtung zur nachträglichen Erweiterung der Durchflussöffnungen sollte auch hinsichtlich der schon vorhandenen Stauanlagen eingeführt werden, wenn diese zur unschädlichen Abführung des Wassers unzulänglich sind.

Es kommt nämlich vielfach vor, dass die Stauanlagen nicht durch die Stauberechtigung (Stauhöhe), sondern lediglich dadurch nachtheilig werden, dass sie das Flussbett zu sehr verbauen und auch nach Wegräumung aller bloss zeitlichen Hindernisse wegen

zu kleiner Oeffnungen den Ablauf des Wassers hemmen. Deshalb ist bei der Zulassung neuer Stauanlagen grosse Vorsicht geboten. Andererseits wird die Nutzbarmachung des Wassers durch zu hohe Anforderungen erschwert und diese Gefahr dürfte auf dem vorgeschlagenen Wege der nachträglichen Erweiterungspflicht am besten vermieden werden.

In § 165 Absatz 3 wäre noch deutlicher auszu-drücken, dass die reichsgesetzliche Genehmigung zur Errichtung einer Stauanlage für Wassertriebwerke lediglich zur Anstauung des wirklich vorhandenen bzw. zufließenden Wassers und zur Durchleitung des für sonstige Zwecke nicht anderweitig in Anspruch genommenen Wassers durch die Triebwerksanlagen berechtigen soll, dass also die fragliche Genehmigung kein ausschliessliches Wasserbenutzungsrecht giebt und ein solches nur durch Verleihung erworben werden kann.

Freihaltung des Hochwassergebietes.

Das Gesetz über das Deichwesen vom 28. Januar 1848 soll allerdings nicht aufgehoben werden. Trotzdem wäre es zweckmässig, eine dem § 1 jenes Gesetzes entsprechende Bestimmung in das neue Wassergesetz aufzunehmen mit der Abweichung, dass die darin vorbehaltene Genehmigung der Regierung (jetzt des Bezirksausschusses) durch diejenige des Wasseramtes ersetzt wird.

In § 169 empfehle ich, nicht „die Grenzen des Hochwassergebietes“, sondern „die laut § 166 offen zu haltenden Theile des Uberschwemmungsgebietes“ feststellen zu lassen.

Nachrichtlich möge an dieser Stelle erwähnt werden, dass die Vorschrift im § 1 des Deichgesetzes bisweilen bei der Genehmigung von Bebauungsplänen, die sich auf das Uberschwemmungsgebiet von Wasserläufen erstreckten, zur Freihaltung des Hochwasserprofils nicht genügt hat oder vielleicht nicht anwendbar gewesen ist.

Wassergenossenschaften.

Zu § 214 ist zu bemerken, dass ausser den Grundstückseigenthümern auch noch andere Betheiligte vorhanden sein können, z. B. Gemeinden, welche als solche Vortheile von einer besseren Entwässerung haben würden. Der Entwurf solle deshalb einen Beitrittszwang nicht bloss gegen betheiligte Grundeigenthümer, sondern allgemein gegen alle bei dem Unternehmen Betheiligten vorsehen.

Für Ziffer 3 empfehle ich eine andere Fassung, etwa wie folgt:

„Wenn 3. diejenigen Betheiligten, welche sich für das Unternehmen erklärt haben, eine Zweidrittelmehrheit nach dem Kostenvertheilungsplan (§ 230 Ziffer 5) vertreten.“

Hierbei würden die grossen Schwierigkeiten vermieden, welche daraus entstehen, dass häufig die Grenzen des Betheilungsgebietes gar nicht genau festzustellen sind und dass diejenigen Besitzer, deren Grundstücke den Betheiligungsgrenzen nahe liegen und deswegen auch nur mit geringen Beiträgen zu dem Unternehmen heranzuziehen sein würden, bei der Abstimmung das gleiche Stimmrecht wie die Hauptbetheiligten haben.

Zu § 230 Ziffer 5. Empfohlen wird folgende Fassung:

„5. wenn für das Unternehmen ein Beitrittszwang in Aussicht genommen wird, der Voranschlag des zu erwartenden Vortheils, sowie der Kostenvertheilungsplan.“

Zu § 233. Empfohlen wird folgende Fassung:

„Sofern für eine neu zu bildende Genossenschaft ein Beitrittszwang gegen widersprechende Betheiligte zulässig ist (§§ 214 und 221), hat der Kommissar die Betheiligten und den aus dem Voranschlage zu entnehmenden Kostenvertheilungsplan festzustellen.“

In § 236 ist ferner entsprechend den vorangegangenen Abänderungsvorschlägen der Absatz 2 zu streichen und die Vorschrift des 3. Absatzes auf alle öffentlichen Genossenschaften zu erweitern.

Behörden.

Zu der wasserwirthschaftlichen Verwaltung gehört der ganze hydrographische Dienst, der Ausbau und Betrieb der Verkehrsflüsse, Schiffahrtskanäle und Provinzflüsse. Bei dem grossen Umfange und der Bedeutung dieser Geschäfte erscheint es angemessen, die Stellung des geschäftlichen Oberbeamten in dem Gesetze in gleicher Weise zu regeln, wie dies hinsichtlich desjenigen Verwaltungsbeamten geschehen ist, welcher den Vorsitz in dem Wasseramt zu führen hat.

Wasserpolizeibehörde sollte auch bei den Wasserläufen der Klasse 3 in § 32 (den Provinzflüssen) der Oberpräsident sein.

Für die Wasserläufe der Klasse 4 wäre es zweckmässig, Schaukommissionen einzuführen und dieselben zu Wasserpolizeibehörden zu machen.

Hinsichtlich der übrigen Gewässer wird eine Abänderung des Entwurfes dahin empfohlen, dass die betreffende Wasserpolizeibehörde (Landrath bzw. Ortspolizeibehörde) die vorerwähnte Schaukommission bei gewissen Geschäften (z. B. bei allen Genehmigungen und Verleihungen) zu hören hat.

Verzeichniss der Schiffahrtskanäle.

Der Löcknitzkanal reicht vom Möllensee bis zum Flackensee (nicht bis zum Dämeritzsee).

Schlussbemerkungen.

Wegen Zeitmangel muss der Berichterstatter leider auf eine eingehendere Behandlung des Entwurfes vorläufig verzichten. Es konnte deshalb insbesondere die Frage des Eigenthums an den Gewässern nicht gründlich besprochen werden.

Wünschenswerth erscheint mir, das Eigenthum an den Gewässern nicht den Anliegern, sondern grundsätzlich den Unterhaltungspflichtigen zuzuweisen, insbesondere da, wo die Unterhaltung nicht den Uferbesitzern, sondern Unterhaltungsverbänden obliegt. Auch der Nutzen aus den Anlandungen sollte den Unterhaltungspflichtigen anheimfallen.

VIII.

Kleine Mittheilungen.

Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main. (Bamberg. Verlag von C. C. Buchner. Kl. Oktav. 87 Seiten.) Von Professor der Nationalökonomie in Würzburg, Dr. Georg Schanz. Unter diesem Titel ist ein Werk erschienen, welches der Verfasser als eine Studie über die bayerischen Wasserstrassen bezeichnet. Diese Studie enthält in 5 Abschnitten eine Fülle von Material über die Güterbeförderung auf den Wasserstrassen.

Der erste Abschnitt behandelt die Kettenschleppschiffahrt im Allgemeinen, der zweite entrollt ein Bild von ihrer Verbreitung in Deutschland und von den auf der Elbe, der Saale, dem unteren Main von Mainz bis Aschaffenburg und auf dem Neckar gemachten Erfahrungen. Zahlreiche Zusammenstellungen geben Aufschluss über die beförderten Güter nach Art und Menge, über die Frachtsätze, sowie über die finanziellen Erfolge der Schleppschiffahrts-Unternehmungen.

Der dritte Abschnitt behandelt das Projekt der Kettenschleppschiffahrt von Aschaffenburg bis Kitzingen, welches als ein staatliches Unternehmen gedacht ist und in erster Linie zur Hebung und Förderung der Mainschiffer, der Flösserei und der fränkischen Produktion dienen soll, ohne lediglich den Gesichtspunkt hohen Betriebsgewinnes zu verfolgen.

In dem vierten Abschnitt wird sodann noch die Ausdehnung der Kettenschleppschiffahrt von Kitzingen bis Bamberg und im fünften die Kanalisierung des Mains behandelt. Die ebenso gründliche wie sachliche Studie verdient die Beachtung aller an dem Güterverkehr betheiligten Kreise. Es handelt sich hier keineswegs um eine Tendenzschrift, die etwa in einem bestimmten Sinne Stimmung zu machen sucht, es ist vielmehr darin jede Schönfärberei vermieden und deshalb verdient sie, bei ihrem reichhaltigen Material und der Wichtigkeit des behandelten Stoffes, an dieser Stelle genannt zu werden. T.

Wien. Unser geschätztes Ausschuss-Mitglied Herr Professor Oelwein schreibt uns: Die Firma Hallier und Dietz-Monnier in Paris, hat die vom verstorbenen Ingenieur en chef des ponts et chaussées Peslin konstruirten geneigten Ebenen mit beweglichen Caissons für 600 Tonnen Ladung der Boote in einem sehr schönen Modell darstellen lassen und stellt dieses Modell (1:50) alle Details der Mechanik und Konstruktion des Systems, sowie die Art des Betriebes, in sehr klarer Weise dar. Dazu gehören noch einige sehr gut ausgeführte Wandtafeln mit den verschiedenen Durchschnitten.

Das Modell sammt Pläne ist mit Zustimmung des Präsidenten der Kammer Ritter von Chlumezky, im Abgeordnetenhaus aufgestellt und wurde bereits von den Mitgliedern des Abgeordnetenhauses, den Gemeinderäthen,

dem niederösterreichischen Gewerbeverein, dem österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein, dem Donau-Verein etc. besichtigt. Es dürfte vielleicht auch die deutschen Kollegen interessiren, dies Modell zu sehen. Auf eine Zuschrift an den Chef-Ingenieur der Firma Le Vallois, Wien I, Collovratring 4, wird mit grösster Bereitwilligkeit entgegenkommend die Zustimmung zum Besuch und die Erklärung gegeben werden.

Selbstzeichnender Peil-Apparat von Stecher. Ueber einen seit einigen Jahren in Gebrauch befindlichen, anscheinend sehr zweckmässigen, selbstzeichnenden Peil-Apparat wird uns geschrieben:

Wenn schon bei Aufnahme von Querprofilen von Gewässern bei der gewöhnlichen Art, zu peilen, leicht sich Fehler einschleichen, so ist das bei der Aufnahme von Längsprofilen noch mehr der Fall; auch bei sorgfältigster Leitung der Peilungsarbeiten und bei völlig ordnungsmässigem Gebrauch der Peilstange u. s. w. bleiben Unebenheiten des Flussbettes oder der Kanalsohle unentdeckt. Ein selbstthätiger, d. h. selbstzeichnender Apparat, der zuverlässig auf der ganzen durchfahrenen Strecke den Grund berührt und dessen Gestaltung maassstabgemäss zur Anschauung bringt, ist daher stets ein Bedürfniss gewesen.

Der jetzt am Nord-Ostsee-Kanal thätige Königlich sächsische Bauinspektor Stecher hat einen solchen selbstzeichnenden Peil-Apparat erfunden, der seit einigen Jahren auf den sächsischen und preussischen Elbstrom-Strecken bis zu 6 Metern, auf dem Nord-Ostsee-Kanal neuerdings bis zu 11 Metern Tiefe gearbeitet hat und so zuverlässig funktioniert, wie das irgend erwartet werden kann.

Eine Schleppstange ist an ihrem unteren, hinteren Ende derart gekrümmt, dass die Krümmungslinie einen Theil derjenigen Evolvente bildet, deren Grundkreis eine Welle ist, an der das obere vordere Ende der Schleppstange befestigt ist. Die Schleppstange ist zwischen zwei nebeneinandergesetzten Booten, deren eines die Welle und den Zeichenapparat trägt, angebracht. Dieser ist so eingerichtet, dass der Zeichenstift auf dem durch ein Uhrwerk vorwärts bewegten Papierstreifen nur einen horizontalen Strich machen würde, wenn ihn die Welle nicht bei jeder ihrer Drehungen nach oben oder unten bewegte. Da dies aber der Fall ist, so zeichnet er eine fortlaufende, mehr oder minder steil fallende oder gelegentlich auch ansteigende Kurve. Die Welle nämlich wird jederzeit gedreht, wenn die den Senkungen und Hebungen der Flusssohle sich anschmiegende Schleppstange sich senkt oder hebt. Dafür, dass sowohl das Maass, um welches sich die Welle dreht, als auch die Bewegung des Zeichenstiftes stets im richtigen Verhältniss bleibt mit den von der Schleppstange gemachten Vertikalbewegungen, sorgt die Konstruktion des Apparates, auf die näher einzugehen Fachzeitschriften vorbehalten sei. Nur das sei noch bemerkt, dass der Papierstreifen sowohl den Wasserspiegel wie darunter die Flusssohle zeigt, und dass auf denselben Papierstreifen zwei, auch drei Längsprofile gleichzeitig auf derselben Fahrt aufgetragen werden können, wenn man nicht allein in der Mitte zwischen den Booten, sondern noch aussenbords dieser letzteren Schleppstangen, deren jede an besonderer Welle sitzt, schleifen lässt. Dadurch

ist die Möglichkeit gegeben, die Flusssohle in einem Kreise von ein oder zwei Schiffsbreiten Länge aufzunehmen.

K.

Der **Elbe-Verein in Aussig a. d. E.** schreibt uns:

Eine Stromreise, welche wiederum, wie im Jahre 1889, unter Führung des Reichstags-Abgeordneten Herrn Dr. V. Russ stattfindet, beginnt Sonntag, den 15. Juli, in Aussig, und zwar steht hier der Nordwestschiffahrts-Dampfer „Prinzessin Luise“ zur Verfügung, welcher Punkt 8 Uhr früh vom Dampfschiff-Landungsplatz abfährt und nach kurzem Aufenthalt in Schandau ca. 2 Uhr Nachmittags in Dresden ankommt. Um 3 Uhr ist ein gemeinschaftliches Mittagmahl im Königl. Belvedere auf der Brühl'schen Terrasse in Aussicht genommen. Da anzunehmen ist, dass einige Herren Theilnehmer sich erst in Dresden am 16. Juli früh anschliessen werden, andererseits es auch nicht ausgeschlossen ist, dass einige Herren nur allein diesen ersten Theil der Stromfahrt von Aussig bis Dresden mitzumachen wünschen, so wird ein Fahrpreis von 5 M. für diese letztgenannte Strecke festgesetzt.

Theilnehmerkarten für die ganze Stromfahrt, nach Belieben von Aussig oder von Dresden bis Hamburg, werden im Voraus ausgegeben und kosten 40 M. — inkl. Mittagkost an Bord am 16., 17. und 18. Juli —, für eine Theilnehmerkarte für einen dieser drei Tage inkl. Mittagkost sind 14 M. zu entrichten.

Montag, den 16., früh 6 Uhr, Abfahrt auf dem sächs.-böhmischen Separatdampfer von Dresden nach Wallwitzhafen bei Dessau.

Dienstag, den 17., früh 6 Uhr, Abfahrt nach Wittenberge (in Magdeburg 1 Stunde Aufenthalt).

Mittwoch, den 18., ebenfalls früh 6 Uhr Abfahrt von Wittenberge nach Hamburg; Nachmittags gegen 4 Uhr Ankunft vor Hamburg; Umsteigen in entgegenkommende Dampfbarkassen; Befahrung der wichtigeren Hamburger Häfen.

Donnerstag, den 19., in Hamburg.

Entweder am selben Tage oder Freitag den 20. ist die Reise nach Kiel und Rendsburg (Nordostsee-Kanal) in Aussicht genommen, über welche noch spätere Mittheilung erfolgt.

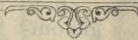
Denjenigen p. t. Theilnehmern, welche beabsichtigen, gelegentlich die nordböhmischen Umschlagplätze und Häfen von Aussig ab näher zu besichtigen, wird empfohlen, dies bereits Sonnabend, den 14. Juli, zu thun, da die Fahrzeiten ohnehin knapp bemessen sind und Unterbrechungen der Fahrt nur auf das Nothwendigste beschränkt werden müssen. Für Führung an solchen Plätzen wird bestens gesorgt werden; es bedarf nur der vorherigen Anmeldung.

Auf dem Nordwest-Dampfer, welcher am 15. Juli die p. t. Theilnehmer nach Dresden fährt, befindet sich keine Restauration, daher ist hier nur kaltes Frühstück erhältlich. — Uebernachtet wird in den später noch anzuempfehlenden Hôtels.

Von Aussig aus befindet sich das Bureau des Elbevereins an Bord.

Anmeldungen zur Stromfahrt sind entweder an den Elbeverein in Aussig oder an Herrn Richard Pollack in Teplitz, Böhmen, Bahnhof, zu adressiren und die entsprechenden Beträge beizufügen; gleichzeitig wird um ge-

Central-Verein für Hebung der deutschen Fluss- und Kanal-Schifffahrt
BERLIN.



Der
Verkehr auf den deutschen Wasserstrassen
in den Jahren 1891/92 (betreffs Berlin auch für 1893).

Nach den Veröffentlichungen des Kaiserlichen Statistischen Amtes
und anderen amtlichen Unterlagen bearbeitet.

Hauptmann z. D. Hilken,
Schriftführer.

A. Nach den Veröffentlichungen des Kaiserlichen

Tonnen =

Statistischen Amtes zusammengestellt.

1000 Kilo.

Lokalverkehr

Table with columns for Stromgebiete, 1891, 1892, and sub-columns for ship counts and tonnage. Includes sections I-VI for various river regions like Memel, Pregel, Elbing, Weichsel, and Oder.

Durchgangsverkehr

Table with columns for 1891, 1892, and sub-columns for ship counts and tonnage. Includes columns for lowest water level (Niedrigster Pegelstand) and shipping days (Schiffahrtstage).

1) Nur Flösse. 2) Ausschliesslich Dampfer und Flösse.

A. Nach den Veröffentlichungen des Kaiserlichen

Tonnen = 1000 Kilo.

