

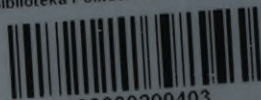
**Veröffentlichungen**  
**der Vereinigung zur Förderung der**  
**südl. Linie des Mittellandkanals.**



G. 47

99

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299403

Veröffentlichungen  
der  
Vereinigung zur Förderung der südlichen Linie des Mittellandkanals.  
Heft 7.

---

---

# Bericht

über die

am 20. Januar 1917 in Magdeburg

stattgehabte

## 2. Mitgliederversammlung

---

der

Vereinigung zur Förderung der südlichen  
Linie des Mittellandkanals.



**Braunschweig 1917.**  
Druck von Joh. Heinr. Meyer.



11-352318

3003-20/2018

Veröffentlichungen  
der  
Vereinigung zur Förderung der südlichen Linie des Mittellandkanals.  
Heft 7.

---

---

# Bericht

über die

am 20. Januar 1917 in Magdeburg

stattgehabte

## 2. Mitgliederversammlung

---

der

Vereinigung zur Förderung der südlichen  
Linie des Mittellandkanals.



Braunschweig 1917.  
Druck von Joh. Heinr. Meyer.

## **Tagesordnung der Mitgliederversammlung.**

---

1. Geschäftsbericht.

Berichterstatter: Geheimer Regierungsrat Dr. Stegemann.

2. Bericht über die Arbeiten des technischen Ausschusses.

Berichterstatter: Geheimer Baurat Bramigk.

3. Bericht über die Arbeiten des wirtschaftlichen Ausschusses.

Berichterstatter: Dr. Uhde.

---

# Anwesenheitsliste.

Lfde. Nr.	Behörde bezw. Verein	Vertreter	Wohnort
<b>I. Staatliche und kommunale Behörden und Anstalten.</b>			
1	Herzogl. Anhalt. Finanz- direktion, Dessau	Geh. Baurat Bramigk	Dessau.
2	Herzogl. Anhalt. Hof- kammer, Dessau	Präsident Dr. Heß	"
3	Fürstl. Wernigerödische Kammer, Wernigerode	Oberforstmeister v. Eschwege	Wernigerode.
4	Herzogl. Anhalt. Salz- werksdirektion	Oberberggrat Gante	Leopoldshall.
5	Herzogl. Techn. Hoch- schule, Braunschweig	Geh. Hofrat Professor Möller	Braunschweig.
6	Kreisausschuß Blanken- burg	Kreisdirektor Schultz	Blankenburg.
7	Kreisausschuß Wan- leben	Bürgermeister Rössing	Wanzleben.
8	Kreiskommunalverband Wolfenbüttel	Kommerzienrat H. Schwannecke	Fährmühle.
9	"	Gemeindevorsteher Giesecke	Hedeper.
10	Herzogl. Straßen- und Wasserbauamt Braunschweig	Baurat Nagel	Braunschweig.
11	Herzogl. Straßen- und Wasserbauamt Wolfenbüttel	Baurat Fricke	Wolfenbüttel.
12	Gutsbezirk Aderstedt	Direktor Hoffmann	Aderstedt.
13	Magistrat Bernburg	Oberbürgermeister Leinveber	Bernburg.
14	Gemeinde Beyendorf	Gemeindevorsteher Müller	Beyendorf.
15	"	Schöffe Mittag	"
16	Stadtmagistrat Blanken- burg	Bürgermeister Zerbst	Blankenburg.
17	Gemeinde Dedeleben	Gemeindevorsteher Kahmann	Dedeleben.
18	Magistrat Egeln	Bürgermeister Meinecke	Egeln.
19	Magistrat Goslar	Senator Eheloff	Goslar.
20	Magistrat Halberstadt	Stadtrat Grau	Halberstadt.
21	"	Baukommissar Wachenschwanz	"
22	Magistrat Halle	Stadtbaurat Lammers	Halle.
23	Magistrat Hornburg	Ratmann Westphal	Hornburg.
24	Gemeinde Leopoldshall	Oberberggrat Gante	Leopoldshall.
25	Magistrat Oschersleben	Bürgermeister Dr. Sürth	Oschersleben.

Lfd. Nr.	Behörde bezw. Verein	Vertreter	Wohnort
26	Magistrat Oschersleben	Stadtverordnetenvorsteher Dr. Karweil	Oschersleben.
27	Magistrat Quedlinburg	Stadtbaurat Voß	Quedlinburg.
28	Magistrat Schöningen	Bürgermeister Schulz	Schöningen.
29	Magistrat Seesen	Bürgermeister Rohde	Seesen.
30	Gemeinde Sohlen	Gemeindevorsteher Buchholz	Sohlen.
31	Magistrat Staßfurt	1. Bürgermeister Dr. Berger	Staßfurt.
32	"	Stadtrat Hoffmann	"
33	"	Stadtrat Großpietsch	"
34	"	Regierungsbaumeister Müller	"
35	Gemeinde Vogelsdorf	Gemeindevorsteher C. Klaus	Vogelsdorf.
36	Gemeinde Westeregeln	Gemeindevorsteher Körtge	Westeregeln.
37	Stadtmagistrat Wolfenbüttel	Staddirektor Floto	Wolfenbüttel.

