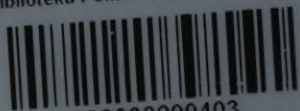


Veröffentlichungen
der Vereinigung zur Förderung der
südl. Linie des Mittellandkanals.



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299403

Veröffentlichungen
der
Vereinigung zur Förderung der südlichen Linie des Mittellandkanals.
Heft 3.

Bericht

über die

am 1. Mai 1916 in Bernburg

stattgehabte

Mitgliederversammlung

der

Vereinigung zur Förderung der südlichen
Linie des Mittellandkanals.



Braunschweig 1916.
Druck von Joh. Heinr. Meyer.



41/3523/4

Veröffentlichungen

der

Vereinigung zur Förderung der südlichen Linie des Mittellandkanals.

Heft 3.

Bericht

über die

am 1. Mai 1916 in Bernburg

stattgehabte

Mitgliederversammlung

der

Vereinigung zur Förderung der südlichen
Linie des Mittellandkanals.



Braunschweig 1916.

Druck von Joh. Heinr. Meyer.

Tagesordnung der Mitgliederversammlung.

1. Geschäftliche Mitteilungen.
 2. Die südliche Linienführung des Mittellandkanals und der Anschluß der Städte Hildesheim, Halberstadt, Staßfurt und Bernburg.
Berichterstatter: Königl. Baurat Contag, Berlin.
 3. Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Mittellandkanals für das Herzogtum Anhalt.
Berichterstatter: Handelskammersyndikus Dr. Rausch,
Dessau.
-

Teilnehmerverzeichnis.

Lfd. Nr.	Name	Vertreter	Wohnort
A. Staatliche Behörden und Anstalten.			
1	Herzogl. Anh. Staatsministerium, Dessau	Präsident Lange	Dessau
2	Herzogl. Anh. Finanzdirektion, Dessau	Oberforstrat Reuss	Dessau
3	„	Regierungs- und Baurat Bramigk	Dessau
4	Herzogl. Hofkammer Dessau	Präsident Dr. Hess	Dessau
5	Fürstl. Wernigerödische Kammer, Wernigerode	Geh. Oberregierungsrat, Kammerpräsident Lohmann	Wernigerode
6	Kreiskommunalverband Ballenstedt	Kreisdirektor Dr. Knorr	Ballenstedt
7	Kreiskommunalverband Bernburg	Kreisdirektor v. Krosigk	Bernburg
8	Kreiskommunalverband Blankenburg	Kreisdirektor Schultz	Blankenburg
9	Kreiskommunalverband Wanzleben	Landrat Dr. v. Bahrfeldt	Wanzleben
10	Kreiskommunalverband Wolfenbüttel	Kreisdirektor Krüger	Wolfenbüttel
11	Herzogl. Salzwerkdirektion	Oberbergat Gante	Leopoldshall

B. Gemeindebehörden.

1	Magistrat Aschersleben	I. Bürgermeister Dr. Bunde	Aschersleben
2	Magistrat Bernburg	Oberbürgermeister Leinveber	Bernburg
3	„	Stadtrat Ackermann	Bernburg
4	„	Stadtver.-Vorst. Günther	Bernburg
5	„	Stadtverordneter Müller	Bernburg
6	„	Stadtverordneter Mathias	Bernburg
7	Magistrat Blankenburg	Bürgermeister Zerbst	Blankenburg
8	Magistrat Dessau	Architekt Voigtländer	Dessau
9	Magistrat Egel	Bürgermeister Meinecke	Egel
10	Magistrat Goslar	Senator Eheloff	Goslar
11	Magistrat Güsten	Stadtv.-Vorst. Tschentscher	Güsten
12	Magistrat Halle	Stadtbourat Lammers	Halle
13	Magistrat Halberstadt	Stadtrat Grau	Halberstadt
14	Magistrat Köthen	Bürgermeister Heymann	Köthen
15	„	Stadtrat Gothe	Köthen
16	Rat der Stadt Leipzig	Stadtbourat Peters	Leipzig

Lfd. Nr.	Name	Vertreter	Wohnort
17	Magistrat Nienburg	Bürgermeister Mathias	Nienburg
18	Magistrat Quedlinburg	Oberbürgermeister Bansi	Quedlinburg
19	"	Stadtbaurat Voss	Quedlinburg
20	Magistrat Oschersleben	Bürgermeister Dr. Sürth	Oschersleben
21	Magistrat Osterwieck	Bürgermeister Schoof	Osterwieck
22	Magistrat Seesen	Bürgermeister Rohde	Seesen
23	Magistrat Stassfurt	I. Bürgermeister Dr. Berger	Stassfurt
24	Magistrat Wolfenbüttel	Stadtdirektor Floto	Wolfenbüttel
25	"	Stadtrat Eyferth	Wolfenbüttel
26	Magistrat Hornburg	Bürgermeister Brinkmann	Hornburg
27	Magistrat Leopoldshall	Bürgermeister Picker	Leopoldshall

C. Korporationen und Vereine.

1	Handelskammer für das Herzogtum Anhalt	Syndikus Dr. Rausch	Dessau
2	Handelskammer für das Herzogtum Braunschweig	Kommerzienrat Amme	Braunschweig
3	"	Geh. Regierungsrat Dr. Stegemann	Braunschweig
4	"	Dr. Uhde	Braunschweig
5	Handelskammer Halberstadt	Präsident Kaempfert	Halberstadt
6	"	Syndikus Dr. Bachmann	Halberstadt
7	Handelskammer Halle	Kaufmann Manschewski	Halle
8	"	Syndikus Dr. Pfahl	Halle
9	Handelskammer Goslar	Fr. Kruse	Goslar
10	Handelskammer Leipzig	Geh. Kommerzienrat Habenicht	Leipzig
11	Nordd. Lloyd, Bremen	Assessor Michelau	Bremen
12	Bürger-Verein, Braunschweig	Direktor Körber	Braunschweig
13	Verkehrs-Verein, Braunschweig	Schulinspektor Sattler	Braunschweig
14	Bürger-Verein, Nienburg a. S.	Schiffseigner F. Wolter	Nienburg a. S.
15	"	Meyer Klaus	Nienburg a. S.
16	Ausschuss der Steinsalzwerke	Bergrat Hoehl	Leopoldshall
17	Gesellschaft z. Förderung der Wasserwirtschaft im Harze, Braunschweig	Baurat Nagel	Braunschweig

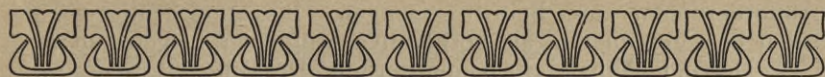
D. Ausserordentliche Mitglieder.

1	Speditions-Verein, Mittel-elbische Hafen- u. Lagerhaus-Aktiengesellschaft	Direktor Matthes	Wallwitzhafen
2	Sächs. Anhalt, Armaturen-fabrik u. Metallwerke, Aktiengesellschaft	Direktor Maurer	Bernburg
3	Aktiengesellschaft für Anilinfabrikation Berlin und Wolfen-Greppin	Direktor Dr. Clausius	Wolfen

Lfd. Nr.	Name	Vertreter	Wohnort
4	Königl. Gewerbeinspektor Vogel		Halberstadt
5	Verein Chem. Fabriken, Fabriken A.-G.	Generaldirektor Dr. Feit	Leopoldshall
6	A. F. Malchow	Dr. A. Malchow	Leopoldshall
7	Gewerkschaft Ludwig II	Bergrat Middeldorf	Stassfurt
8	Ammoniaksodafabrik Stassfurt	Direktor Nehls	Stassfurt
9	Kantor Herbart		Bernburg
10	Dampfkesselfabrik F. Fiedler	Fabrikbesitzer Kittel	Leopoldshall
11	Bernburger Kaliwerke	Bergwerksdirektor Osterloh	Bernburg
12	Kammerherr Graf v. Alvensleben, Exzellenz		Neugattersleben
13	Rechtsanwalt W. Voigt		Bernburg
14	Fabrikbesitzer H. Koch		Bernburg
15	Kaufmann M. Topp		Bernburg
16	Kaufmann C. W. Adam		Leopoldshall
17	Direktor F. Laas		Glöthe
18	Deutsche Solvay-Werke	Direktor E. Gielen	Bernburg
19	Gellendien & Haffner	Fabrikbes. L. Gellendien	Bernburg
20	Sächs. Anhalt. Armaturenfabrik u. Metallwerke, Aktiengesellschaft	Direktor O. Jahn	Bernburg
21	W. F. Rhien	Kaufmann O. Eggeling	Wernigerode
22	Gebr. Lange, Papierfabrik	Fabrikbesitzer H. Lange	Bernburg
23	Fabrikbesitzer W. Lüders		Wernigerode
24	Oberamtmann Carl Braune		Bernburg
25	Kaufmann Fr. Braune		Bernburg
26	Chemiker Dr. A. Rieche		Bernburg
27	Geh. Justizrat Boisly, M. d. A.		Halberstadt
28	Rheinischer Aktienverein für Zuckerfabrikation	Direktor Kekulé	Alten
29	Pastor Baumecker, M. d. L.		Leopoldshall
30	Geh. Kommerzienrat Fr. Hallström, M. d. L.		Nienburg a. S.
31	Direktor Heiner		Bernburg
32	Direktor Jacobi		Bernburg
33	Verein Chem. Fabriken A.-G.	Direktor Schwimmer	Köthen
34	Verein Chem. Fabriken	Direktor A. Loibel	Köthen
35	Verlagsdirekt. J. K. Zweck		Bernburg
36	W. Siedersleben & Co.	Direktor Ehrhardt	Bernburg
37	Überlandzentrale Anhalt und Ostharz	Direktor Grisson	Dessau
38	Consol. Alkaliwerke	Oberingenieur Manthe	Westeregeln
39	Bernburger Saalmühlen Aktiengesellschaft	Direktor Popp	Bernburg
40	Mühlenbesitzer C. Kratzenstein		Quedlinburg
41	Mühlenbes. W. Bienert		Quedlinburg
42	Renken & Knigge		Quedlinburg

Lfd.- Nr.	Name	Vertreter	Wohnort
43	Konsum-Verein Bernburg	Geschäftsführer Röder	Bernburg
44	Fabrikbesitzer Haffner		Bernburg
45	J. G. Klamroth	Prokurist Busse	Halberstadt
46	Fabrikbesitzer Hauert		Oschersleben
47	Portland-Zement-Werk		
48	Jesarbruch G. m. b. H.	Kaufmann Jecht	Nienburg a. S.
49	Schriftsteller Werthen		Braunschweig
49	Vereinigte Harzer Kalk- Industrie Elbingerode	Direktor Klein	Elbingerode
50	Kaufmann C. Knoche		Halberstadt
51	Zeitungsverleger G. Lauer		Braunschweig
52	Rud. Leder	Ingenieur Gerlach	Quedlinburg
53	Rechtsanwalt und Notar Philipp		Thale
54	Kaufmann H. Garnte		Magdeburg
55	Kaufmann B. Calm		
56	Direktor H. Kratzenstein		Quedlinburg
57	Anhalt-Dessauische Lan- desbank, Filiale Bernburg	Bankdirektor Wragge	Bernburg
58	Redakteur Melchert		Bernburg
59	Zementfabrik Schönebeck	Direktor G. Appel	Schönebeck
60	Straßenbahn und Elek- trizitätswerk Bernburg Aktiengesellschaft	Direktor Gerlach	Bernburg
61	Redakteur Mumme		Braunschweig
62	Dr. Kaseliz		Bernburg





Der Vorsitzende, Herr Geh. Regierungsrat Dr. Stegemann, eröffnete die von Vertretern der an der Fortführung des Rhein-Hannover-Kanals zur Elbe interessierten Behörden und Industriekreise zahlreich besuchte Mitgliederversammlung.

