

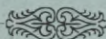
10
Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband
für Binnenschifffahrt.

Verbands-Schriften. * Neue Folge. * No. XXV.

Die Einrichtung
der
Grossschifffahrt auf dem Neckar
und die
Verbindung von Rhein und Donau
durch Württemberg.

Von

Bürgermeister Dr. Weiss-Eberbach.



Berlin-Grünwald.
Verlag von A. Troschel.
1903.

III A 10767

Verbands-Schriften

des

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt.

Neue Folge.

- No. I. **Die Einsenkung der Schiffe und ihr Einfluss auf die Bewegungen und den Widerstand der Schiffe.** Ingenieur und Baurath Haack-Charlottenburg. Preis Mark 2,50, für Mitgl. Mark 1,50, bei 25 Stück Mark 1,25.
- No. II. **Zur Frage der Schifffahrts-Abgaben auf bisher abgabefreien offenen Strömen in Deutschland.** Dr. Jos. Landgraf-Wiesbaden. Preis Mark 1,—, für Mitgl. 50 Pf., bei 25 Stück 40 Pf.
- No. III. **Uferbefestigungen an Flüssen und Kanälen.** Baumeister und Ingenieur Rabitz-Berlin. Preis Mark 1,50, für Mitgl. 75 Pf., bei 25 Stück 55 Pf.
- No. IV. **Rentabilität der Binnenschiffsgefässe.** Büsser-Coepenick. Preis 75 Pf., für Mitgl. 40 Pf., bei 25 Stück 30 Pf.
- No. V. **Die wirthschaftlichen Beziehungen Ostdeutschlands zu dem Verkehrsgebiet des Donau-Oderkanals und seiner Verbindung mit Weichsel und Dniester.** Reichstagsabgeordneter Gothein. Preis Mark 1,75, für Mitgl. Mark 1,—, bei 25 Stück 75 Pf.
- No. VI. **Die Beziehungen der Seeschifffahrt zur Binnenschifffahrt.** Ingenieur Renner-Köln. Preis Mark 1,50, für Mitgl. 75 Pf., bei 25 Stück 55 Pf.
- No. VII. **Fortschritte auf hydrographischem Gebiete in Oesterreich.** Oberbaurath und Dipl. Ingenieur Lauda-Wien. Preis Mark 1,—, für Mitgl. 50 Pf., bei 25 Stück 40 Pf.
- No. VIII. **Fortschritte in der Ausbildung der Fahrinne in der österreichischen Donau.** Baurath Herbst-Wien. Preis Mark 2,75, für Mitgl., Mark 1,50, bei 25 Stück Mark 1,25.
- No. IX. **Beiträge zur Frage über die Umlaufswerte Woltmann'scher Flügel.** Baurath Hajós-Budapest. Preis 60 Pf.
- No. X. **Der Oder-Weichsel-Dniester-Kanal.** Oberingenieur v. Chrzaszczewski-Krakau. Preis Mark 1,—, für Mitglieder 60 Pf., bei 25 Stück 45 Pf.
- No. XI. **Rück- und Ausblicke auf den Ausbau der Oder.** Regierungs- und Baurath Hamel-Breslau. **Entwicklung der Breslauer Hafenverhältnisse.** Stadtbaurath von Scholtz-Breslau. Preis Mark 1,—, für Mitgl. 60 Pf., bei 25 Stück 45 Pf.
- No. XII. **Verlauf des fünften Verbandstages in Breslau am 2., 3. und 4. September 1901.** Preis Mark 2,50, für Mitgl. Mark 1,50, bei 25 Stück Mark 1,20.
- No. XIII. **Ueber den Stand der Arbeiten für die Herstellung eines generellen Entwurfs zu einem Grossschiffahrtswege zwischen Donau und Main.** Faber-Nürnberg. Preis 50 Pf., für Mitglieder 30 Pf., bei 25 Stück 25 Pf.
- No. XV. **Die unterirdischen Gewässer, deren Beziehungen und Bedeutung für die Binnenschifffahrt.** Vogt-Nürnberg. Mit 6 Tafeln. Preis Mark 2, für Mitgl. Mark 1,25, bei 25 Stück Mark 1.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000316779

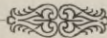
Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband
für Binnenschifffahrt.

Verbands-Schriften. * Neue Folge. * No. XXV.

Die Einrichtung
der
Grossschifffahrt auf dem Neckar
und die
Verbindung von Rhein und Donau
durch Württemberg.

Von

Bürgermeister Dr. Weiss-Eberbach.



Berlin-Grünwald.
Verlag von A. Troschel.
1903.

Deutscher - Österreichischer - Ungarischer Verband
der Binnenschiffer

Vorstand: ...



11-35201

Verbindung von Rhein und Donau
durch Württemberg

Veranstaltet von: ...

Verlag: ...

Verlag: ...

1903

Die Einrichtung der Grossschiffahrt auf dem Neckar und die Verbindung von Rhein und Donau durch Württemberg.

Von Bürgermeister Dr. Weiss-Eberbach.

Das Projekt, dessen Besprechung heute auf der Tagesordnung steht, ist uns am Neckar zunächst durch ein Teilprojekt, das der Kanalisierung des Neckars bis Heilbronn oder Esslingen, näher gerückt worden. Ueber dieses habe ich im Namen der Stadt Eberbach s. Z. Gelegenheit gehabt, dem Grossh. Badischen Ministerium des Innern ein Gutachten zu erstatten. Was ich dort in Vertretung lokaler Interessen glaubte sagen zu müssen, kann heute, da ich mich auf einen höheren, weiter ausschauenden Standpunkt stellen soll, nicht unbedingt massgebend für mich sein. Gleichwohl mag es mir gestattet sein, daran anzuknüpfen.

Ich ging davon aus, dass man grundsätzlich der Schaffung vermehrter oder verbesserter Verkehrswege nicht feindlich gegenüber stehen dürfe, auch wenn man sich unmittelbare Vorteile im einzelnen Fall nicht zu versprechen habe. Die Erfahrung hat gelehrt, dass derjenige, der sich einer Verbesserung der Verkehrsgelegenheiten in den Weg stellt, um seither genossene Vorteile aus veralteten Verkehrsarten festzuhalten, lediglich den Verkehr ganz von sich ablenkt und auf andere Wege drängt. Wo die Schaffung einer neuen grossen Verkehrsader in Frage kommt, und ernstlich in den Bereich der Möglichkeit tritt, da wird ein Jeder, der von dem Projekte berührt wird, wohl daran tun, sich bei Zeiten mit demselben zu befreunden und sich darauf einzurichten, indem er zusieht, wo und wie er es sich zum Vorteil wenden, oder wie er die Nachteile, die es ihm bringt, ausgleichen kann.