Lokalverkehr

Stromgebiete	1891			1892			Zahl der Schiffe	Mit Schiffflößen an- und abgegangen zusammen
	Zahl der Schiffe	Mit Schiffen an- gekommen t	Mit Schiffen ab- gegangen t	Zahl der Schiffe	Mit Schiffen an- gekommen t	Mit Schiffen ab- gegangen t		
VII. Märkische Wasserstrassen.								
Rathenower Schleuse (Havel)	92 353	4 777 073	396 668	5 186 727	84 430	4 231 728	395 892	4 640 849
Berlin (Spree)	.	.	.	.	.	.	.	.
Woltersdorfer Schleuse (Rüdersdorfer Gewässer)	.	.	.	.	.	.	.	.
Brieskower Schleuse (Friedrich Wilhelms-Kanal)	.	.	.	.	.	.	.	.
Eberswalde (Finow-Kanal)	.	.	.	.	.	.	.	.
Bischofswerder Schleuse bei Liebenwalde (Havel)	.	.	.	.	.	.	.	.
Fürstenberg (Havel)	237	1 750	3 550	5 300	219	1 440	2 516	3 956
Schleuse zu Vosswinkel (Kammer-Kanal)	.	.	.	.	.	.	.	.
Pareyer Schleuse (Plauer Kanal)	.	.	.	.	.	.	.	.
Niegripper Schleuse (Plauer Kanal)	.	.	.	.	.	.	.	.
Zusammen	.	.	.	5 192 027	.	.	.	4 644 805
VIII. Küstengewässer der Nordsee nördlich der Elbe.								
Rendsburg (Eider)	1 347	21 668	3 699	25 367	1 389	23 366	2 035	25 401
Rendsburger Schleuse (Eider)	.	.	.	.	.	.	.	.
Zusammen	.	.	.	25 367	.	.	.	25 401
IX. Stromgebiet der Elbe.								
Cuxhaven (Unter-Elbe)	1) 1 204	36 569	1 157	37 726	1 253	34 716	2 227	36 943
Belumerschanze (Oste)	.	.	.	.	.	.	.	.
Harburg (Süder-Elbe)	23 658	696 546	375 881	1 072 461	36 680	753 503	387 809	1 141 356
Hamburg-Entenwärdler (Ober-Elbe)	.	.	.	.	.	.	.	.
Lüneburg (Ilmenau)	643	11 568	17 271	28 839	570	8 547	15 116	23 663
Hitzacker (Jeetzel)	584	9 179	6 710	15 889	394	6 174	5 574	11 748
Dömitz (Elde)	463	32 673	3 718	36 391	420	40 716	4 323	45 039
Schleuse zu Banzkow (Stör)	.	.	.	.	.	.	.	.
Plau (Elde)	136	—	3 360	3 360	84	35	1 785	1 820
Bolter Schleuse (Bolter Kanal)	.	.	.	.	.	.	.	.
Magdeburg (Elbe)	14 334	1 122 931	449 976	1 599 443	12 270	1 084 265	395 303	1 501 768
Schönebeck (Elbe)	.	.	.	.	.	.	.	.
Wallwitzhafen (Elbe)	2 782	141 828	64 900	206 728	2 694	113 335	49 347	162 682
Bernburger Schleuse (Saale)	.	.	.	.	.	.	.	.
Schleuse zu Gottesgnade bei Calbe (Saale)	.	.	.	.	.	.	.	.
Schleuse zu Beuditz (Saale)	.	.	.	.	.	.	.	.
Freyburg (Unstrut)	3) 135	?	10 013	10 013	125	1 244	6 650	7 919
Oelknitz (Saale)	.	.	2)	308	.	.	.	.
Grödel-Elsterwerdaer Floss-Kanal	.	.	.	.	.	.	.	.
Dresden (Elbe)	15 028	448 317	160 687	657 057	23 605	343 693	133 053	519 391
Schandau (Elbe)	5 259	5 483	10 735	89 599	5 341	5 125	8 317	97 768
Zusammen	.	.	.	3 757 814	.	.	.	3 550 097
X. Stromgebiet der Weser.								
Schleuse bei Bederkesa (Geeste-Kanal)	.	.	.	.	.	.	.	.
Bremen (Unterweser)	5) 11 709	616 264	622 533	1 241 047	10 545	.	.	.
Bremen (Oberweser)	2 029	177 281	109 367	290 603	2 154	.	.	255 303
Neustadt a. R. (Leine)	18	2	425	427	18	4	394	398
Winsen (Aller)	.	.	.	.	.	.	.	.
Minden (Weser)	1 208	50 721	5 360	58 071	1 258	40 110	5 600	47 110
Schleuse zu Hameln (Weser)	.	.	.	.	.	.	.	.
Karlshafen (Weser)	1 169	8 407	22 285	30 692	820	4 732	14 128	18 860
Schlagd bei Hannöversch Münden (Weser)	498	3 706	2 393	6 582	220	1 538	963	3 003
Schleuse bei Hannöversch Münden (Werra)	.	.	.	.	.	.	.	.
Sandmühle bei Vacha (Werra)	.	.	.	.	.	.	.	.
Zusammen	.	.	.	1 627 422	.	.	.	324 674

Statistischen Amtes zusammengestellt.

Tonnen = 1000 Kilo.

Durchgangsverkehr

Stromgebiete	1891			1892			Niedrigster Pegelstand		Schiffahrtstage					
	Zahl der Schiffe	Mit Schiffen		Zahl der Schiffe	Mit Schiffen		Meter							
		Berg-fahrt	Thal-fahrt		Berg-fahrt	Thal-fahrt	1891	1892	1891	1892				
VII. Märkische Wasserstrassen.														
Rathenower Schleuse (Havel)	8 161	680 192	114 322	796 172	10 647	658 785	293 090	978 875	0.W. 1,38	U.W. 0,90	1,22	?	?	Rathenower Schleuse
Berlin (Spree)	4 215	142 320	285 261	437 012	4 395	105 778	254 753	368 833	0.W. 2,37	U.W. 0,40	0,44	?	?	Berlin (Spree)
Woltersdorfer Schleuse (Rüdersdorfer Gewässer)	5 422	35 755	752 018	790 139	5 038	50 892	661 912	716 914	1,12	?	0,86	?	?	Woltersdorf
Brieskower Schleuse (Friedrich Wilhelms-Kanal)	6 638	329 926	51 880	425 411	1 882	37 333	31 388	116 741	0.W. 3,48	U.W. 1,00	0,38	?	?	Brieskow
Eberswalde (Finow-Kanal)	10 493	1 411 523	—	1 479 798	9 053	1 208 777	—	1 259 842	0.W. 4,20	U.W. 0,40	0,60	282	?	Eberswalde
Bischofswerder Schleuse bei Liebenwalde (Havel)	6 758	44 880	241 159	292 570	6 971	60 806	291 663	363 004	?	?	1,40	?	283	Liebenwalde
Fürstenberg (Havel)	1 395	9 298	45 388	60 141	1 815	7 895	48 431	58 927	0.W. 1,48	U.W. 1,22	0,80	?	?	Fürstenberg
Schleuse zu Vosswinkel (Kammer-Kanal)	359	4 829	2 992	8 856	314	4 672	3 162	8 519	?	?	?	?	?	Vosswinkel
Pareyer Schleuse (Plauer Kanal)	1 611	13 930	54 445	68 720	632	16 510	15 750	32 810	?	?	?	?	?	Parey
Niegripper Schleuse (Plauer Kanal)	5 746	24 135	647 370	672 427	5 771	20 955	695 995	718 548	?	?	?	?	?	Niegripp
Zusammen	.	.	.	5 031 256	.	.	.	4 623 013	.	.	.	.	.	.
VIII. Küstengewässer der Nordsee nördlich der Elbe.														
Rendsburg (Eider)	2 075	33 996	22 201	56 197	1 995	34 595	14 835	49 430	?	?	?	?	?	Rendsburg (Eider)
Rendsburger Schleuse (Eider)	.	.	.	.	.	.	.	.	?	?	?	?	?	Rendsburger Schleuse
Zusammen	.	.	.	56 197	.	.	.	49 430	.	.	.	.	.	.
IX. Stromgebiet der Elbe.														
Cuxhaven (Unter-Elbe)	12 210	51 241	282 205	333 446	10 036	41 402	232 080	273 782	0,98	?	0,62	?	?	Cuxhaven (Unt.-Elbe)
Belumerschanze (Oste)	.	.	.	.	.	.	.	.	?	?	?	?	?	Belumerschanze (Oste)
Harburg (Süder-Elbe)	57 592	1 549 809	1 748 536	3 317 968	52 949	1 670 742	1 399 382	3 091 879	?	?	?	?	?	Harburg (Süder-Elbe)
Hamburg-Entenwärdler (Ober-Elbe)	.	.	.	.	.	.	.	.	2,34	?	1,89	?	295	Hambg.-Entenwärdler
Lüneburg (Ilmenau)	808	3 387	—	3 387	456	1 837	—	1 837	0,32	?	0,02	?	309	Lüneburg (Ilmenau)
Hitzacker (Jeetzel)	1 097	15 295	29 050	44 483	1 114	14 442	19 950	34 562	0.W. 1,00	U.W. 0,22	—0,43	?	300	Hitzacker (Jeetzel)
Dömitz (Elde)	273	2 482	2 439	4 921	242	1 616	2 014	3 680	0.W. 0,45	U.W. 0,01	0,01	?	258	Dömitz (Elde)
Schleuse zu Banzkow (Stör)	68	102	2 836	7 062	41	106	1 723	4 884	0.W. 0,35	U.W. 0,72	—0,65	?	312	Schleuse zu Banzkow
Plau (Elde)	577	3 653	10 554	20 915	542	3 473	11 759	20 907	0.W. 2,31	U.W. 1,18	1,20	?	281	Plau (Elde)
Bolter Schleuse (Bolter Kanal)	.	.	.	.	.	.	.	.	0,94	?	?	?	?	Bolter Schleuse
Magdeburg (Elbe)	.	.	.	.	.	.	.	.	?	?	?	?	?	Magdeburg
Schönebeck (Elbe)	.	.	.	.	.	.	.	.	?	?	?	?	?	Schönebeck
Wallwitzhafen (Elbe)	.	.	.	.	.	.	.	.	?	?	?	?	?	Wallwitzhafen
Bernburger Schleuse (Saale)	2 079	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	Bernburg
Schleuse zu Gottesgnade bei Calbe (Saale)	2 566	108 875	192 880	301 755	2 472	89 720	154 080	243 800	0.W. 0,30	U.W. 0,14	2,02	?	?	Gottesgnade
Schleuse zu Beuditz (Saale)	.	.	.	2) 38 963	.	.	.	2) 33 781	?	?	?	?	318	Beuditz
Freyburg (Unstrut)	785	3 256	29 385	40 618	631	2 745	22 128	26 677	0,82	?	?	?	318	Freyburg
Oelknitz (Saale)	?	?	2) 22 594	?	?	?	2) 21 467	?	?	?	?	?	?	Oelknitz
Grödel-Elsterwerdaer Floss-Kanal	.	.	.	.	.	.	.	.	?	?	?	?	?	Grödel-Elsterwerda
Dresden (Elbe)	22 258	242 230	2 496 357	3 038 692	20 655	239 145	2 303 793	2 875 319	?	?	?	?	?	Dresden
Schandau (Elbe)	.	.	.	7 154 804	.	.	.	6 632 575	.	.	.	.	.	Schandau
X. Stromgebiet der Weser.														
Schleuse bei Bederkesa (Geeste-Kanal)	795	3 420	2 905	6 447	653	2 693	1 334	4 222	0,60	?	0,97	262	?	Bederkesa
Bremen (Unterweser)	.	.	.	.	.	.	.	.	—1,71	?	?	?	328	Bremen (Unter-Weser)
Bremen (Oberweser)	.	.	.	.	.	.	.	.	?	?	?	?	?	Bremen (Ober-Weser)
Neustadt a. R. (Leine)	16	252	280	532	.	.	.	.	0,36	?	—0,59	?	?	Neustadt a. R.
Winsen (Aller)	.	.	.	2) 4 584	.	.	.	2) 5 524	?	?	?	?	?	Winsen
Minden (Weser)	1 029	49 885	95 065	146 790	1 110	34 685	86 760	123 205	0,16	?	—0,44	?	334	Minden
Schleuse zu Hameln (Weser)	1 493	53 840	101 700	173 974	1 199	41 850	63 030	122 222	0,66	?	—0,86	?	334	Hameln
Karlshafen (Weser)	.	.	.	.	.	.	.	.	0,20	?	—0,55	?	?	Karlshafen
Schlagd bei Hannöversch Münden (Weser)	.	.	.	.	.	.	.	.	0,98	?	—1,50	?	?	Münden (Weser)
Schleuse bei Hannöversch Münden (Werra)	.	.	.	2) 4 324	.	.	.	2) 4 892	?	?	?	?	?	Münden (Werra)
Sandmühle bei Vacha (Werra)	.	.	.	2) 3 880	.	.	.	2) 5 720	?	?	?	?	?	Vacha
Zusammen	.	.	.	340 531	.	.	.	265 785	.	.	.	.	.	.

1) Ohne die Seeschiffe und die von diesen gebrachten Güter. 2) Nur Flösse. 3) Die angekommenen Schiffe sind nicht notirt. 4) Nach der Bremer Statistik. 5) Registertons. *) Der Durchgang zu Thal ist nicht notirt.

A. Nach den Veröffentlichungen des Kaiserlichen

Tomnen =

Lokalverkehr

Table with columns for Stromgebiete, 1891, 1892, and sub-columns for ship counts and tonnage. Includes sections for Jade, Ems, and Rheine.

1) Nur Flossholz.

Statistisches Amt zusammengestellt.

1000 Kilo.

Durchgangsverkehr

Table with columns for Durchgangsverkehr, 1891, 1892, Niedrigster Pegelstand, and Schiffahrtstage. Includes various river and canal data.

1) Nur Flossholz.

A. Nach den Veröffentlichungen des Kaiserlichen

Tonnen =

Lokalverkehr

Stromgebiete	Lokalverkehr							
	1891				1892			
	Zahl der Schiffe	Mit Schiffen an-gekom- men	ab-gegan- gen	Mit Schiffen und Flößen an-gekommen und abgegangen zusammen	Zahl der Schiffe	Mit Schiffen an-gekom- men	ab-gegan- gen	Mit Schiffen und Flößen an-gekommen und abgegangen zusammen
XIV. Bayerische Wasserstrassen.								
Aschaffenburg (Main)	126	5 850	4 875	15 573	95	3 209	3 969	12 428
Miltenberg (Main)	307	1 230	28 249	30 279	481	1 374	33 130	35 014
Reistenhausen (Main)	381	1 991	10 525	12 516	303	997	6 375	7 372
Lohr (Main)	148	1 094	5 117	8 796	103	2 248	2 685	14 973
Mühlenschleuse zu Gemünden (Saale)								
Würzburg (Main)	97	750	1 891	28 196	97	536	1 585	24 506
Kitzingen (Main)	62	706	1 610	2 316	25	480	390	870
Schweinfurt (Main)	501	2 249	1 503	3 752	618	2 945	1 753	4 698
Hassfurt (Main)				2 724				2 602
Eltmann (Main)				57 693				62 538
Bamberg (Ludwig-Donau-Main-Kanal)	220	1 391	598	1 989	498	2 928	464	3 392
Nürnberg (Ludwig-Donau-Main-Kanal)	790	35 423	3 202	38 625	957	39 570	3 197	42 787
Kelheim (Ludwig-Donau-Main-Kanal)	110	52	1 898	2 158	124	46	2 031	2 366
Zusammen				204 617				213 546
XV. Gebiet des Bodensees.								
Fischbach	60	138	202	380	28	108	209	317
Schloss Friedrichshafen	98	346	—	346	118	220	1	221
Friedrichshafen	17 672	32 820	62 633	95 453	17 260	3 423	668	82 913
Eriskirch	154	820	1 107	2 096	78	765	422	1 187
Langenargen	9 287	5 801	8 121	13 922	9 954	1 360	5 177	14 410
Kressbronn	5 520	125	450	708	6 216	34	810	943
Lindau	23 536	38 872	160 317	199 189	24 091	37 630	142 654	180 284
Wasserburg	7 280	1 123	805	1 928	7 782	1 435	932	2 367
Zusammen				314 022				282 642
XVI. Stromgebiet der Donau.								
Passau-Hafenplatz (Donau)	1 789	98 517	10 094	108 611	2 003	49 125	7 501	63 104
Passau-Zollgrenze (Donau)								
Passau (Inn)	110	90	10	100	80	152	270	422
Regensburg (Donau)	1904	114 279	31 123	145 967	1 629	98 618	37 046	136 414
Ingolstadt (Donau)				388				487
Neuburg (Donau)				1 249				655
Lauingen (Donau)				766				1 297
Dillingen								76
Günzburg								122
Neu-Ulm (Donau)				?				346
Ulm (Donau)	15	—	2 305	2 305	17	—	2 102	2 102
Ulm (Iller)				13 445				11 560
Kempten (Iller)				3 898				3 885
Kellmünz (Iller)				965				1 300
Rain (Lech)				1 496				1 541
Augsburg (Lech)				15 272				14 948
Augsburg (Wertach)				28				40
Lechbruck (Lech)				6 229				5 415
München (Isar und Loisach)				61 445				46 234
Zusammen				362 164				289 948

1) Nur Flossholz. 2) Flossholz und beigeladene Güter.

Statistisches Amts zusammengestellt.