Herr Finanzpräsident Lange (Dessau) begrüßte die Versammlung namens der anhaltischen Staatsregierung und führte aus, daß die südliche Linie in besonderem Maße geeignet sei, den wirtschaftlichen Interessen des anhaltischen Landes Rechnung zu tragen. Nichts könne besser von deutscher Kraft und Arbeit Zeugnis ablegen, als wenn unter dem Donner der Kanonen ein so eminentes Kultur- und Friedenswerk, wie es die Vollendung des Mittellandkanals darstelle, in Angriff genommen werde. Wünschenswert sei es, daß der Tag, an dem der erste Spatenstich zu diesem großen Werke, das wohl geeignet sei, zur wirtschaftlichen Hebung der beteiligten Bundesstaaten Preußen, Braunschweig, Sachsen und Anhalt in umfangreichen Maße beizutragen vorgenommen werden könne, bald anbreche.

Herr Oberbürgermeister Leinveber (Bernburg) hieß die Anwesenden namens der Stadt Bernburg willkommen. Die große Zahl der Teilnehmer zeige, wie lebhaft das Interesse in weiten Kreisen an der Vollendung des Mittellandkanals sei. Durch die südliche Linienführung des Kanals werde eine Wasserstraße geschaffen, die ein reiches Industriegebiet durchschneide. Redner schloß mit dem Wunsche, daß es den Teilnehmern in der alten Saalestadt wohlgefallen möge und alle eine freundliche Erinnerung an die Beratung mitnehmen möchten.

Sodann wird in die Tagesordnung eingetreten.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Geschäftliche Mitteilungen.

Der Vorsitzende wies einleitend darauf hin, daß die Vereinigung sich den Erwartungen entsprechend kräftig entwickelt hätte und heute schon eine feste und gesunde Grundlage für die gemeinsame Arbeit darbiete.

Auf Grund eines Beschlusses der begründenden Versammlung seien unter Mitwirkung der Ausschüsse an eine Anzahl Interessenten

Aufforderungen zum Beitritt ergangen. Bis zum heutigen Tage seien der Vereinigung als korporative Mitglieder beigetreten:

- Herzogl. Anhalt. Staatsministerium, Dessau,
 „ Hofkammer, Dessau,
 Fürstl. Wernigerödische Kammer, Wernigerode,
 Herzogl. Salzwerkdirektion, Leopoldshall,
 Kreiskommunalverband Ballenstedt,
 „ Bernburg,
 „ Blankenburg,
 „ Wanzleben,
 „ Wolfenbüttel,
 Magistrat der Stadt Aschersleben,
 „ „ „ Ballenstedt,
 „ „ „ Bernburg,
 „ „ „ Blankenburg,
 „ „ „ Egeln,
 „ „ „ Goslar,
 „ „ „ Güsten,
 „ „ „ Halberstadt,
 „ „ „ Halle,
 „ „ „ Hornburg,
 Rat der Stadt Leipzig,
 Magistrat der Stadt Oschersleben,
 „ „ „ Osterwieck,
 „ „ „ Quedlinburg,
 „ „ „ Staßfurt,
 „ „ „ Wolfenbüttel,
 Handelskammer für das Herzogtum Braunschweig,
 „ Bremen,
 „ für das Herzogtum Anhalt, Dessau,
 „ Goslar,
 „ Halberstadt,
 „ Halle,
 „ Leipzig,
 Anhalt. Industrieverein, Dessau,
 Städtische Verkehrsvereinigung Halberstadt,
 Verein für Handel und Gewerbe, „
 Verkehrsverein Braunschweig,
 Bürgerverein „
 „ Nienburg (Saale),
 Kaufmännische Vereinigung Wolfenbüttel,
 „ „ Bernburg,

außerdem gehörten ihr 118 außerordentliche Mitglieder an.

Der Hauptvorstand, der sich nach § 4 der Satzungen aus den Vertretern der Ausschüsse zusammensetzte, habe sich auf einer heute morgen stattgehabten Sitzung gebildet.

Die für einzelne Ausschüsse noch fehlenden Vertreter würden von diesen noch benannt werden.

Zum Vorsitzenden sei gewählt worden: Geh. Regierungsrat Dr. Stegemann (Braunschweig), zu seinem Stellvertreter Oberbürgermeister Leinveber (Bernburg) und zum Rechnungsführer Stadtrat Grau (Halberstadt).

Die Bildung der satzungsgemäß vorgesehenen Ausschüsse sei im allgemeinen durchgeführt und damit die organisatorischen Arbeiten in der Hauptsache zum Abschluß gebracht. Es handele sich jetzt darum, an die eigentliche Aufgabe, die die Vereinigung sich gestellt habe, heranzutreten. Zu diesem Zwecke sei in der zweiten Hälfte des Monat Mai eine Sitzung zur Festlegung des Arbeitsprogramms und zur Verteilung der Arbeiten vorgesehen.

Zu erwähnen sei noch, daß nach Berichten in den Zeitungen schon seit längerer Zeit ein Ausschuß zur Förderung der Nordlinie des Mittellandkanals bestehen solle. Er hoffe, daß sich zwischen beiden Organisationen, obgleich sie verschiedenen Zielen zustrebten, doch ein freundliches Verhältnis anbahnen werde, da beide in ihren Aufgaben ja nur von sachlichen Erwägungen geleitet würden.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Die südliche Linienführung des Mittellandkanals und der Anschluß der Städte Hildesheim, Halberstadt, Staßfurt und Bernburg.

Berichterstatter: Baurat Contag (Berlin).

Meine Herren!

Ich darf wohl voraussetzen, daß Ihnen das Ergebnis unserer Denkschrift über die Fortsetzung des Rhein-Hannover-Kanals bis zur Elbe im großen ganzen bekannt ist. Wir haben außer der früheren Linie, welche den Verhandlungen des preußischen Landtages zugrunde gelegt war, auf mehrfache Anregung und unter Berücksichtigung der neuerdings in den Vordergrund getretenen Gesichtspunkte wirtschaftlicher Natur zum Vergleich mit der vorerwähnten früheren Linie eine neue südliche Linienführung von Hannover über Peine, Braunschweig und Oschersleben nach Magdeburg hin bearbeitet und die zum Vergleich beider Linien in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht nötigen Unterlagen beschafft.

Für diese Linienführung des Kanals hat sich im Laufe der Zeit das Interesse weiterer Kreise gezeigt und hierfür legt auch die heutige stattliche Versammlung Zeugnis ab. Handelt es sich doch nicht allein darum, die bisher getrennten norddeutschen Stromgebiete auf die billigste Weise für den westöstlichen Durchgangsverkehr zu verbinden, sondern gleichzeitig darum, die ganze neue Anlage auf eine breite wirtschaftliche Grundlage zu stellen

und den beteiligten Landesgebieten die Segnungen des Wasserstraßenverkehrs in möglichst großem Umfang zuteil werden zu lassen. Dies kann, da der Hauptkanal aus allgemein technischen Gründen in seiner Linienführung ziemlich festgelegt ist, u. a. durch den Anschluß von Stichkanälen, insbesondere durch einen Verbindungskanal nach der Saale oberhalb Bernburg geschehen.

So war von vornherein für Hildesheim und Peine ein Stichkanalanschluß in Aussicht genommen, auch die Möglichkeit eines Stichkanals nach Braunschweig für eine spätere Ausführung durch das Herzogtum in dem preußischen Vorentwurf vorgesehen.

Während nun bei der südlichen Linienführung, die Sie auf den Plänen dort dargestellt sehen, Peine und Braunschweig unmittelbar am Hauptkanal zu liegen kommen, kam außer für Hildesheim neuerdings ein Stichkanalanschluß für Halberstadt in Frage, für welchen ich bereits im Auftrage der Stadt einen Vorentwurf aufgestellt habe; er ist ebenfalls ausgehängt. Nun handelt es sich heute darum, über eine Projekterweiterung zu verhandeln, nämlich über einen Anschluß über Staßfurt und Bernburg an die Saale. Eine solche Erweiterung möchte ich nicht als Stichkanal bezeichnen, sondern als einen Verbindungskanal mit der Saale. Denn ist einmal der Kanal bis Bernburg durchgeführt, so schließt er das ganze obere Saalegebiet bis hinauf nach Leipzig und Weißenfels an den Mittellandkanal unmittelbar an. Auf der Saale wird es möglich sein, durch den Einbau größerer Schleusen und teilweise Begradigung des Flußlaufes den Verkehr mit 600 t-Schiffen auch dann zu gewährleisten, wenn dieselben auf der Elbe selbst, bei niedrigen Wasserständen, nicht mit dem vollen Tiefgang werden verkehren können. Über die zweckmäßigste Linienführung eines derartigen Verbindungskanals, der östlich von Oschersleben aus dem Hauptkanal abzweigen müßte, komme ich am Schluß noch zurück. Ich habe erst gestern Gelegenheit gehabt, durch eine Reise die örtlichen Verhältnisse kennen zu lernen, aber noch kein Projekt ausarbeiten können.

Ein weiteres Eingehen auf die nördliche Linienführung des Mittellandkanals kann ich mir wohl bei der heutigen Besprechung ersparen, ich möchte nur bemerken, daß der Einmündungspunkt in die Elbe bei Heinrichsberg weit unterhalb Magdeburg nur mit Rücksicht auf die Überquerung der Elbe für die durchgehende Schifffahrt angenommen ist, so daß noch ein besonderer Verbindungskanal von 7 km Länge zum Anschluß der Magdeburger Hafenanlagen notwendig sein würde.

Die südliche Linie, welche für die heutige Versammlung von besonderem Interesse sein dürfte, ist auf den ausgehängten Blättern eingetragen. Sie verläuft wie folgt:

Der Rhein-Hannover-Kanal endigt im Osten der Stadt Hannover vor der Chaussee, die Misburg mit Anderten verbindet, in einer Spiegellage von + 49,80 NN.

Dort beginnt die Fortsetzung zur Elbe hin mit einer Chausseebrücke in km 0. In einer schlanken Krümmung wendet sich die Linie südwärts, um in km 2 und km 2,4 die beiden zweigleisigen Staatsbahnen bei einer reichlichen Konstruktionshöhe zu kreuzen.

Südlich von Ahlten, bei km 4,5, wird eine Schleuse notwendig, um den Kanalspiegel auf die Höhe von + 65,0 NN zu heben. Diese Schleuse soll als Schachtschleuse mit 15,2 m Gefälle mit einer Torweite von 10 m und einer Kammerlänge von 160 m für den Verkehr von Schleppzügen hergestellt werden.