Zu einem absolut ablehnenden Ergebnis hätte ich hiernach nur dann gelangen können, wenn das Studium des vorliegenden Materials mich belehrt hätte, dass selbst vom Standpunkte der meistinteressierten Gegenden das Projekt eine erhebliche und dem Aufwande entsprechende Verbesserung der Transportmöglichkeiten nicht bedeuten werde. Davon konnte aber keine Rede sein. Die Huber'sche Denkschrift, deren Inhalt ich ja als bekannt voraussetzen kann, gibt zwar weniger rosige Aussichten, als die ersten Veröffentlichungen über das Projekt, aber sie rechnet immer noch erhebliche Vorteile heraus, und wenn man einerseits annehmen will — ja annehmen muss — dass selbst die Berechnungen dieser Denkschrift noch in gewissem Grade optimistisch sind, so wird man andererseits nicht bestreiten können, dass eine Zunahme des Verkehrs und damit eine solche der aus der Einrichtung zu erzielenden Vorteile in der Zukunft noch zu erwarten wäre. Zum mindesten musste ich mit der Möglichkeit rechnen, dass Württemberg subjektiv das Projekt als vorteilhaft genug erachten könnte, um es ganz auf eigene Kosten zur Ausführung zu bringen, und wenn ich für diesen Fall nach meinen grundsätzlichen Anschauungen eine völlig ablehnende Haltung der badischen Regierung nicht als angebracht erachten konnte, so war es für mich doch eine Frage, ob Baden etwa die Sache als ein lukratives Geschäft betrachten und Wert darauf legen sollte, sich pekuniär zu beteiligen, ob es das Unternehmen als gleichgiltig für seine Interessen zu betrachten hätte und sich begnügen sollte, demselben nichts in den Weg zu legen, oder endlich, ob es sich in irgend welchen Interessen bedroht sehen müsste und Veranlassung hätte, vorsichtige Bedingungen zu stellen, um sich schadenfrei zu halten.

Die von mir vertretenen Interessen sprachen in der Hauptsache für die letztere Auffassung.

Eine nicht unerhebliche Zahl von Einwohnern der badischen Neckarorte lebt von selbständigem Betrieb der Kleinschiffahrt, die auf dem kanalisierten Neckar nicht mehr existieren könnte. Wohl kann gesagt werden, die Kleinschiffahrt gehe ihrem Ende ohnehin entgegen. Die Bahn vervollkommnet ihre Einrichtungen immer mehr und es kann nicht ausbleiben, dass sie dadurch in die Lage kommen wird, ihre Frachten noch weiter ermässigen zu können. Schon gegenüber den heutigen Bahnfrachten kann die Kleinschiffahrt kaum noch konkurrieren, und es mag billig in Zweifel gezogen werden, ob es wirtschaftlich richtig wäre, wenn in der

Zukunft die Bahn den Verkehrsinteressenten Frachtermässigkeiten, die an sich möglich wären, lediglich mit Rücksicht auf die Erhaltung der Schifffahrt verweigern würde, ja es mag bezweifelt werden, ob dies überhaupt möglich wäre, angesichts der Konkurrenz anderer Bahnlinien. Manche unter den Schiffern sehen dies ein und es hat deshalb auch die Vertretung der Neckarschiffer die Möglichkeit, beim Unterbleiben der Kanalisierung die Kleinschifffahrt dauernd zu erhalten, nicht sehr hoch angeschlagen. Aber es wäre doch ein Unterschied, ob die Kleinschifffahrt ganz allmählich durch die wachsende Konkurrenz der Bahn zurückgedrängt oder ob sie plötzlich mattgesetzt würde, wie das bei der Kanalisierung sofort der Fall sein müsste. Im ersteren Falle würde sich der Uebergang zu andern Berufsarten allmählich und unbemerkt vollziehen; im letzteren aber würde das Los der Betroffenen unter Umständen sehr hart sein. Einige wenige würden bei Zeiten sich grössere Fahrzeuge beschaffen und mit diesen bis zur Eröffnung der Neckarkanalisation vielleicht den Rhein befahren können. Dass eine nicht unerhebliche Zahl seither selbstständiger Schiffer in abhängiger Stellung auf grösseren Schiffen oder bei Bedienung der Kanalisierungsarbeiten Verwendung finden würde, ist anzunehmen. Aber in sozialer — und vielleicht selbst in wirtschaftlicher — Hinsicht wäre dieser Uebergang seither selbstständiger Leute in die Abhängigkeit schon ein erheblicher Nachteil. Und dazu käme dann noch, dass es immerhin fraglich wäre, ob die Grossschifffahrt Verwendung für alle durch das Aufhören der Kleinschifffahrt freigewordenen Arbeitskräfte fände; ob nicht manche in Wirklichkeit brotlos werden würden. Diesen Nachteilen steht wenigstens bei den kleineren badischen Neckarstädten ein entsprechendes Interesse an der Ermöglichung der Grossschifffahrt nicht gegenüber. In ihrem Verkehr — Bezug wie Versand — handelt es sich meist um relativ geringe Quantitäten, für die die Benutzung der Bahn sich vorteilhafter erweist.

Die stetige Abnahme des Verkehrs auf dem Eberbacher Lauer gegenüber der Zunahme des Bahnverkehrs der Station Eberbach zeigt das deutlich.

Anders könnte das werden, wenn sich in den badischen Neckarorten künftig eine bedeutende Industrie entwickeln würde. Das anzunehmen, würde sich aber nach seither gebotenen Anhaltspunkten kaum rechtfertigen. Es müsste schon ein neuer Faktor hinzutreten. Ein solcher, und zwar ein solcher von hoher

Bedeutung, wäre wohl die Möglichkeit, durch die Kanalisierung des Neckars grosse Wasserkräfte zu industrieller Verwertung zu gewinnen. Diese Möglichkeit war es auch fast ausschliesslich, die mich ursprünglich bewog, dem Projekt meine Aufmerksamkeit zuzuwenden. Ich sagte mir, dass es für die von mir vertretene Stadt, wie für jede andere am Neckar ein zweifelloser, früher oder später realisierbarer Vorteil sei, wenn es möglich werde, auf ihrer Gemarkung grosse, konstant benutzbare Wasserkräfte aus dem Neckar zu gewinnen. Und da ich mit meinen Laienkenntnissen es theoretisch nicht für ausgeschlossen hielt — auch jetzt noch nicht für ausgeschlossen halte — dass die Wissenschaft Wege finden könnte, eine stetige Kraftgewinnung ungeachtet des stark wechselnden Wasserstandes des Neckars zu ermöglichen, so gab ich mich einem gewissen Optimismus hin, dem ich aber keine praktische Folge geben durfte, solange auch nicht der leiseste Anhaltspunkt für eine baldige Lösung des Problems sich zeigen wollte. Auch heute wissen wir nicht, ob diese Lösung gefunden werden wird, und es ist überdies die Frage, ob man nicht die zu gewinnenden Wasserkräfte, wofern sie überhaupt verwendbar sind, für den Schiffszug verwenden wird. Geschieht Letzteres, so lässt sich für Orte, die an der Grossschiffahrt selbst nicht interessiert sind, ein Vorteil irgend welcher Art aus der Kanalisierung des Neckars nicht erwarten.