## II. Korporationen und Vereine.

1	Handelskammer für das Herzogtum Anhalt	Kommerzienrat Richter	Dessau.
2	"	Syndikus Dr. Rausch	"
3	Handelskammer für das Herzogtum Braunschweig	Kommerzienrat Amme	Braunschweig.
4	"	Kommerzienrat Gutkind	"
5	"	Geheimer Regierungsrat Dr. Stegemann	"
6	"	Dr. Uhde	"
7	"	Dr. Wachler	"
8	Handelskammer Bremen	Syndikus Dr. Rösing	Bremen.
9	Handelskammer Halberstadt	Präsident Kaempfert	Halberstadt.
10	"	Syndikus Dr. Bachmann	"
11	Handelskammer Halle	Kaufmann Manschewski	Halle.
12	"	Syndikus Dr. Pfahl	"
13	Handelskammer Leipzig	Geh. Kommerzienrat Habenicht	Leipzig.
14	"	Justizrat Dr. Wendtlandt	"
15	"	Dr. Uhlig	"
16	Handwerkskammer f. d. Herzogtum Braunschweig	Maurermeister Eicke	Braunschweig.
17	Verband Harzer-Granit-Steinmetzgeschäfte, Blankenburg	Hofmaurermeister H. Schönfeld	Blankenburg.
18	Verkehrsverein, Braunschweig	Schulinspektor Sattler	Braunschweig.
19	"	Richard Künne	"
20	Bürgerverein, Braunschweig	Direktor Körber	"
21	Hohe- und Wilhelmitorbezirksverein, Braunschweig	Dr. Heinen	"



Lfd. Nr.	Behörde bezw. Verein	Vertreter	Wohnort
22	Verein treuer Niedersachsen, Braunschweig	H. Lauer	Braunschweig.
23	Kaufmännischer Verein Union, Braunschweig	H. Stäglich	"
24	Deutscher Techniker-Verband, Zweigverein Braunschweig	Ingenieur Lükken	"
25	Verband reisender Kaufleute, Sektion Braunschweig	August Emter	"
26	Anhaltischer Industrie-Verein, Dessau	Kommerzienrat Richter	Dessau.
27	Deutsches Steinsalz-Syndikat	Bergrat W. Hoehl	Staßfurt.

### III. Firmen und Einzelpersonen.

1	Gewerkschaft Wilhelmshall, Anderbeck	Bergwerksdirektor Stechert	Anderbeck.
2		Baurat Contag	Berlin.
3	Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft	Direktor, Regierungsbaumeister Steinhoff	Blankenburg.
4		H. Eckensberger	Braunschweig.
5	Funke & Moll		"
6	Konservenfabrik		"
7	Keune & Co., G. m. b. H. Braunschweig. Neueste Nachrichten	O. Keune	"
8	Elektrizitätswerk Braunschweig	Redakteur Mumme	"
9	A. Bracke, G. m. b. H.	Direktor Salfeld	"
10		Herm. Schmidt	"
11	Norddeutscher Lloyd, Bremen	Regierungsrat Spannuth	"
12	Assessor Michelau		Bremen.
13	Vereinigte Chemische Fabriken, Dodendorf	Direktor A. Loibel	Dodendorf.
14	Gänsefurth Kalk- und Mergelwerke	Direktor F. Schülken	Gänsefurth.
15		Herm. Schildner	Hadmersleben.
16	Mitteldeutsche Privatbank, Halberstadt	Direktor Boeck	Halberstadt.
17	J. G. Klamrodt	A. Busse	"
18	C. H. Naeter	Fr. Northe	"
19	Königl. Gewerbeinspektor	Vogel	"
20	Zuckerfabrik Hötensleben	Ad. Kahmann	Hötensleben.
21	"	W. Kahmann	"
22	Braunschweiger Roggenmühle, Lehndorf	Direktor Arnhold	Lehndorf.
23	Leipziger Kanalgesellschaft m. b. H., Leipzig	Stadtrat a. D. Ludwig Wolf	Leipzig.
		W. Wilsnack	Leopoldshall.

Lfd. Nr.	Firma bezw. Einzelperson	Vertreter	Wohnort
24	Vereinigte Chemische Fabriken, Leopoldshall		Leopoldshall.
25	Saccharin-Fabrik Akt.-Ges., vorm. Fahlberg, List & Co.	Professor Dr. A. Klages Direktor A. O. Viett	Magdeburg-Südost.
26	"		"
27	P. Niemann Nachf., Magdeburg-S.	E. C. Fölsche	" *
28	R. Wolf, Akt.-Ges., Magdeburg-Buckau	Direktor A. Reiche	Magdeburg-Buckau.
29	Chemische Fabrik A.Brückmann, Magdeburg	Prokurist Berking Geheimer Kommerzienrat Fr. Hallström	"
30			Nienburg a. d. Saale.
31	Behrens & Kühne, Oschersleben	Herm. Behrens	Oschersleben.
32	Ed. Charles & Sohn, Oschersleben	Erich Charles	"
33		P. Dunkelberg	"
34		Fr. Fricke	"
35		Jul. Grosse	"
36		C. Hauert	"
37		Fr. Kehr	"
38		A. Klauenberg	"
39		H. Kratzenstein	"
40		G. Lietzmann	"
41	Mühlen- und Elektrizitätswerk Oschersleben	Direktor Langnese	"
42		H. Woldt	"
43		Wilh. Bienert	Quedlinburg.
44	Rud. Leder	Ingenieur Gerlach	"
45	Renken & Knigge		"
46	Fessel & Co. Nachf.		Rodersdorf.
47		Eisenb.-Ob.-Sekretär Nord	Groß Salze.
48	Sächs.-Thüring. Portland-Zement-Fabrik, Prüssing & Co.	Direktor Ködder	Schönebek.
49	Hermania, Akt.-Ges., vorm. Kgl. Preuß. chem. Fabrik Schönebeck	Direktor M. Pückert	"
50	"	Direktor Starke	"
51	A. W. Allendorf	W. Allendorf	"
52		Paul Witten	Schöningen.
53	Gewerkschaft Ludwig II Staßfurt	Bergtrat Middeldorf	Staßfurt.
54	Ammoniaksodafabrik Staßfurt	Direktor Nehls	"
55	Zuckerfabrik Üfingen	E. Voigt	Üfingen.
56		O. Eggeling	Wernigerode.
57		Direktor Klein	"
58		Oberamtm. Wahnschaffe	Westerburg.
59	Cons. Alkaliwerke Westeregeln	Generaldirektor Ebeling	Westeregeln.
60		H. Wunderlich	Wolfenbüttel.