Die Linie umgeht das Dorf Ilten nördlich und sucht sich der Ortschaft Sehnde möglichst zu nähern. Bei km 9,5 muß die zweigleisige Bahn Lehrte-Hildesheim nebst 2 Zechenanschlußbahnen überführt werden.

Kurz vor dieser Bahnkreuzung bei km 9,3 zweigt der Stichkanal nach Hildesheim, unter Bildung eines großen Wendebeckens, rechtwinklig zum Hauptkanal ab. Der Hauptkanal führt dann in westlicher Richtung im einfachen Gelände weiter in der Richtung nach Peine. Bei km 18,8 wird eine Unterdükerung des Auebaches und bei km 21,7 die Überführung einer Nebenbahn nötig.

Bei km 27 läßt sich nördlich am Westrande des dortigen Bruchgeländes ein Hafenbecken für Peine anschließen, das bequemen Gleisanschluß an den Staatsbahnhof Peine erhalten kann.

Bei km 28,2 wird die Fuhse mittels Düker hindurchgeleitet, von einer Benutzung derselben zur Speisung des Kanals wird wegen der Entschädigung zahlreicher Mühlen Abstand genommen.

Südlich Dungenbeck, bei km 31,5, steigt das Gelände derart an, daß die Anordnung einer Schleuse von 9 m Gefälle zweckmäßig erscheint, um den Spiegel der nächsten Haltung auf + 74,00 NN zu bringen. Diese Spiegellage erscheint für die Hafenanlage der Stadt Braunschweig günstig und gestattet noch eben die Überführung der vom Bahnhof Braunschweig ausgehenden Staatsbahnlinien bei km 49 und 50 ohne erhebliche Höherlegung der Gleise.

Nach Kreuzung der vom Bahnhof Braunschweig ausgehenden Eisenbahnen wendet sich die Kanallinie nach Süden und ist von km 51 bis km 71 am linken Rande des Okertales gleichlaufend mit der Bahnlinie Braunschweig-Wolfenbüttel-Börßum weitergeführt. Die Chaussee Braunschweig-Wolfenbüttel muß dabei auf etwa 4 km verlegt und zweimal überführt werden. Die Durchführung des Kanals auf dieser Strecke gestaltet sich ziemlich kostspielig, da eine größere Anzahl gekreuzter Verkehrswege und Wasserläufe entsprechende Kunstbauten bedingen. Die Linienführung ist durch die Gestaltung des Geländes ziemlich gebunden, auch läßt sich die vor km 58 angeordnete Schleuse nicht gut nordwärts verschieben. Durch diese Schleuse wird der Kanalspiegel um 9 m auf die Höhe der Scheitelhaltung + 83,00 NN gehoben, die bis Magdeburg auf eine Länge von 87 km durchgeführt und mit 3 Sicherheitstoren versehen ist.

Diese Spiegellage gestattet noch eben ohne Hebung der Gleise die Unterführung des Kanals unter die vom Bahnhof Börßum ausgehenden Eisenbahnen, nach deren Kreuzung sich die Kanallinie mit einem Bogen von 1000 m Halbmesser scharf nach Osten wendet, um dem Großen Bruch zu folgen, das sich bis Oschersleben hin erstreckt und die Wasserscheide zwischen Elbe und Weser bildet. Eine erhebliche Schwierigkeit bietet dabei die Kreuzung der hochwasserführenden Flüsse Oker und Ilse. Für diese Kreuzungen werden umfangreiche Dükerbauten erforderlich. Es sei noch darauf hingewiesen, daß hier entsprechende Einlaßbauwerke zur Speisung der Scheitelhaltung mittels der Oker zur Ausführung gelangen müssen.

Nach Überschreitung des Tales der Oker und Ilse gestalten sich die Geländeverhältnisse einfacher, die Kanallinie ist von km 75 ab an den südlichen Rand des Großen Bruches gelegt und derart in das Gelände eingeschnitten, daß sie voraussichtlich reichen Grundwasserzufluß erhalten wird, ohne die Wasserverhältnisse des vom großen Schiffsgraben durchzogenen Bruchgeländes nachteilig zu beeinflussen. Die Kreuzung der Kleinbahn in km 86 und der Nebenbahn in km 95 verursacht keine besonderen Schwierigkeiten. Die Wasserscheide wird bei km 82 in einer Höhenlage des Bruches von 87,0 NN geschnitten.

Die Linienführung berührt das Bodetal nicht, sondern übersetzt das Große Bruch westlich von Oschersleben zwischen km 110 bis km 116 mit einem Damm und umgeht die Stadt nördlich, wobei allerdings auf eine kurze Strecke das Gelände 16,2 m über Kanalspiegel liegt. Der Mehraufwand für Erdarbeit auf dieser Strecke erscheint aber gegenüber den Schwierigkeiten einer Führung des Kanals im Bodetal südlich von Oschersleben nicht ausschlaggebend, um die für den Schiffahrtsbetrieb so günstige lange Scheitelhaltung von + 83 NN bis nahe Magdeburg aufzugeben. Die Bodenmassen des großen Einschnittes bei Oschersleben finden übrigens größtenteils nutzbringende Verwendung zur Ausführung des 6 km langen, mit der Leinpfadkrone etwa 4 bis 5 m über der Talsohle liegenden Kanaldammes.

Bei km 113 liegt der Einlaß des Bode-Zubringers, der zur Wasserversorgung der Scheitelhaltung erforderlich ist. Durch Ausbau dieses Zubringers zum Schiffahrtskanal bildet sich die untere Haltung des 16 km langen Stichkanals nach Halberstadt, mittels zweier Schleusen wird dann die Hafenhaltung von Halberstadt mit der Spiegellage von + 106,5 NN erreicht.

In der Hauptlinie zwischen km 115 und 116 müssen die 3 großen Vorflutgräben dükerartig hindurchgeführt werden, zwischen km 116 und 117 können die beiden Eisenbahnen mit entsprechender Hebung überführt werden.

Zwischen Oschersleben und Klein-Oschersleben hält sich die Linie am linken Talrand der Bode, wo allerdings erhebliche Erdarbeiten notwendig werden. Bei km 132 muß die Linie zwischen

der Staatsbahn und der Ortschaft Klein-Germersleben hindurchgezwängt werden, um dann in der Taleinsenkung der Sarre die Wasserscheide zu erreichen, deren Höchst-Erhebung auf + 100,0 NN liegt. Der Durchstich durch diese Wasserscheide auf 5 km Länge erfordert eine sehr erhebliche Erdarbeit. Zur Unterbringung der Bodenmassen sind umfangreiche Flächen anzukaufen.

Ist aber einmal diese Wasserscheide durchstoßen, so läßt sich am linken Talrand ein Umgehungskanal als Abstieg zur Elbe ausführen, der unterhalb Magdeburg bei den neuen Hafenanlagen zu Rothensee in die Elbe einmündet und dessen Weiterführung bis zur Elbe bei Heinrichsberg keine Schwierigkeiten macht.

Zur Überwindung des Gefälles sind in km 145, 151 und 157 drei gleiche Schachtschleusen von je 14,0 m Gefälle für Schleppzüge in den früher angegebenen Abmessungen angeordnet.

Die Eisenbahnkreuzung bei km 142 verursacht keine Schwierigkeit, für die Kreuzung der zweigleisigen Bahn bei km 161 ist der Bahnkörper um 1,5 m zu heben.

Unmittelbar hinter der letztgenannten Bahnkreuzung gabelt sich die Kanallinie, indem ein kurzer Verbindungskanal von etwa 1500 m Länge zu der Abschlußschleuse im Elbdeich führt, wo der Anschluß an die neuen Hafenanlagen und die Elbe bei Rothensee gewonnen wird.

Die Hauptlinie wendet sich dann nach Norden und verläuft binnendeichs nach Heinrichsberg, wo sie von km 170 ab mit der nördlichen Linie zusammenfällt, so daß sich die letzte Schleuse im Elbdeich bei km 172 mit derselben in km 142,5 der nördlichen Linie deckt.

Der Zweigkanal von Sehnde nach Hildesheim zweigt in km 9,3 vom Hauptkanal ab. Seine Länge beträgt 25,0 km, wovon rund 18,00 km im Spiegel der Hauptkanalhaltung liegen, während die obere Endhaltung bei Hildesheim eine Spiegellage von + 73 NN und eine Länge von rund 7 km besitzt.

Die gesamte Baulänge der Kanalverbindung zwischen Hannover und der Elbe beträgt darnach in der vorbeschriebenen südlichen Linienführung ohne den Halberstadter Stichkanal

$$173,80 + 25,0 = 198,8 \text{ km.}$$

Was die Wasserverhältnisse betrifft, so kommen für die Speisung der auf + 83,00 NN liegenden Scheitelstrecke des Kanals nur in Betracht: Die Oker und die Bode. Die kleineren Flußläufe, die den Kanal kreuzen, wie Fuhse, Erse und Ilse, kommen nicht in Betracht, der große Schiffsraben oberhalb Oschersleben könnte nur durch Pumpwerk nutzbar gemacht werden.

Die Innerste kommt in erster Reihe für die Speisung der oberen Haltung des Hildesheimer Zweigkanals in Frage und speist damit auch den Hauptkanal.

Vorweg werde bemerkt, daß die Speisung der Scheitelstrecke aus den beiden Flüssen Oker und Bode nur sicherzustellen ist, wenn die im Quellgebiet des Harzes geplanten Talsperrenanlagen

zur Ausführung gelangen. Diese Talsperren müssen daher als notwendiges Zubehör des Kanals in südlicher Linienführung angesehen werden, wenn sie auch außerdem sich durch Kraftausnutzung und Hochwasserbeschränkung nützlich erweisen und größtenteils verzinsen würden.

Der Wasserbedarf des Kanals berechnet sich auf rund 5 sec/cbm. Dieser Bedarf läßt sich zum kleineren Teil aus der Oker mit 1,00 sec/cbm beschaffen, während aus der Bode durch den Speisekanal 4,0 sec/cbm entnommen werden müßten.

Dies ist, wie gesagt, nur unter der Voraussetzung möglich, daß das geplante Talsperrensystem im Harz zur Ausführung gelangt, so daß der Bode ohne Schädigung der bestehenden Interessen 4 sec/cbm auch in trockenen Sommermonaten entzogen werden können. Dabei muß hervorgehoben werden, daß, wenn die Wasserversorgung in dieser Weise geregelt wird, für die Kanalverbindung Hannover-Magdeburg in südlicher Linienführung an keiner Stelle Pumpwerke mit dauernden Betriebskosten notwendig werden, während bei der nördlichen Linienführung die Anlage von größeren Pumpwerken nicht zu vermeiden sein würde.

Wenn ich nun in der Denkschrift auch für die südliche Linienführung des Kanals denselben Einmündungspunkt wie für die Nordlinie angenommen habe, so geschah dies hauptsächlich deshalb, um das Zwischenglied einer längeren Benutzung des Elbstromes auszuscheiden und so einen unmittelbaren Vergleich der beiden Kanallinien in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht durchführen zu können.

Wenn es sich aber um die südliche Linie allein handelt, so möchte ich darauf hinweisen, daß eine Einmündung derselben oberhalb Magdeburg den ganzen Kanalbau verbilligt und gleichzeitig eine günstigere Verbindung mit der oberen Elbe schafft.