Hiernach müsste das Eberbacher Gutachten allerdings „lau“ ausfallen, wie es die badische Antwort an Württemberg zutreffend bezeichnet.

Ich habe schon im Eingang gesagt, dass ich mich heute auf einen allgemeineren Standpunkt zu erheben habe, als denjenigen, der für das Eberbacher Gutachten massgebend war. Ich muss deshalb insbesondere sehen, ob aus den Aeusserungen der berührten zwei grösseren badischen Städte und ihrer Handelskammern sich Anhaltspunkte für eine andere, vielleicht günstigere Beurteilung des Projektes gewinnen lassen.

Da nimmt nun die Stadt Heidelberg eine entschieden ablehnende Stellung ein, gestützt auf ein Gutachten des Oberbau-rates Prof. Baumeister. Ihr Hauptbedenken ist ästhetischer Natur; sie fürchtet eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Ich glaube, selbst in unseren Tagen wird man ästhetische Interessen neben wirtschaftlichen noch in gewissem Grade gelten lassen. Ausserdem hat das ästhetische Interesse Heidelbergs, der weit

berühmten Fremdenstadt, einen garnicht zu unterschätzenden wirtschaftlichen Hintergrund. So liegt es mir fern, eine etwaige Beeinträchtigung des Heidelberger Landschaftsbildes als ganz nebensächlich zu betrachten. Aber schon heute bietet der Neckar vor der Stadt Heidelberg nicht mehr das Bild eines wilden, im Naturzustande gelassenen Flusses; seine Schönheit ist wesentlich beeinträchtigt durch die in ihn eingebauten Zeilen, und es mag füglich als Geschmacksache betrachtet werden, ob man ihn in seiner heutigen Gestalt schöner finden will, als die nur mässig bewegte, aber grössere, breitere Fläche des gestauten Flusses. Ich hege deshalb Zweifel an der Berechtigung der ästhetischen Bedenken Heidelbergs; immerhin aber sind sie ein Faktor, mit dem gerechnet werden muss. Noch eine Einwendung anderer Art bringt Heidelberg. Es macht geltend, dass seine Abwässer, die heute unbedenklich in den rasch fliessenden Neckar geleitet werden können, mit grossem Kostenaufwand geklärt werden müssten, wenn man sie in den gestauten Fluss einführen wollte, und dass dieser Kostenaufwand jedenfalls dem Kanalisierungsunternehmen zur Last gesetzt werden müsste. Das ist ohne Zweifel richtig, und wird, wie Prof. Baumeister auch andeutet, in gleicher Weise für eine Reihe von anderen kanalisierten Uferstädten zutreffen. Es wird sich aber niemand die Illusion gemacht haben, dass die Kanalisierung ohne eine Menge solcher und ähnlicher Entschädigungsleistungen durchführbar wäre. Ob dadurch das Unternehmen derart belastet wird, dass seine Verwirklichung keinen Vorteil mehr verspricht, das ist ein Rechenexempel, über dessen Resultat sich beim heutigen Stande der Sache kaum Vermutungen aufstellen lassen, das aber selbstverständlich vor dem Baubeginn gelöst werden muss.

Vorteile verspricht sich die Stadt Heidelberg gegenüber den geltend gemachten Nachteilen nur in sehr geringem Grade. Bei der geringen Entfernung von dem Anfangspunkte Mannheim und dem Umstande, dass die meisten Heidelberger Fabriken nicht am Wasser liegen, hält das Gutachten es für ziemlich gleichgiltig, ob die Waren in Mannheim oder in Heidelberg das Schiff verlassen. Die Entstehung neuer Fabriken am Neckar aber wird als weder wahrscheinlich noch als erwünscht bezeichnet.

Anders als die Stadt urteilt die Heidelberger Handelskammer. Sie rechnet für eine Anzahl von Heidelberger Betrieben, die sie unter Angabe der eventuell in Betracht kommenden Transport-

mengen einzeln aufzählt, wohl auf die Möglichkeit, von der Ausdehnung der Grossschiffahrt auf dem Neckar Gebrauch zu machen, und sie weiss auch weiter flussaufwärts noch einige Betriebe zu nennen, bei denen ein gewisses Interesse an der Sache vorauszusetzen wäre. Alles in allem kann man aber höchstens sagen, dass die Erwartungen der Handelskammer geeignet sind, den Bedenken der Stadt das Gegengewicht zu halten.

Von Mannheim hat man wohl nicht viel Wärme für das Projekt erwartet, da es sich bei demselben ja grossenteils darum handelt, Transporte, die seither in Mannheim umgeladen wurden, direkt weiter gehen zu lassen. Aber Stadt und Handelskammer zeigen sich in ihrem Gutachten frei von Kleinlichkeit. Sie möchten nicht helfen, die Kanalisierung zu bezahlen, wie das der Fall wäre; wenn Baden sich in erheblicher Weise pekuniär beteiligen würde. aber sie möchten dem Unternehmen auch nichts in den Weg legen, und die Stadt verwahrt sich entschieden gegen den Gedanken, dass sie sich ein Zwangsstapelrecht für ihr Hinterland anmassen möchte. Ich glaube, Mannheim hat sich hier in hohem Masse liberal gezeigt, wie es einer grossen Handelsstadt angemessen ist. Denn tatsächlich drohen ihm durch die Ausdehnung der Grossschiffahrt auf den Neckar Ausfälle, die nicht zu unterschätzen sind. Es sind mir in letzter Zeit Aufstellungen eines Statistikers zu Gesicht gekommen, nach denen der Ausfall erheblich höher wäre, als man wohl gemeinhin annimmt. Schon auf Grund der von der Huber'schen Denkschrift für den kanalisierten Neckar verwerteten Transportmengen wird darin berechnet, dass der Ausfall am Umschlag von Kohlen 130 000, von Kaufmannsgütern verschiedener Art 50 000, von Salz 120 000, von Holz 104 000 t je in Ankunft und Abgang betragen würde, was sich auf etwa 10 % des Gesamtumschlages belaufen würde. Da es aber nicht ausgeschlossen wäre, dass der Verkehr sich noch in erheblich grösserm Umfang dem Neckar zuwenden könnte, so könnte der Mannheimer Versand nach Württemberg und zum Teil nach badischen Neckarorten, soweit er nicht aus der Mannheimer Produktion herrührt, und der Empfang daher, soweit er nicht dem Mannheimer Konsum dient, fast ganz verloren gehen. Es mag hier erwähnt werden, dass der Versand Mannheims nach Württemberg ein Viertel bis ein Drittel des Gesamtversands ausmacht. Exakt lässt sich der Schaden natürlich nicht berechnen, zumal die Unterbrechungen, die die Kanalschiffahrt durch Hochwasser und Eis jeweils erleiden