1000 Kilo.

Durchgangsverkehr

Stromgebiete	Durchgangsverkehr								Niedrigster Pegelstand		Schiffahrts- tage		
	1891				1892				Meter				
	Zahl der Schiffe	Mit Schiffen Berg- fahrt	Thal- fahrt	Mit Schiffen und Flößen durch-gegan- gen zusammen	Zahl der Schiffe	Mit Schiffen Berg- fahrt	Thal- fahrt	Mit Schiffen und Flößen durch-gegan- gen zusammen	1891	1892	1891	1892	
XIV. Bayerische Wasserstrassen.													
Aschaffenburg	7 386	11 107	278 903	374 552	7 393	13 031	269 327	384 651	0,54	0,69	313	339	Aschaffenburg
Miltenberg									0,92	0,81	313	335	Miltenberg
Reistenhausen									?	?	?	?	Reistenhausen
Lohr									0,92	0,74	324	330	Lohr
Mühlenschleuse zu Gemünden				1) 1 490				1) 1 170	?	?	?	?	Mühlenschleuse zu Gemünden
Würzburg	2 797	4 890	13 379	205 998	2 040	4 976	8 388	254 273	0,80	0,68	286	319	Würzburg
Kitzingen									0,75	0,57	?	?	Kitzingen
Schweinfurt	307	1 481	2 393	103 205	340	1 426	2 293	107 043	0,71	0,52	306	336	Schweinfurt
Hassfurt									0,77	0,56	306	335	Hassfurt
Eltmann									0,56	0,42	310	323	Eltmann
Bamberg	34	355	407	12 903	24	393	231	11 839	?	?	?	?	Bamberg
Nürnberg	371	594	18 071	20 220	347	459	16 133	18 045	?	?	?	?	Nürnberg
Kelheim	87	5 610	875	7 357	92	7 405	585	8 449	?	?	?	?	Kelheim
Zusammen				725 725				785 470					
XV. Gebiet des Bodensees.													
Fischbach									?	?	?	?	Fischbach
Schloss Friedrichshafen									?	?	?	?	Schloss Friedrichshaf.
Friedrichshafen									2,50	2,83	?	?	Friedrichshafen
Eriskirch									?	?	?	?	Eriskirch
Langenargen									?	?	?	?	Langenargen
Kressbronn									?	?	?	?	Kressbronn
Lindau									0,16	0,33	?	?	Lindau
Wasserburg									?	?	?	?	Wasserburg
XVI. Stromgebiet der Donau.													
Passau-Hafenplatz				2) 1 911				2) 2 355	0,60	0,82	?	?	Passau-Hafenplatz
Passau-Zollgrenze	2 761	191 945	43 913	235 858	2 119	128 652	49 438	178 090	?	?	?	?	Passau-Zollgrenze
Passau				2) 6 490				2) 5 469	0,57	0,70	?	?	Passau
Regensburg									0,00	0,00	?	?	Regensburg
Ingolstadt									0,39	-0,28	301	339	Ingolstadt
Neuburg									0,67	-0,52	?	214	Neuburg
Lauingen									?	?	?	?	Lauingen
Dillingen									?	?	?	?	Dillingen
Günzburg									?	?	?	?	Günzburg
Neu-Ulm									0,10	0,07	etwa 256	?	Neu-Ulm
Ulm									0,92	0,98	etwa 256	326	Ulm
Ulm (Iller)				2) 2 996				2) 3 959	?	?	?	?	Ulm
Kempten				2) 3 980				2) 3 750	0,48	-0,30	?	?	Kempten
Kellmünz									0,76	-0,60	?	?	Kellmünz
Rain									0,62	-0,62	343?	?	Rain
Augsburg									0,18	0,24	?	?	Augsburg
Augsburg									2,72	-3,73	343?	?	Augsburg
Lechbruck									?	?	?	?	Lechbruck
München				2) 569				2) 532	?	?	?	?	München
Zusammen				251 804				194 155					

B. Statistik des Berliner Verkehrs

Nach anderen amtlichen

I. Im Einzelnen.

Art und Bezeichnung des Verkehrs	Dampfschiffe							Segelschiffe				Durch Dampf- und Segel-schiffe beförderte Güter t à 1000 kg	Flösse, Bestand und lagernde Hölzer t à 1000 kg	Beförderte Güter auf Schiffen und Flößen zusammen t à 1000 kg				
	Personenschiffe	Schlepper	Tau- (Ketten-) Schiffe	Güterschiffe				Anzahl		zusammen Tragfähigkeit t à 1000 kg	von den Segelschiffen transportirte Güter				Gesamtzahl der Dampf- und Segelschiffe	darunter ausländische Schiffe		
				Anzahl	davon unbeladen	zusammen Tragfähigkeit t à 1000 kg	von den Dampf- fern transportirte Güter	im Ganzen	davon unbeladen									
																	im Ganzen	von den Dampf- fern transportirte Güter
1891.																		
Durchgegangen																		
zu Berg				11		1 192	1 249	1 993	914	258 588	141 071	2 004		142 320	3 607	145 927		
zu Thal				5		576	542	2 206	30	284 628	284 719	2 211		285 261	5 824	291 085		
zusammen				16		1 768	1 791	4 199	944	543 216	425 790	4 215		427 581	9 431	437 012		
Angekommen																		
zu Berg	463	806	224	639	7	77 036	52 709	21 939	1 284	2 773 458	2 706 799	24 071	460	2 759 508	4 918	2 764 426		
zu Thal	3 416	1 918		6	1	532	310	17 188	1 537	2 185 900	2 017 254	22 528	57	2 017 564	8 086	2 025 650		
zusammen	3 879	2 724	224	645	8	77 568	53 019	39 127	2 821	4 959 358	4 724 053	46 599	517	4 777 072	13 004	4 790 076		
Abgegangen																		
zu Berg	3 413	1 925		20		1 087	703	17 668	15 893	2 301 520	133 624	23 026	39	134 327	—	134 327		
zu Thal	463	793	224	610	132	74 694	39 388	20 638	18 131	2 594 461	222 953	22 728	142	262 341	—	262 341		
zusammen	3 876	2 718	224	630	132	75 781	40 091	38 306	34 024	4 895 981	356 577	45 754	181	396 668	—	396 668		
1892.																		
Durchgegangen																		
zu Berg				78		4		464	431	2 185	1 395	294 541	105 346	2 267	59	105 777	2 384	108 161
zu Thal				75		4	1	279	211	2 049	121	275 303	254 541	2 128		254 752	5 918	260 670
zusammen				153		8	1	743	642	4 234	1 516	569 844	359 887	4 395	59	360 529	8 302	368 831
Angekommen																		
zu Berg	480	1 642	155	603	14	77 130	46 802	18 439	1 132	2 408 412	2 284 883	21 319	173	2 331 685	6 882	2 338 567		
zu Thal	3 025	2 123		18	17	180	1	15 942	1 525	2 139 959	1 900 040	21 108	43	1 900 041	6 447	1 906 488		
zusammen	3 505	3 765	155	621	31	77 310	46 803	34 381	2 657	4 548 371	4 184 923	42 427	216	4 231 726	13 329	4 245 055		
Abgegangen																		
zu Berg	3 024	2 122		35		1 213	655	16 473	14 797	2 204 175	133 741	21 654	51	134 396		134 396		
zu Thal	481	1 630	155	549	87	71 196	33 289	17 534	14 998	2 281 947	228 106	20 349	51	261 395		261 395		
zusammen	3 505	3 752	155	584	87	72 409	33 944	34 007	29 795	4 486 122	361 847	42 003	102	395 791		395 791		
1893.																		
Durchgegangen																		
zu Berg				46		2		92	95	2 195	1 286	302 383	110 656	2 243	49	110 751		110 751
zu Thal				49				2067	21	288 602	272 736	2 116	15	272 736		272 736		
zusammen				95		2		4 262	1 307	590 985	383 392	4 359	64	383 487		383 487		
Angekommen																		
zu Berg	464	1 960	30	534	8	74 196	44 688	20 266	992	2 679 751	2 486 783,5	23 254	230	2 531 471,5	3 327,5	2 534 799		
zu Thal	3 040	2 344		78	78	780		17 046	2 638	2 356 036	1 942 376,0	22 503	44	1 942 376,0	11 322,0	1 953 698		
zusammen	3 504	4 304	30	612	86	74 976	44 688	37 312	3 630	5 035 787	4 429 159,5	45 762	274	4 473 847,5	14 649,5	4 488 497		
Abgegangen																		
zu Berg	3 038	2 334		111	1	2 479	973	17 953	15 190	2 466 584	277 904,5	23 436	59	278 877,5		278 877,5		
zu Thal	461	1 961	30	515	7	73 191	34 916	18 956	16 245	2 488 846	218 326,5	21 923	50	253 242,5		253 242,5		
zusammen	3 499	4 295	30	626	8	75 670	35 889	36 909	31 435	4 955 430	496 231,0	45 359	109	532 120,0		532 120,0		

zu Wasser 1891 bis 1893.

Quellen zusammengestellt.

II. Uebersicht des Verkehrs nach Jahren.

Jahrgang	Dampfschiffe							Segelschiffe				Durch Dampf- und Segel-schiffe beförderte Güter t à 1000 kg	Flösse, Bestand und lagernde Hölzer t à 1000 kg	Beförderte Güter auf Schiffen und Flößen zusammen t à 1000 kg		
	Personenschiffe	Schlepper	Tau- (Ketten-) Schiffe	Güterschiffe				Anzahl		zusammen Tragfähigkeit t à 1000 kg	von den Dampf- fern transportirte Güter				Gesamtzahl der Dampf- und Segelschiffe	darunter ausländische Schiffe
				Anzahl	davon unbeladen	zusammen Tragfähigkeit t à 1000 kg	von den Dampf- fern transportirte Güter	im Ganzen	davon unbeladen							
Durchgegangen zu Berg und zu Thal zusammen:																
1891	—	—	—	16		1 768	1 791	4 199	944	543 216	425 790	4 215	—	427 581	9 431	437 012
1892		153		8	1	743	642	4 234	1 516	569 844	359 887	4 395	59	360 529	8 302	368 831
1893				2		92	95	4 262	1 307	590 985	383 392	4 359	64	383 487		383 487
Angekommen zu Berg und zu Thal zusammen:																
1891	3 879	2 724	224	645	8	77 568	53 019	39 127	2 821	4 959 358	4 724 053	46 599	517	4 777 072	13 004	4 790 076
1892	3 505	3 765	155	621	31	77 310	46 803	34 381	2 657	4 548 371	4 184 923	42 427	216	4 231 726	13 329	4 245 055
1893	3 504	4 304	30	612	86	74 976	44 688	37 312	3 630	5 035 787	4 429 159,5	45 762	274	4 473 847,5	14 649,5	4 488 497
Abgegangen zu Berg und zu Thal zusammen:																
1891	3 876	2 718	224	630	132	75 781	40 091	38 306	34 024	4 895 981	356 577	45 754	181	396 668		396 668
1892	3 505	3 752	155	584	87	72 409	33 944	34 007	29 795	4 486 122	361 847	42 003	102	395 791		395 791
1893	3 499	4 295	30	626	8	75 670	35 889	36 909	31 435	4 955 430	496 231	45 359	109	532 120		532 120

III. Uebersicht nach Verkehrsrichtungen, mit Rücksicht auf den Oder-Spree-Kanal.

	1891	1892	1893	
Tonnen à 1000 kg				
Vom Oder-Spree-Kanal mit abhängiger Verkehr.	Durchgegangen zu Berg	145 927	108 161	110 751
	Durchgegangen zu Thal	291 085	260 670	272 736
	Angekommen zu Thal	2 025 650	1 906 488	1 953 698
	Abgegangen zu Berg	134 327	134 396	278 877,5
	zusammen	2 596 989	2 409 715	2 616 062,5
Vom Oder-Spree-Kanal unabhängiger Verkehr.	Angekommen zu Berg	2 764 426	2 338 567	2 534 799
	Abgegangen zu Thal	262 341	261 395	253 242,5
	zusammen	3 026 767	2 599 962	2 788 041,5
Im Ganzen	5 623 756	5 009 677	5 404 104,0	

C. Haupt-Zusammenstellung.

Stromgebiete	Mit Schiffen und Flößen angekommen und abgegangen zusammen Tonnen		Mit Schiffen und Flößen durchgegangen zusammen Tonnen		Bemerkungen
	1891	1892	1891	1892	
Memel und Kurisches Haff	533 912	591 626	1 414 322	1 671 935	* Die mit Stern versehenen Zahlen weisen eine Ab- nahme des Ver- kehrs gegen das Vorjahr nach.
Pregel und Frisches Haff	685 190	781 867	828 917	872 989	
Passarge und Elbing			79 395	94 678	
Weichsel	80 060	* 71 254	1 684 861	2 267 293	
Oder und grosses Haff	1 829 936	* 1 766 986	1 523 875	* 1 476 526	
Küstengewässer der Ostsee westlich der Oder	121 403	121 832	9 874	* 8 689	
zusammen deutsches Ostseegebiet	3 250 501	3 333 565	5 541 244	6 392 110	
Märkische Wasserstrassen	5 192 027	* 4 644 805	5 031 256	* 4 623 013	
Küstengewässer der Nordsee nördlich der Elbe	25 367	25 401	56 197	* 49 430	
Elbe	3 759 814	* 3 550 097	7 154 804	* 6 632 575	
Weser	1 627 422	* 324 674	340 531	* 265 785	
Jade	51 205	* 41 640			
Ems	134 124	* 115 203	223 038	* 200 928	
zusammen deutsches Nordseegebiet	5 597 932	* 4 057 015	7 774 570	* 7 148 718	
Rhein	12 916 445	14 102 887	8 207 269	8 450 898	
Bayerische Wasserstrassen	204 617	213 546	725 725	785 470	
Bodensee	314 022	* 282 642			
Donau	362 164	* 289 948	251 804	* 194 155	
Im Ganzen	27 837 708	* 26 924 408	27 531 868	27 594 364	

Abnahme
713 300
gegen den Verkehr
von 1891

Zunahme
62 496
gegen den Verkehr
von 1891

Central-Verein für Hebung der deutschen Fluss- und Kanal-Schifffahrt
BERLIN.

Zusammenstellung

der

Aufwendungen für Wasserstrassen

welche die Königliche Preussische Staatsregierung

in den Jahren 1880—1893

bewilligt erhalten und verwendet hat.

Nach den amtlichen Denkschriften bearbeitet.

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

Etats- Jahr	Aufwendungen, welche mit der Schifffahrt nicht unmittelbar zusammenhängen		Aufwendungen, welche im Wesentlichen für Schifffahrtzwecke erfolgt bzw. bewilligt sind									
	Ordentliche Ausgaben		Einmalige und ausserordentliche Ausgaben		Rheingebiet				Emsgebiet		Weser-	
	Unterhaltung der Wasserbauwerke sowie Regulierung der kleineren Flüsse wie Stör, Pinnau, Leine, Aller, Oste, Este, Hamme, Hase, Lahn, Saar, Werra u. s. w.	Für Brückenbauten	Zur Regulierung der grösseren und kleineren Ströme überhaupt	Sonst noch zur Förderung der Binnenschifffahrt und zu Brückenbauten	Rhein	Main (Kanalisierung)	Lahn	Mosel mit der Saar	Ems	Ems-Jahde-Kanal	Dortmund-Ems-Kanal	Weser
1880/81	6 866 000	1 063 000	5 833 000	2 686 000	465 000	—	445 000	—	—	—	526 000	
1881/82	6 891 000	877 000	6 390 000	3 871 000	1 962 000	—	—	168 000	—	1 500 000	596 000	
1882/83	6 580 000	354 000	7 919 000	3 148 000	1 129 000	—	—	139 000	158 000	1 500 000	366 000	
1883/84	7 271 000	544 000	6 971 000	3 064 000	1 473 000	—	—	217 000	224 000	1 500 000	420 000	
1884/85	7 294 000	442 000	7 468 000	6 545 000	1 443 000	1 500 000	—	215 000	243 000	1 500 000	521 000	
1885/86	7 318 000	120 000	7 681 000	4 212 000	1 712 000	2 000 000	45 000	180 000	340 000	1 500 000	405 000	
1886/87	7 879 000	1 500 000	5 136 000	3 097 000	1 197 000	2 000 000	—	146 000	313 000	1 500 000	416 000	
1887/88	7 886 000	1 263 000	5 157 000	1 971 000	1 010 000	—	—	135 000	275 000	—	335 000	
1888/89	7 921 000	990 000	4 794 000	2 903 000	1 505 000	—	—	—	280 000	—	696 000	
1889/90	8 906 000	307 000	3 803 000	2 985 000	2 175 000	—	—	—	240 000	—	324 500	
1890/91	8 952 000	446 000	2 460 000	2 130 000	1 336 000	—	—	—	244 000	—	58 500	
1891/92	8 996 000	596 000	2 450 000	5 987 000	1 538 000	1 132 500	—	21 800	34 000	950 000	42 000	
1892/93	10 054 000	1 499 000	2 450 000	4 492 000	1 709 000	—	—	—	69 500	5 086 700	185 000	
Insgesamt verausgabt	1) 102 814 000	2) 9 911 000	68 512 000	52 318 000	18 654 000	6 632 500	3) 490 000	4) 1 221 800	2 420 500	9 950 000	5 086 700	4 891 000
Noch verfügbar oder in Aussicht genommen	—	910 000	—	—	7 665 300	182 520	—	—	250 670	—	54 738 300	297 500

- 1) Hiervon für Regulirungen etc. zu Gunsten der Schifffahrt im Ganzen etwa 19,5 Mill. Mark.
- 2) Die Kosten der Brückenbauten sind in den Zahlen für die einzelnen Ströme etc. ausserdem enthalten.
- 3) Für Wehranlagen.
- 4) Für Mosel und Saar sind 1879/80 bereits 927 000 Mark verwendet.
- 5) Für die Elbe sind 1879/80 bereits 1 570 000 Mark verwendet.
- 6) Für die Unstrut und Saale sind 1879/80 bereits 82 000 Mark verwendet.
- 7) Im Jahre 1879/80 bereits 342 000 Mark verwendet.
- 8) Im Jahre 1879/80 bereits 815 000 Mark verwendet.
- 9) Im Jahre 1879/80 bereits 90 000 Mark verwendet.
- 10) Im Jahre 1879/80 bereits 975 000 Mark verwendet.
- 11) Die * beziehen sich auf Verbesserung der unteren Weichsel und Herstellung einer neuen Mündung bei Siedlersfähre auf der Danziger Nehrung.

Etats- Jahr	Aufwendungen, welche im Wesentlichen für Schifffahrtzwecke erfolgt bzw. bewilligt sind															
	Elbegebiet		Märkische Wasserstrassen		Odergebiet			Verbindung der Weichsel und Oder		Weichselgebiet						
	Kanalisation der Fulda	Elbe	Unstrut und Saale	Elbe- und Trave-Kanal	Aeltere Wasserstrassen	Berliner Wasserstrassen — Oder-Spree-Kanal	Oder ausschl. Kanalisierung der oberen Oder	Verbesserung des Klodnitz-Kanals	Kanalisierung der oberen Oder	Warthe mit der Netze	Weichsel und Brahe					
1880/81	—	1 440 000	—	—	1 065 000	—	1 061 000	—	—	90 000	563 000	100 000	—			
1881/82	—	1 820 000	400 000	—	1 425 000	—	1 362 000	—	—	90 000	570 000	217 000	426 000			
1882/83	—	1 342 000	190 000	—	1 647 000	—	1 335 000	—	—	423 000	1 400 000	269 000	520 000			
1883/84	—	1 185 000	217 000	—	2 189 000	—	977 000	—	—	419 000	1 195 000	589 000	320 000			
1884/85	—	782 000	286 000	—	1 947 000	—	1 516 000	—	—	469 000	1 511 000	401 000	471 000			
1885/86	—	556 000	297 000	—	1 453 000	—	1 249 000	—	—	461 000	1 199 000	221 000	320 000			
1886/87	—	294 000	449 000	—	493 000	—	434 500	—	—	378 000	1 940 000	142 000	437 000			
1887/88	—	358 000	267 000	—	265 000	—	971 000	—	—	366 000	2 327 000	46 000	320 000			
1888/89	—	789 000	389 000	—	151 000	—	118 600	—	—	165 000	1 766 000	5 000	320 000			
1889/90	—	410 000	471 000	—	112 000	—	186 700	—	—	163 000	1 447 000	130 000	320 000			
1890/91	—	—	261 000	—	—	—	212 900	—	—	10 600	177 600	1 000 000	64 900			
1891/92	—	1 300 000	288 000	—	1 884 000	—	220 000	—	—	895 000	844 900	124 700	1 031 000			
1892/93	—	—	881 500	—	—	—	950 300	—	—	2 552 400	126 000	853 000	100			
Insgesamt bewilligt	482 900	5) 10 276 000	6) 4 396 500	—	7) 12 631 000	—	8) 20 069 000	—	—	9) 10 594 000	895 000	3 407 900	3 452 300	10) 16 802 000 * 7 904 000	2 209 000	3 774 000
Noch verfügbar oder in Aussicht genommen	3 302 450	766 000	680 000	7 500 000	414 800	—	1 107 000	—	—	154 600	—	18 092 100	6 383 600	11) 268 000 * 12 095 800	22 700	3 300

Bewilligt sind von 1880/81 bis 1892/93 im Ganzen 274 765 863 Mark
 davon verwandt 165 809 346 „
 bleiben noch verwendbar 108 956 517 Mark

Vorstand und Ausschuss

des

Central-Vereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt.