Ob in dem Stadtgebiet von Magdeburg die Weiterführung der Schifffahrt elbabwärts bzw. nach Osten hin durch die auszubauende Alte Elbe oder durch einen besonderen Umgehungskanal von 16 km Länge auf dem rechten Elbufer erfolgen soll, darüber sind die Untersuchungen noch nicht abgeschlossen. Wie die Verhältnisse liegen, ist es aber wahrscheinlich, daß die südliche Linie ihre Einmündung in die Elbe oberhalb Magdeburg erhalten wird.

Die hierfür notwendige Abänderung der in der Denkschrift dargestellten südlichen Linienführung, also die Variante, welche auf den Karten in blau eingetragen ist, beginnt bei km 131 zwischen Groß- und Klein-Germersleben. Dortselbst muß die zweigleisige Staatsbahn Magdeburg-Oschersleben und bald darauf auch die eingleisige Bahn nach Staßfurt gekreuzt werden. Weiterhin durchschneidet die Linie dann die Wasserscheide zwischen km 133—137 mit einem großen Einschnitt, dessen Massen aber wesentlich geringer sind, als bei der in der Denkschrift bearbeiteten Linie.

Der Kanal muß bei km 135 die Eisenbahn nach Schönebeck unterfahren und legt sich dann in die Taleinsenkung der Sülze, bleibt aber am rechten Höhenrande derselben südlich der Dörfer Mölldorf und Bodendorf. Um dem abfallenden Gelände den Kanalspiegel tunlichst anzupassen, sind bei km 138 und 147 Kammerschleusen von je 8 m Gefälle eingelegt. Der Längenschnitt ist ebenfalls ausgehängt. Bei km 149 verläßt die Linie das Tal der Sülze und führt in östlicher Richtung unmittelbar zur Elbe oberhalb Westerhüsen. Dort läßt sich der Abstieg zur Elbe durch 2 Schachtschleusen von je 12 m Gefälle bequem ermöglichen.

Der Niedrigwasserspiegel der Elbe kann an der Einmündungsstelle auf +43 NN angenommen werden, der höchste schiffbare Wasserstand daselbst auf +46 NN. Die Schienenoberkante der 4gleisigen Bahnstrecke Magdeburg-Schönebeck liegt so hoch, daß die Eisenbahn ohne Hebung vom Kanal unterfahren werden kann. Auch fehlt dortselbst eine Eindeichung, so daß die Linienführung des Kanals wesentlich erleichtert wird. Die Einführung ist so gedacht, daß mittels Krümmungen von 600 m Halbmesser sowohl bergwärts wie talwärts eine bequeme Einfahrt für die Schiffe geschaffen wird.

Die Länge der Kanalverbindung von Hannover bis zur Elbe ist in der Denkschrift für die Nordlinie auf 143 km, für die Südlinie auf 172 km ermittelt. Der Gesamtkostenaufwand für die Nordlinie war auf 108 Millionen Mark ermittelt, für die Südlinie auf 134 Millionen Mark.

Bei der vorbeschriebenen Variante mit einer Einführung oberhalb Magdeburg vermindert sich die Länge der Südlinie auf 152 km, die Verkürzung der Kanalschiffahrt beim Ausbau der Variante beträgt daher 20 km. Diese Verkürzung der Linie sowohl, wie die Ersparnis an Schleusengefälle von etwa 5,0 m, die sich aus dem höheren Elbspiegel ergibt, wirkt günstig auf die Wasserspeisung und die Betriebskosten. Die Baukostensparnis beläuft sich nach einem vergleichenden Kostenüberschlag auf rund 14 Millionen Mark. Die Mehrkosten der südlichen Linienführung gegenüber der Nordlinie vermindern sich dadurch auf 12 Millionen Mark, betragen also nur etwa 10 %.

Freilich muß für die in der Elbe abwärts und nach Osten durchgehende Schifffahrt wegen Überlastung der Stromelbe bei Magdeburg, wie ich bereits erwähnte, eine geeignete Straße am rechten Elbufer geschaffen werden, aber die Kosten einer derartigen Verbesserung der Elbschifffahrt werden voraussichtlich, wenn überhaupt, doch nur zum kleineren Teil den Mittellandkanal belasten.

Der so beschriebene Hauptkanal von Hannover in südlicher Linie mit der Variante bis zur Elbe oberhalb Magdeburg hat eine Länge von nur 152 km mit 7 Schleusen und erfordert nur einen Kostenaufwand von 107 Millionen Mark, der Stichkanal nach Hildesheim erhält eine Länge von 25 km mit einer Schleuse und

erfordert, wie angegeben, an Kosten rund 13 Millionen Mark. Die Gesamtkosten dieser bereits im Auftrage des Magdeburger Ausschusses bearbeiteten Kanallinie stellen sich danach auf 120 Millionen Mark.

Der noch nicht bearbeitete Verbindungskanal von Oschersleben über Staßfurt nach der Saale bei Bernburg dürfte nach meiner Schätzung bei einer Länge von 45 bis 50 km 3 bis 5 Gefällstufen bekommen.

Ich möchte heute nur kurz seine Linienführung andeuten, wie sie sich nach meiner gestrigen Bereisung etwa gestalten könnte.

Nach der Abzweigung aus der Scheitelhaltung des Hauptkanals östlich Oschersleben, wäre sofort eine Schleuse mit etwa 9 m Gefälle einzulegen, deren untere Haltung den Bodespiegel kreuzen muß, um auf das rechtsufrige Talgelände der Bode zu kommen. Nördlich von Westeregeln wird eine Schleuse von etwa 8 m Gefälle nötig werden, um den Kanalspiegel dem abfallenden Gelände des Bodetales anzupassen.

Bei Egelu muß der Kanal zwischen der Stadt und dem Bahnhof, etwa im Zuge des Schäfergrabens hindurchgeführt werden. Er verläuft dann weiter in südöstlicher Richtung, immer auf dem rechten Bodeufer verbleibend, bis westlich von Staßfurt und Leopoldshall. Die Kanallinie hat bis dahin nur am Anfang einmal die Bode gekreuzt und ist sonst ganz unabhängig von der Bode auf 31 km Länge geführt.

Nun aber kommen zwei Möglichkeiten in Betracht:

1. Entweder der Kanal wird auf der Landesgrenze zwischen Preußen und Anhalt im Zuge der Bode und in teilweiser Vereinigung mit derselben zwischen Staßfurt und Leopoldshall hindurch in der Richtung auf Nienburg über Hohenexleben und Neugattersleben weitergeführt, um etwa zwischen Nienburg und Bernburg in die Saale einzumünden. Die Länge dieser Strecke würde 18 km sein mit 2—3 Gefällstufen und kostspieligen Brücken- und Wehranlagen für die Abführung der Bodewässer;
2. oder der Kanal verläßt das Bodetal und wird in südöstlicher Richtung ganz auf anhaltinischem Gebiet zwischen Nenndorf und Rathnenndorf nach Ilberstedt geführt, um mit einer einzigen Schleuse das dort scharf eingeschnittene Tal der Wipper zu erreichen.

Unter Benutzung dieses Tales kann der Kanal bei Zörnitzer Mühle in die Saale oberhalb Bernburg bequem eingeführt werden. Die Länge dieser Strecke beträgt dann nur 45 km, außerdem wird eine Schleuse gespart, da er in das Oberwasser der Bernburger Schleuse mündet. Abgesehen davon, daß gegenüber der Führung im Bodetal mehrere Millionen Baukosten erspart werden, ist auch die Einführung oberhalb Bernburg vorteilhaft für die Schifffahrt nach Halle und Leipzig. Denn für diesen Verbindungskanal vom

Mittellandkanal ist nicht Bernburg, sondern Halle, Leipzig und sein Hinterland der wirtschaftliche Endpunkt.

Daß ein derartiger Ausbau des Mittellandkanals, wie ich ihn beschrieben habe, der gleichzeitig den Anschluß an die Elbe und an die Saale bietet und als einheitliches Werk betrachtet werden muß, wirtschaftlich berechtigt und bauwürdig sein wird, das, meine Herren, nachzuweisen und den beteiligten Regierungen zur baldigen Ausführung zu empfehlen, bildet wohl den Zweck der „Vereinigung zur Förderung der südlichen Linie des Mittellandkanals“, in deren Versammlung ich heute hier meinen Bericht zu erstatten die Ehre habe.

Der Vorsitzende dankt dem Vortragenden für seinen ausführlichen Bericht und stellt denselben zur Besprechung. Hierbei könne es sich wohl nur darum handeln, etwaige Abänderungen hinsichtlich der Linienführung usw. in Anregung zu bringen. In eine Erörterung der Vorschläge selbst einzutreten, empfehle sich nicht; er bitte vielmehr den Vortragenden, von den Vorschlägen Kenntnis zu nehmen und sie bei seinen weiteren Untersuchungen mit durchzuprüfen.

In der Aussprache wies Herr Regierungs- und Baurat Bramigk (Dessau) darauf hin, daß es ihm zweckmäßiger erscheine, den Hauptkanal nicht nördlich, sondern südlich um die Stadt Oschersleben herumzuführen. In diesem Falle würde sich auch eine bessere Abzweigung des Verbindungskanals nach der Saale erreichen lassen. Mit der vom Berichterstatter in Vorschlag gebrachten Linienführung des Verbindungskanals von Staßfurt nach der Wipper herüber, mit einer Einmündung in die Saale oberhalb Bernburgs, könne er sich einverstanden erklären, auch ihm erscheine diese Lösung besser als eine Fortführung des Verbindungskanals von Staßfurt unter Benutzung des Bodelaufes bis Nienburg. Diese letztere Möglichkeit werde sich im Hinblick auf die Hochwasser-Entlastungsanlagen der Bode viel schwieriger gestalten und auch erheblich teurer werden.

Herr Geh. Kommerzienrat Hallström (Nienburg a. S.) hob hervor, daß die Stadt Nienburg ein großes Interesse daran habe, wenn der Verbindungskanal in ihrer Nähe in die Saale einmünde. In früheren Jahren sei auch bereits die Schaffung eines Wasserweges von Staßfurt nach Nienburg in Aussicht genommen gewesen. Ob dies Projekt aber technisch und wirtschaftlich ausführbar sei, könne er nicht beurteilen. Dankbar würde er aber sein, wenn diese Möglichkeit von den Herren Sachverständigen mit geprüft werden würde.

Punkt 3 der Tagesordnung:

**Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Mittellandkanals für
das Herzogtum Anhalt.**

Berichterstatter: Handelskammersyndikus Dr. Rausch-Dessau.

Meine Herren!