würde, einen abändernden Einfluss hätten, dessen Tragweite nicht gut zu bestimmen ist. Ich verzichte deshalb darauf, auf die interessanten Daten der genannten Aufstellung hier näher einzugehen, aber ich muss sagen, es wäre mir rätselhaft, wie Mannheim über den Verlust sich hinwegsetzen könnte, wenn ich nicht dächte, es geschähe in dem Gedanken, dass gegenüber der grossen allgemeinen Zunahme des Mannheimer Verkehrs auch einmal eine erhebliche Einbusse in den Kauf genommen werden darf.

Gehe ich nun von der Betrachtung der Interessen der badischen Städte zu derjenigen der badischen Landesinteressen über, so ist es in erster Linie das Gutachten der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen, dem ich mich zuzuwenden habe. Denn die Befürchtung, dass Baden zu gunsten seiner Eisenbahn der Neckarkanalisation Schwierigkeiten in den Weg legen könnte, ist mehr als einmal ausgesprochen worden. Sie erweist sich als grundlos, denn die Generaldirektion nimmt die Sache sehr ruhig. Sie zieht ihre Lehre aus dem Gang der Dinge in der Zeit der Kettenschiffahrt. Hier glaubte die Bahn anfangs gegen das Schiff kämpfen zu müssen, und jetzt noch zeugen Ausnahmetarife für verschiedene Warengattungen von jener Zeit. Aber obwohl der Neckarverkehr — Tal- und Bergverkehr ineinander gerechnet — sich von 1877 bis 1900 auf das 15fache steigerte, verschärfte sich der Kampf nicht, sondern es bahnte sich vielmehr eine Verständigung an auf Grund einer Frachtdifferenz zwischen Bahn und Schiff, bei der diese beiden Transportmittel recht wohl nebeneinander bestehen können. Eine gleiche Entwicklung glaubt die Generaldirektion auch nach Kanalisation des Neckars erwarten zu dürfen, zumal sie Grund findet, zu bezweifeln, ob der Wasserweg dann tatsächlich so viel billiger sein wird, wie dies die württembergische Denkschrift berechnet. Sie erwartet also keine dauernde Konkurrenz und sieht deshalb keinen Anlass, dem Projekt von sich aus etwas in den Weg zu legen, wenn sie auch ein Interesse Badens an dessen Durchführung nicht anzuerkennen vermag.

Zu einer eigentlichen Bejahung eines badischen Interesses an dem Kanalisierungsprojekt gelangt auch die Oberdirektion des Wasser- und Strassenbaues nicht, obwohl der Vorstand dieser Behörde von vornherein der Sache viel Wohlwollen entgegengebracht zu haben scheint. Nach einer Reihe von kritischen Bemerkungen zu den Berechnungen der Denkschrift gelangt sie zu dem Ergebnis, für die ausserwürttembergische Strecke ein jährliches

Defizit von 813000 M. annehmen zu müssen. Diesem Defizit würde eventuell zwar der Ertrag der zu gewinnenden Wasserkräfte gegenüberstehen. Aber diese Wasserkräfte scheinen der Oberdirektion sehr problematisch. Ueberdies würde man auf deren Gewinnung schon beim Bau der Kanalisierung Rücksicht nehmen und hierfür bedeutende Kosten aufwenden müssen, wenn man nicht riskieren wollte, zu diesem Zweck später Umbauten vornehmen zu müssen, die einen noch viel höheren Aufwand verursachen würden. Auch indirekte Vorteile für den badischen Staat weiss die Oberdirektion nicht herauszufinden. Die Benutzung der Stauungen zu landwirtschaftlichen Meliorationen hält sie für ausgeschlossen, eine erhebliche Vermehrung der Industrie in den badischen Neckarorten als Folge der Kanalisation für wenig wahrscheinlich.

Nach allem Gesagten darf ich wohl den Bescheid der Grossh. Badischen Regierung in der Neckarkanalisationsfrage als einen so günstigen bezeichnen, wie er von den württembergischen Interessenten irgend erwartet werden konnte, und ich habe den Eindruck, dass er von denselben auch mit Befriedigung aufgenommen wurde. Dass Baden, lediglich im Hinblick auf die zu gewinnenden, vielleicht aber niemals praktisch verwertbaren Wasserkräfte, sich an dem Bauaufwande beteiligen sollte, kann nicht verlangt werden. Die Verkehrsinteressen Badens aber fallen mehr gegen als für die Kanalisierung in die Wagschale. Wenn also nun die badische Regierung erklärt, dass sie nicht nur dem Unternehmen keine Hindernisse bereiten will, sondern dass sie demselben die Hilfe ihrer technischen Behörden leihen will, wenn sie ferner sich bereit erklärt, Unterhaltung und Betrieb der badischen Strecke in die Hand zu nehmen und sogar in gewissem Umfang zu den aus letzterer Aufgabe erwachsenden Kosten beitragen zu wollen, so zeigt sie damit ein Mass freundnachbarlichen Entgegenkommens gegen Württemberg, das selbst dann noch als dankenswert gelten dürfte, wenn Umstände eintreten würden, die die Möglichkeit, für badische Orte Vorteile aus dem Unternehmen zu ziehen, in erheblich günstigerem Lichte erscheinen liessen. Ich sage dies im Hinblick auf den freilich in etwas weitem Felde stehenden Gedanken, dass im Anschluss an den kanalisierten Neckar badischen Produzenten und Händlern indirekt noch entferntere Absatzgebiete eröffnet werden könnten, die heute aus einer andern Richtung versorgt werden.