I. Vorstand.

- Herr Schlichting, J., Professor, Charlottenburg, 1. Vorsitzender.
„ Letocha, Amtsgerichtsrath, Mitglied des Reichstags und Abgeordnetenhauses, Steglitz, 2. Vorsitzender.
„ Wernekinck, Regierungs- und Baurath, Berlin, 3. Vorsitzender.
„ Arnhold, Kommerzienrath, Berlin, Schatzmeister.
„ Hilken, Hauptmann z. D., Berlin, Schriftführer.

Zum Gesamt-Vorstand gehören ferner:

- | | |
|--|---|
| Herr Braesicke, Oberbürgermeister, Bromberg. | Herr Pagenstecher, Gustav, Kaufmann, Bremen. |
| „ Brunnengräber, Senator, Schwerin. | (Schütting.) |
| „ Fehling, H. W., Konsul, Lübeck. | „ Reissmann, Carl, Kaufmann, Leipzig. |
| „ Flinsch, Heinrich, Stadtrath, Frankfurt a. M. (Börse.) | „ Ritzhaupt, Kommerzien- u. Admiralitätsrath, Königsberg i. Pr. |
| „ Kamp, Generaldirektor, Hamm i. W., Westfälische Union. | „ Schoeller, Geh. Kommerzienrath, Breslau. (Börse.) |
| „ Lichtenberg, Bürgermeister, Linden bei Hannover. | „ Stegemann, Dr., Handelskammer-Sekretär, Braunschweig. |
| „ Merkens, Rentner, Köln a. Rhein. | „ Wiggers, Moritz, Rechtsanwalt, Rostock i. M. |
| | „ Witting, Oberbürgermeister, Posen. |

II. Ausschuss.

(1893—1896.)

Mitglieder aus Berlin.

- Herr Alexander-Katz, Dr. Paul, Rechtsanwalt.
„ Annecke, Konsul, General-Sekretär des Deutschen Handelstages.
„ Arnhold, E., Kommerzienrath, Mitglied des Aeltesten-Kollegiums der Kaufmannschaft.
„ von Arnim-Schlagenthin, Graf.
„ Aschrott, Bankier.
„ Beseke, Schriftleiter.
„ Boeckmann, Baurath.
„ Broemel, Generalsekretär, Mitglied des Abgeordnetenhauses.
„ Bueck, General-Sekretär.
„ von Bunsen, Dr. Georg.
„ Büsing, Professor (Friedenan).
„ Caro, Dr. Georg.
„ Contag, Regierungs-Baumeister (Wilmersdorf).
„ Eger, Wasser-Baumspektor.
„ Frentzel, Ad., Geh. Kommerzienrath, Präsident des Aeltesten-Kollegiums der Kaufmannschaft.
„ Friedenthal, Kommerzienrath.
„ Gebauer, Geh. Ober-Bergrath.

- Herr Gehm, Postdirektor a. D.
 „ Gerhardt, Baurath.
 „ Gerlach, Regierungs-Baumeister.
 „ Gerson, Georg G., Rentner.
 „ Grahl, Professor und Geschäftsführer des Vereins für Förderung der Moorkultur.
 „ Hager, Dr., Schriftleiter.
 „ Hammacher, Dr., Mitglied des Reichstags und Abgeordnetenhauses.
 „ Hausburg, Königl. Oekonomierath.
 „ Havestadt, Regierungs-Baumeister (Wilmersdorf).
 „ Heese, Kommerzienrath.
 „ Heilmann, M., Kaufmann und Stadtverordneter.
 „ Hilken, Hauptmann z. D.
 „ Hermes, H., Rentner, Mitglied des Abgeordnetenhauses.
 „ Hoffmann, Friedr., Baurath.
 „ Jaffé, Dr., Berlin.
 „ Jarislowsky, Bankier.
 „ Kampffmeyer, Baumeister und Schiffsbau-Ingenieur.
 „ Kandt, M., Dr. phil.
 „ Kinel, Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrath.
 „ Kochhann, Heinr., Stadtrath, Mitglied des Aeltesten-Kollegiums der Kaufmannschaft.
 „ Kunheim, Dr., Konsul, Mitglied des Aeltesten-Kollegiums der Kaufmannschaft.
 „ Kurs, Major a. D.
 „ Lehmann, Direktor der Aktien-Gesellschaft Jeserich.
 „ von Lessing, Generalmajor z. D.
 „ Letocha, Amtsgerichtsrath, Mitglied des Reichstags und Abgeordnetenhauses (Steglitz).
 „ zur Megede, Regierungs-Baumeister.
 „ Meyer, Dr. Alexander, Mitglied des Reichstags.
 „ Meyer, Emil, Kaufmann.
 „ Meyer, Gustav, Eisenbahn-Bauinspektor.
 „ Neumann, F., Direktor der Victoria-Speicher-Aktien-Gesellschaft.
 „ Nöhring, Direktor der Lichterfelder Gas- etc. Aktien-Gesellschaft.
 „ Opel, Regierungs- und Baurath a. D.
 „ Philippson, F. C., Kaufmann.
 „ Rösing, Dr., Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrath.
 „ Roloff, Regierungs-Baumeister.
 „ Rothenbücher, Friedr., Schiffsrheder.
 „ Sattler, Dr., Archivrath, Mitglied des Abgeordnetenhauses.
 „ von Scharfenberg, Rittergutsbesitzer (Kalkhof bei Wanfried).
 „ Schlichting, Professor für Wasserbau (Charlottenburg).
 „ Schlicke, Ed., Mitglied des Aeltesten-Kollegiums der Kaufmannschaft.
 „ Schmidt, Dipl. Ingenieur und Patent-Anwalt, General-Bevollm. des Patent-Bureaus von A. Herzog.
 „ Schultze, Fr. C., Schifferältester.
 „ Schümann, Regierungs-Baumeister.
 „ Schwabe, Geh. Regierungsrath a. D. (Charlottenburg).
 „ Sükey, Georg, Kaufmann.
 „ Siemenroth, Verlagsbuchhändler.
 „ Ströhler, Eisenbahn- und Schiffahrtsdirektor a. D.
 „ von Studnitz, Dr., Regierungsrath.
 „ Ulrich, R., Direktor des Germanischen Lloyd.
 „ Vosberg-Rekow, Dr., General-Sekretär des Gesamtverbandes der deutschen Metallindustrie.
 „ Wegener, Schiffahrts-Direktor a. D.
 „ Weishaupt, Ministerial-Direktor.
 „ Wernekinck, Regierungs- und Baurath a. D.
 „ Werner, Regierungs- und Baurath (Wilmersdorf).
 „ Wernick, Eduard, Direktor.
 „ Wiebe, Ober-Baudirektor.
 „ Wiesener, Gust., Rentner.
 „ Wittich, Ober-Regierungsrath.
 „ van den Wyngaert, Vorsitzender des Deutschen Müller-Verbandes.

Auswärtige Mitglieder.

- Herr Ahlers, J., Kaufmann, Hamburg.
 „ Ahrens, Wm., Kapitän, Rostock i. M.
 „ Andreae, Emil, Schiffseigner, Magdeburg.
 „ Arnold, Professor, Hannover.
 „ Back, Bürgermeister, Strassburg i. E.
 „ Basse, Bankdirektor, Hannover.

- Herr Bassel, Eisenbahnbau- und Betriebs-Inspektor, Göttingen.
 „ Baumert, Dr., Rechtsanwalt, Spandau.
 „ Beck, Kaufmann, Schriftführer des Zweigvereins in Bromberg.
 „ Bellingrath, E., General-Direktor der „Kette“, Dresden.
 „ Bemme, Bürgermeister, Ruhrort.
 „ Bernhardt, Sekretär der Handelskammer, Dortmund.
 „ Bethge, Kaplt. a. D., Friedrichshafen.
 „ Beumer, Dr., General-Sekretär, Mitglied des Abgeordnetenhauses, Düsseldorf.
 „ Bleek, Oberbürgermeister, Minden.
 „ Blinkinsop, Regierungs-Baumeister, Kiel.
 „ von Bock und Polach, Bürgermeister, Mülheim a. Ruhr.
 „ Boedicker, Stadt-Sekretär, Kassel.
 „ Boës, Baurath, Naumburg a. S.
 „ Braesicke, Oberbürgermeister, Bromberg.
 „ von Bredow-Senzke, Wolf, Mitglied des Herrenhauses, auf Senzke bei Paulinenaue.
 „ Brons jr., Konsul, Emden.
 „ Brunnengräber, Senator, Schwerin i. M.
 „ Buhl, Dr., Mitglied des Reichstags, Deidesheim.
 „ Bumke, F. W., Direktor, Bromberg.
 „ Carp, Gerichtsrath a. D., Theilh. von Franz Haniel & Co., Ruhrort.
 „ von Cassian, Ritter, Martin, Wien.
 „ Dahlström, H., Hamburg.
 „ Dieckhoff, Regierungs- und Baurath, Potsdam.
 „ Döll, Baurath, Strassburg i. E.
 „ Doms, Geh. Kommerzienrath, Ratibor.
 „ Ehlers, Stadtrath, Danzig.
 „ Engels, Professor, Dresden.
 „ Enger, Schiffseigner, Schönebeck a. E.
 „ Ernst, Albert, Stadtrath und Fabrikbesitzer, Halle a. S.
 „ Faber, Joh., Rentner, Wiesbaden.
 „ Fehling, H. W., Konsul, Lübeck.
 „ Flinsch, Hch., Stadtrath, Frankfurt a. M.
 „ Fincius, F., Handelskammer-Sekretär, Dessau.
 „ Fluthgraf, Dr., Bürgermeister, Wesel.
 „ Franck, Dr. Carl H. H., Schriftführer des Zweigvereins in Lübeck.
 „ Frankenberg-Ludwigsdorf, Graf Fred. Mitgl. des Reichstags und des Herrenhauses, Tillowitz i. S.
 „ Franzius, Marine-Oberbaurath und Kaiserl. Hafen-Baudirektor, Gaarden b. Kiel.
 „ Franzius, Ober-Baudirektor, Bremen.
 „ Fürbringer, Oberbürgermeister, Emden.
 „ Gebhard, Direktor, Lübeck.
 „ Geck, Fritz, Ingenieur, Geschäftsführer des Zweigvereins in Hannover.
 „ Gensel, Dr., Sekretär der Handelskammer, Leipzig.
 „ GERMELMANN, Regierungs- und Baurath, Stettin.
 „ Gibsone jun., Alexander, Direktor, Danzig.
 „ Gildemeister, Matth., Senator, Bremen.
 „ Goebel, Wasser-Bauinspektor, Meissen.
 „ Goecke, Dr., Bonn a. Rh.
 „ Götz-Rigaud, Kaufmann, Frankfurt a. M.
 „ Gothein, Bergrath a. D., Sekretär der Handelskammer, Mitglied des Abgeordnetenhauses, Breslau.
 „ Greve, Regierungs-Baumeister, Oberwesel a. Rh.
 „ Grünberg, W., Lehrer, Schriftführer des Zweigvereins in Wismar.
 „ Gütschow, Dr., Sekretär der Handelskammer, Hamburg.
 „ Hampke, Dr., Handelskammer-Sekretär, Schriftführer des Zweigvereins in Posen.
 „ Hampke, Dr., Th., Schriftführer der freien Vereinigung der Weser-Interessen, Cassel.
 „ Harmann, Dr., Bürgermeister, Witten a. Rh.
 „ Hatschek, Dr., Syndikus der Handelskammer, Magdeburg.
 „ Henschel, O., Geh. Kommerzienrath, Cassel.
 „ Herrmann, Sekretär der Handelskammer, Dresden.
 „ Herrmann, C. G., Kommerzienrath, Mitglied der Handelskammer, Leipzig.
 „ Hirschberg, Sekretär der Handelskammer, Bromberg.
 „ Hoch, Regierungs-Baumeister, Washington, Deutsche Botschaft.
 „ Hoernecke, Direktor der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, Bremen.
 „ Howaldt, Georg, Kiel.
 „ Hüffer, Münster i. W.
 „ Hultsch, Kommerzienrath, Präsident der Handelskammer, Dresden.
 „ Jacobi, Direktor, Sterkrade b. Oberhausen a. R.
 „ Jürgens, Dr., Sekretär der Handelskammer, Hamburg.
 „ Kamp, General-Direktor der Westfäl. Union, Hamm.
 „ von Kardorff, Landrath, Mitglied des Reichstags und Abgeordnetenhauses, Oels in Schlesien.

- Herr Kieseckamp, Kommerzienrath, Präsident der Handelskammer, Münster i. W.
 „ Klüggmann, Dr., Senator, Lübeck.
 „ Königs, Mitglied der Handelskammer, Crefeld.
 „ Kroeber, Holzgrosshändler, Mitglied des Reichstags, München.
 „ Kröhnke, Regierungs-Baurath, Frankfurt a. O.
 „ Krüger, Jos., Münster i. W.
 „ Kunst, Konsul, Brake.
 „ Landgraf, Dr., Mannheim.
 „ Leibbrand, Ober-Baurath, Stuttgart.
 „ Libbertz, Otto, Direktor der österr. Nordwest-Dampfschiff- und Maschinenbau-Anstalt, Dresden.
 „ Lichtenberg, Bürgermeister, Linden-Hannover.
 „ Lotz, Professor Dr., München.
 „ Lütgens, Henry, Kaufmann, Hamburg.
 „ Maier, G., Rentner, Villa Breitenstein bei Ermatingen (Schweiz).
 „ Mankiewicz, General-Konsul a. D., Dresden.
 „ Marcus, Dr., Senator, Mitglied des Bundesraths, Bremen.
 „ Mathies, Wasser-Bauinspektor, Dortmund.
 „ Mensch, Ober-Baudirektor, Schwerin i. M.
 „ Merckens, Franz, Rentner, Köln a. Rh.
 „ Messerschmidt, Regierungs- und Baurath, Hildesheim.
 „ Meyer, F. W., Mühlenbesitzer, Hammeln.
 „ Michaelis, Regierungs- und Geh. Baurath a. D., Merseburg.
 „ von Mirbach, Graf, Sorquitten i. Ostpr.
 „ Molinari, Leo, Geh. Kommerzienrath, Breslau.
 „ Möllmann, Dr., Oberbürgermeister, Osnabrück.
 „ Müller, Rich., Kalkwerk Eberswalde.
 „ Muttray, Wasser-Bauinspektor, Tilsit.
 „ Nagel, Paul, Schifferältester, Breslau.
 „ Nebelthau, Dr., Syndikus der Handelskammer, Schriftführer des Zweigvereins in Bremen.
 „ Nehls, Chr., Wasserbandirektor, Hamburg.
 „ Oelwein, Professor, Wien.
 „ Offermann, Regierungs-Baumeister, Münster i. W.
 „ Oppenheim, Rittergutsbesitzer auf Rüdersdorf.
 „ Oppermann, Regierungs- und Baurath, Hildesheim.
 „ Pagenstecher, Gustav, Bremen.
 „ Petri, Regierungs-Baumeister, Hannover.
 „ Philippi, Direktor, Dresden.
 „ Podeus, Kommerzienrath, Wismar.
 „ Pollack, Richard, Ingenieur, Teplitz.
 „ Possehl, E., in Firma L. Possehl & Co., Lübeck.
 „ Puls, Konsul, Syndikus der Handelskammer, Schriftführer des Zweigvereins in Frankfurt a. M.
 „ Quellmalz, Bankier, Dresden.
 „ Rehder, P., Wasser-Baudirektor, Lübeck.
 „ Reissmann, C., Kaufmann, Leipzig.
 „ Rentsch, H., Dr., Dresden-Blasewitz.
 „ Richter, Ossian, Wallwitzhafen.
 „ Ritzhaupt, Kommerzien- und Admiralitätsrath, Königsberg i. Pr.
 „ Roeder, Königl. Baurath, Hamm i. W.
 „ Röer, Bürgermeister, Peine.
 „ Russ, Dr., Abgeordneter, Obmann des Elbe-Vereins, Wien.
 „ Sachsenberg, Gotthard, Rosslau a. E.
 „ von der Sandt, Baumeister, Lauenburg a. E.
 „ Sartori, Geh. Kommerzienrath, Kiel.
 „ Schanz, G., Professor, Würzburg.
 „ Scheck, Baurath, Freienwalde a. Oder.
 „ Schimmelfennig, Hauptmann a. D., Königshütte O.-S.
 „ Schlick, Otto, Direktor des Bureau Veritas, Hamburg.
 „ Schlichting, Regierungs- und Baurath, Danzig.
 „ Schlutow, Geh. Kommerzienrath, Stettin.
 „ Schmieding, Oberbürgermeister, Dortmund.
 „ Schoeller, Leopold, Geh. Kommerzienrath, Mitglied des Abgeordnetenhauses, Breslau.
 „ Schön, Joh. Gg., Regierungsrath, Professor, Wien.
 „ Schönfeld, F., Eisenbahn-Betriebsdirektor, Lippstadt.
 „ Schrödter, Ingenieur, Düsseldorf.
 „ Schwarz, Direktor der Central-Gesellschaft für Tauerei, Ruhrort.
 „ Siewert, Syndikus der Handelskammer, Halberstadt.
 „ Simon, Fritz, Sekretär der Kaufmannschaft, Schriftführer des Zweigvereins in Königsberg i. Pr.
 „ Soetbeer, Dr., Handelskammersekretär, Hamburg.
 „ Sombart, Dr., Professor, Breslau.

- Herr Sonne, Professor, Geh. Baurath, Darmstadt.
 „ Später, Kommerzienrath, Coblenz.
 „ Stegemann, Dr., Handelskammer-Sekretär, Braunschweig.
 „ Steger, Direktor des Mainzer Schlepp-Dampfschiffahrts-Vereins, Mainz.
 „ Stenzel, Kapitän zur See a. D., Kiel.
 „ Sterneborg, Oekonomierath, Lippstadt.
 „ Struckmann, Oberbürgermeister, Hildesheim.
 „ Sympher, Wasser-Bauinspektor, Holtenau b. Kiel.
 „ Tenge, Herrschaftsbesitzer, Detmold.
 „ Tölke, Rittergutsbesitzer, Dom. Lipsa bei Ruhland O.-L.
 „ Tolkmitt, Baurath, Eberswalde.
 „ Tonne, Gust., Schiffsrheder, Hauptmann a. D., Magdeburg.
 „ Ullrich, Regierungs- und Baurath, Wiesbaden.
 „ Ulmann, Emil, Kaufmann, Dresden.
 „ von Velsen, Bergrath, Dortmund.
 „ Voigt, E., Bergwerksdirektor, Bitterfeld.
 „ Voltz, Dr. Hans, Kattowitz.
 „ Wallbrecht, Senator, Baurath, Mitglied des Abgeordnetenhauses, Hannover.
 „ Wanckel, Schiffahrtsdirektor, Schönebeck a. E.
 „ Weber, Ritter von Ebenhof, Professor, Wien III.
 „ Wessels, Joh. Friedr., Senator, Bremen.
 „ Wiggers, Moritz, Rostock i. M.
 „ Witte, Dr., Senator, Rostock i. M.
 „ Witting, Oberbürgermeister, Posen.
 „ Zels, Louis, Schriftleiter des „Danubius“, Wien.
 „ von Zerboni, Ministerial-Sekretär, Wien.
 „ Zervas, Wilh., Vorsitzender des Basalt-Verein, Köln a. Rh.
 „ Zöpfl, Dr., Geschäftsführer des bayerischen Kanalvereins, Nürnberg.