Mir ist der Auftrag zuteil geworden, über die volkswirtschaftliche Bedeutung des Mittellandkanals für Anhalt zu sprechen. Die Bestrebungen, einen derartigen Kanal zu bauen, sind schon älter als ein Jahrhundert. Im Jahre 1811 versuchte, wie ich den dankenswerten Ausführungen des Herrn Regierungs- und Baurat Bramigk¹⁾ in Dessau im Anhaltischen Industrieverein entnehme, die französische Regierung den Bau eines Verbindungskanals zwischen Rhein und Elbe ins Werk zu setzen; denn sie hatte sich augenscheinlich auf eine recht lange Dauer ihrer Herrschaft eingerichtet. Aber auch in den deutschen Staaten war frühzeitig der Gedanke der Notwendigkeit einer Kanalverbindung lebendig. In den 50er und 60er Jahren wurden allenthalben in Mitteldeutschland Orts- und Landesverbände eingerichtet. Ein Zentralkomitee in Hannover untersuchte die Linienführung, und dieses Zentralkomitee entschied sich am 22. Oktober 1864 nach reiflicher Erwägung aller beteiligten Regierungen und Verbände bezeichnenderweise für die jetzt von uns in Vorschlag gebrachte südliche Linienführung. Ich muß mir gestatten, diesen Beschluß aus dem Vortrag des Herrn Baurat Bramigk zur Verlesung zu bringen:

„Nach Lage der gegenwärtigen Ermittlungen und in Erwägung

1. daß ein Kanal zwischen Rhein und Weser für sich allein nicht imstande ist, dem Nationalwohlstande denjenigen Zuwachs zu geben, dessen eine große Wasserstraße fähig ist,
2. daß derselbe vielmehr nur in unmittelbarem Anschluß an einen Kanal zwischen Weser und Elbe als ein volkswirtschaftlich lohnendes Unternehmen anzusehen ist,
3. daß der Kanal überhaupt nur dann zur Hebung des Nationalwohlstandes beizutragen imstande ist, wenn er einen lebhaften Binnenverkehr tragen kann,
4. daß der Binnenverkehr zugleich eine wesentliche Bedingung seiner Rentabilität ist,
5. daß der Kanal infolgedessen auch dem Transitverkehr billiger dienen kann, wenn seine Rentabilität durch den Binnenverkehr gesichert ist,
6. daß ein Kanal daher möglichst durch solche Gebiete geführt werden muß, in denen eine hoffnungsvolle Industrie besteht, um dieser die großen

¹⁾ Siehe Veröffentlichungen der Vereinigung zur Förderung der südlichen Linie. Heft 2.

Segnungen der billigen Verkehrsmittel zu gewähren, andererseits aber von ihr die zu seiner Rentabilität ausreichende Fracht zu erlangen,

beschließt die Versammlung im Anschluß an die Resolutionen der Provinzialkomitees für den Rhein-Weser-Kanal:

daß die sämtlichen Komitees in ihrer Vereinigung zum Gesamtkomitee für den Rhein-Weser-Elbe-Kanal die Herstellung desselben in südlicher Trace, als der volkswirtschaftlich richtigeren, mit allen ihnen zu Gebote stehenden Kräften anzustreben haben.“

Meine Herren, Sie erkennen, daß schon damals die Wichtigkeit des Binnenverkehrs gegenüber dem Durchgangsverkehr besonders betont wurde, und daß geradezu der Binnenverkehr als das Rückgrat des ganzen Kanals angesehen wurde. Es ist sehr bedauerlich, daß dieser Gedanke bei den Mittellandkanalverhandlungen des preußischen Abgeordnetenhauses im Jahre 1899 so außerordentlich in den Hintergrund trat, und daß die alleinige Betonung des Kanals als Träger des Durchgangsverkehrs und die politischen Kämpfe, welche sich daran anknüpften, die Weiterführung der Rhein-Weser-Verbindung über Hannover nach Magdeburg zu Fall brachten. Andererseits ist es aber heute doch als ein großer Vorteil anzusehen, daß damals der Kanal nicht bewilligt wurde, denn dann wäre zweifellos die Nordlinie gewählt worden.

Der von mir jetzt in den Vordergrund gestellte Gesichtspunkt des Binnenverkehrs ist heutzutage zweifellos noch ungleich wichtiger als 1864, denn seitdem hat eine große Entwicklung der Industrie und der Landwirtschaft, ganz besonders in Anhalt und im benachbarten Staßfurter Revier, stattgefunden. Beide sind gleichmäßig in die Höhe gegangen, und beide werden infolgedessen noch mehr als es die früheren Erhebungen annahmen, den Kanal befruchten. Und doch ist es der Binnenverkehr nicht allein, der für uns neben dem Durchgangsverkehr zwischen Osten und Westen mitspricht. Noch ein zweiter Durchgangsverkehr wird dann ermöglicht, wenn außer der südlichen Linie des Mittellandkanals noch ein Verbindungskanal von Oschersleben ab nach der Saale und damit nach Halle, Merseburg und dem projektierten Elster-Saale-Kanal nach Leipzig gebaut wird. Gerade dieses letztere Projekt kommt für uns als wesentliche Unterstützung unserer Bestrebungen in Frage, und es ist bedeutsam, daß der Elster-Saale-Kanal augenscheinlich auch als strategisch wichtig angesehen wird. Jedenfalls deuten die Pressemeldungen, welche kürzlich eine Bereisung dieser Kanalstrecke durch das stellvertretende Generalkommando meldeten, darauf hin.

Für meine heutigen Ausführungen kommen indessen diese wichtigen Verkehrsbeziehungen nach Halle, Leipzig und deren Hinterland weniger in Betracht. Ich will mich auf die Bedeutung

des Kanals für die Produktion Anhalts und der benachbarten Gebiete beschränken.

Welche Gebiete werden durch den Verbindungskanal im Anschluß an die südliche Linie aufgeschlossen?

In erster Linie haben die Produktionsstätten in Bernburg und Leopoldshall, überhaupt der Kreis Bernburg im allgemeinen, darüber kann kein Zweifel sein, von den anhaltischen Kreisen den Hauptvorteil von der Kanalverbindung. Sie erhalten unmittelbare Wasserverbindung nach dem Braunschweigischen, nach Hannover, nach der Weser und dem Rhein. Sie erhalten aber gleichzeitig auch, und das wird zum Teil viel zu wenig berücksichtigt, eine Wasserverbindung über Oschersleben, Magdeburg, d. h. die südliche Linie des Kanals selbst, nach dem Norden und nach dem Osten durch die bestehenden Wasserläufe und Kanäle. Schließlich kommt die schon erwähnte Verbindung nach Halle und Leipzig in Frage. Es wird also durch den verhältnismäßig kleinen Verbindungskanal eine ganz umfassende Verbindungsmöglichkeit geschaffen, die bei der geringen Erhöhung der Baukosten gegenüber der alleinigen Linienführung zwischen Hannover und Magdeburg doch so bedeutsam ist, daß mit einem Schlage die gesamten Projekte Elbe-Elster-Kanal, Kanalisierung der Saale, Saale-Verbindungskanal und Mittellandkanal als ein einheitliches Werk von allergrößter volkswirtschaftlicher Bedeutung dastehen, ein Werk, das in der Tat „des Schweißes der Edlen wert“ ist.

Bei Berücksichtigung dieser Ausführungen dürften Bedenken einzelner Werke der Kaliindustrie, namentlich auch aus Staßfurt, hinfällig werden, die in Zuschriften an mich sich dahin geäußert haben, daß sie die Kanalbestrebungen wohl aus allgemeinen Gründen anerkennen und unterstützen werden, daß sie aber selbst keinen Vorteil für ihr eigenes Unternehmen haben würden, weil sie als östlichst gelegene Werke nach den Syndikatsbestimmungen hauptsächlich auf den Osten angewiesen seien. Ich möchte wiederholen, dieser Verbindungskanal schafft ganz und gar nicht allein die Verbindung nach dem Westen, sondern ebenso sehr nach dem Osten und nach Leipzig hin. Ein anderes Bedenken einzelner Werke ging dahin, daß sie ein Umladen der von ihnen als zu klein angenommenen Kahnladungen vom Kanal aus bei dem Übergang auf die Elbe und in deren größere Schiffe befürchten. Demgegenüber muß betont werden, daß es gerade die Absicht ist, die Kanäle und Flußläufe möglichst einheitlich für einen Verkehr von 600-Tonnen-Schiffen auszubauen, so daß zweifellos die Kanäle mit ihrem gleichmäßigeren Wasserstand leistungsfähiger als sogar die Elbe sein werden.

Aber auch die übrigen Teile Anhalts haben von dem Kanal recht erhebliche Vorteile. Der industriell wenig entwickelte

Kreis Ballenstedt: durch die Erschließung der Forstwirtschaft des anhaltischen Fiskus und des Herzoglichen Hauses und durch die sonstige Erschließung des Harzes; die benachbarten Teile des Kreises Cöthen: durch Versand und Empfang von Rohstoffen und Gütern aller Art. Für die anderen Teile Anhalts, insonderheit die Kreise Dessau, Zerbst und die am Umschlagsverkehr in Aken interessierten Teile des Kreises Cöthen kommt an sich für ihren Verkehr nach dem Westen und vom Osten her die Linienführung des Kanals als solche weniger in Betracht; ob dabei die Nordlinie oder die Südlinie gewählt wird, ist unerheblich. Indessen fällt auch für diese Kreise die Wagschale der Entscheidung zugunsten der Südlinie, wenn diese, wie jetzt beabsichtigt ist, ihren Anfangspunkt nicht nördlich, sondern südlich von Magdeburg erhält. Der Durchgang durch Magdeburg oder um diese Stadt herum erübrigt sich dann für den Verkehr von Magdeburg stromauf nach Aken, Wallwitzhafen, Roßlau, Coswig, Wittenberg, der beschwerliche Weg stromauf wird kürzer. Noch wichtiger ist der Gesichtspunkt, daß ja nicht allein der Verkehr nach Hannover und dem ferneren Westen in Frage kommt, sondern daß bei der Wahl der südlichen Linie die um Dessau herum gelegenen Gebiete auch noch eine eigene Verbindung mit den viel reicheren Gegenden um Staßfurt, Halberstadt, Wolfenbüttel und Braunschweig erhalten und damit wichtigere Verkehrsbeziehungen als mit dem zwischen Magdeburg und Hannover gelegenen weniger entwickelten Gebiet der Nordlinie. In dieser Beziehung ist es geradezu zu begrüßen, daß auch von Halberstadt aus ein Stichkanal an die Südlinie geplant wird. Das gleiche Interesse wie diese anhaltischen Kreise dürfte meines Erachtens aber auch die Stadt Magdeburg haben, denn auch diese würde durch die Südlinie, und nur durch diese, unmittelbare Wasserverbindungen mit Staßfurt, Halberstadt, Braunschweig und mit Bernburg, Halle und Leipzig erhalten. Jedenfalls glaube ich feststellen zu können, daß bei der Wahl der Linienführung als solcher das Schwergewicht der anhaltischen Interessen ganz allein auf der Südlinie liegt.