Ich hielt es für angemessen, die Stellung Badens zur Neckarkanalisation etwas breit zu behandeln, da ich mir denke, dass man dies wünschte, als man beschloss, auch einen badischen Referenten zu bestellen. Was Württemberg betrifft, so kann ich mich ganz kurz fassen. Dass Württemberg ein sehr erhebliches Interesse hat, die Grossschiffahrt auf dem Neckar einzuführen, wird nicht allein jedem Leser der Publikationen der württembergischen Komitees klar sein, sondern es ist sozusagen selbstverständlich. Fraglich kann nur das sein, ob Bau, Unterhaltung und Betrieb der Kanalisation nicht so teuer werden, dass die Kosten nicht allein die gleich zu realisierenden, sondern auch die in fernerer Zukunft zu erwartenden Vorteile übersteigen. Wenn man in Württemberg mehr geneigt ist, als in Baden, die eventuell für die Industrie zu gewinnenden Wasserkräfte als ernstlich in Rechnung zu setzende Werte zu betrachten, so dürfte man die Weigerung Badens, sich an dem Unternehmer-Risiko zu beteiligen, auf Grundlage der Specht'schen Berechnung als einen Vorteil oder wenigstens als keinen Nachteil für Württemberg betrachten. Denn Specht stellt ja für die badische (eigentlich badisch-hessische) Strecke einer Jahresausgabe von 630000 M. für Verzinsung des Anlagekapitals und Unterhaltungskosten eine Einnahme aus Wasserkräften mit 691500 M. jährlich gegenüber. Aber selbst in Württemberg wagt man nicht, die Wasserkräfte als einen sicheren Faktor zu betrachten und ausserdem wird die Specht'sche und selbst die etwas höhere Schaal'sche Berechnung der Ausgabe unzulänglich sein. Die badische Oberdirektion nimmt unter Ausserachtlassung der Wasserkräfte für die badisch-hessische Strecke ein jährliches Defizit von 813000 M. an, welcher Betrag zutreffenden Falles als weitere Last auf die württembergischen Interessen fallen würde. Die eigene Ausgabe Württembergs auf die Strecke innerhalb seiner Landesgrenzen (bis Esslingen) betrüge nach Specht 859000, nach Schaal 1165500 M. ohne Abzug etwaiger Einnahmen aus Wasserkräften.

So hätte Württemberg eventuell mit einer reinen Jahresausgabe von ca. 2 Millionen Mark zu rechnen, und es fragt sich, ob der wirtschaftliche Aufschwung, den es sich von der Kanalisation des Neckars verspricht, diesen Aufwand wert ist. Ich muss mich inkompetent erklären, diese Frage zu beantworten. In Württemberg selbst scheint man Zweifel zu hegen, und deshalb geneigt zu sein, vorerst nur die Ausdehnung der Gross-

schifffahrt nach Heilbronn anzustreben, für die sich die Rechnung erheblich günstiger stellt. Vielleicht hat man Recht damit. Aber immerhin darf die Frage aufgeworfen werden, ob nicht die Ausdehnung des Projektes sich vielleicht zweckmässiger erweisen könnte als dessen Beschränkung.

Damit komme ich nun endlich zur Sache. Die Ausdehnung, um die es sich handeln könnte, wäre die Herstellung einer Verbindung zwischen Neckar und Donau. Die Führung, die mir als die beste bezeichnet wurde, würde das Remstal und Brenztal benutzen, also die Städte Schorndorf, Gmünd, Aalen, Heidenheim u. a. berühren und bei Gundelfingen die Donau treffen, deren Einrichtungen für die Grossschifffahrt bis Gundelfingen, eventuell Ulm sogar, ja wohl nur eine Frage der Zeit sein dürfte. Die technische Möglichkeit der Herstellung dieser Verbindung wird von Fachleuten behauptet, und ich sehe in der Tat angesichts der heutigen Hilfsmittel keinen Grund, sie anzuzweifeln. Die Frage wird auch hier nur wieder die sein, ob die Kosten des Baues und Betriebes nicht zu hoch sein würden gegenüber dem wirtschaftlichen Werte des Unternehmens. Ja, es kann sogar die Frage aufgeworfen werden, ob man nicht vorweg daran verzweifeln müsste, dass der wirtschaftliche Wert der Unternehmung den Kostenaufwand lohnen könnte und deshalb lieber schon gleich darauf verzichten sollte, eingehender zu untersuchen, wie hoch die Kosten sich belaufen könnten. Die Huber'sche Denkschrift scheint auf diesem Standpunkte zu stehen; sie bezeichnet die Neckar-Donau-Verbindung in einer Fussnote kühl als undurchführbar. Das mag sich ja möglicherweise schliesslich herausstellen, aber ich schätze den wirtschaftlichen Wert der Verbindung doch so hoch ein, dass ich den Gedanken nicht aufgegeben sehen möchte, so lange nicht alle für seine Durchführung in Betracht kommenden Möglichkeiten auf das Eingehendste untersucht sind.

Ich muss meine Ansicht mit einigen Worten begründen. Was Baden betrifft, so glaube ich, die Ausdehnung des Grossschiffahrtsweges über den Neckar bis zur Donau würde manche Bedenken zum Schweigen bringen, die man heute gegen die blosse Kanalisierung des Neckars hegt. Die Nachteile, die man von letzterer da und dort erwartet, würden durch die Ausdehnung des Projektes in keiner Weise vermehrt werden, dagegen könnten sie vielleicht teilweise kompensiert werden durch Vorteile, auf die sich keine bestimmte Rechnung machen lässt, die aber selbst bei

nüchternster Betrachtung nicht ganz ausgeschlossen scheinen. Ich unterschreibe da ein Wort, das in der Sache kürzlich einmal zu meinen Ohren gekommen ist: „Man sitzt nie ganz ohne Vorteil an einem internationalen Handelswege.“