Verzeichniss

der

Ab- und Zugänge unter den Mitgliedern des Central-Vereins 1893/94.

Zugang.		
Magistrat zu Crossen a. O.	Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrts-Interessenten, Mannheim.	Hampke, Franz, Brandenburg a. H.
Magistrat, Essen a. R.	Strassburger Rheinschiffahrts-Gesellschaft in Strassburg i. Els.	Hampke, Dr., Handelskammersekretär, Posen.
Magistrat zu Halle a. S.	Rhein- und Seeschiffahrts-Gesellschaft, Köln a. Rh.	Hampke, Dr. Th., Cassel.
Magistrat zu Mannheim.		Herzfeld-Samu, Dr., Advokat, Budapest.
Kreisausschuss des Landkreises Essen.		Hoffmann, Alfred, in Firma: Hoffmann & Leisewitz, Bremen.
Handelskammer, Cottbus.	Andreae, H., Schiffseigner, Magdeburg.	Joschkowitz, Adolf, in Firma: H. & R. Wertheim, Magdeburg.
Handelskammer, Frankfurt a. O.	Beck, Kaufmann, Bromberg.	Jaffé, Dr., Berlin.
Handelskammer, Geestemünde.	Beseke, C. J., Schriftleiter, Berlin.	Kretschmar, F., Berlin.
Handelskammer. M.-Gladbach.	Bleek, Ober-Bürgermstr., Minden i. W.	Kandt, M., Dr. phil., Berlin.
Handelskammer, Hagen.	Breslauer, Ernst, Vertreter der Rhederei vereinigt Schiffer in Breslau.	Kreutzlein, L., Holzhändler, Colbitz.
Handelskammer, Posen.	Brunnengräber, Senator, Wismar.	Kröber, Ad., Holzgrosshändler, München, Vorstand des Süddeutschen Holzhändlervereins.
Handelskammer, Sagan.	Eggemann, Friedr., Wasser-Bauinspektor, Hoya a. Weser.	Leitner, Jos., Haupt-Agentur der Neuen Nordd. Fluss-Dampfschiff-Gesellschaft zu Hamburg, Berlin.
Verein der Kaufmannschaft Münster i. Westf.	Flaminius, Rechtsanwält und Notar, Brandenburg a. H.	v. Lessing, Generalmajor z. D., Berlin.
Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft vereinigt Elbe- und Saale-Schiffer in Dresden.	Ficinus, Ernst H., Handelskammersekretär, Dessau.	Mey, Ernst K. S., Kommerzienrath, Leipzig-Plagwitz.
Verein für die bergbaulichen Interessen Niederschlesiens, Waldenburg i. Schles.	Fritze, W., Magdeburg.	Meyer, Dr. Alexander, Berlin.
Basalt-Aktien-Gesellschaft, Linz a. Rh.	Grünberg, W., Lehrer, Wismar.	
Krupp, Friedrich, Essen, a. Ruhr.		

Michel, Eduard, Ober-Ingenieur im hydrotechn. Bureau d. k. k. Handelsminister, Guntramsdorf bei Wien.
 Müller, Anton, Dr., Schriftleiter, Berlin.
 Othegraven, W. v., Wesel.
 Pasch, Max, Verlagsbuchhändler, Berlin.
 Paulus, Michael, Vorsitzender des Crefelder Hausbesitzervereins, Crefeld.
 Podeus, Kommerzienrath, Wismar.
 Pröpper, H., Halle a. S.
 Reiners, J. B., Brake a. Weser.
 Rissmann, C., Kaufmann, Leipzig.
 v. Riepenhausen-Crangen, Kgl. Kammerherr auf Schloss Crangen.
 Rossteutscher, Joh., Berlin.
 Sachsenberg, Paul, in Firma: Gebr. Sachsenberg, Rosslau i. Anh.
 v. Scharffenberg auf Kalkhof bei Wanfried (Berlin).
 Schroers, Karl, Schiffsrheder, Duisburg.
 Schütze, Ober-Ingenieur u. Prokurist, Berlin.
 Schulze, Gustav, Kaufmann.
 Ulmann, Emil, Kaufmann, Dresden.
 Wätjen, Emil, Kaufmann, Bremen.

Wahl, Rud., Köln a. Rh.
 v. Winzingerode, Graf, Landeshauptmann der Provinz Sachsen, Merseburg.
 Witting, Ober-Bürgermeister, Posen.
 Wollheim, Caesar, Berlin.

Abgang.

Magistrat zu Torgau.
 Kaufmännischer Verein Kassel.
 Central-Verein deutscher Stromschiffer, Sachsenhausen i. M.*)
 Deutscher Verein für Fabrikation von Ziegeln, Thonwaaren, Kalk und Cement, Berlin.

Bromeis, Sekretär der Handelskammer, Kassel.
 Claussen, Wasser-Bauinspektor, Magdeburg.
 Dancker, H., Kaufmann, Hannover.
 Ende, Baurath, Berlin.
 Haniel, Geh. Kommerzienrath, Ruhrort (todt).
 Hentschel & Wittich, Kaufleute, Meissen.
 Hess, Baurath a. D., Hannover (todt).

*) Hat sich aufgelöst.

Hoffmann, Theodor G., Bremen (todt).
 Huffelmann, Generalagent, Coblenz (todt).
 Jacob, Kurt, Buchhändler und Redakteur, Torgau (todt).
 Jaffé, Kaufmann, Berlin.
 Kaulfuss, Maurermeister, Pirna.
 Koppenburg, P., Rentier, Crefeld.
 Krogmann, J. F., Hamburg.
 Lehrmann, Bürgermeister a. D., Oebisfelde.
 Loesener, Fr., Hamburg.
 Mauritz, Hch., Uerdingen (todt).
 Reichelt, C. F., Frankfurt a. M.
 Richter, C., Geh. Kommerzienrath, Berlin (todt).
 Rosenbohm, Dr., Rechtsanw., Berlin.
 v. Saurma, Graf, Ruppertsdorf.
 Schimmelpfeng, W., Berlin.
 Schlink, Direktor, Mülheim a. Ruhr (todt).
 Schmidt, H., Schifferältester, Berlin (todt).
 Schönlanck, W., Gen.-Konsul, Berlin.
 Stahl, Reg.-Baumeister, Altona.
 Wätjen, D. Heinr., Bremen (todt).

Verzeichniss

der

Mitglieder des Schlesischen Provinzial-Vereins für Fluss- und Kanalschiffahrt in Breslau.

I. Vorstand.

Schölller, Leopold, Geheimer Kommerzienrath, Breslau.

Gothein, Bergrath und Handelskammer-Syndikus, Breslau.

Junghann, Generaldirektor, Berlin W., Behrenstr. 43.

II. Ausschuss.

Bamberg, Dr., Breslau.
 Beck, Otto, Breslau.
 Bender, Ober-Bürgermeister, Breslau.
 Caro, Georg, Dr., Berlin.
 Doms, Geheimer Kommerzienrath, Ratibor.
 Erbs, Generaldirektor, Beuthen O.-S.
 Frey, Direktor, Steinau a. O.
 Friedenthal, P. G., Kommerzienrath, Berlin.
 Grunwald, Ad., Breslau.
 Haber, Siegfried, Breslau.

Heidborn, I. Bürgermeister, Brieg.
 Hicketier, Generalpächter, Prisselwitz bei Bohrau.
 Holz, Albert, Bankier, Breslau.
 Kauffmann, S., Breslau.
 Kluzny, Kalkwerksbesitzer, Krappitz.
 Kollmann, Hüttendirektor, Bismarkhütte.
 Kopisch, Stadtrath, Breslau.
 Kremser, I. Bürgermeister, Cosel.
 Limburg-Stirum, Graf, Gross-Peterwitz bei Canth.

Lüdersen, Oekonomierath, Oppeln.
 Meyer, Direktor, Friedrichshütte bei Morgenroth O.-S.
 Molinari, Geheimer Kommerzienrath, Breslau.
 Möser, Alfr., i. F. B. J. Grund, Breslau.
 Mugdan, D., Breslau.
 Nagel, Schiffsrheder, Breslau.
 Nölte, Rathsherr, Ohlau.
 Pagels, I. Bürgermeister, Oppeln.
 Pringsheim, Stadtrath, Breslau.
 Queisser, Direktor, Breslau.

von Richthofen, Freiherr, Gr.-Rosen.
 Sauerma, Graf, Ruppertsdorf bei Strehlen.
 Scherbening, Bergrath, Lipine bei Morgenroth O.-S.

Stegemann, Dr., Handelskammer-Syndikus, Braunschweig.
 Stentzel, Arthur Otto, Breslau.
 Suermondt, W., Breslau.
 Thieleke, Direktor, Breslau.
 Töpfer, Conrad, Maltsch.

von Wallenberg-Pachaly, Gott-
 hard, Breslau.
 Websky, Dr., Geh. Kommerzienrath,
 Wüstewaltersdorf.
 Wiskott, Theodor, Kommerzienrath,
 Breslau.

III. Magistrate.

Magistrat zu Beuthen O.-S.
 Magistrat zu Brieg, Reg.-Bez. Breslau.
 Magistrat zu Cosel.

Magistrat zu Glogau.
 Magistrat zu Krappitz.
 Magistrat zu Neusalz a. O.

Magistrat zu Ohlau.
 Magistrat zu Oppeln.
 Magistrat zu Steinau a. O.

IV. Handelskammern.

Handelskammer zu Breslau. | Handelskammer zu Oppeln.

V. Aktien-Gesellschaften und wirtschaftliche Vereine.

Bismarckhütte, Aktien-Gesellschaft für Eisenhüttenbetrieb, Schwientochlowitz.
 Breslauer Spritfabrik, Aktien-Gesellschaft, Breslau.
 Frankfurter Güter-Eisenbahn-Gesellschaft, Breslau.
 Kaufmännischer Verein, Breslau.
 Landwirthschaftlicher Verein, Breslau.
 Oberschlesischer Berg- und Hüttenmännischer Verein, Kattowitz O.-S.
 Repräsentanten-Kollegium der Bergwerks-Gesellschaft Georg von Giesche's Erben, Breslau.
 Steinsalzbergwerk Inowrazlaw, Akt.-Gesellschaft, Inowrazlaw.

Schlesische Aktien-Gesellschaft für Bergbau u. Zinkhüttenbetrieb, Lipine bei Morgenroth.
 Schlesische Dampfer-Kompagnie vormalig Chr. Priefert, Breslau.
 Schöller'sche Kammgarnspinnerei, Breslau.
 Stromfahrzeug-Versicherungs-Gesellschaft, Neusalz a. O.
 Strehleener Akt.-Zuckerfabrik, Strehlen.
 Tschauhelwitzer Zuckerfabrik Stegmann & Co., Tschauhelwitz bei Rothsürben.
 Verein Deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller, östl. Gruppe, Königshütte.

Vereinigte Königs- und Laurahütte, Aktien-Gesellschaft, Laurahütte.
 Zuckerfabrik E. P. Kionka & Co., Poln. Peterwitz bei Canth.
 Zuckerfabrik Alt-Jauer b. Jauer i. Schl.
 Zuckerfabrik Gebr. Reischer, Heidersdorf.
 Zuckerfabrik Mitscher & Co., Lüben.
 Zuckerfabrik (Barchewitz) Kletten-
 dorf bei Schweidnitz.
 Zuckerfabrik (H. Cohn) Penkendorf.
 Zuckerfabrik Bernstadt i. Schl.
 Zuckerfabrik Schmolz.
 Zuckerfabrik Puschkau b. Königszelt.
 Zuckerfabrik Frankenstein i. Schl.
 Zuckerfabrik Bielau bei Neisse.

VI. Einzel-Mitglieder.

Auras, R., Breslau.
 Becker, Dr., Breslau.
 Boltze, Wilhelm, Breslau.
 Brendel, Kgl. Berginspektor, Birtultau bei Czernitz.
 Boronow, Eugen, Breslau.
 Braetsch, Hüttendirekt., Borsigwerk.
 Carolath-Beuthen, Fürst zu, Carolath.
 Erhardt & Hüppe, Breslau.
 Fellingner, Generaldirektor, Breslau.
 Fitzner, W., Laurahütte.
 Freund, Hirsch, Breslau.
 Friedländer, Eman., & Co., Gleiwitz und Breslau.
 Frietzsche, C. H., Beuthen.
 Hamburger, Louis, in Firma Jac. Hamburger & Sohn, Breslau.
 Harrach, Graf, Gr.-Sägewitz bei Mörschelwitz.
 Hatfeldt, Fürst zu Trachenberg.
 Heckel, Bergwerksdirektor, Fannygrube bei Laurahütte.
 Heimann, Hugo, Breslau.
 Henckel von Donnersmarck, Hugo Graf, Naclo bei Tarnowitz.

Hohenlöhe, H., Fürst zu, Herzog von Ujest, Slawentzitz O.-S.
 Holz, Albert, Breslau.
 Jarecki, Julius, in Firma Metzzenburg & Jarecki, Breslau.
 Junghann, Generaldirektor, Berlin.
 Jungmann, J., Breslau.
 Kauffmann, Meyer, Breslau.
 Klewitz, Gen.-Dir., Slawentzitz O.-S.
 Kühnemann, Heinr., Hüttenbesitzer, Heinrichswerk bei Friedrichshütte.
 Ladewig, Hüttendirektor, Königshütte O.-S.
 Leipziger, C., in Firma Isid. Leipziger, Breslau.
 Letocha, Amtsgerichtsrath, Berlin (Steglitz).
 v. Lieres & Wilkau, Pasterwitz bei Koberwitz.
 v. Löbbecke, H., Breslau.
 Moeser, Alfred, in Firma Bernh. Jos. Grund, Breslau.
 Moll, F. W., Brieg, Reg.-Bez. Breslau.
 Mugdan, D., Breslau.
 Naehrich, C. P., Puschkowa bei Mörschelwitz.

Neugabauer & Co., Brieg, Reg.-Bez. Breslau.
 Priefert, Wilh., Oder-Schiffahrts-comptoir, Breslau.
 Pringsheim, Fedor, Breslau.
 Przillas, R., Brieg, Reg.-Bez. Breslau.
 Queissa, V., Direktor, Breslau.
 vom Rath, J. Jac., Koberwitz.
 Reich, Georg, Breslau.
 v. Rother, Landrath a. D., Rogau bei Maltsch O.-S.
 Ruffer & Co., Breslau.
 Sachs & Schiedewitz, Breslau.
 v. Schaffgotsch, Graf Hans Ulrich, Koppitz.
 Scheller, Bergw.-Direktor, Hohenloehütte bei Kattowitz.
 Scherzer & Co., Neuohof bei Liegnitz.
 Schimmelfennig, Hauptmann a. D., Königshütte O.-S.
 Schoeller, Gebrüder, Breslau.
 Schottländer, Julius, Breslau.
 Skene, Carl, Breslau.
 Storch, A., in Firma C. Scharff & Co., Breslau.
 Storch, Gebr., Brieg, R.-B. Breslau.

Suermondt, A., & Co., Chemische Fabrik, Inowrazlaw.
Sutter, M., Breslau.
v. Tiele-Winkler'sche Gesamtverwaltung, Kattowitz.

Toepffer, C., in Firma G. L. Toepffer's Söhne, Maltsch a. O.
Wachler, Dr., Ober-Bergrath a. D., Berlin.

Wegge, Fürstl. Pless'scher Bergw.-Dir., Schloss Waldenburg i. Schl.
Wiskott, Max, Breslau.
Zadig, B. A., Breslau.

Verzeichniss

der

Mitglieder des Vereins für Schiffbarmachung der Lippe in Hamm i. W.

I. Ehrenmitglieder.

Regierungs-Präsident Schwarzenberg zu Münster.
Regierungs-Präsident Winzer zu Arnberg.
Landrath, Kammerherr Freiherr von Landsberg-Steinfurt zu Münster.
Landrath von Bönninghausen zu Coesfeld.
Landrath von Bockum-Dolffs zu Soest.
Landrath Freiherr von der Heyden-Rynsch zu Dortmund.
Landrath Freiherr von Reitzenstein zu Recklinghausen.

Landrath Freiherr Vincke zu Hamm.
Landrath Freiherr von Werthern zu Lippstadt.
Landrath Graf Wedel, Haus Sandfort bei Olfen.
Landrath Hammacher zu Ruhrort.
Landrath Dr. Gescher zu Wesel.
Landrath Hoffmann zu Beckum.
Baurath Roeder in Hamm, technischer Beirath des Vereins.

II. Vorstand.

Kamp, Generaldirektor der Westfälischen Union zu Hamm, Vorsitzender.
Dr. Fluthgraf, Bürgermeister in Wesel, stellvertr. Vorsitzender.
von der Trappen, Präsident der Handelskammer zu Wesel.
Middendorf, Bürgermeister zu Dorsten.
Brauns, Generaldirektor in Dortmund.
Schüchtermann, Kommerzienrath in Dortmund.

Dr. Ostrop, Fabrikbesitzer in Recklinghausen.
Haumann, Bürgermeister zu Lippstadt.
Schönfeld, Betriebsdirektor in Lippstadt.
Freiherr von Schorlemer-Overhagen zu Overhagen bei Lippstadt.
Matthäi, Bürgermeister zu Hamm.
Sterneborg, Oekonomie-Kommissions-Rath a. D. (ausserordentliches Mitglied) in Lippstadt.

III. Ausschuss.

Kamp, Generaldirektor in Hamm.
Dr. Fluthgraf, Bürgermeister in Wesel.
von der Trappen, Präsident der Handelskammer in Wesel.
von Othegraven, W., Kaufmann in Wesel.
Böhm, Sägemühlenbesitzer in Wesel.
Bagel, Ehrenbürgermeistr. in Wackenbruch bei Wesel.
Thomson, Direktor des Harpener Bergwerksvereins in Derne.
Buddeberg, Direktor der Zeche „Rheinlbe“ bei Gelsenkirchen.
Verlohr, Direktor der Zeche „Graf Moltke“ zu Gladbeck i. W.
Middendorf, Bürgermstr. zu Dorsten.