Damit komme ich zu einer Prüfung der Frage, in welcher Weise soll die Linienführung erfolgen, und wie würden die von mir gekennzeichneten Gebiete am besten aufgeschlossen werden? Aber diese Frage ist bereits von Herrn Baurat Contag des Näheren erörtert worden, und ich kann sie daher mit wenigen Worten behandeln. Jedenfalls müssen alle Vorschläge der Linienführung, zunächst derjenige, den auch Herr Baurat Bramigk empfohlen hat, mit der Mündung oberhalb Bernburgs, dann aber auch derjenige der Nienburger Interessenten mit der Mündung in das Saaletal bei Nienburg genau geprüft werden. Sehr wünschenswert wäre es, die Entscheidung darüber recht bald herbeizuführen. Nun ist mir soeben noch ein dritter Vorschlag zuge-

gangen, der aber weniger den Verbindungskanal Oschersleben-Bernburg als mehr die Verbindung zwischen Oschersleben und Magdeburg angeht. Ein größeres Werk der chemischen Industrie in Westeregeln schreibt dazu das Folgende:

„Auf einen Anschluß des Staßfurter Industriebezirkes an den Kanal ist in der Einleitung der Denkschrift (Seite 5) kurz hingewiesen. Es ist hier gesagt, daß von Oschersleben ab im Tale der Bode ein Seitenkanal über Staßfurt bis nach Bernburg gebaut werden könne. Abgesehen davon, daß dieser Seitenkanal auf eine größere Erstreckung hin mit dem Hauptkanal ziemlich parallel verläuft und deshalb von vornherein wenig wirtschaftlich wäre, so ist auch zu bedenken, daß das Geld für solche Seitenkanäle erfahrungsgemäß sehr schwer aufzubringen ist.

Eine befriedigende Lösung könnte sehr leicht dadurch gefunden werden, daß die Kanallinie von Oschersleben ab nicht über Blumenberg, sondern im Bodetal entlang bis in die Gegend von Unseburg geführt würde. Hier müßte eine Gabelung einmal in der Richtung auf Magdeburg und ferner in der Richtung auf Staßfurt nach der Saale zu eintreten. Technisch dürften sich diesem Projekte, soweit wir übersehen, größere Schwierigkeiten nicht in den Weg stellen, da die Wasserscheide zwischen Bode und Elbe dicht an Unseburg herankommt. Und wenn wirklich einige Schleusen erforderlich sind, so kann dies gegenüber der großen Bedeutung, die der direkte Anschluß eines sehr wichtigen Industriebezirkes an den Kanal hat, nicht in die Wagschale fallen.“

Meine Herren, auch dieser Vorschlag ist durchaus beachtenswert und wäre vom rein anhaltischen Interessen-Standpunkt aus sogar vorzuziehen. Aber vielleicht ist doch zu wenig berücksichtigt, daß es ja nicht allein auf den Binnenverkehr, wenngleich ich dessen Bedeutung besonders betont habe, ankommt, sondern daß daneben doch auch der Durchgangsverkehr vom Osten nach dem Westen in Frage kommt. Dieser würde durch die von Westeregeln vorgeschlagene Linienführung zweifellos benachteiligt werden, da die Strecke über Unseburg für ihn einen nicht unbeträchtlichen Umweg bedeuten würde. Ferner ist zu erwähnen, daß die Gegend zwischen Unseburg und der Elbe einen größeren Höhenrücken darstellt, der überwunden werden muß. Ich habe diese Frage nur kurz berührt und unterbreite sie unseren technischen Sachverständigen zur Nachprüfung.

Von größerer Wichtigkeit für die heutige Behandlung der Frage ist es für uns, zu erfahren, welche Erwerbsinteressen vornehmlich durch den Kanal gefördert werden, und ob sich der neue Wasserweg voraussichtlich rentieren wird. Örtliche Interessen übergehe ich hier, obwohl diese zweifellos durchaus wichtig und für die einzelnen Ortschaften mitunter geradezu von ausschlaggebender Bedeutung sind, denn das Streben dieser Ort-

schaften richtet sich ja gerade auf einen lebhaften Verkehr und seine Ausgestaltung. Andere Ortschaften erhalten durch den Kanal leicht die Möglichkeit, sich Gleisanschlüsse an eine leistungsfähige Wasserstraße und damit einen ihnen jetzt gänzlich fehlenden Umschlagsverkehr zu schaffen.

Ebenso will ich die Beziehungen zwischen volkswirtschaftlicher Entwicklung und allgemeiner Staatswirtschaft hier nicht im einzelnen erörtern, aber es ist zweifellos, daß auch die Hebung größerer Industriezweige und die bessere Rentabilität der Forsten und landwirtschaftlicher Unternehmungen einen günstigen Einfluß auf die Staatsfinanzen haben werden. Meine Hauptaufgabe erblicke ich in einer Untersuchung der Frage, welchen unmittelbaren Einfluß der Kanal auf die bestehenden Unternehmungen haben würde. Zu diesem Zweck habe ich mich vor kurzem mit einem Rundschreiben an eine größere Anzahl anhaltischer und benachbarter Firmen gewandt, um zu erfahren, welche Versendung sie auf dem Kanal vornehmen würden, und welche Bezüge sie daraus erwarten. Freilich ist das Ergebnis dieser Umfrage zum allergrößten Teil, und naturgemäß, das gewesen, daß mir nur ganz allgemeine Angaben gemacht werden konnten, denn man kann wohl bestehende Verhältnisse mit statistischen Zahlen erfassen, muß aber für eine Beurteilung künftiger Entwicklung mit mehr oder weniger begründeten Schätzungen vorliebnehmen. Eine ganz allgemeine Angabe, die aber in großen Zügen schon die wesentlichen Merkmale erkennen läßt, haben mir die Konsolidierten Alkaliwerke in Westeregeln gemacht:

„Allein die großen Mengen Kohlen und Eisen, sowie Chemikalien aller Art, die auf dem Kanalwege nach Staßfurt verfrachtet würden, dürften den Bezügen, wie sie die Städte Magdeburg und Hannover haben, nicht viel nachstehen. Andererseits würden auf dem Kanal von Staßfurt aus schwefelsaure Kalisalze nach Holland, ferner Steinsalz und zahlreiche Chemikalien (Soda, Pottasche, Salzsäure, Ätzkali, Chlorkalk usw.) nach den westlichen Gebieten versandt werden. In der Denkschrift ist es z. B. übersehen, daß viele dieser Produkte jetzt ihren Weg über die Elbe und Nordsee nach dem Westen nehmen.“

Weiter führt die Gewerkschaft Ludwig II in Staßfurt sehr zutreffend das Folgende aus:

„Es ist eine alte Wahrheit, daß Verkehrsmittel Verkehr schaffen und es würde daher auch falsch sein, die Verkehrsmittel erst dann zu schaffen, wenn der Verkehr dieses dringend erheischt. Bei dem Vorhandensein einer Kanalverbindung wird in einer Gegend wie die hiesige, die sowohl industriell als auch landwirtschaftlich stark produktiv ist, sich Industrie und Gewerbe weiter entwickeln und der Verkehr naturgemäß gehoben werden.“

Gleichwohl halte ich es für wichtig genug, Ihnen Kenntnis von denjenigen bestimmten Zahlenangaben zu geben, die mir dankenswerterweise mehrere Unternehmungen auf Grund zuverlässiger eigener Berechnungen gemacht haben. Derartige Zahlenreihen dienen ja im allgemeinen nicht dazu, die Trockenheit eines Vortrages zu beleben, aber sie sind doch für das Gesamturteil so ausschlaggebend, daß ich sie nicht unerwähnt lassen kann.

1. Bezug von Rohstoffen.

Sehr starke Bezüge werden zunächst in Kohlen, und zwar sowohl in Braunkohlen und Briketts als auch namentlich in Steinkohlen und Koks erwartet. Ein einziges landwirtschaftliches Unternehmen, das zugleich eine Zuckerfabrik und ein Kalkwerk betreibt, hat mir seinen Gesamtbezug an Braunkohlen auf 3000 Tonnen angegeben. Eine andere Zuckerfabrik würde 1000 Tonnen beziehen. Eine Bernburger landwirtschaftliche Maschinenfabrik rechnet mit 100 Tonnen Briketts, dazu kommen die sehr starken Bezüge der Gewerkschaft Ludwig II in Staßfurt, der Vereinigten Chemischen Fabriken in Leopoldshall und überhaupt der gesamten Staßfurt-Leopoldshaller Industrie. Es ist hieraus zu ersehen, daß die Braunkohlen-Industrie, auf die ich noch zu sprechen kommen werde, doch auch die Möglichkeit hat, ihren Absatz auf dem Wasserwege nach bestimmten Gegenden hin zu vermehren. Aber ungleich wichtiger ist der Bedarf der anhaltischen Interessenkreise an Steinkohlen und Koks. So haben mir die Bernburger Firmen Gellendien & Haffner, Siedersleben, Braune, Sächsisch-anhaltische Armaturenfabrik, allein einen Bedarf von zusammen 2900 Tonnen angegeben. Von Roßlau hat mir die dortige Schiffsbauwerft mindestens 700 Tonnen Bedarf gemeldet. Die Coswiger Gesamtindustrie braucht nach vorsichtiger Schätzung eines dortigen Sachverständigen rund 10 000 Tonnen. Die Ammoniak-sodafabrik Staßfurt, die Maschinenfabrik Sauerbrey, Staßfurt, die Zuckerfabrik Bleckendorf, die Maschinenfabrik Hallström, Nienburg, die Pulverfabrik Eisfeld, Silberhütte gebrauchen zusammen 8900 Tonnen. Die Kohlenhandlung Büchlein in Dessau würde allein 2000 Tonnen benötigen. Das sind zusammen schon mehr als 24 000 Tonnen oder den Kahn zu 600 Tonnen gerechnet, allein 40 Kähne an Steinkohlen. Aber beachtenswert ist dabei, daß mir andere Firmen, wie die Vereinigten Chemischen Fabriken in Leopoldshall, die Gänsefurther Kalk- und Mergelwerke, schließlich die gesamte Dessauer Schwerindustrie und auch diejenige des Cöthener Kreises noch keine bestimmten Angaben über ihre Steinkohlenbezüge gemacht haben. Es würde eine allzu geringe Schätzung sein, wenn man den Bedarf dieser Unternehmungen nicht ebenfalls auf allermindestens 24 000 Tonnen annimmt. Einen gleich hohen Verbrauch dürften die Deutschen Solvay-Werke in Bernburg mit ihren Gesamtanlagen haben. Und schließlich kommt der Riesenbedarf der anhaltischen Gasanstalten hinzu. Die Deutsche Continental-Gas-Gesellschaft in Dessau hat dazu mitgeteilt, daß sie

für ihre Dessauer Gasanstalt allein 24 000 Tonnen jährlich, das sind ebenfalls wieder 40 Kähne, beziehen würde, und zwar als Ersatz für die jetzt bezogenen englischen Steinkohlen. Das Gesamtergebnis dieser Schätzung mit etwa 100 000 Tonnen oder 166 Kähnen dürfte daher wohl als sehr vorsichtig anzusehen sein und trotzdem schon einen gewaltigen Einfluß auf den Kanalverkehr ausüben, denn es würden wöchentlich allein 3 Steinkohlenkähne auf dem Kanal verkehren.

Fast im gleichen Umfange dürfte man den Bezug von Stabeisen, Blechmaterial, Rohren, Maschinenschrauben, Eiseneren und Baumaterial aus Rheinland und Westfalen anzunehmen haben. Die Firmen Gellendien & Haffner, Siedersleben und die Sächsisch-anhaltische Armaturenfabrik in Bernburg, Gebrüder Sachsenberg, Roßlau, Fiedler, Leopoldshall und Sauerbrey, Staßfurt haben allein einen Bedarf von 12 000 Tonnen angegeben. Unbestimmt große Mengen, die aber zweifellos den Bedarf der genannten Firmen in ihrer Gesamtheit weit übersteigen, kommen dazu von den Unternehmungen der Dessauer Großindustrie, von der Gesamtindustrie Staßfurts und Leopoldshall, aus Westeregeln und Nienburg.