Greifbarer sind die Interessen Württembergs. Geltend machten diese sich schon sehr frühe, da bekanntlich schon in den 1830er Jahren Vorstudien für einen Neckar-Donaukanal gemacht wurden. Die Sache trat damals vor der Entwicklung des Eisenbahnwesens in den Hintergrund. In den 1880er Jahren tauchte der Gedanke wieder auf, und es wurde sogar ein Kostenanschlag zu dem jedenfalls viel zu niedrigen Betrage von 50 Millionen Mark genannt. Abermals verlief die Sache im Sande, und man wird zugeben dürfen, dass es damals in der Tat zu früh war, sich ernstlich mit ihr zu befassen. Anders liegen die Verhältnisse heute, da einerseits die Aussicht auf eine Grossschiffahrtsverbindung zwischen Main und Donau das Bedürfnis näher rückt, eine solche auch zwischen Neckar und Donau zu haben, während andererseits die Wahrscheinlichkeit, dass die Donau bis Gundelfingen oder Ulm ohnehin kanalisiert wird, die Durchführbarkeit in einem etwas günstigeren Lichte erscheinen lässt. Wie die Main-Donau-Verbindung ohne eine gleichzeitige Neckar-Donau-Verbindung den Verkehr von Württemberg ablenken würde, das lässt sich denken. Aus der schon einmal zitierten Aufstellung eines Statistikers entnehme ich einige nähere Hinweise. Bayerische Holztransporte werden jetzt schon in immer steigendem Masse dem Main zugeleitet, zum Schaden Württembergs; sie würden künftig ganz diesen Weg nehmen. Ruhrkohlen würden vermöge der billigen Mainfracht in Bayern die Saarkohlen völlig verdrängen, seither ab Mannheim mit der Bahn bezogenes Petroleum würde durch russisches Petroleum verdrängt werden, das auf dem Donauwege billiger herbeikäme. Getreide würde aus dem Osten direkt zu Wasser nach Mannheim gehen, statt von Passau oder Regensburg aus mit der Bahn weiter befördert zu werden. Das alles gäbe Ausfälle für die württembergische Eisenbahn, denen noch weitere Ausfälle an Düngemitteln, Mehl, Zement, Eisen usw. an die Seite treten würden. Für die württembergische Bahn wären ja diese Transporte in keiner Weise zu retten, wohl aber für das Land, wenn sie vermöge eines Neckar-Donaukanals den Weg durch Württemberg behalten könnten.

Es ist aber nicht allein die Verhinderung solcher Ausfälle,

wegen deren ich glaube, dass Württemberg ein grosses Interesse an einer Neckar-Donau-Verbindung hätte. Fast noch wichtiger erscheint es mir, dass die Steigerung der Württembergischen Industrie, die man von der Grossschiffahrtsverbindung mit dem Rhein erhofft, in grossem Masse davon abhängig sein wird, ob eine gleiche Verbindung auch nach der andern Seite, nach der Donau sich schaffen lässt. Nach den vorliegenden Berechnungen verspricht die Grossschiffahrt auf dem kanalisiertem Neckar einen Nutzen, der mit der Zunahme der Entfernung des Endpunktes vom Rhein abnimmt. Für die hiernach am ungünstigsten gelegenen Orte, darunter die Württembergische Landeshauptstadt, würde eine Kompensation darin liegen, der Donau um so näher zu sein.

Freilich wird man die Rechnung nicht ohne Bayern machen dürfen, und vielfach wird man der Ansicht sein, Bayern werde den Neckar-Donaukanal als eine Konkurrenz für den Main-Donaukanal mit allen Mitteln bekämpfen. Ich glaube aber, dass hierzu kein Grund vorliegt, ja dass geradezu das Gegenteil der Fall sein sollte. Ich will nicht in Abrede stellen, dass der Neckarweg dem Mainweg manche Transporte entziehen würde, aber ich glaube nicht, dass das zum Nachteil des bayerischen Landesinteresses geschehen würde. Denn ein Blick auf die Karte zeigt, dass grosse und wirtschaftlich blühende Landesteile Bayerns durch den Neckar eine bessere Verbindung nach dem Rhein erhalten würden, als durch den Main. Es wäre dies der ganze Regierungsbezirk Schwaben und der westliche Teil von Oberbayern.

Man wird eine Beteiligung Bayerns an einem Neckar-Donaukanal um so eher erwarten dürfen, als sie, abgesehen von der ohnehin beabsichtigten Donaukanalisierung, nur auf die wenige Kilometer lange bayerische Grenzstrecke sich beziehen kann. Das ist eine so geringtügige Beteiligung, dass sie zu den angedeuteten erheblichen Interessen bayerischer Landesteile in keinem Verhältnis steht und für Bayern selbst dann noch einen Vorteil übrig lassen dürfte, wenn man annimmt, dass die Transporte, die die Württembergische Bahn zu gunsten des Wasserweges einbüssen wird, dem Neckar-Donaukanal statt dem Main-Donaukanal zufallen würden. Sollte aber Bayern wirklich der Ansicht sein, dass die zu erzielenden Vorteile aus der Verbindung zwischen Neckar und Donau durch die Kosten und Nachteile annähernd aufgewogen werden, so wird es schon einige Rücksicht auch auf württembergische und eventuell badische Interessen nehmen dürfen, da

es ja auch seinerseits bei der Kanalisierung des Mains und folglich auch für den Main-Donaukanal auf ein Entgegenkommen Badens Wert legen muss.

Wenn ich im Anschluss an die wiederholt erwähnten Aufstellungen eines Statistikers noch einige Zahlen zur Vergleichung der Neckarroute mit der Mainroute gebe, so möchte ich nicht missverstanden sein, als ob ich es für wünschenswert hielte, das Mainprojekt durch das Neckarprojekt zu verdrängen. Ich möchte nur sagen, dass neben dem ersteren auch letzteres seine Berechtigung hat. Wohl ist es richtig, dass das Neckarprojekt mit schwierigeren Höhenverhältnissen zu rechnen, dass es 120 m mehr zu steigen hat, als das Mainprojekt. Demgegenüber ist aber die Route von Mainz bis Kelheim über den Neckar um 66—75 km kürzer als über den Main, wozu noch kommt, dass bei der Neckarroute von Mainz bis Mannheim der offene Rhein benutzt werden kann und dass die Einmündung in die Donau 140 km weiter flussaufwärts liegt als bei der Neckarroute, dass also die beiden Ströme an viel weiter aufwärts liegenden Punkten mit einander verbunden werden. Auch die Zahlen, die die genannte Aufstellung bezüglich der an jeder der beiden Routen interessierten Bevölkerung und der in Betracht kommenden Verkehrsmengen gibt, sind für das Neckarprojekt nicht ungünstig.

Es wird dabei freilich unterstellt, dass der Main ohnehin kanalisiert werden wird, und das demnach nur die Strecken zu vergleichen seien, um deren Herstellung oder Nichtherstellung es sich hier handelt, also Mannheim—Gundelfingen einerseits, Bamberg—Kelheim anderseits. Da kommt auf erstere Strecke eine Bevölkerungszahl von 918989, auf letztere eine solche von 657641. Auch die Vergleichung der Zahlen der gewerbtätigen Personen und speziell der in Grossbetrieben beschäftigten fällt erheblich zu Gunsten des Neckarprojektes aus. Eine Berechnung der Transportmengen, soweit solche bei der Ungleichheit der sich bietenden statistischen Unterlagen möglich ist, ergibt für die Neckarroute 3719916 t, für die Mainroute 2887394 t.