Brauns, Generaldirektor in Dortmund.
Schüchtermann, Kommerzien-Rath in Dortmund.
Staberow, Baurath in Dortmund.
Küpper, Direktor der Zeche „General Blumenthal“ bei Recklinghausen.
Dr. Ostrop, Fabrikbesitzer zu Bruch.
Grote, Bürgermeister zu Haltern.
Schregel, Sägemühlenbesitzer in Haltern.
Wiethaus, Direktor in Hamm.
Kiesekamp, Kommerzien-Rath in Münster.
Keimer, Rentmeister zu Hovestadt.
Schulte-Herzfeld, Kaufmann zu Herzfeld.
Haumann, Bürgermstr. zu Lippstadt.

Sterneborg, Oekonomie-Kommiss.-Rath a. D. in Lippstadt.
Schönfeld, Betriebsdirektor in Lippstadt.
Thurmann, H., in Lippstadt.
Schüler, E., Mühlenbesitzer in Lippstadt.
Kisker, Kommerz.-Rath in Lippstadt.
Freiherr von Schorlemer zu Overhagen bei Lippstadt.
Lämmerhirt, Direktor zu Warstein.
Jesse, Reinh., Erbsälzer zu Westerkotten.
Schmieding, Oberbürgermeister zu Dortmund.
Matthäi, Bürgermeister zu Hamm.
Saarmann, Bürgermeister zu Lünen.

IV. Mitglieder.

Kreis-Vertretung.
Mittelviefhaus, C., Ziegeleibesitzer.
Russell, Domänen-Inspektor als Vertreter Sr. Durchlaucht des Herzogs von Arenberg.
Sasse, J., Kaufmann.
Wicking & Cie.

Wicking'sche Portland- und Wasserkalkwerke.
Gelsenkirchner Bergwerks-Aktien-Gesellschaft, Ueckendorf bei Gelsenkirchen.
Kreis-Vertretung, Ruhrort.

Soest

Bergenthal, C. W.
Kreis-Vertretung.

Wackenbruch bei Wesel

Bagel, C., Ehrenbürgermeister.

Wesel

Beckerhoff, H., Kaufmann.
 Böhm, A., Sägemühlenbesitzer.
 Bösken, E., Kaufmann.
 Felderhoff, A., Spediteur.
 Gassmann, E., Rechtsanwalt.
 Handelskammer.
 Hoettger, W.
 Hoevel, J. F., sel. Wwe. & Sohn.
 Janssen, H.
 Kehl, A., Kaufmann.
 Kreisvertretung des Kreises Rees.
 Krieg & Tigler, Fabrikbesitzer.
 Küchel, B.
 Lüyken, Daniel & Sohn.
 Lüyken, Ch., Kaufmann.
 Lüyken, Wilhelm.
 Momburg, Ph., Kaufmann.
 Neuhaus, C., Kaufmann.
 Neuhaus, R., Kaufmann.
 Niederrheinische Güter-Assekuranz-Gesellschaft.
 von Othegraven, W., Kaufmann.
 Rigaud, A., Bankinhaber.
 Schmidt, F. & Sohn, Bleiwalzwerk.
 Schneemann, M.
 Schulte, S., Rechtsanwalt.
 Spar- und Vorschussverein.
 Stadtgemeinde.
 Tenhompel & Bloch.
 von der Trappen, C., Handelskammer-Präsident.
 Welsch, C.
 Westermann, F., Rentner.
 Westermann & Söhne.
 Westermann, M.
 Westermann, W., Kaufmann.
 van Wüllen-Scholten, Fabrikbes.
 Ziegler, H.

Waltrop

Gemeinde-Vorstand.
 Nierhoff, T., Holzhändler.
 Overthun, W., Holzhändler.
 Warsteiner Gruben- und Hüttenwerke.
Warstein.

Jesse, K., Erbsälzer, **Westernkotten bei Lippstadt.**

Gemeinde-Vorstand, **Ahsen.**

Anröchte

Gemeinde-Vorstand.
 Hölter, F., Grubenbesitzer.
 Jacobi, C., Grubenbesitzer.
 Killing, F., Grubenbesitzer.
 Schulte, A., Grubenbesitzer.
 Schulte, H., Grubenbesitzer.

Gemeinde-Vorstand, **Bork.**

Kreis-Vertretung, **Beckum.**

Moll, G., Holzhandlung und Kalkbrennerei, **Beckum-Ennigerloh.**

Mönnig, A., Gutsbesitzer, **Benninghausen.**

Groskurth, G., in Firma Bangert & Groskurth, **Belecke.**

Dr. Ostrop, Fabrikbesitzer, **Bruch bei Recklinghausen.**

Buddeberg, Direktor der Gewerkschaft „Rheinelbe“ bei **Gelsenkirchen.**

Kreis-Vertretung, **Coesfeld.**

Verwitwete Gräfin Thedel v. Kielmannsegge, **Cappenberg.**

Dortmund

Baumeister, Julius.
 Bäumer, Louis.
 Brauns, Generaldirektor.
 Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.
 Handelskammer.
 Harpener Bergbau-Aktien-Gesellschaft.
 Hoesch, Konsul.
 Kleine, Bergwerksdirektor.
 Kreis-Vertretung des Landkreises Dortmund.
 Union, Aktien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie.
 Staberow, Baurath.
 Stadtgemeinde.
 Schüchtermann, H.
 Willich, Franz, Kommerzienrath.

Dorsten

Cirkel, Baumeister.
 von Cloedt, Bürgermeister a. D., Kreis-Sparkassen-Rendant.
 Happ, P., Rentner.
 Paton, R., Fabrikant.
 Reckmann, Kaufmann.
 Rensing, H., Kaufmann.
 Rodeck, Kaufmann.
 Sanders, W.
 Schürholz, Fabrikant.
 Stadtgemeinde.
 Stevens, Fabrikant.
 Velten, J., Brennereibesitzer.
 de Weldige, E., Banquier.
 de Weldige, E., Beigeordneter.

Düsseldorf

Dr. Beumer, Generalsekretär des Vereins zur Wahrung der gemein-

samen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen.

Haarmann, Kapp & Cie.

Gemeinde-Vorstand, **Datteln i. W.**

Schultze, Conrad, Fabrikbesitzer, **Emmelsum bei Wesel.**

Dr. Reismann, **Essen.**

Gemeinde-Vertretung, **Gahlen.**

Gewerkschaft des Steinkohlenbergwerks „Graf Moltke“, **Gladbeck i. W.**

Gemeinde-Vorstand, **Gartrop-Bühl.**

von Nagel, Freiherr, **Haus Gartrop bei Wesel.**

Hamm

Asbeck, A., Brennereibesitzer.
 Bacharach, M., Banquier.
 Banning, J., Fabrikbesitzer.
 Beckerhoff, W., Kaufmann.
 Bergmann, F., Kupferschmied.
 Bergmann, Karl Adolf.
 Boos, H., Betriebsdirektor.
 Bloch, D., Fabrikant.
 Borberg, A., Dr. med.
 Böckmann & Schievink, Holzhändler.
 Bönninghaus, J., Maurermeister.
 Brüggemann, H., Mühlenbesitzer.
 Cobet, E., Apotheker.
 Degenhardt & Knoche, Lackfabrik.
 Funke, Rechtsanwalt.
 Geck, L., Wittwe, Sägemühle.
 Gerson, H., Banquier.
 Griebisch, E., Buchdruckereibesitzer.
 Goldschmidt, J., Kaufmann.
 Hobrecker, O., Fabrikbesitzer.
 Hobrecker, F., Chemiker.
 Husemeyer, F., Kaufmann.
 Isenbeck, W. & Cie., Brauereibes.
 Isphording, E., Sägewerksbesitzer.
 Kamp, H., Generaldirektor.
 Klute, G., Ziegeleibesitzer.
 Köchling & Varro, Ziegeleibesitzer.
 Kreis-Vertretung.
 Kühnlein & Böcker, Bürstenfabrik.
 Landmann, H., Möbelfabrikant.
 Lenhartz & Fik, Bau-Unternehmer.
 Lindenstruth, C. & A., Kaufleute.
 Lingk, J., Bau-Unternehmer.
 Loeb, Major (Haus Kentrop), Gutsbesitzer.
 Löwenstein, J.
 „Mark“, Aktienbrauerei.
 Matthaei, R., Bürgermeister.
 Neuhaus, A., Bahnhofsrestaurateur.

Pape, Karl.
 Pröpsting, F. W., Brauereibesitzer.
 Pröpsting, Fritz, jr.
 Rassfeld, H., Direktor der westfälischen Kalkindustrie.
 Rath, C., Bau-Unternehmer.
 Reinold, H. F., Bürstenfabrikant.
 Reinoldt, H., Lohgerber.
 Reininghaus, Lehrer.
 Rollmann, C., Kaufmann.
 Schultz, Justizrath.
 Stadtgemeinde.
 Unkenboldt, Dr. med.
 Vogel, W., Kaufmann.
 Vogt, H., Maler.
 Vosswinkel, Apotheker.
 Vorschulze, C. H., Kaufmann.
 Westfälische Union, Aktien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- u. Draht-Industrie.
 Westfälische Draht-Industrie, Aktien-Gesellschaft.
 Windthorst, Justizrath.
 Wilshaus, W., Gärtnereibesitzer.
 Wiethaus, Direktor.
 Wulff, A., Kaufmann.
 Zöllner, E., Kaufmann.

Haltern

Rigermann, Albert.
 Schregel, Karl.
 Schulkamp, Franz.
 Stadtgemeinde.

Hubbert, Aug., **Hennewig.**

Herzfeld b. Soest

Gemeinde-Vorstand.
 Schulte-Herzfeld, Holzhändler.
 Willenbrink, St., Kaufmann.
 Willenbrink, J. H., Brennereibes.

Hovestadt

Gemeinde-Vorstand.
 Keimer, Rentmeister, als Vertreter des Grafen v. Plettenberg.
 Ziegler, J., Weinhändler.

Gemeinde-Vertretung, **Hünxe.**

Aktien-Gesellschaft für Rheinisch-Westfälische Industrie, **Köln.**

Lippstadt

Altenschmidt, G., Kaufmann.
 Blume, A., Kohlenhändler.

Brinkmann, E., Kaufmann.
 Brülle, C. D., Kaufmann.
 Brülle, J. W., Mühlenbesitzer.
 Brülle, A., Wittwe.
 Brülle & Schmeltzer, Kaufleute.
 Börnheim, Heintr.
 Dornheim, G. C., Kaufmann.
 Engelbert, W., Oekonom.
 Epping, C. H., Kaufmann.
 Epping, J. D., Kaufmann.
 Friedrichs, C., Kaufmann.
 Galny, F., Kaufmann.
 Geyer & Neuburg, Kaufleute.
 Haumann, Bürgermeister.
 Hegener, E., Buchhändler und Buchdruckereibesitzer.
 Heye, August.
 Hegelmann, J., Cigarrenfabrikant.
 Hilbek, F., Consul.
 Kisker, A., Kommerzienrath.
 Kisker, A., Kaufmann.
 Kleine, W., Brauereibesitzer.
 Kleine, G., Cigarrenfabrikant.
 Kleine, A., Kaufmann.
 Kovert, D., Kaufmann.
 Kreis-Vertretung.
 Lenze, Gebr., Kaufleute.
 Linnhoff, Th., Wittwe.
 Löckenhoff & Schulte, Kaufleute.
 Lucas, G., Kaufmann.
 Mattenklodt, Gebr., Kaufleute.
 Meinerzhagen, Lohgerbereibesitzer.
 Millinghaus, F., Kaufmann.
 Modersohn, G., Bäckermeister.
 Mülker, L., Spediteur.
 Nies, W., Firma.
 Riedel, H., Cigarren- und Tabakfabrikant.
 Rosenbaum, M., Banquier.
 Rosenbaum, M., Wittwe.
 Schmidt & Klumpp, Seifenfabrik.
 Schmitz, C., Gastwirth und Bäcker.
 Schönfeld, Betriebs-Direktor.
 Schüler, E., Mühlenbesitzer.
 Siegfried, W., Wittwe.
 Stadtgemeinde.
 Stackmann, Holzhändler.
 Stedtfeld, G. H.
 Sterneberg, J., Oekonomie-Kommissions-Rath a. D.
 Sterneborg, Th., General-Agent der Aachen-Münchener Feuervers.-Ges.
 Straub, J., Kaufmann.
 Timmermann, Ed., Maurermeister.
 Timmermann, A., Maurermeister.
 Timmermann, W., Maurermeister.

Thurmann, C., Kaufmann.
 Thurmann, H. W., Kaufmann.
 Thurmann, H., Kaufmann.
 Warstein-Lippstädter Eisenbahngesellschaft.
 Wahlert & Sohn, Kaufleute.
 Wächter, C., Kaufmann.
 Wetekamp, F., Kaufmann.
 Wetekamp, F. W., Konditorei.
 Wetekamp, W., Bäckermeister.
 Windmüller, H., Wittwe, Fourage-Handlung.

Gemeinde-Vorstand, **Liesborn.**

Lünen

Gewerkschaft Eisenhütte Westfalia.
 Potthof & Flume, Fabrikanten.
 Quitmann, G.
 Robbert, F.
 Stadtgemeinde.
 Schultz, F., & Co., Eisenhütte Lünerehütte.
 Wortmann, G., jr., Kaufmann.

Lippe (Kirchspiel Waltrop)

Fork, H., Oekonom.

Gemeinde-Vorstand, **Lippamsdorf.**

Hagenkamp, J., **Lippborg.**

Gemeinde-Vorstand, **Marl.**

Münster

Handelskammer.
 Dr. Biermer, Syndikus der Handelskammer für den Reg.-Bez. Münster.
 Provinzialverband von Westfalen.
 Schulz, A., Bergmeister a. D.

Stadtgemeinde, **Olfen.**

Obrighoven-Lackhausen

Bürgermeisterei.

von Schorlemer, Freiherr, Gutsbes.
Overhagen bei Lippstadt.

Recklinghausen

Droste, H., Kaufmann.
 Gewerkschaft Schlägel und Eisen
 Gewerkschaft General Blumenthal.

Verzeichniss

der

Mitglieder des Ostdeutschen Fluss- und Kanalvereins zu Bromberg.

I. Vorstand.

Braesicke, Oberbürgermeister, Vorsitzender, Bromberg.
 Bengsch, Franz, Holzhändler, stellvertret. Vorsitzender, Bromberg.
 Dyck, Hermann, Fabrikbesitzer, Schatzmeister, Bromberg.
 Beck, Carl, Kaufmann, 1. Schriftführer, Bromberg.
 Hirschberg, Leopold, Handelskammersekretär, 2. Schriftführer, Bromberg.
 Allendorff, Königl. Wasserbauinspektor, Bromberg.
 Baerwald, Lesser, Kaufmann, Nakel.
 Bumke, Friedr. Wilh., Direktor, Bromberg.

Goecke, Stadtrath, Montwy.
 Groch, Carl, Holzspediteur, Bromberg.
 Kalow, Chr., Schiffseigner, Berlinchen.
 Levy, Jul., Kaufmann, Inowrazlaw.
 Matthes, L., Kaufmann, Bromberg.
 Rahm, Rittergutsbesitzer, Woynowo b. Wilhelmsort.
 Siewers, Königl. Wasserbauinspektor, Bromberg.
 Thormann, Aug., Frachtbestätiger, Bromberg.
 v. Unruh, Königl. Landrath, Bromberg.
 Wegener, Julius, Kaufmann, Schulitz.

II. Körperschaften etc.

Magistrat der Stadt Bromberg.
 Magistrat der Stadt Inowrazlaw.
 Magistrat der Stadt Schneidemühl.
 Handelskammer zu Bromberg.

Verein Deutscher Holz- u. Flösserei-Interessenten, Bromberg.
 Steinsalzbergwerk Akt.-Ges., Inowrazlaw.
 Bromberger Schleppschiffahrt Akt.-Ges., Bromberg.
 Bankcommandite M. Friedländer, Beck & Co., Bromberg.

III. Einzelmitglieder.

Allendorff, Königl. Wasserbauinspektor, Bromberg.
 Baerwald, Rechtsanwalt, Bromberg.
 Baerwald, L., Schröttersdorf bei Bromberg.
 Baerwald, Lesser, Fabrikbesitzer, Nakel.
 Beck, Carl, Kaufmann, Bromberg.
 Bengsch, Franz, Kaufmann, Bromberg.
 Bengsch, Hermann, Holzspediteur, Bromberg.
 Blumwe, W., Fabrikbesitzer, Prinzen-
 thal b. Bromberg.
 Boas, Paul, Königl. Kommissionsrath, Bromberg.
 Boehmer, Gebr., Fabrikbesitzer, Schröttersdorf b. Bromberg.
 Bohn, Bürgermeister, Fordon.
 Braesicke, Oberbürgermeister und Mitglied des Herrenhauses, Bromberg.
 Bumke, August, Fabrikbesitzer, Bromberg.
 Butzner, Schiffseigner, Bromberg.
 Cassirer Söhne, Fabrikbesitzer, Schulitz.
 Corell, Fritz, Bromberg.
 Dietz, H., Stadtrath und Mitglied des Abgeordnetenhauses, Bromberg.
 Dyck, Hermann, Fabrikbesitzer, Bromberg.
 Eckert, Paul, Kaufmann, Bromberg.
 Eichenberg, Max, Fabrikbesitzer, Bromberg.
 Franke, C.A., Spritfabrik, Bromberg.
 Gamm, H. J., Seifenfabrik, Bromberg.
 Goecke, Stadtrath, Montwy.

Geordel, J. J., Kolonialwaarenhandlung, Bromberg.
 Groch, Carl, Kaufmann, Bromberg.
 Grunwald, Otto, in Firma Gruenauer-
 sche Buchdruckerei, Bromberg.
 Habermann & Moritz, Holzspediteure, Bromberg.
 Hailliant, Dr., Rechtsanwalt, Bromberg.
 Halbe, Rechtsanwalt, Bromberg.
 Harder, Max, Kaufmann, Bromberg.
 Herbst, Carl, Bromberg.
 Hirschberg, Leopold, Handelskammersekretär, Bromberg.
 Jacoby, Julius, Bromberg.
 Jenisch, Waldemar, Fabrikbesitzer, Bromberg.
 Jeske, Zimmermeister, Bromberg.
 Kalkbruch Wapienno, Michael Levy & Co., Wapienno b. Bartschin.
 Kalow, Chr., sen., Schiffseigner, Berlinchen a. O.
 Klammt, H., Ingenieur, Bromberg.
 Kleindienst, Fritz, Stadtrath, Bromberg.
 Knopf, Isidor, Kaufmann, Bromberg.
 Kolwitz, Ludwig, Kaufmann, Bromberg.
 Krüger, R., Fabrikbesitzer, Schulitz.
 Lehn, A., Kaufmann, Bromberg.
 Levy, Jul., Inowrazlaw.
 Lindau, C., Fabrikbesitzer, Schulitz.
 Lindner, J., Kaufmann, Bromberg.
 Lippmann, Mühlenbesitzer, Labischin.
 Machatschek, Franz, Holzspediteur, Bromberg.
 Matthes, L., Kaufmann, Bromberg.