In hervorragender Weise wird an Bezügen die chemische Industrie interessiert sein. So wird kohlenaurer Baryt aus Westfalen nach Coswig verladen, Schwefel und Salpeter in Mengen von über 1000 Tonnen nach Silberhütte, noch größere Mengen dürften an die Westfälisch-anhaltischen Sprengstoffwerke gehen. Chemische Rohstoffe aller Art kommen für Coswig, Staßfurt, Leopoldshall, die Konsolidierten Alkaliwerke in Westeregeln, die Gewerkschaft Hadmersleben usw. in Betracht. Asphalte werden mit je über 1000 Tonnen von F. A. Malchow, Leopoldshall und der Dessauer Teerproduktenfabrik, aber auch von Bernburg und Nienburg begehrt. Die Papierindustrie braucht Fichtenschleifholz in Bernburg, Roßlau und Coswig. Die Landwirtschaft würde nicht allein künstlichen Dünger, wie dies Unternehmungen in Hohenerleben und Bleckendorf angegeben haben, sondern auch natürliche Düngemittel beziehen. Für den Bezug von Zuckerrüben hat eine einzelne Fabrik bereits einen Bedarf von 10 000 Tonnen angemeldet. In geringerer Weise, wengleich doch erwähnenswert, ist die Mühlenindustrie und die Landwirtschaft am Bezug von Getreide und Futtermitteln interessiert. Namentlich würde dies der Fall sein, wenn der Osten infolge einer geringeren Ernte versagte und Getreide aus dem Westen herankommen würde. Andererseits ist zu betonen, daß auf dem Verbindungswege Magdeburg—Oschersleben—Bernburg ja auch der Osten regelmäßig an der Getreidelieferung für die Mühlen in Bernburg und Nienburg beteiligt werden könnte.

2. Versand von Rohstoffen und Fabrikaten.

Wenn schon aus dieser Übersicht mit erfreulicher Deutlichkeit hervorgeht, daß der Binnenverkehr des Kanals der Betriebssamkeit unserer Gegend allein eine gewisse Lebendigkeit verdanken

würde, so wird das Urteil über die Zweckmäßigkeit des Kanals noch mehr gerechtfertigt, wenn man die Ziffern des voraussichtlichen Versands in Betracht zieht. Hier kann man ohne Übertreibung und Überhebung ohne weiteres sagen, daß allein die Produktion der Staßfurt-Leopoldshall-Bernburger Gegend und deren Ausdehnungstendenzen die Erbauung des Kanals als gerechtfertigt und notwendig erscheinen lassen. Schon der Versand an Steinsalz aus Leopoldshall, Bernburg, Baalberge, der vom Ausschuß der Steinsalzwerke mit 200 000 Tonnen angegeben ist, würde eine Befahrung der neuen Wasserstraße mit 350 Kähnen im Jahre oder mit täglich einem Kahn Steinsalz allein ergeben. Aber der neue Kanal ist für unsere Steinsalzindustrie nicht allein wichtig, sondern unbedingt erforderlich. Der Ausschuß der Steinsalzwerke schreibt dazu das Folgende:

„Von dem Baue der Südlinie des Kanals hängt die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit der Salzbergwerke in der Provinz Sachsen und in Anhalt ab. Das Hauptabsatzgebiet ist das rheinisch-westfälische Industriegebiet. Dorthin haben die hannöverschen Salzbergwerke durch ihre günstige Lage schon außergewöhnliche Vorteile. Ihr unmittelbarer Anschluß an den Mittellandkanal macht den übrigen Salzbergwerken einen erfolgreichen Wettbewerb unmöglich. Das Erliegen des Salzbergbaues in unserer Gegend würde schwerwiegende Folgen für weite Kreise nach sich ziehen.“

Daraus ist die Folgerung zu ziehen, daß wir zum Schutz unseres nationalen Vermögens ganz unbedingt den Kanal gebrauchen, denn wir können unmöglich zusehen, daß sich die Wettbewerbsverhältnisse für eine derartig umfassende Industrie, wie es die Steinsalzindustrie ist, durch die alleinige Erbauung des Kanalrumpfstückes vom Rhein nach Hannover so ändern, daß unsere Steinsalzgewinnung zum Erliegen kommt.

Und dann die Kaliindustrie, die ganz sicher in noch weit höherem Umfang als die Steinsalzindustrie für den Kanalverkehr in Frage kommt! Ich möchte fast annehmen, daß diese mehr als das Doppelte der Steinsalzförderung dem Wasserwege zuführen wird. Eine einzelne Firma, die Gewerkschaft Ludwig II in Staßfurt, hat mir dafür einen voraussichtlichen Versand von 35 000 Tonnen angegeben. Aber es kommen dazu noch zahlreiche andere Gewerkschaften und chemische Fabriken, und zwar nicht nur aus Bernburg (Solvaywerke und eine Reihe von Gewerkschaften) und dem Staßfurt-Leopoldshaller Revier sondern auch von allen dem Kanal angeschlossenen oder benachbarten Kaliwerken bis ins hannöversche Gebiet hinein. Diese Aussicht auf eine besondere Befruchtung des Kanalverkehrs wird noch dadurch bestärkt, daß neben den Kaliohsalzen ja auch die chemischen Produkte der Kali- und Steinsalzförderung als Massengüter des Wasserver-

kehrs in Frage kommen. In erster Linie die Sodaprodukte der Ammoniaksodafabrik Staßfurt (31 000 Tonnen) und der Solvaywerke, dann Pottasche, Salzsäure, Ätzkali, Chlorkalk aus Leopoldshall-Staßfurt und den anderen Stätten der chemischen Großindustrie. Eine einzelne Staßfurter Fabrik gibt für sich allein 20 000 Tonnen Versand an. Schwefelsaure Kalisalze werden nach Holland ausgeführt werden, künstliche Düngemittel aus Dodendorf bei Magdeburg, vielleicht auch aus Cöthen und Baalberge, Kalkmergel aus Hohenerxleben (5000 Tonnen), Zementkalk und Düngerkalk aus Gänsefurth, Bernburg und Nienburg. Freilich ist ein Teil der Bernburger und Nienburger Zementfabrikation zurzeit stillgelegt worden. Aber diese Stilllegung beruht auf einem Syndikatsbeschuß, und es ist wohl die Frage aufzuwerfen, ob nicht in absehbarer Zeit deren Produktion wieder aufgenommen wird, namentlich, wenn es sich herausstellt, daß die hiesigen Werke durch die Wasser-Verbindung frachtgünstiger als andere Produktionsstätten zu liegen kommen. Dachpappen und Teerprodukte, sowie Steinkohlenteerpech werden in Leopoldshall in Höhe von etwa 3000 Tonnen verfrachtet werden. Weitere Mengen kommen aus Bernburg, Nienburg und Dessau hinzu, andere Warenmengen, so Exportpulver aus Silberhütte, Papier aus Coswig, Roßlau und Bernburg. Von den Erzeugnissen der Nahrungsmittelindustrie dienen insbesondere Mehl und Zucker dazu, die Höhe des Verkehrs zu vervollständigen, und zwar wird hier gerade der Hauptversand sowohl von Dessau aus über Magdeburg als auch von Bernburg aus durch den Verbindungskanal nach dem Westen gehen, denn Rheinland und Westfalen haben bekanntlich einen ständig wachsenden Bedarf an Lebensmitteln aller Art, an Mehl und Mühlenfabrikaten aus Bernburg, Nienburg und Dessau, an Zucker aus Dessau, Alten und an anderen Artikeln. Der Malzversand auf dem Wasserweg ist bisher wenig beliebt gewesen, und doch verspricht sich eine anhaltische Mälzerei davon einen eigenen Verkehr von etwa 5000 Tonnen. Ebenso sind Obst- und Gemüsekonserven bisher noch nicht in dem gewünschten Umfang auf dem Wasserweg befördert worden. Die Konservenfabrik in Hecklingen pflegt indessen schon heute einen nicht unerheblichen Wasserverkehr über Magdeburg nach Dresden, Hamburg, Lübeck, Stettin, Ost- und Westpreußen sowie nach Breslau. Ihre Erwartung, später die günstiger gelegene Straße des Mittellandkanals benutzen zu können, und damit ihren Absatz zu erweitern, dürfte somit gerechtfertigt sein. Das gleiche gilt für den Versand von Kartoffeln und Zwiebeln, von denen bisher nur eine Bernburger Firma 200 Tonnen gemeldet hat. Wenn man aber den Ausführungen eines landwirtschaftlich so erfahrenen Sachverständigen wie des Herrn Ökonomierat Vibrans in Calvörde Beweiskraft zutrauen darf, so dürfte der Kartoffelverkehr nach Rheinland und Westfalen sowie nach dem weiteren Westen in normalen Zeiten doch ganz andere Dimensionen annehmen, als man heute namentlich in den Kreisen der Eisenbahnfachleute an-

zunehmen geneigt ist. Anhalt ist in den Zeiten des Friedens immer ein starkes Exportland für Kartoffeln gewesen, und diese können, wie Vibrans dies nachgewiesen hat, sehr wohl ebensogut auf dem Wasserweg verfrachtet werden wie heute die zahlreichen Obstsendungen auf der Spree nach Berlin; und sie werden, da Kartoffeln annähernd das gleiche Feuchtigkeitsverhältnis wie Äpfel besitzen, der Gefahr des Erfrierens im Herbst ebensowenig wie diese ausgesetzt sein. So wird auch die heimische Landwirtschaft wesentliche Vorteile vom Mittellandkanal haben. Sie wird weiter sogar Getreide zum Versand bringen. Ein größeres Gut gab dafür eine Verladung von 750 Tonnen, eine Zuckerfabrik eine solche von 500 Tonnen an. Ein nicht unwichtiger Zweig der heimischen Produktion ist die Förderung von Pflastersteinen und Mosaiksteinen und die Herstellung von Ziegelfabrikaten. Aderstedt, Gröna und für Ziegel viele andere Ortschaften kommen hier in Frage und werden dem Kanal Frachtgüter zuführen. Für Fertigfabrikate der Schwerindustrie werden insbesondere solche dem Wasserweg übergeben werden, die sich durch ihre großen Ausmaße nicht für einen Eisenbahnversand eignen. Dampfkessel und Armaturen sind mir aus Roßlau, Leopoldshall, aus Nienburg und Bernburg im Betrage von über 3000 Tonnen angegeben worden. Die künftige Entwicklung gerade dieses Verkehrs ist aber noch in keiner Weise zu überblicken.