Es erscheint mir selbst zwar fraglich, ob es berechtigt ist, bei dem Main-Donau-Projekt die Mainstrecke selbst ausser Betracht zu lassen, weil sie ohnehin kanalisiert werden solle. Die vorstehenden Zahlen haben also nur bedingungsweise Geltung. Aber immerhin wird man aus ihnen entnehmen können, dass das für die Neckarroute in Betracht kommende Verkehrsinteresse gross

genug ist, um neben demjenigen, das für die Mainroute ins Gewicht fällt, nicht geringschätzig betrachtet zu werden.

So hoch ich nun die Vorteile einer Verbindung zwischen Neckar und Donau bewerte, so weitgehend sind freilich meine Befürchtungen wegen der Kosten. Aber von mehr als Befürchtungen kann ich nicht reden, denn alle Berechnungen, die bis jetzt aufgestellt worden sind, waren eingestandenermassen von so oberflächlicher Natur, dass sie kaum ernst zu nehmen sind. Und wenn man mit einem gewissen Recht sagen kann, dass gründliche Berechnungen in der Regel ein höheres Ergebnis liefern als oberflächliche Veranschlagungen, so möchte ich es doch auf der anderen Seite nicht für völlig ausgeschlossen halten, dass durch unerwartet günstige Lösung technischer Fragen manches sich leichter gestalten könnte, als man heute erwartet. Schon bezüglich des vorliegenden Projektes für die Kanalisierung des Neckars ist diese Frage aufgeworfen worden. Ich glaube, dem Projekt nicht zu nahe zu treten, indem ich das erwähne. Als Laie auf technischem Gebiet bin ich ja wohl sicher vor dem Verdacht, hier als Besserwisser auftreten zu wollen. Ich darf aber daran erinnern, dass z. B. das Gutachten der badischen Oberdirektion die Andeutung enthält, man könnte den Stauungen durch Austiefungen zu Hilfe kommen, ich darf bemerken, dass Fahrwassertiefe und Schiffstyp noch Gegenstand grosser Meinungsverschiedenheiten sind, ich kann ferner darauf hinweisen, dass die Neckarkanalisation in ihrem wirtschaftlichen Werte stark beeinflusst wird durch die noch ungelöste Frage, ob etwa durch Talsperren in den Seitentälern — die zugleich industriell verwertbare Wasserkräfte liefern würden — der Wasserstand im Neckar gleichmässiger werden könnte als seither. Für das Gesamtprojekt aber wird es vielleicht von ausschlaggebender Bedeutung sein, auf welche Weise die grossen Steigungen, die auf der Strecke liegen am besten überwunden werden. Welch umstrittene Frage die zweckmässigste Ueberwindung grosser Steigungen ist, hat u. a. der vorjährige internationale Binnenschiffahrts-Kongress in Düsseldorf gezeigt, auf dem man nach den interessanten Darlegungen des Geh. Baurates Bubendey im Gefühl unausgleichbarer Meinungsverschiedenheiten zu einer ganz farblosen Resolution gelangte.

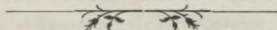
Ich glaube, sowohl für das Teilprojekt der Neckarkanalisation bis Heilbronn oder Esslingen, als auch für das Gesamtprojekt der Neckar-Donau-Verbindung ist es am förderlichsten, wenn die be-

teiligten Regierungen Schritte tun, über Ausführbarkeit und Kosten des Gesamtprojekts möglichst bald völlige Klarheit zu schaffen.

Es handelt sich dabei aber zum Teil um Probleme, an die sich nicht jemand — und wäre das auch der tüchtigste Fachmann — hinsetzen kann mit dem Gedanken „ich muss die Lösung finden“. Es ist viel Raum gegeben für zufällige glückliche Ideen. Ja, es wäre vielleicht nicht völlig ausgeschlossen, dass ein glücklicher Erfinder noch zur rechten Stunde eine Lösung dafür brächte, wie die Gewinnung von Wasserkräften vom Wechsel des Wasserstandes unabhängig zu machen wäre und somit die bis jetzt illusorischen Werte dieser Kräfte zu wirklichen gemacht werden könnten.

Danach ist es meine Ansicht, die beteiligten Regierungen sollten ohne Verzug für das Gesamtunternehmen der Kanalisierung des Neckars und seiner Verbindung mit der Donau

1. durch Preisausschreiben das beste generelle Projekt zu gewinnen suchen,
2. danach durch weitere Preisausschreiben die besten Lösungen der einzelnen auftretenden Schwierigkeiten sich verschaffen und
3. nach den so gewonnenen Resultaten das Gesamtprojekt einer Bearbeitung bis in die kleinsten Details hinein unterziehen, um einerseits die Kostenfrage klarzustellen, andererseits auch den berührten Gegenden eine zutreffende Beurteilung der zu erwartenden Vor- und Nachteile zu ermöglichen.



Verlag von A. Troschel in Berlin-Grunewald.

Wasserstrassen und Binnenschiffahrt.

Von

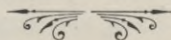
Kpt. C. V. Suppán.

Mit 309 in den Text gedruckten Abbildungen.

Preis 18 Mark, gebunden 20 Mark.



Die Urteile der Presse über dieses Handbuch, welches alles behandelt, was das Binnenschiffahrtswesen in weitestem Umfange betrifft, haben sich in ungewöhnlicher Weise einmütig anerkennend ausgelassen. Es wird überall auf den sehr reichen Inhalt des Buches hingewiesen, der einerseits technisch und wissenschaftlich hohen Ansprüchen genügt, andererseits aber in einer durchaus anziehenden und eleganten Form wiedergegeben ist.



Central-Verein

für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt

(mit dem Sitze in Berlin).

===== Gegründet 25. Juni 1869. =====

Auszug aus den Satzungen.

I. Zweck des Central-Vereins.

§ 1. Der Central-Verein für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt zu Berlin bezweckt, die Bestrebungen zur Verbesserung der vorhandenen Wasserwege, zur Anlage von Schifffahrtskanälen, zur Vervollkommnung der Betriebsmittel, der Binnenschifffahrts-Gesetzgebung und der Betriebsordnungen zu fördern, den Schifferstand zu heben und einen Zusammenhang der heimischen Wasserstrassen untereinander und mit denen der Nachbarstaaten herbeizuführen, überhaupt auf das Gedeihen der Binnenschifffahrt und Flösserei, sowie auf eine wachsende Erkenntnis der Bedeutung guter Wasserwege für Handel, Gewerbe, Industrie, Landwirtschaft, Landesverteidigung und damit auf die allgemeine Wohlfahrt hinzuwirken.