**D**er Vorsitzende, Herr Geh. Regierungsrat Dr. Stegemann, begrüßte die Erschienenen und eröffnete die zweite Mitgliederversammlung.

Punkt 1 der Tagesordnung:

### **Geschäftsbericht.**

Berichterstatter: Geh. Regierungsrat Dr. Stegemann.

Der Geschäftsbericht, den ich Ihnen heute zu erstatten habe, umfaßt noch nicht das volle erste Jahr. Wie Ihnen erinnerlich sein wird, fand die erste vertrauliche Besprechung, in der die Gründung unserer Vereinigung beschlossen wurde, am 28. Februar v. Js. in Halberstadt statt, der sich am 28. März die Gründungsversammlung und am 1. Mai in Bernburg die erste Mitgliederversammlung anschloß.

Wir konnten damals bereits über eine in großen Umrissen festgelegte Organisation und einen Bestand von 40 ordentlichen und 118 außerordentlichen Mitgliedern verfügen.

Diese Organisation weiter auszubauen, und damit das Interesse in weiteste Kreise hineinzutragen, sahen wir als unsere erste und wichtigste Aufgabe an. Der Erfolg dieser unserer Wirksamkeit drückt sich, rein äußerlich genommen, in der starken Vermehrung unserer Mitgliederzahl aus, die sich jetzt auf 98 ordentliche Mitglieder (52 staatliche und kommunale Behörden und 46 Körperschaften und Vereine) und 478 Firmen und Einzelpersonen beläuft. Die näheren Angaben über die Verteilung der Mitglieder auf die einzelnen Bezirke finden Sie in dem Ihnen heute zur Verfügung gestellten Mitgliederverzeichnis.

Wichtiger noch als diese zahlenmäßige Vermehrung unseres Mitgliederbestandes erscheint mir die Vertiefung und Verstärkung, die unsere gemeinsamen Arbeiten in den einzelnen Orts- und Bezirksausschüssen gefunden haben. Wir haben unsere Arbeit über das ganze Einflußgebiet der Südlinie ausdehnen und in selbständige Bezirksausschüsse gliedern können, so daß die uns obliegenden Arbeiten überall mit der nötigen Selbständigkeit und Sachkenntnis durchgeführt werden können. Das, was uns vor Jahresfrist in allgemeinen Zügen vorschwebte, hat überall feste

Gestalt angenommen, und wir können heute mit unserer weitreichenden Organisation in der Kanalfrage wohl als berufene Vertretung der Interessen eines wirtschaftlich hoch bedeutsamen und reich entwickelten Gebietes gelten. Dies kommt in der von uns geschaffenen Organisation schon äußerlich dadurch zum Ausdruck, daß in den Städten Braunschweig, Wolfenbüttel, Halberstadt, Oschersleben, Magdeburg, Dessau, Bernburg, Halle und Leipzig sich Zentren unserer Tätigkeit gebildet haben, daß unsere Vereinigung in diesen Bezirken die an der Kanalfrage interessierten wichtigeren Kreise, Städte, Handelskammern, Vereine und einen großen Teil der ausschlaggebenden industriellen Unternehmungen umschließt, und daß sich für die Arbeiten in unserem technischen und wirtschaftlichen Ausschuß eine erfreuliche Anzahl hervorragender und mit den örtlichen Verhältnissen besonders vertrauter Sachverständiger zur Verfügung gestellt hat.

Auch die für die Erfüllung unserer Aufgaben notwendigen Mittel stehen uns in ausreichendem Umfange zur Verfügung. Soweit es sich um die Ausarbeitung der Teilprojekte handelt, sind die Mittel in bereitwilligster Weise in den einzelnen Bezirken selbst aufgebracht worden. Für die Erfüllung unserer allgemeinen Aufgaben verfügen wir über eine Jahreseinnahme aus Mitgliederbeiträgen von annähernd 10 000 *M*, außerdem sind für einen zu schaffenden Reservefonds an einmaligen Beiträgen bisher rund 4500 *M* gezeichnet.

Was nun unsere bisherige Wirksamkeit betrifft, so darf ich wohl auf die im Paragraph 2 unserer Satzungen angeführten Aufgaben verweisen, die wir in technische Untersuchungen, wirtschaftliche Erhebungen und in Aufklärungsarbeiten eingeteilt haben. Wir hatten geglaubt, uns auf dieses Programm beschränken zu können, leider haben wir aber anfangs einen Teil unserer Zeit und Arbeitskraft auch auf die nicht vorhergesehene Aufgabe der Abwehr von Angriffen, die sich gegen unsere Arbeiten, ja gegen unsere Existenz überhaupt richteten, verwenden müssen.