Mechelke, Wilhelm, Schiffseigner, Raumerswalde.
 Mirus & Peter, Fabrikbesitzer, Kl. Bartelsee b. Bromberg.
 Moses, J., Kaufmann, Bromberg.
 Nubel, Otto, Kaufmann, Bromberg.
 Raddatz, G., Kaufmann, Bromberg.
 Rahm, Rittergutsbesitzer, Woynowo.
 Richter, Carl, in Firma August Richter Söhne, Samotschin.
 Rodemann, L., Kaufmann, Bromberg.
 Sasse, Gustav, Frachtbestätiger, Bromberg.
 Schramm, F. W. Söhne, Fabrikbesitzer, Bromberg.
 Schultz, Jul., Kaufmann, Bromberg.
 Schultz & Winnemer, Bromberg.
 Seligsohn, in Firma Selig Salomon, Fabrikbesitzer, Schönhagen bei Bromberg.
 Seligsohn, S., Kaufmann, Bromberg.
 Siewers, Kgl. Wasserbauinspektor, Bromberg.
 Suermondt Robt & Co., Montwy.
 Thormann, August, Frachtbestätiger, Bromberg.
 v. Unruh, Landrath und Mitglied des Abgeordnetenhauses, Bromberg.
 Weber, Otto, Holzspediteur, Bromberg.
 Wegener, Jul., Schulitz.
 Wolfen, Rechtsanwalt, Bromberg.
 Wulff, Th., Civilingenieur, Bromberg.
 Zawadzki, Rudolf, Kaufmann, Bromberg.
 Zobel, L., Fabrikbesitzer, Bromberg.

Verzeichniss

der

Mitglieder des Provinzial-Vereins für Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt in der Provinz Posen zu Posen.

I. Vorstand.

Witting, Oberbürgermeister, Vorsitzender;
von Sezaniecki, Generallandschaftsrath, Stellvertreter;
S. Hepner, Fabrikbesitzer, Kassirer;
Schlosshauptmann von Dziembowski, Meseritz, Vor-
sitzender des Provinzialausschusses, Beisitzer;

M. Herz, Kgl. Kommerzienrath, Stadtrath, Beisitzer;
Dr. Hampke, Sekretär der Handelskammer, Schriftführer;
von Karłowski, Königl. Regierungs-Baumeister, Stell-
vertreter.

II. Ausschuss.

St. Cegielski, päpstlicher Geheimkämmerer, Fabrikbesitzer;
Dr. von Dziembowski, Landeshauptmann;
Grüder, Stadtbaurath;
Julius Hugger, Kgl. Kommerzienrath;
N. Kantorowicz, Fabrikdirektor;
von Klitzing, Landrath, Obornik;
Marx, Schiffseigner;
Müller, Schwerin a. W., Assessor a. D., Bürgermeister;
Naumann, Mikuszewo, Hauptmann d. R., Domänenpächter;
N. J. Neufeld, Kaufmann;
Orgler, Justizrath und Stadtverordnetenvorsteher;
Professor Dr. Peters, Oekonomierath, Generalsekretär des

landwirthschaftlichen Provinzialvereins für die Provinz
Posen;
Schmolke, Bürgermeister, Obornik;
Graf von Skórzewski, Komorze, Rittergutsbesitzer;
von Staudy, Generallandschaftsdirektor;
von Tiedemann-Kranz, Kgl. Kammerherr und Ritter-
gutsbesitzer;
Nap. von Urbanowski, Fabrikbesitzer;
M. Warschauer, Spediteur;
Wolff, Landesbaurath;
Wulsch, Stadtbauinspektor;
Graf Żółtowski, Niechanowo, Rittergutsbesitzer.

III. Körperschaften.

Magistrat zu Posen.
Magistrat zu Landsberg a. W.
Magistrat zu Kosten.
Magistrat zu Obornik.

Magistrat zu Neusalz a. O.
Kreisausschuss zu Schroda.
Kreisausschuss zu Wreschen.
Kreisausschuss zu Kosten.

Kaufmännische Vereinigung zu Posen
Handelskammer zu Posen.
Posener Bauhütte.

IV. Einzelmitglieder.

Alport, Adolf, Kaufmann, Posen.
Andersch, Gebr., Weinhandlung,
Posen.
Asch, A., Söhne, Kaufmann, Posen.
Auerbach, Rath & Reimann,
Zuckerfabrik in Schroda, Sitz in
Posen.
Auerbach & Söhne, Kaufmann,
Posen.
Ahsch, Ludwig, Seifenfabrik, Staro-
lenka.
Andresen, Dr. jur., Regierungsrath,
Jersitz bei Posen.
Bahlau, Oskar, Kaufmann, Posen.
Bank für Landwirthschaft, Kwilecki,
Potocki & Co., Posen.
Barcikowski, Kaufmann, Posen.
Bleistein, J., Kaufmann, Posen.
Braun & Rotholz, Mühlenbesitzer,
Posen.
Brill & Tuch, Kaufmann, Posen.
Bronikowski, Kaufmann, Posen.
Bail, Dr., Stadtrath, Posen.
v. Bernuth, Rittergutsbesitzer, Bo-
rowo.

Behrnauer, Landrath, Kosten.
Baumgarten, Bürgermeister, Mar-
gonin.
Cegielski, St., Fabrikbesitzer, Posen.
v. Chełkowski, Rittergutsbesitzer,
in Snielow.
Carst, P., Rittergutsbesitzer in
Dembno.
Carst, Rittergutsbesitzer, Zakrzewo.
Graf v. Czarnicki, Rittergutsbesitzer,
Przybysław.
v. Dziembowski, Dr., Landeshaupt-
mann, Posen.
v. Dziembowski, Vorsitzender des
Provinzialausschusses, Meseritz.
Engel, S., Seifenfabrik, Posen.
Engelhardt, Landrath, Jarotschin.
Fraas, F. G., Nachf., Kaufmann,
Posen.
Friedlaender & Co., Kaufmann,
Posen.
Friedlaender, J. M., Fabrikbesitzer,
Posen.
Friedmann & Alport, Kaufmann,
Posen.

Fürstenu, Paul, Kaufmann, Posen
Glaser, Leopold, Schmalzsiederei,
Wilda bei Posen.
Goldenring, Kaufmann, Posen.
Goldschmidt, Mich. M., Kaufmann
Posen.
Guttman, Wolff, Kaufmann, Posen.
Gutsche, Gustav, Ziegelei, Rattaj
bei Posen.
Glückmann & Kaliski, Kaufmann,
Posen.
Gelfert, Bürgermeister, Zirke.
Gerhardt, Dr., Stadtrath, Posen.
Grüder, Stadtbaurath, Posen.
Grossmann, Zimmermstr., Obornik.
Glaeser, Otto, Hüttendirektor, Neu-
salz a. O.
Hamburger & Söhne, Kaufmann,
Posen.
Hartwig, Carl, Spediteur, Posen.
Heinze, M., Spediteur, Posen,
Hepner & Co., Fabrikbesitzer, Posen.
Herz, M., Kommerzienrath, Posen.
Herz, Samuel, Kaufmann, Posen.

- Herzog & Söhne, Dampfmühle, Posen.
- Hugger, Gebr., Brauerei, Posen.
- Herrmann, Paul, Rheder, Stettin.
- Hardtmann, F., Spediteur, Stettin.
- Hampke, Dr., Handelskammersekretär, Posen.
- Herzberg, Thierarzt, Posen.
- Hugger, Kommerzienrath, Posen.
- Jacoby, Max, Kaufmann, Posen.
- Jäckel, Stadtrath, Posen.
- Jaffé, Bernhard, Kaufmann, Posen.
- Jaffé, S. D., Kaufmann, Posen.
- Jeremias, J., Kaufmann, Posen.
- Jeremias & Lippmann, Kaufmann, Posen.
- Jerzykiewicz, Kaufmann, Posen.
- Jaekel, Adolf, Baumeister, Neusalz a. O.
- Krumbholtz, Hüttendirektor, Neusalz a. O.
- v. Klitzing, Landrath, Obornik.
- Kartmann, Paul, Architekt, Posen.
- Kaatz, Ed., Kaufmann, Posen.
- Kantorowicz, Hartwig, Fabrikbesitzer, Posen.
- Kantorowicz, Isidor, Kaufmann, Posen.
- Kierski, N. & Co., Kaufmann, Posen.
- Krause, S., Zigarrenfabrik, Posen.
- Krug & Sohn, Kaufmann, Posen.
- Krzyzanowski, T., Fabrikant, Posen.
- Kuczynski, Moritz, Nachf., Spediteur, Posen.
- Kleinfeldt, Arthur, Kaufmann, Posen.
- A. Karlowski, Reg.-Baumeister, Posen.
- Künzer, Bürgermeister, Posen.
- Kindler, Architekt, Posen.
- Kantorowicz, Fabrikdirektor, Posen.
- Leitgeber, J. N., Kaufmann, Posen.
- Lesser, Gebr., Maschinenfabrik, Posen.
- Licht, Spediteur, Posen.
- Lewinski, Dr., Rechtsanwalt, Posen.
- Lorenz, Oekonomierath, Pianowo.
- May, Roman, Dr., Düngerfabrik, Posen.
- Meyer & Co., Kaufmann, Posen.
- Mazurkiewicz, Fabrikbesitzer, Posen.
- Milch, Moritz, & Co., Chem. Fabrik, Posen.
- Moral, Adolf, Kaufmann, Posen.
- Mottek, Salomon, Kaufmann, Posen.
- Martin, Franz, Spediteur, Stettin.
- Müller, Bürgermeister, Schwerin a. W.
- Marx, Schiffseigner, Posen.
- Negendank, Franz, Fabrikant, Posen.
- Neufeld, Gebr., Kaufmann, Posen.
- Naumann, Hauptm. d. R., Domänenpächter, Mikuszewo.
- v. Nathusius, Polizeipräsident, Posen.
- Oberfelt & Co., Kaufmann, Posen.
- Orgler, Justizrath, Posen.
- Peiser, Louis, & Söhne, Kaufmann, Posen.
- Pfitzner, A., Kaufmann, Posen.
- Pohle & Broh, Kaufmann, Posen.
- Posener Spirit-Actien-Gesellschaft, Posen.
- Pieschel, E., Kaufmann, Posen.
- Peters, Prof. Dr., Oekonomierath, Posen.
- Rosenthal, N., Kaufmann, Posen.
- Samter, S. jun., Kaufmann, Posen.
- Saul, Heimann, Kaufmann, Posen.
- Schnége, Georg, Kaufmann, Posen.
- Scholz, Rudolf, Posen.
- Seelig, Emil, Kaufmann, Posen.
- Simon, Adolf, Kaufmann, Posen.
- Stenzel & Co., Spediteur, Posen.
- v. Sezaniecki, Generallandschaftsrath, Posen.
- Spolka, Meljor, Meliorations-Genossenschaft, Posen.
- v. Staudy, Generallandschaftsdirektor, Posen.
- v. Skórzewski, Graf, Rittergutsbesitzer, Komorze.
- Schmolke, Bürgermeister, Obornik.
- Suesmann, Kommerzienrath, Neusalz a. O.
- Suesmann, Wilh., Fabrikbesitzer, Neusalz a. O.
- Schmole, Prokurist, Neusalz a. O.
- v. Tiedemann, Rittergutsbesitzer, Kranz.
- v. Urbanowski, Fabrikbesitzer, Posen.
- Warschauer, Max, Spediteur, Posen.
- Wulsch, Stadtbauinspektor, Posen.
- Wolinski, Rechtsanwalt, Posen.
- Wittkowski, R., Agent, Birnbaum.
- Witting, Oberbürgermeister, Posen.
- Wolff, Landesbaurath, Posen.
- Wreschner, Kaufmann, Obornik.
- Graf Żółtowski, Rittergutsbesitzer, Niechanowo.
- Zadek, Siegfried, Kaufmann, Posen.
- Graf Żółtowski, Rittergutsbesitzer, Gluchowo.

Verzeichniss

der

Mitglieder des Elbe-Ostsee-Kanal-Bauvereins in Wismar.

I. Vorstand.

- | | |
|--|---|
| Brunnengräber, R., Senator, Schwerin, I. Vorsitzender. | Peters, W., Kaufmann, Schwerin. |
| Podeus, H., Kommerzienrath, Wismar, II. Vorsitzender. | Heuck, E., Kaufmann, Parchim. |
| Schregel, E., Kaufmann, Wismar, Kassirer. | Jordan, Fabrikbesitzer, Parchim. |
| Grünberg, Lehrer, Wismar, Schriftführer. | Rose, Chr., in Firma: C. G. Rose, Kaufmann, Grabow. |
| Dolberg, C., Ingenieur, Wismar. | Sparkuhl, Direktor, Ludwigslust. |
| Sostmann, E., Director, Wismar. | Weinang, Kaufmann, Neustadt i. M. |
| Nord, Kaufmann, Schwerin. | Bausch, Kommerzienrath, Neu-Calliss. |
| Brauer, R., Kaufmann, Schwerin. | Staack, E., Kaufmann, Dömitz. |
| Junglöw, Baumeister, Schwerin. | |

II. Magistrate.

Magistrat der Stadt Wismar.
Magistrat der Stadt Parchim.

Magistrat der Stadt Schwerin.

III. Einzel-Mitglieder.

1. In Wismar.

Arndt, O., Mühlenpächter.
 Aarons, Th., Kaufmann.
 Ahrens, W., Schlachter.
 Ackermann, Oberlehrer.
 Burth, A., Kaufmann.
 Bremer, W., Kaufmann.
 Brüshaber, Ingenieur.
 Brunneckow, Uhrmacher.
 Behring, Th., sen., Kaufmann.
 Brandt, W., Hof-Maschinenfabrikant.
 Beckmann, Fr., Kaufmann.
 Behring, Fr., Rechtsanwalt.
 Becker, G., Kaufmann.
 Bärwinkel, A., Hof-Bäckermeister.
 Bremer, Lithograph.
 Behneke, H., Kaufmann.
 Bobzien, C., Kaufmann.
 Crull, F., Konsul, Kaufmann.
 Cordua, A., Konsul, Kaufmann.
 Cohn, J., Kaufmann.
 Cordua, C., Kaufmann.
 Carow, E., Konsul, Kaufmann.
 Dethlefsen, Dr., Gymnasiallehrer.
 Eberhardt, Buchdruckereibesitzer.
 Erhardt, C., Konsul, Kaufmann.
 Eggert, A., Maurermeister.
 Ebeling, W., Kaufmann.
 Erhardt, W., Kaufmann.
 Evers, Dr. med.
 Frege, E., Rechtsanwalt.
 Främcke, W., Wirth.
 Fründt, Hôtelier.
 Fenger, H., Senator.
 Fischer, W., Kaufmann.
 Günther, C., Kaufmann.
 Groth, Lehrer.
 Günther, W., Kaufmann.
 Gertz, E., Kaufmann.

Göttmann, B., Malermeister.
 Götze, W., Kaufmann.
 Grünfeldt, B. M., Kaufmann.
 Hoppenrath, R., Kaufmann.
 Hornemann, E., Fabrikbesitzer.
 Hornemann, C., Kaufmann.
 Hein, W., Fabrikbesitzer.
 Heidtmüller, Kaufmann.
 Heitmann, G., Kaufmann.
 Haupt, E., Rechtsanwalt.
 Holzgreve, Maurermeister, Fabrikbesitzer.
 Hosmann, C., Hôtelier.
 Hilbrecht, H., Hof-Schuhmacher.
 Hübbe, Baudirektor.
 Heuer, Chr., Rathskeller-Pächter.
 Holtz, Bäckermeister.
 Hinstorff, Frau Kommerzienrätthin.
 Kirchner, Dr., Gymnasiallehrer.
 Knittel, Chr., Raths-Registrator.
 Kindler, A., Rentier.
 Löwe, C., Schlachtermeister.
 Lössin, Apotheker.
 Meutzner, M., Buchhändler.
 Michaelis, G., Kaufmann, Wein-
 händler.
 Michaelis, J., Wein-Grosshändler.
 Meyer, J. F., Klempnermeister.
 Marsmann, G., Kommerzienrath.
 Müller, J., Musikdirektor.
 Müller, Joh., Kaufmann.
 Meyer, W., Kaufmann.
 Müller, W., Kaufmann.
 Michaelsen, C., jun., Photograph.
 Michaelsen, C., sen., Malermeister.
 Martens, F., Amtsrichter.
 Neckel, G., Brennereibesitzer.
 North, W., Kaufmann.

Niemann, W., Kaufmann.
 Otto, C., Kaufmann.
 Otto, W., Kaufmann.
 Podeus, H., jun., Konsul, Kaufmann.
 Podeus, P., Ingenieur, Fabrikbesitzer.
 Pufpaff, H., Kaufmann.
 Prochno, A., Kaufmann.
 Possehl, L., & Co., Kaufmann.
 Rennecke, Dr. med.
 Reimer, H., Amtsgerichts-Secretär.
 Riebe, W., Kaufmann.
 Stichert, C., Dr., Rechtsanwalt.
 Schmidt, L., Kaufmann.
 Schröder, Ferd., Kaufmann.
 Schacht, Zahntechniker.
 Schäfer, Hof-Konditor.
 Suhrbier, G., Buchhalter.
 Strecker, C., Redakteur.
 Stübinger, Kaufmann.
 Thormann, P., Rechtsanwalt.
 Thormann, J. C., Geh. Kommerzien-
 rath.
 Thiede, Schiffsmakler.
 Unruh, Dr. med., Sanitätsrath.
 Völker, G., Kaufmann.
 Wilde, Fr., Kaufmann.
 Witte, H., Senator.
 Wulff, C. A., Kaufmann.
 Witt, A., Rechtsanwalt.
 Zeller, Kaufmann.
 Zimmermann, J. F., Rentier.
 Zimmermann, Fr., Fabrikant.
 Gössel, Kaufmann.
 Niemann, Uhrmacher.
 Bade, Postdirektor.
 Mussäus, F., Kaufmann.
 Brunswig, Architekt.

2. In Schwerin.

Brunnengräber, Rud., Senator.
 Witt, Joh., Maschinenfabrikant.
 Löwenthal, Felix, Rechtsanwalt.
 Junglöw, Wm., Baumeister.
 Fromm, Heinr., Rentner.
 Lütgens, C., Dr. phil.
 Ahrens, Fritz, Kaufmann.
 Höppner, G., Tischlermeister.
 Schultz, Heinr., Kaufmann.
 Schwenn, Hartwig, Kaufmann.
 Klemkow, A., Maler-Obermeister.
 Müller, C., Buchbindermeister.
 Nieske, F., Maurermeister.
 Mirow, C., Tischler-Obermeister.
 Reinhold, Gebr., Dampfsägerei.
 Bilguer, H., Hausmeister.
 Bockhold, F., Hof-Zimmermeister.
 Biesenthal, W., Zimmermeister.
 Glatz, C., Maurermeister.