Wenn ich nun ein zusammenfassendes Urteil abgeben soll, so möchte ich bemerken, daß unter den zu erwartenden Bezügen zweifellos der Verkehr von Roheisen und Kohle obenan steht. Unter den künftigen Versandmengen werden die Produkte der chemischen Industrie an erster Stelle stehen. Weiter aber auch Mehl, Zucker und Steine, und wenn man die Möglichkeit der Entwicklung der Forstwirtschaft des Harzes in Betracht zieht, an der ganz besonders der anhaltische Staat und die Herzogliche Hausverwaltung interessiert sind, so wird auch der Holzversand eine gewisse Rolle spielen. Jedenfalls ist neben der Industrie auch die Land- und Forstwirtschaft stark interessiert. Ein Beweis dafür ist, daß unserer Vereinigung bereits außer vielen gewerblichen Unternehmungen auch eine Anzahl von Großgrundbesitzern beigetreten sind. Andere halten sich der Vereinigung noch fern, ich möchte annehmen, daß sie noch nicht genügende Kunde von der Bedeutung des Unternehmens haben; aber eine eigentliche Gegnerschaft aus den Kreisen der anhaltischen Landwirtschaft gegen den Gedanken der Kanalverbindung, insbesondere unter Berücksichtigung der gleichzeitigen Erbauung eines Verbindungskanals nach der Saale, ist bisher noch nicht hervorgetreten.

Weniger Stimmung scheint bei einzelnen Werken der Braunkohlenindustrie für den Kanal vorhanden zu sein. So hat eine Braunkohlengrube mir gegenüber folgende bedauerliche Äußerung getan:

„Auf die geehrte Anfrage vom 17. d. Mts. erwidern wir, daß der Mittellandkanal weder in der nördlichen, noch in der

südlichen Linie für uns und überhaupt den Kohlenbergbau irgendwelchen Zweck und Nutzen hat. Er ist aber auch für die ganze Volkswirtschaft ohne Nutzen, da es ganz ausgeschlossen ist, daß ein solcher Verkehr auf dem Kanal sich einstellt, daß auch nur die bescheidenste Verzinsung der Anlagekosten möglich wird. Es wäre geradezu ein Vergehen an der deutschen Volkswirtschaft, wenn der Kanal jetzt, wo jeder Pfennig für den Wiederaufbau nach dem Kriege nötig ist, für derartig absolut unwirtschaftliche Zwecke ausgebaut würde.“

Als eine sachliche Äußerung kann ich diese Zuschrift nicht bezeichnen, wengleich sie eine gewisse unfehlbare Sicherheit des Urteils erkennen läßt. Gleichwohl stehe ich nicht an, zum mindesten zu erklären, daß die Besorgnisse der Braunkohlenindustrie gegenüber einem Vordringen der Steinkohlenindustrie in gewissem Umfang berechtigt sind, und daß auf jeden Fall Mittel und Wege gesucht werden müssen, um diese Besorgnisse zu mindern und Schäden auszugleichen. Der Vorsitzende unserer Vereinigung, Herr Geheimrat Stegemann, hat in der heutigen Vorstandssitzung den Vorschlag gemacht, eine Besprechung zwischen Vertretern der Braunkohlen- und der Steinkohlenindustrie herbeizuführen. Möglicherweise wird sogar die Frage einer gemeinschaftlichen Syndizierung erwogen werden müssen. Auf der anderen Seite ist die Bedeutung für unsere Gesamtindustrie und die ganze künftige Wirtschaftsentwicklung Mitteldeutschlands so ungeheuer groß, daß man selbst die Gegnerschaft eines einzelnen auch sehr wichtigen Industriezweiges in Kauf nehmen muß, namentlich dann, wenn es gelingen sollte, die Schädigungen in anderer Weise auszugleichen. Aber schließlich sind auch nicht alle Bedenken der Braunkohlenindustrie begründet. Die Braunkohle wird keinesfalls in jeder Beziehung von der Steinkohlenindustrie verdrängt werden. Sie hat eine eigene Verwendung; die für Braunkohlenfeuerung eingerichteten Kessel sind nicht für die Steinkohlen zu brauchen, und namentlich die Verwendung der Braunkohlen in der Form des Briketts hat in der Industrie eine so umfassende Bedeutung gewonnen, daß sie dort nicht durch die Steinkohle ersetzt werden kann.

Früher waren fast allein die sogenannten Salonbriketts für den Haushalt im Gebrauch. Heute spielt zweifellos das Industriebrikett die Hauptrolle, und zu denken gibt doch auch, daß mitten im rheinisch-westfälischen Steinkohlen-Revier sich die Braunkohlenindustrie hat behaupten können und dort keineswegs dem übermächtigen Wettbewerb der Steinkohle erlegen ist. Ein Konkurrent aber wird zweifellos verdrängt werden, das ist die englische Steinkohle. Diese ist bisher in bedeutenden Mengen von den Firmen der Großeisenindustrie in Anhalt und von den Gasanstalten begehrt worden. Die fehlende Wasserverbindung von Westfalen her machte den Bezug von Kohle und Koks unrentabel. Dieses

Verhältnis wird sich mit der Erbauung des Mittel-landkanals mit einem Schlag ändern, und diese Sachlage führt zu der Erkenntnis, daß man die Frage der Notwendigkeit der baldigen Erbauung des Kanals schon aus nationalen Gründen unbedingt bejahen muß. Und dann weiter, der Braunkohle ist heute ein wesentlich anderes Arbeitsfeld zugewiesen als früher. In steigendem Umfang dient sie dazu, an Ort und Stelle für die Erzeugung elektrischer Kraft durch Überlandzentralen ausgenutzt zu werden, und diese Entwicklung ist gerade an dem Hauptsitz der Mitteldeutschen Braunkohlenindustrie in den letzten Jahren, auch während des Krieges, so umfassend gewesen, daß zeitweise die Kohlenzufuhr aus diesen Gebieten für andere industrielle Zwecke ungenügend war. In der Entwicklung der elektrischen Industrie wird also bereits ein Ausgleich für den etwaigen Ausfall am Versand von Braunkohle gefunden. Und mit der Zunahme der Elektrizitätsversorgung, mit der Benutzung ihrer Kräfte für Bahnanschlüsse, Krähne, Aufzüge, vielleicht sogar für einen Treidelverkehr, wird gleichzeitig eine sehr ins Gewicht fallende Hebung der Braunkohlenförderung bewirkt.

Damit komme ich zum Schluß meiner Ausführungen.

Ich glaube nachgewiesen zu haben, welche unendlich große Bedeutung das Kanalwerk für Anhalt besitzt, möchte aber nicht unterlassen, zuletzt noch dem Bedenken zu begegnen, daß der Kanal diesen gewaltigen Verkehr dem heutigen Zubringer und Verfrachter, der Eisenbahn, entzieht. Eisenbahnen und Wasserstraßen machen sich im Grunde keinen Wettbewerb, sondern sie ergänzen sich. Beider Bestehen ist im Interesse des großen Ganzen, im Interesse des Staates und der Volkswirtschaft unbedingt notwendig. Eine Zunahme des Schiffsverkehrs bei der Verfrachtung von Massengütern hat unbedingt wieder eine Belebung der Eisenbahn für höherwertige Güter im Gefolge. Daß aber die Eisenbahn nicht daran denken darf, durch allzu niedrige Tarife den Schiffsverkehr zum Erliegen zu bringen, dafür diene als Beweis, daß die Wasserstraßen zu manchen Zeiten den Eisenbahnversand geradezu entlasten müssen. So in den Zeiten des Wagenmangels, während der Rübenernte und der sonstigen gesteigerten Inanspruchnahme der Wagen, dann aber auch in Zeiten des Krieges, wie wir ihn jetzt erleben. Hätte eine Wasserstraße von Westfalen nach Mitteldeutschland schon jetzt bestanden, so hätten wir jedenfalls nicht zu Beginn des Krieges wochenlang ein Stillstehen hiesiger Fabriken oder eine Minderung ihrer Tätigkeit infolge fehlender Kohlenzufuhr zu erleben brauchen. Vor allen Dingen dürfen wir als Ergebnis unserer bisherigen Untersuchung ansehen, daß wir das Recht besitzen, mit gesundem Optimismus an das Werk des Kanals heranzutreten, der für unser Land die allergrößte Bedeutung hat und die Möglichkeit einer starken Weiterentwicklung eröffnet. Der Durchführung dieses

großen Werkes in einheitlicher Form mit seiner Verbindung zwischen Magdeburg und Hannover, mit dem Verbindungskanal nach der Saale, mit der Kanalisierung dieses Flußlaufes nach Halle und Weißenfels und mit der Erbauung eines Stichkanals nach Leipzig wollen wir auch weiter unsere Kräfte mit einer gewissen Freudigkeit widmen.

Der Vorsitzende sprach dem Berichterstatter den Dank der Versammlung aus und stellte den Vortrag zu Erörterung.

In der anschließenden Besprechung führte Herr Direktor Nehls (Staßfurt) aus, daß die Ammoniaksodaindustrie Mitteldeutschlands, insbesondere in Bernburg und Staßfurt ein reges Interesse an der südlichen Linienführung des Mittellandkanals sowie des anschließenden Verbindungskanals nach der Saale habe, da sie ganz erhebliche Mengen Rohstoffe bezöge und auch einen großen Versand hätte. So verbrauche z. B. die von ihm vertretene Fabrik jährlich ca. 130 000 t Kohle und versende außer Düngemitteln ca. 40 000 t Fertigfabrikate.

Herr Oberbürgermeister Leinveber (Bernburg) hob hervor, daß die Erwartungen, die Bernburg auf den Anschluß an den Mittellandkanal setze, sich nur erfüllen könnten, wenn der Verbindungskanal oberhalb Bernburgs in die Saale münde. Dieses würde auch für den Verkehr saaleaufwärts eine große Erleichterung sein. Daß die Braunkohle durch den Kanal erheblich beeinträchtigt werde, glaube er nicht, da es nach dem Kriege eine der Hauptaufgaben sei, die fremden Rohstoffe, insbesondere die englische Kohle vom deutschen Markt zu verdrängen. Es würde dies eine so erhebliche Steigerung der Nachfrage nach inländischer Kohle, Steinkohle sowohl wie Braunkohle, zur Folge haben, und es könne daher für die Braunkohlenbezirke nur von Nutzen sein, wenn auch ihnen der billigere Wasserweg zur Verfügung stände.

Herr Geh. Kommerzienrat Habenicht (Leipzig) bestätigte das große Interesse, das in Leipzig für den Anschluß an eine Wasserstraße bestehe. Es seien schon verschiedene Projekte zur Aufstellung gelangt, ohne bisher einen greifbaren Erfolg erzielt zu haben. Gemeinsam mit der Herstellung eines Verbindungskanals vom Mittellandkanal zur Saale müsse auch eine Verbesserung des Saalefahrwassers und die Herstellung eines Kanals nach Leipzig erfolgen, denn nur eine wirklich leistungsfähige Wasserstraße könne der Stadt Leipzig Vorteile bieten.

Der Vorsitzende schloß darauf mit Worten des Dankes die Versammlung.

Bau-Beamte, Spec.

fach:

No

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-352314

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000312908

POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-352321

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-352315

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000312909

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000312915

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-352316

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000312910

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-352317

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000312911

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-352318

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000312912

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-352319

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000312913

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-352320

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



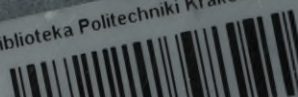
100000312914

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-7267

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299403