II. Mittel zur Erreichung des Zweckes.

- § 2. Die Mittel zur Erreichung dieses Zweckes sind:
- a) die Bildung von Zweigvereinen,
 - b) die Abhaltung von ordentlichen und ausserordentlichen Haupt-Versammlungen, Sitzungen des Grossen Ausschusses in Berlin und von Wander-Versammlungen,
 - c) die Herausgabe der „Zeitschrift für Binnenschifffahrt“ und anderer Veröffentlichungen und
 - d) die Benutzung der Vereins-Bibliothek.

IV. Mitglieder-Beiträge.

a) Einzelmitglieder.

§ 4. Der jährliche Mitgliedsbeitrag beträgt für Inländer mindestens 10 Mk., für Ausländer mindestens 15 Mk., für Angehörige des Schifferstandes mindestens 3 Mk.

b) Körperschaftliche Mitglieder.

§ 5. Behörden, Körperschaften, industrielle u. s. w. Gesellschaften, Gewerkschaften und andere Verbände können dem Central-Verein als körperschaftliche Mitglieder beitreten und haben mindestens 30 Mk. jährlichen Beitrag zu zahlen.

c) Zweigvereine.

§ 6. Jeder Zweigverein zahlt alljährlich im ersten Vierteljahr zu den allgemeinen Verwaltungskosten des Central-Vereins einen Beitrag, der alle drei Jahre zwischen den Vorständen vereinbart wird.

§ 7. Für Einzelmitglieder, körperschaftliche Mitglieder und Zweigvereine, welche nach dem 1. Juli des Jahres dem Central-Verein neu beitreten, kommt für das laufende Jahr nur die Hälfte des Mitgliedsbeitrages zur Erhebung.

VI. Organisation des Central-Vereins.

§ 9. Der Central-Verein bildet mit seinen Zweigvereinen einen Gesamtverband. Zur Vorberatung wichtiger Binnenschifffahrtsfragen ist ein aus dem Vorstande und 8 Mitgliedern des Grossen Ausschusses bestehender Vorstands-Rat berufen.

XIV. Vereins-Zeitschrift.

§ 39. Die Mitglieder des Central-Vereins erhalten die „Zeitschrift für Binnenschifffahrt“ ohne besonderes Entgelt.*)

XVII. Stiftungen.

§ 43. Die im Jahre 1895 zum Andenken an den langjährigen Vorsitzenden des Central-Vereins errichtete *Schlichting-Stiftung* bezweckt, die Binnenschifffahrt durch Ausschreibung von Preisaufgaben zu fördern. Sie wird nach besonderen Satzungen verwaltet.

§ 44. Die aus freiwilligen Gaben der Mitglieder im Jahre 1894 begründete *Schiffer-Unterstützungskasse* ist eine milde Stiftung des Vereins und wird selbständig verwaltet.

§ 45. Nach Beschluss der Hauptversammlung können den beiden Stiftungen (§ 43 und 44) aus den Jahres-Ueberschüssen der Verwaltung des Central-Vereins Zuwendungen gemacht werden.

*) Für Nicht-Mitglieder beträgt der Bezugs-Preis der Zeitschrift jährlich 12 Mk.

Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Verband für Binnenschifffahrt.

(Gegründet: 21. September 1896.)

Auszug aus den Satzungen.*)

§ 1.

Der Verband hat den Zweck, die Herstellung leistungsfähiger Wasserstrassen zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn, insbesondere die Kanalprojekte, welche Verbindungen der Donau mit der Oder, der Moldau, der Elbe und dem Main bzw. Rhein erstreben, zu fördern und durch Hebung des Wasserstrassen-Verkehrs zwischen beiden Reichen auf die weitere gedeihliche Ausgestaltung ihrer wirtschaftlichen Beziehungen hinzuwirken.

Diesen Zweck sucht der Verband zu erreichen durch gemeinsames Wirken der in der gleichen Richtung tätigen Vereine und durch gegenseitige Unterstützung ihrer bezüglichen Bestrebungen, durch Abhaltung von Verbands-Tagen mit öffentlichen Sitzungen, durch Wort und Schrift behufs Einwirkung auf die öffentliche Meinung sowie auf die Regierungen und Volksvertretungen.

§ 2.

Zum Eintritt in den Verband sind alle Binnenschifffahrts-Vereine in Deutschland und Oesterreich-Ungarn berechtigt.

Ausserdem können sonstige Binnenschifffahrts-Interessenten — sowohl Einzelpersonen wie Behörden und Körperschaften — und Freunde der Wasserstrassen, welche nicht den Verbands-Vereinen angehören, dem Verbande als Mitglieder beitreten und an den Verbandstagen mit Sitz und Stimme teilnehmen.

§ 8.

Zur Prüfung schwebender Fragen hinsichtlich der Zweckmässigkeit und Notwendigkeit ihrer Erörterung auf den Verbandstagen, zur Bearbeitung von Eingaben des Verbandes (gegebenenfalls in Sektionen) an Regierungen und Volksvertretungen u. s. w. steht dem Verbands-Vorstande ein Verbands-Ausschuss zur Seite und überwacht die Ausführung der Beschlüsse des Verbandstages.

§ 14.

An Beiträgen werden gezahlt:

- a) von den Verbands-Vereinen Jahresbeiträge, deren Höhe
- | | |
|----------------------------------|------------------|
| für kleinere Vereine (Klasse I): | mindestens 30 M. |
| „ mittlere Vereine (Klasse II): | „ 50 „ |
| „ grosse Vereine (Klasse III): | „ 75 „ |
- beträgt;
- b) von den körperschaftlichen Mitgliedern des Verbandes (Behörden, Aktien- u. s. w. Gesellschaften, industriellen, wirtschaftlichen oder technischen Vereinen) Jahresbeiträge in Höhe von mindestens 30 M.;
- c) von den auf den Verbandstagen erscheinenden Vertretern der körperschaftlichen Mitglieder des Verbandes und den Teilnehmern der Verbandstage, welche Verbandsvereinen angehören: 10 M., und
- d) von anderen Teilnehmern: 15 M.

Zur gefälligen Beachtung.

Die Mitglieder des Verbandes erhalten die Verbandschriften, die in fortlaufender Reihe erscheinen, unentgeltlich.

*) In der Fassung der Beschlüsse des V. Verbandstages zu Breslau 1901.