Wir, die wir von der überaus großen wirtschaftlichen Bedeutung der Südlinie des Mittellandkanals und ihrer Abzweigung zur Saale tief durchdrungen sind, haben uns, wie Ihnen erinnerlich sein wird, von vornherein keine andere Aufgabe gesetzt, als eben den Nachweis dieser großen Bedeutung der Südlinie und des anschließenden Kanalsystems zu erbringen. Wir haben hierbei durchaus anerkannt, daß daneben auch die Nordlinie ihre selbständige und berechtigte Bedeutung hat und halten es sogar für wahrscheinlich, daß sie in späterer Zeit auch noch einmal zur Ausführung kommen wird. Wir mußten nun aber erleben, daß uns von den Anhängern der Nordlinie und ihren Vertretern in der Öffentlichkeit aus der Verfolgung unserer Aufgabe geradezu ein Verbrechen gemacht wurde. Es wurde uns gesagt, daß wir damit nur partikularistische Bestrebungen und kleinstaatliche Interessen

verfolgten, daß unser Projekt eine technische Unmöglichkeit und von vornherein totgeboren sei, und daß wir schuld daran wären, wenn der Ausbau des Mittellandkanals durch uns eine weitere Verzögerung erfahren würde usw. Dabei wurden in durchaus unwissenschaftlicher Weise Behauptungen aufgestellt, die wohl geeignet waren, bei Laien den Wert und die Bedeutung unserer Arbeiten herabzusetzen. Wir haben lange gezögert, ob wir uns nicht zur Abwehr entschließen und zu diesen Mißdeutungen und Angriffen Stellung nehmen sollten. Soweit sachliche Einwendungen gemacht sind, werden sie in der von uns auszuarbeitenden Denkschrift entsprechende Würdigung finden. Im übrigen glaubten wir aber, uns von unsern wichtigeren Aufgaben nicht ablenken lassen zu sollen.

Es hat dann der Magdeburger Ausschuß zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals an uns das Ersuchen gerichtet, doch unsere Tätigkeit in der Öffentlichkeit einzuschränken und alle unsere Veröffentlichungen künftig nur durch ihn erfolgen zu lassen. Unser Vorstand konnte sich davon keinen Nutzen weder für die Vereinigung, noch für die Sache selbst versprechen. Jedenfalls ist es wohl das Natürlichste und Einfachste, wenn die drei Vereinigungen ihre Aufgabe völlig selbständig nebeneinander mit möglichster Objektivität und Gründlichkeit durchführen, der Magdeburger Ausschuß zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals, indem er für den Mittellandkanal als solchen weiterwirkt, die Interessenten der Nordlinie, indem sie in gründlichen Untersuchungen die wirtschaftliche Bedeutung der von ihnen vertretenen Strecke nachweisen, und wir, indem wir uns wie bisher an unser Programm halten. Das kann, wie ich meine, ohne jede gegenseitige Verbitterung und Verkleinerung geschehen, ja, ich würde es sogar für möglich und für erwünscht halten, daß man sich noch gegenseitig freundschaftlich unterstützt. Das von unserer Vereinigung und von den Vertretern der Nordlinie gesammelte Material geht dann nach Abschluß an das Königl. Preuß. Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin, an die allein maßgebende Instanz, die dann alles prüfen und ihre Entscheidung selbständig treffen wird. In dieser Weise dienen wir alle am besten unserer gemeinsamen Aufgabe.

Wenden wir uns nun den eigentlichen Aufgaben, wie wir sie in unseren Satzungen niedergelegt haben, zu, so habe ich bezüglich der notwendigen Aufklärungstätigkeit folgendes zu berichten: Schon die in verschiedenen Städten von uns im verflossenen Jahr abgehaltenen Gründungsversammlungen haben uns ausreichenden Anlaß geboten, die Interessen weiter Bevölkerungskreise für den für Deutschland so notwendigen Ausbau seines Wasserstraßennetzes und insbesondere des Mittellandkanals wachzurufen. Das, was wir bei dieser Gelegenheit über die besondere wirtschaftliche Bedeutung der Südlinie und des zugehörigen Kanalsystems ausführen konnten, hat für uns selbst eine unmittelbar werbende

Bedeutung gehabt, wie das aus den zumeist großen Zuhörerkreisen und den zahlreichen Beitrittserklärungen hervorgeht.

Wir werden in diesem Jahr besondere Vorträge halten lassen, welche über die Bedeutung der Wasserwege, ihren Bau und ihre Einrichtungen, über die Art des Wassertransportes, des Hafenbetriebes, des Umschlagverkehrs, der Wasserspeisung, über den Zusammenhang von Wassersammelbecken im Gebirge mit der geregelten Wasserabgabe in der Ebene, namentlich auch zur Speisung der Kanäle und Flußläufe usw. unterrichten.

Diese Vorträge haben wir im Vorstand dadurch vorzubereiten und zu erleichtern gesucht, daß wir eine größere Anzahl geeigneter Lichtbilder angeschafft haben, die mit begleitendem Text den einzelnen Bezirken zu gelegentlichen Vorträgen zur Verfügung gestellt werden sollen. Wir haben auch eine Persönlichkeit gewonnen, die unter Umständen bereit ist, die Vorträge zu halten. Unserer Ansicht nach sollten aber solche Vorträge nicht auf einen Abend beschränkt, sondern auf einen Zyklus von 3—4 Vorträgen erweitert werden, damit nicht nur die Neugierde befriedigt, sondern gründliche Arbeit geleistet wird. Solche, in das allgemeine Verständnis einführende, und fehlende Vorstellungen durch Veranschaulichung ersetzende Vorträge sind ungemein anregend und dankbar.

Minder angenehm aber ebenfalls nötig ist die andere Aufgabe, bestehende aber unrichtige und schiefe Vorstellungen, die sich infolge unzulänglicher oder gar unrichtiger Informationen bei den Laien herausgebildet haben und leicht zu falschen Folgerungen verleiten, wieder zu beseitigen. Ich denke hierbei an Fälle wie die folgenden:

Das von der anerkannt sachverständigen und zuverlässigen Firma Havestadt & Contag aufgestellte Projekt der Südlinie wird, wie bereits erwähnt, von gegnerischen Sachverständigen als eine technische Mißgeburt bezeichnet, weil unser Kanal die Berge hinaufklettern müsse, weil er angeblich nur in unzulänglicher Weise mit Wasser zu versorgen sei, weil er den Schiffahrtsweg verlängere, die Fracht verteuere, die Eisenbahnen im Harzgebiet schädige usw. Solche Behauptungen müssen zunächst auf ihr richtiges Maß zurückgeführt werden. Es muß, natürlich nicht in besonderen Vorträgen, aber bei Gelegenheit dem Laien an Beispielen klar gemacht werden, daß jeder große Kanal Höhen durch Staustufen und Schleusen zu überwinden hat, und daß es hierbei auf 40—50 m mehr Steigung und auf 2—3 Schleusen mehr nicht ankommt, wenn dadurch ein größerer wirtschaftlicher Erfolg erzielt wird; daß bei einem langen Wassertransport von Massengütern eine Spanne von 4—6 Stunden längere Fahrzeit so gut wie gar nichts ausmacht, wo doch das Warten in den Häfen und vor den Schleusen ganz andere Zeiten in Anspruch nimmt, daß die Frachtverteuerung eines Steinkohlentransportes von Ruhrort bis Berlin um etwa 1  $\mathcal{M}$  pro Zentner nicht ins Gewicht fällt, wenn der Vorsprung gegenüber dem Eisenbahntransport sonst ausreichend gewahrt ist usw.

Am schwierigsten ist aber die Aufgabe, Ansichten von Männern, die zwar auf ihren Spezialgebieten sachverständig sind, auf den ihnen ferner liegenden Gebieten aber unrichtige Ansichten vertreten, richtig zu stellen. So habe ich es beispielsweise als recht störend empfunden, daß in der öffentlichen Erörterung unserer Projekte die privatwirtschaftlichen, volkswirtschaftlichen und staatswirtschaftlichen Gesichtspunkte nicht mit der nötigen Schärfe auseinandergehalten werden, daß bei der Rentabilitätsfrage und der Frage des Nutzens die dabei in Betracht kommenden grundsätzlich verschiedenen Interessen des Kanal-Unternehmers, des Verfrachters und des Schiffers nicht scharf unterschieden werden, daß bei den Tarifberechnungen zwar mit massenhaften Zahlen und Tabellen gearbeitet und der Anschein eines mathematisch exakten Tatsachenmaterials geweckt wird, die dabei zugrunde gelegten Zukunftsberechnungen doch aber nur auf sehr schwankenden und von allen Zufälligkeiten abhängigen Voraussetzungen aufgebaut sind.

Wir müssen in unsern Kreisen vor allen Dingen erst einmal auf klare Vorstellungen und auf eine gewisse selbständige Sachkenntnis für die Beurteilung solcher Fragen hinwirken. Wir dürfen uns nicht scheuen, in unsern Vorträgen auch etwas tiefer in die Sache selbst einzugehen, zu zeigen, wie sich der Hafenverkehr, der Wassertransport, der Umschlagsverkehr vom Schiff zur Bahn und umgekehrt, die Spedition, die Lagerung, wie sich der Verkehr vom Hauptkanal zum Stichkanal und der Umschlag am Endpunkt des letzteren in der Praxis in Wirklichkeit vollzieht und an den einzelnen Plätzen unserer Kanallinie voraussichtlich vollziehen wird, und wir werden hierbei auch klar zu stellen haben, welchen wirklichen nicht imaginären Vorteil eine Stadt beispielsweise vom Umschlagsverkehr und vom Betriebe eines eigenen Hafens, vom Ortsverkehr und vom durchgehenden Verkehr haben wird.

Wie verwirrend und störend unrichtige oder schiefe Vorstellungen bei der Beurteilung schwebender Fragen wirken können, möchte ich an dem Beispiel unserer Stadt Braunschweig andeuten, wo in allem Ernste maßgebende Männer dafür eintraten, daß die Stadt nicht an den bei ihr vorbeigehenden Großschiffahrtsweg der Südlinie selbst angeschlossen, sondern statt dessen durch einen Stichkanal mit der 18 km entfernt von ihr vorüberziehenden Nordlinie verbunden werden sollte, wobei Braunschweig dann obendrein diese Sackverbindung noch auf eigene Kosten hätte bauen und in Betrieb halten müssen. Einige Ähnlichkeit scheinen mir die Verhältnisse in Magdeburg zu zeigen, wo, wie ich höre, ein Teil der Bürgerschaft für die Stadt den größeren Vorteil darin erblickt, wenn der auf 1 800 000 t berechnete große Durchgangsverkehr nicht über Magdeburg selbst geleitet, sondern 20 km unterhalb Magdeburgs nach den märkischen Wasserstraßen und elbabwärts vorübergeführt wird, während Magdeburg darauf angewiesen wäre, durch einen Stichkanal Anschluß an die fernabziehende große westöstliche Wasserstraße zu suchen.

Man könnte es ja wohl verstehen, wenn die an den Endstrecken des großen Schiffahrtsweges liegenden Empfangs- und Versandorte, wenn beispielsweise Berlin oder Ruhrort darauf dringen würden, um des möglichst beschleunigten Durchgangsverkehrs willen bei der Linienführung keine Rücksichten auf Städte wie Magdeburg und Braunschweig zu nehmen, daß aber aus diesen Städten selbst heraus ein solcher Wunsch geäußert wird, ist doch etwas ungewöhnlich.

Die Hauptarbeit hat im verflossenen Jahr zweifellos der technische Ausschuß unter dem Vorsitze des Herrn Regierungs- und Geh. Baurat Bramigk geleistet. Da Herr Geheimrat Bramigk zu Punkt 2 der Tagesordnung selbst über die Tätigkeit des technischen Ausschusses berichten wird, kann ich mich hier auf die Mitteilung beschränken, daß die vorliegenden Projekte mit Sorgfalt nachgeprüft, die neuen Projekte vorgeprüft und bestimmte Einzelfragen, so namentlich die Frage der Wasserversorgung des Kanals, für sich selbständig behandelt worden sind.