Peters, W., Kaufmann (Bären-
 sprung & Ehlers).
 Schröder, Carl, Kaufmann.
 Genzmer, L., General-Agent.
 Franke, C., Kommerzienrath.
 Herberger, E., Buchdruckerei-
 besitzer.
 Janssen, W., Dampf-mühlenbesitzer.
 Fromm, A., Ziegeleibesitzer (Schelf-
 werder).
 Schall & Schwenke, Export-
 Brauerei.
 Schall & Schwenke, Bankgeschäft.
 Spitta, A., Brauereibesitzer (Pauls-
 höhe).
 Feltmann, A., Brauereibesitzer.
 Lindemann & Co., Gaswerke.
 Possehl & Co., Stabeisen- und
 Kohlenhandlung.

Burmeister, Heinr., Geschäfts-
 führer: Possehl & Co.
 Podeus, H., Stabeisen- und Kohlen-
 handlung.
 Podeus, H., Maschinenfabrik.
 Brandt Söhne, Maschinenfabrik.
 Gehrke, Wm. (Rohrdantz & Co.
 Nachflgr.).
 Reyer, Fr. (H. E. Riecke Nachflgr.).
 Kammeyer, Ernst, Kaufmann.
 Clewe, Ludw., Hof-Maurermeister.
 v. Oecolowitz, Hof-Dekorations-
 maler.
 Biern, H. C., Kaufmann.
 Brauer, Rud., Kaufmann.
 Möller, Baumeister.
 Vorberg, Heinr., Kaufmann.
 Herbst, Aug., Rentner.
 Quade, G., Schriftsteller.

3. Auswärtige.

Breem, P., Kaufmann, Burg bei Magdeburg.
 Bock, E., Gutsbesitzer, Rosenthal bei Wismar.
 Chemische Fabrik Aktiengesellschaft, Grabow.
 Cohn, G., Kaufmann, Hannover.
 Engert, Baumeister, Köln a. Rh.
 Fincke, F., Professor, Baltimore.
 Graack, L., Kaufmann, Neustadt i. M.
 Josephy & Ahrens, Kaufmann, Parchim.

Karsten, J., Kaufmann, Neustadt i. M.
 Ludewig & Co., Schiffsbauemeister, Rostock.
 Möller, J. F., Kaufmann, Hamburg.
 Möller, Chr., Kaufmann, Eldena.
 Mecklenburg. Kalisalzwerke, Jessenitz b. Lüththeen.
 Porepp, J., Schiffer, Eldena.
 Richter, W., Kaufmann, Hamburg.
 Schreyer, W., Kaufmann, Hildesheim.
 Schmidt, G., Kaufmann, Stettin.

Schraube, G., Kaufmann, Magdeburg.
 Siegert, Direktor, Hildesheim.
 Schoch, Vorsitzender der Handelskammer, Hildesheim.
 Staack, E., Schiffsrheder, Dömitz.
 Wagner, B., Dr., Redakteur.
 Ziemsen, F., Eigenthümer, Kluss b. Wismar.
 Knittel, Senator, Parchim.
 Klett, Baumeister, Grabow.
 Landrath Graf Bernstorff auf Wedendorf bei Rehna.

Verzeichniss

der

Ab- und Zugänge unter den Mitgliedern der Zweigvereine 1893/94.**1. Bremer Kanalverein in Bremen.****Zugang im Vorstand.**

Meyer, Louis Ed.
 Plate, Geo.
 Schilling, F.
 Schütte, F. E.

Zugang an Mitgliedern.

Deutsch-Amerik. Petroleum-Ges.
 Löwe, Rich.
 Lange, Friedr.
 Rehling, Heinr.
 Ruhl & Sohn, J. P.

Abgang im Vorstand.

Boyes, Rob.
 Gildemeister, J. H.

Hoffmann, Theod. G.
 Noltenius, C. H.

Abgang an Mitgliedern.

Bagelmann, G.
 Below, W.
 Blothner & Grafe.
 Bantje & Rehling.
 Boyes, Rob.
 Cammert & Gödecke.
 Deichmann, C. E.
 Droste, J. H.
 Gibon, Theod., & Co.
 Geber, Adolf.
 Hoffmann, Theod. G.
 Höpken & Co., Ed.
 Hauptmann, J. H.

Katz, Joh.
 Kotzenberg, Wm.
 Köper, Georg D.
 König, C. W.
 Kaune, Louis.
 Knoop, Daniel.
 Katenkamp, Th.
 Köhneke, Abth.-Baumeister.
 Lameyer, Gebr.
 Lehmann, Alexander.
 Meier, J. H.
 Natermann & Hurm.
 Roth, Johs.
 Rocholl, Theodor.
 Strothoff & Ritter.
 Thyen, O.
 Taaks, Ingenieur.

2. Verein zur Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt für Süd- und Westdeutschland in Frankfurt a. M.**Zugang.**

Handelskammer, Köln a. Rh.

Einzelmitglieder.

Baek, Bürgermeister, Strassburg.
 Cartuyvels, F. J., General-Konsul, Köln.

Gans, Friedr. Ludwig, Frankfurt a. M.
 Hedderheimer, Kupferwerk.

Abgang: Einzelmitglieder.

Cuno, Kgl. Geh. Regierungs- und Baurath, Wiesbaden.
 Cronau, R., Kaufmann, Frankfurt a. M.

Hill, L. A., Stuttgart.
 Lux, F., Ludwigshafen a. Rh.
 Schmidt, C. C., Würzburg.
 Spaeter, C., Kommerzienrath, Coblenz.

3. Verein für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt für Niedersachsen in Hannover.**Zugang:**

Hauswirthe-Verein, Linden.
 Lindener Bürgerverein, Linden.
 Baugewerkenamt, Hannover.
 Baum, Claus Friedr., Hannover.
 Altwein, Carl, Hannover.
 Brinkmann, Ed., Hannover.
 Brandau, Kaufmann, Hannover.
 Bruns, Mühlenbesitzer, Hannover.

Blumenthal's Nachf., M., Hannover.
 Dancker, Herm., Hannover.
 Dehmann, Fabrikbesitzer, Hannover.
 Ebeling, Felix, Ingenieur, Hannover.
 Glochstein, Landesbaumeister, Hannover.
 Greiss, Herm., Hannover.
 Heller, Friedr., Hannover.
 Heuner, Wasserbauinsp., Hannover.

Hauers, jr. Ferd., Köln a. Rh.
 Klusmann, Beigeordneter, Köln a. Rh.
 Malzfeld, Diedrich, Hannover.
 Linnenbrügge, Ingenieur, Hannover.
 Peters, H., Holzhändler, Hannover.
 Schaale, H., Hannover.
 Stegemann, Dr., Handelskammersekretär, Braunschweig.

Quaet-Jaslem, Pr. Forstrath, Hannover.
 Paune, Herm., Hannover.
 Weidemann, Rittergutsbesitzer, Hannover.
 Zipp, Fr., Hannover.

Abgang:

Beisner, Louis, Hannover.
 Edo, Friedrich, Hannover.

Engelke & Co., Hannover.
 Ernst, Alb., Hannover.
 Gaffky & Röhler, Hannover.
 Gous, J., Bankier, Hannover.
 Gewecke, Ww., J. H., Hannover.
 Goltermann, C., Hannover.
 Gross, F., Hannover.
 Hiller, Fr., Hannover.
 Heinze, Aug., Tischlermstr., Hannover.

Himly, W., Hannover.
 Kasten, H., Hotelbesitzer, Hannover.
 Lange, Chr., Hannover.
 Rumpff, Rich., Hannover.
 Runge, E. Aug., Hannover.
 Schüth, Max, Hannover.
 Schwarz, Karl, Hannover.
 Storch & Droop, Hannover.
 Vibraus, Hannover.

4. Ostpreussischer Provinzialverein für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt in Königsberg i. Pr.

Zugang.

Anders, Intendant des 1. Armeekorps, Königsberg.
 Grossmann, Jul., Kaufman, Allenburg.
 Königsberger Walzmühle, A.-G., Königsberg.

Abgang.

Berent, Rich. Dr., Königsberg.
 Feinberg, Kollegienrath, Königsberg,
 Schwanfelder, Aug., Königsberg.
 Theodor, J., Stadtrath, Königsberg.
 Weller, Kommerzienrath, Königsberg.

5. Elster-Saale-Kanal-Verein Leipzig.

Aus dem Vorstande ist ausgeschieden:

Morf, Joh., früher Direktor der Leipziger Baumwollspinnerei in L.-Lindenau, stellv. Schriftführer, in Folge Wegzugs von Leipzig.

Dafür ist in den Vorstand eingetreten:

Mey, Ernst, Kgl. Kommerzienrath, in Firma: Mey & Edlich, in L.-Plagwitz, Nonnenstrasse, stellv. Schriftführer.

Aus dem Verein sind ausgeschieden:

Morf, Joh., früher Direktor der Leipziger Baumwollspinnerei, jetzt in Kratzau in Böhmen.
 Oldenburg, W., Kaufmann, in L.-Lindenau (gestorben).

Eingetreten sind:

Engelmann, C., Direktor der Hamburger Wollkämmerei Wilhelmsburg b. Hamburg.

Grotmann & Prosch, Plagwitz, Weissenfellerstr. 65.
 Jürgens, W., Plagwitz, Carl Heinestrasse.
 Kästner, Franz, Kaufmann, Leipzig, Zöllnerstr. 1.
 Keil, Dr. Alfr., Plagwitz, Carl Heinestr. 1.
 Koch, Rechtsanwalt, Böndorf b. Eytra.
 Krause, M., Kaufmann, Leipzig (Planting), Färberstr. 16.
 Langbein, Dr. G., Leipzig, Ouerstrasse 26.
 Löprick, Carl, Ofenfabrikant, L.-Plagwitz.
 Mädler, Paul, Kaufmann, L.-Plagwitz, Carl Heinestr. 8.
 Pammer, M., Architekt, Leipzig, Plagwitzerstr. 51.
 Paulsen, H., Apotheker, Leipzig, Grimmascher Steinweg.
 Ramdohr, Stadtrath, Leipzig, Pfaffendorferstr. 15.
 Schlick, Franz, Banquier, Leipzig, Querstrasse 10/12.
 Schlick, Max, Banquier, Leipzig, Töpferstrasse 2.
 Weidenbach, G., Architekt, Leipzig, Emilianstr. 32.

6. Lübecker Kanalverein in Lübeck.

Abgang im Vorstand.

Kulenkamp, Dr. jur. E., Stellv. des Schriftführers.

Abgang an Mitgliedern.

Andersen, Gottfr.
 Baethcke, Dr. H.
 Borchert, G.
 Borchert, H. T.
 Bruhn, C. A., Direktor.
 Fehling, Joh., Senator.

Göpfert, Rud.
 Haltermann, Ed.
 Haltermann, Otto.
 Haukohl, Ludw.
 Heickendorf, H.
 Heidenreich, J. H.
 Herrlich, H., Kapitän.
 Hübenbecker, H.
 Martens, H. F. L.
 Niemann, J.
 Petersen, H.
 Petersen, J. Fr.

Reimpell, P. E.
 Rethwisch, Heinr.
 Sartori, Herm.
 Schröder, Dr. phil. G. H., Schulrath.
 Schultz, H. J. J.
 Schwedt, Franz.
 Spiegeler, Wm., Bankdirektor.
 Stave, Friedr.
 Süsse, F. W. H.
 Thiel, Carl.
 Warnecke, Herm., Konsul.

7. Westdeutscher Fluss- und Kanal-Verein in Münster.

Keine Veränderungen mitgetheilt.

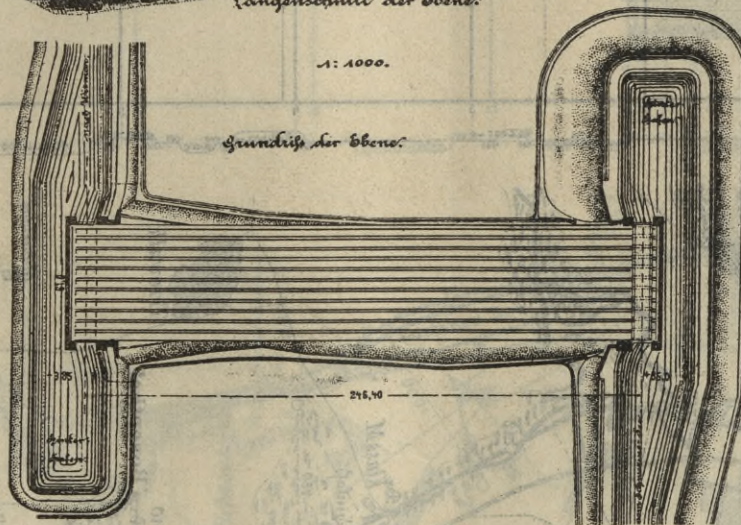
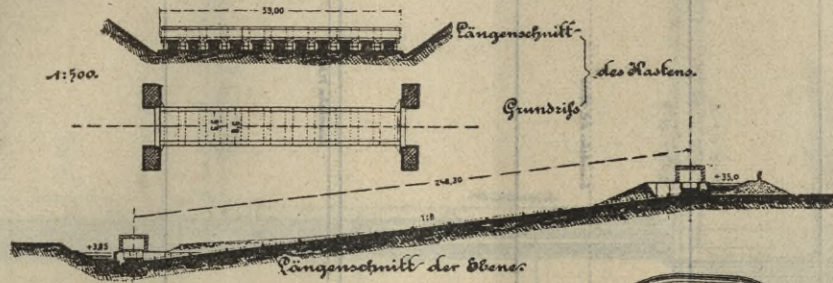
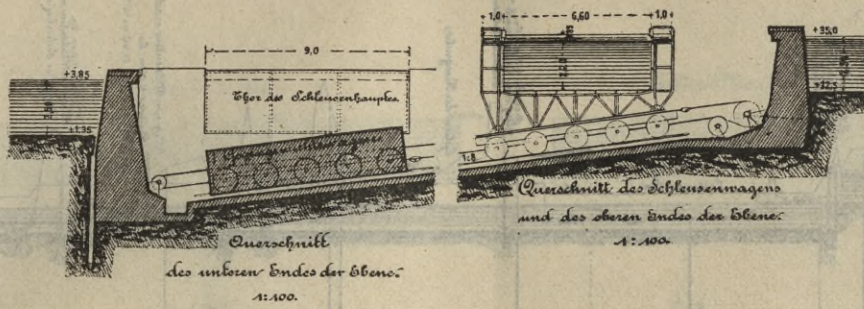
8. Mecklenburgischer Kanal-Verein in Rostock.

Abgang:

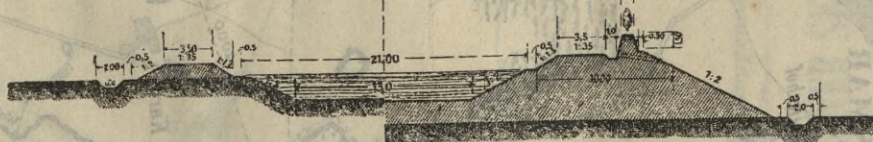
Burkey, A. F., Kaufmann, Rostock.
 Behn, Dr. E., Senator, Rostock.
 Dinkelman, C., Malermstr., Rostock.

Dreyer, M., Ingenieur, Rostock.
 Herbst, Gerbermeister, Bützow.
 Keding, W., Navigations-Lehrer, Rostock.

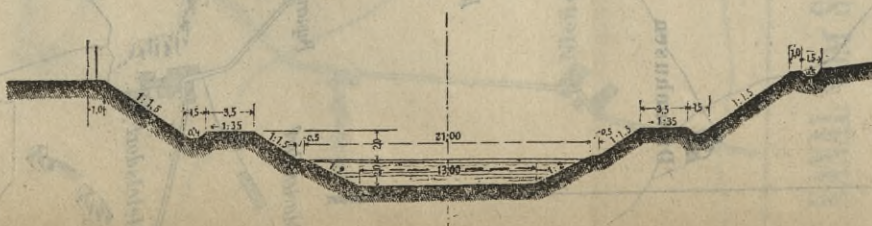
Klackmann, M., Rittergutsbesitzer Langensee.
 Saniter, Gutsbesitzer, Wahrsdorf.
 Venzmer, F., Bürgermeister, Schwaan.

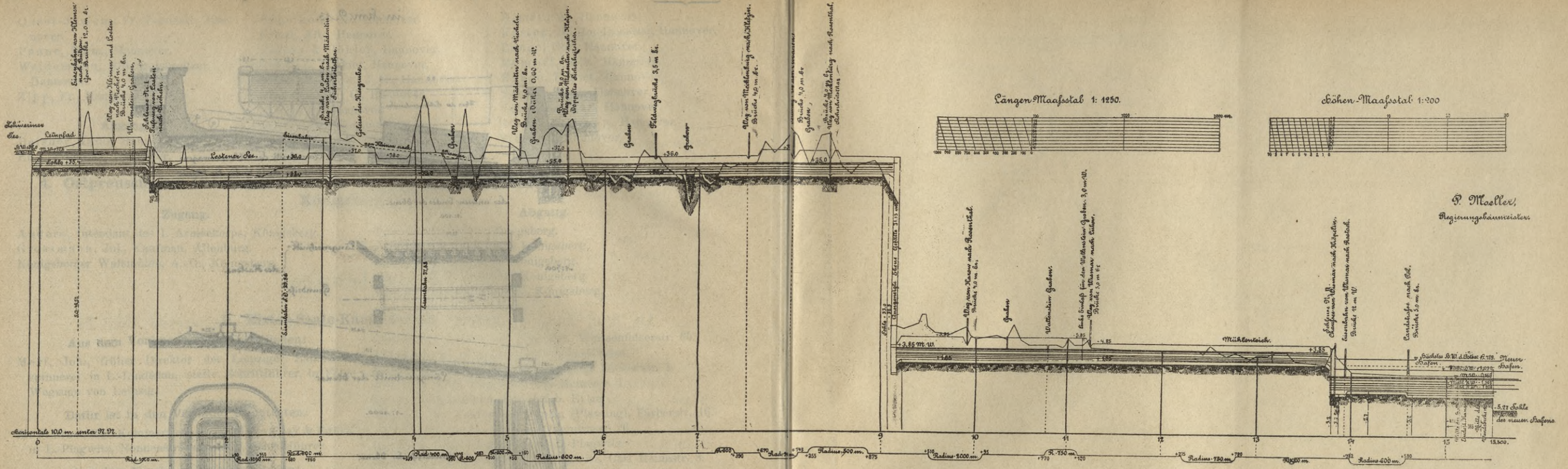


Normales Querprofil in Aufträgen.
in niedrigen Dämmen. (km 0 bis 4.0 u. 10 bis 15)
in hohen Dämmen. (km 4 bis 9.0)



Normales Querprofil im Einschnitt.





P. Mosler, Regierungsbaumeister



KANAL VOM SCHWERINER SEE NACH WISMAR.

- Schleusen
- Brücken
- Wasserleitungen
- Ufer-Einfassung