Über die bisherigen Arbeiten des wirtschaftlichen Ausschusses, die noch nicht so weit gediehen sind, wird der stellvertretende Vorsitzende des wirtschaftlichen Ausschusses, Herr Dr. Uhde, berichten.

Wenn ich nun zum Schluß noch einige Worte über unser weiteres Pogramm sagen darf, so glaube ich, daß wir bis Anfang nächsten Jahres den technischen und wirtschaftlichen Teil unserer Untersuchungen in der Hauptsache wohl zum Abschluß bringen werden. Wir werden einige mit dem Kanal im Zusammenhang stehende Einzelfragen näher zu behandeln haben. Es ist ferner beabsichtigt, die Streitfrage, welche Wirkung die Fortführung des Mittellandkanals auf die in seinem Einflußgebiet vorhandene Braunkohlenindustrie ausüben wird, zum Gegenstande besonderer Untersuchungen zu machen. Zu diesem Zwecke ist eine besondere Kommission in Vorbereitung, zu der erfreulicherweise eine Anzahl maßgebender Vertreter der Braunkohlenindustrie, des Steinkohlenhandels und der kohleverbrauchenden Industrie ihre Bereitwilligkeit zur Mitarbeit erklärt hat. Vielleicht werden wir uns auch mit den Anschlußprojekten der abkündigten Verbindung zur Weser von Hannover nach Nienburg wenigstens grundsätzlich befassen.

Schließlich möchte ich noch mitteilen, daß wir der in Dresden begründeten Vereinigung für die Betreibung des Elbe-Donau-Kanals beigetreten sind, da wir ja die Südlinie des Mittellandkanals immer als ein wichtiges Mittelstück des Großschiffahrtsweges von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer angesehen haben.

Blicken wir auf das noch nicht beendete erste Jahr unserer Wirksamkeit zurück, so können wir, wie ich glanze, mit dem bisherigen Erfolg zufrieden sein, wir wissen aber auch, daß das größere Stück Arbeit uns noch bevorsteht.

Ich glaube, es ist ein Beweis des zuversichtlichen Vertrauens für die Zukunft und der auch im dritten Kriegsjahr ungebrochenen



Kraft unseres Volkes, wenn wir inmitten dieses großen Weltkrieges noch die geistige Spannkraft besitzen und die Zeit dazu finden, uns mit Friedenswerken der Zukunft so eingehend zu beschäftigen. Der Vizepräsident des Preußischen Staatsministeriums, der zugleich Chef der Preußischen Eisenbahnverwaltung ist, von Breitenbach, führte in einer der letzten Sitzungen des preußischen Abgeordnetenhauses treffend aus: „Es kann auffällig erscheinen und gibt zu besonderem Nachdenken Anlaß, daß ein Volk mitten im furchtbarsten Kampfe der Weltgeschichte sich Ziele steckt für die Zeit nach dem Kriege. Das geschieht auf allen Gebieten und ich sehe darin ein Zeichen des Vertrauens auf den erfolgreichen Ausgang des Krieges. Ich sehe hierin ein Symptom ruhiger und zuversichtlicher Entschlossenheit und den Ausblick auf eine glückliche und hoffnungsvolle Zukunft.“ Unsere Arbeiten können aber nicht gut bis nach dem Kriege hinausgeschoben werden, da man nach den jetzt gemachten Erfahrungen mit dem Ausbau unseres Wasserstraßennetzes und in erster Linie unseres Mittellandkanals gewiß nicht lange nach Friedensschluß warten wird. Im gleichen Sinne hat sich der Abgeordnete Dr. Friedberg in der eben genannten Sitzung des preußischen Abgeordnetenhauses ausgesprochen, wenn er sagt: „Dem Minister Breitenbach kann der Vorwurf nicht erspart bleiben, daß er dem Ausbau der Wasserstraßen bei weitem nicht das Interesse entgegengebracht hat wie dem der Eisenbahnen. Wie notwendig das gewesen wäre, zeigen die gegenwärtigen Verhältnisse. Hoffentlich lassen die Herren von der Rechten ihren Widerstand dagegen angesichts der Verhältnisse, wie sie sich entwickelt haben, für die Zukunft fallen.“ Gilt es doch, nach dem Kriege alle produktiven Kräfte unseres Landes zur höchsten Entwicklung zu bringen, damit wir die Lasten, die uns der Krieg gebracht hat, tragen und allmählich abtragen können. Ein großzügig ausgebautes und leistungsfähiges Wasserstraßennetz wird uns aber diese Aufgaben wesentlich erleichtern.

---

## Punkt 2 der Tagesordnung:

### **Bericht über die Arbeiten des technischen Ausschusses.**

Berichterstatter: Regierungs- und Geh. Baurat Bramigk, Dessau.

In der Vorstandssitzung der Vereinigung zu Blankenburg wurde am 20. Mai 1916 ein technischer Ausschuß gewählt, der sich zurzeit aus folgenden Mitgliedern zusammensetzt:

Regierungs- und Geh. Baurat Bramigk, Dessau,  
Baurat Fricke, Wolfenbüttel,  
Stadtrat Grau, Halberstadt,  
Stadtbaurat Lammers, Halle.  
Geh. Hofrat Professor Möller, Braunschweig,  
Baurat Nagel, Braunschweig,

Stadtbaurat Peters, Leipzig,  
Bürgermeister Rohde, Seesen,  
Bürgermeister Dr. Sürth, Oschersleben,  
Baukommissar Wachenschwanz, Halberstadt,

Dem Ausschuß wurden die Aufgaben gestellt:

1. die Bedenken zu prüfen, welche gegen die Südlinie erhoben werden.
2. die vorliegenden Projekte in bau- und verkehrstechnischer Beziehung zu begutachten.

In diesen Ausschuß wurden zunächst 8 sachverständige Mitglieder gewählt. Ihm wurde die Denkschrift, betreffend die Fortsetzung des Rhein-Hannoverkanals zur Elbe (herausgegeben vom Ausschuß zur Förderung des Rhein-Weser-Elbekanals zu Magdeburg), zur kritischen Bearbeitung übergeben

Zur Erfüllung dieser Aufgaben mußte eine Abzeichnung des von der Ingenieurfirma Havestadt & Contag entworfenen Projektes der Südlinie des Mittellandkanals und die erforderlichen Übersichtspläne beschafft werden. Die Projektstücke wurden so verteilt, daß die einzelnen Ausschußmitglieder die ihrem Wohnsitz zunächst liegenden Kanalstrecken zu bearbeiten hatten. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind in 6 Sitzungen besprochen worden, denen außer dem Herrn Vorsitzenden der Vereinigung und dem Herrn Projektverfasser auch verschiedene Vorstandsmitglieder, zum Teil auch ein erweiterter Kreis von Bausachverständigen beiwohnten. Außerdem wurde der technische Ausschuß durch Zuwahl zweier Mitglieder verstärkt. Auf diese Weise ist es gelungen, bis heute das Projekt soweit durchzuberaten, daß über den größten Teil der Linienführung abgeschlossene Gutachten vorliegen, nur eine Umarbeitung des Projektes zwischen Oschersleben und der Elbe, sowie der neuhinzugekommene Saaleanschluß sind noch zu begutachten, nachdem sie auf Anregung des technischen Ausschusses nicht unwesentliche Änderungen erfahren haben.

Auch über die Stichkanäle nach Halberstadt und nach Leipzig konnte in technischer Beziehung soweit Klarheit geschaffen werden, als es der generelle Charakter der Projekte gestattete.

Der Saaleanschluß bedingt einen Ausbau der Saale selbst. Ein entsprechendes Projekt wird zurzeit bearbeitet und kann danach erst begutachtet werden.

Das von der Ingenieurfirma Havestadt & Contag aufgestellte Projekt hat sich im allgemeinen als durchführbar und zweckmäßig erwiesen, nur bei Peine und Braunschweig werden sich kleinere Verschiebungen notwendig machen. Auf der Strecke zwischen Börßum und Oschersleben war man sich klar, daß mit Rücksicht auf die technischen und politischen Verhältnisse die Kanallinie besser in die Mitte des großen Bruches gelegt würde. Trotzdem glaubte der technische Ausschuß von einer Umarbeitung dieser Kanalführung absehen zu sollen, weil einzelne wirtschaftliche Bedenken dagegen sprechen und weil es mit Rücksicht auf

die Geländespekulation nicht günstig erschien, alle besseren Möglichkeiten einer Linienführung zu erschöpfen. Man war sich aber klar darüber, daß eine Verschiebung der Kanallinie in das Bruch wesentlich weniger störend in die Vorflut und in die Verkehrsanlagen einschneiden würde, als die zurzeit gewählte Kanallinie und daß diese Verschiebungen ihre Wirkungen auf die Kanalführung bis nahe an Wolfenbüttel erstrecken würde. Durch diese Verschiebung würde eine Verkürzung der Kanallinie herbeigeführt, welche die durch örtliche Verhältnisse bedingte Verlängerung bei Braunschweig ausgleichen könnte. Die ursprünglich gewählte Kanallinie zwischen der Gegend bei Oschersleben und der Elbe konnte den Beifall des technischen Ausschusses nicht erhalten, sie mußte wiederholt umgearbeitet werden. Die neueste Lösung dieser Verbindung hat den Ausschuß noch nicht beschäftigt, sie ist aber nach seinen Angaben bearbeitet. Das gleiche trifft für die Verbindung mit der Saale zu.

Durch die nach den Vorschlägen des technischen Ausschusses umgearbeitete Kanalführung wird die ursprüngliche Kanallinie von 172,3 auf 152,5 km, also rund um 20 km, verkürzt. Dadurch und durch eine zweckmäßigere Lage im Gelände vermindern sich die auf 134 Millionen Mark berechneten Anlagekosten der Südlinie um rund 20 Millionen Mark, so daß die Südlinie nur um etwa 6 $\frac{1}{2}$  Millionen Mark teurer wird als die Nordlinie. Es ist nicht ausgeschlossen, daß auch dieser Unterschied noch durch Verschiebung der Scheitelsecke in das Große Bruch und durch Zusammenlegung mehrerer Schleusen ausgeglichen werden kann, so daß dann die Baukosten beider Linien nahezu gleich würden, während die Betriebs- und die Unterhaltungskosten der Südlinie bei weitem günstiger bleiben als bei der Nordlinie.

Eine besondere Aufmerksamkeit hat der technische Ausschuß der Wasserversorgungsfrage gewidmet.

Um die Bedenken zu prüfen und nach Möglichkeit zu zerstreuen, welche gegen die Südlinie in der Öffentlichkeit erhoben wurden, hat der technische Ausschuß namentlich die ins Auge gefaßt, welche von den Anhängern der Nordlinie erhoben wurden. Diese hat der Ausschuß eingehend erörtert und das Ergebnis durch einzelne Mitglieder der Öffentlichkeit übergeben. In dieser Beziehung darf ich auf die den Mitgliedern der Vereinigung zur Verfügung gestellten Flugschriften und auf die in der Zeitschrift für Binnenschifffahrt, in der Magdeburgischen Zeitung und anderen Zeitungen erschienenen Artikel verweisen.

Neben der bautechnischen Prüfung ist auch eine volkswirtschaftliche Erörterung der Südlinie erfolgt. Das bezügliche Gutachten liegt noch zur Prüfung vor. Nach Abschluß dieser und der noch rückständigen bautechnischen Prüfungen sollen die Ergebnisse zu einer Denkschrift verarbeitet werden.

Punkt 3 der Tagesordnung:

**Bericht über die Arbeiten des wirtschaftlichen Ausschusses.**

Berichterstatter: Dr. Uhde, Braunschweig.

Die wirtschaftlichen Arbeiten sind bisher dezentralisiert gewesen und getrennt in den einzelnen Handelskammerbezirken durchgeführt worden. Nachdem sie bis zu einem gewissen Punkte vorgeückt sind, hat sich das Bedürfnis immer mehr geltend gemacht, sie zu zentralisieren. Zu diesem Zwecke ist ein besonderer wirtschaftlicher Ausschuß, der schon seit längerer Zeit in Aussicht genommen war, gebildet. In seiner ersten Sitzung im Dezember vorigen Jahres ist zunächst von den einzelnen Bearbeitungsstellen das vorhandene Material vorgelegt; daraufhin sind die Richtlinien für die weiteren Arbeiten festgelegt worden. Unter anderem ist beschlossen, in welcher Weise das vorhandene Material zum wirtschaftlichen Teil der Denkschrift verwertet werden soll, welche Erhebungen noch notwendig sind und wie die Bearbeitung stattfinden hat.

Die erste Frage war, welches Material bereits verwertbar vorhanden ist. Es mußte dabei auf die Denkschrift der Firma Havestadt & Contag zurückgegriffen werden. Diese enthält bereits die Verkehrsmengen, welche für die südliche Linienführung in Frage kommen und in ihr ist ferner berechnet, welche Frachtunterschiede beim Transport auf der Wasserstrasse gegenüber den bisherigen Eisenbahnfrachten entstehen. Sie hat jedoch entsprechend ihrer anders gestellten Aufgabe nicht festgestellt, welche Vor- und Nachteile für die beteiligten Erwerbszweige hierdurch entstehen.

Dieses Material bedarf der Ergänzung und zwar nach folgenden Richtungen: es muß berücksichtigt werden die Einwirkung, welche der Abstieg der Südlinie oberhalb Magdeburgs nach der Elbe auf die Verkehrsentwicklung haben wird, ferner ist zu untersuchen die Verkehrsgestaltung des Halberstädter Stichkanal, drittens ist zu berechnen, welche Güter durch den Verbindungskanal zur Saale, ferner durch die Saalekanalisierung und schließlich durch den Saale-Elster-Kanal der gesamten Wasserstraße zugeführt werden. Es ist aber auch darüber hinaus im allgemeinen der Umfang der Erhebungen zu erweitern, und zwar weniger mit Rücksicht auf den Durchgangsverkehr, als mit Rücksicht auf den Ortsverkehr.

Diese Erhebungen sind für die Handelskammerbezirke Braunschweig, Goslar, Halberstadt und Anhalt bereits durchgeführt. Für den Bezirk Leipzig sind besondere Erhebungen nicht erforderlich, da hier aus früheren Untersuchungen umfangreiches Material vorliegt. Das eingegangene Material wird zurzeit auf seine Vollständigkeit und Richtigkeit geprüft und dann für die Zwecke der Untersuchungen weiter verarbeitet werden.

Neben diesen Erhebungen, welche für die Berechnung der Verkehrsmengen und der vergleichenden Frachtenberechnungen erforderlich sind, muß ein wesentlicher Teil der Untersuchungen sein,

die Vor- und Nachteile der Südlinie für das Wirtschaftsleben in den berührten Landesteilen festzustellen. Diese Untersuchungen sind gleichfalls bereits in Angriff genommen. Z. B. liegen für die Stadt Braunschweig Vorarbeiten, welche zur Entscheidung über die Frage, ob Nord- oder Südlinie, geführt haben, vor. Diese Arbeiten sind von einem besonderen Ausschuß in mehreren Kommissionen im vergangenen Jahre durchgeführt und haben zu der Ihnen wohl bekannten Stellungnahme des Mittellandkanalausschusses für die Stadt Braunschweig geführt.

Die Ergebnisse der gesamten Untersuchungen sollen in einem besonderen wirtschaftlichen Teil der herauszugebenden Denkschrift verarbeitet werden.

Als Einleitung für diesen wirtschaftlichen Teil der Denkschrift ist eine allgemeine Beschreibung der von der Südlinie berührten Gebiete in wirtschaftlicher Hinsicht als notwendig erachtet. Die Bearbeitung dieser Beschreibung ist von den beteiligten Handelskammern übernommen, so daß besondere Erhebungen hierfür nicht erforderlich sind. Die Zusammenfassung der Einzelbeschreibungen wird in der Zentralstelle erfolgen.

Im zweiten Teil der Denkschrift werden dann, soweit erforderlich, an Hand vergleichender Frachtkostenberechnungen die auf den projektierten Kanälen zu erwartenden Verkehrsmengen ermittelt und das Einflußgebiet des Kanals berechnet, während im letzten Teil der Einfluß der Kanäle auf das Wirtschaftsleben des berührten Gebietes untersucht werden wird.

---

An die Berichte schloß sich eine kurze Aussprache an.

Der Vorsitzende schloß darauf mit Worten des Dankes die Versammlung.







20.00



Bau-Beamte, Spec.

fach:

N<sub>o</sub>

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-352314**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000312908

POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-352321**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-352315**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000312909

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000312915

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-352316**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000312910

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-352317**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000312911

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-352318**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000312912

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-352319**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000312913

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-352320**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



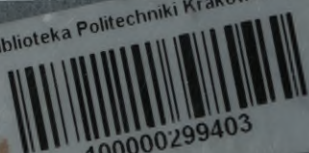
10000312914

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-7267**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299403