

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



47

9

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000299403

2

Veröffentlichungen
der
Vereinigung zur Förderung der südlichen Linie des Mittellandkanals.
Heft 2.

Die
Bedeutung der Weiterführung
des
Mittellandkanals bis zur Elbe.



Vortrag,
gehalten im Anhaltischen Industrieverein am 3. April 1916
in Dessau.

2. Auflage.

Dessau 1916.

Druck der Hofbuchdruckerei von C. Dünnhaupt, S. m. b. H.

Veröffentlichungen
der
Vereinigung zur Förderung der südlichen Linie des Mittellandkanals.
Heft 2.

Die
Bedeutung der Weiterführung
des
Mittellandkanals bis zur Elbe.



Vortrag,
gehalten im Anhaltischen Industrieverein am 3. April 1916
in Dessau.

2. Auflage.

Dessau 1916.

Druck der Hofbuchdruckerei von C. Dünnhaupt, G. m. b. H.

Veröffentlichungen
der
Vereinigung zur Förderung der höchsten Linie des Mittelstandes
Heft 2

Die

Bedeutung der Arbeiterführung



U-7267

Mittelstandes der zur Höhe

Verlag

gehalten im holländischen Buchhandel am 2. April 1916
in Delft.

2. Auflage

Delft 1916

Dieses Buch vertrieben von E. Baarsma, D. m. v. B.



Meine Herren!

Der Anhaltische Industrieverein hat mich aufgefordert, Ihnen einen Vortrag über die Bedeutung der Weiterführung des Mittelkanals bis zur Elbe für Anhalt zu halten. Das ist eine schwierige Frage, und ich maße mir nicht an, sie nur annähernd erschöpfen zu können, aber ich will wenigstens versuchen, Ihnen als Beitrag dazu ihre geschichtliche, bautechnische und wirtschaftliche Lage etwas näher zu führen. Danach muß das geschäftliche Leben diese Frage beantworten, da sie eine Lebensbedingung unserer gewerblichen Entwicklung ist.

Es handelt sich um zwei Linien, deren Beschreibung ich später geben möchte. Zunächst will ich sie als Nord- und Süblinie bezeichnen und darauf hinweisen, daß ich sie auf der ausgehängten Wandkarte, die Nordlinie mit ihren Anschlußkanälen blau, die Süblinie rot skizziert habe. Beide Linien haben ihre Geschichte.

Schon 1811 trat die französische Regierung mit dem Plane eines Rhein-Elbe-Kanals hervor. Diese Absicht ging in den darauf folgenden politischen Verhältnissen unter, aber sie tauchte von Zeit zu Zeit wieder auf und sie verdichtete sich in den 50er und zu Anfang der 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts zu einer Vereinigung sämtlicher an der Frage beteiligten Staaten, Städte und Verbände. Diese bildeten überall Orts- und Landesverbände, sowie ein Zentralkomitee und betrieben eine lebhafteste Bewegung zu Gunsten einer Kanalverbindung zwischen Rhein und Elbe. Diese Bewegung führte dahin, daß von den beiden heute wieder miteinander in Wettbewerb tretenden Linien durch das Zentralkomitee die südliche Linie mit folgender Entschließung einstimmig am 22. Oktober 1864 zu Hannover angenommen wurde:

„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 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=Wejer-Kanal:

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

Es muß nochmals betont werden, daß in diesem Zentralkomitee sämtliche an dem Kanal mittelbar oder unmittelbar beteiligten Regierungen, größeren und kleineren Städte, Handelskammern, Gewerbetreibenden, Landwirte und sonstige Beteiligte vertreten waren, u. a. auch das vom Herzoglichen Ministerium in Bernburg geleitete Landeskomitee daselbst.

Wenn wir uns diesem Vorbilde anschließen, so dürfen wir uns nicht zu sehr auf eine Untersuchung der Vorteile beschränken, welche Anhalt aus einem Hannover-Elbe-Kanal haben würde, sondern wir müssen unser Heil in dem des deutschen Vaterlandes suchen und erst in zweiter Linie darauf sehen, daß wir dabei nicht zu kurz kommen.

Von diesem Gesichtspunkte ausgehend möchte ich die Vorgeschichte des Mittellandkanals noch etwas verfolgen.

Der Wunsch nach einem Rhein-Elbe-Kanal ist im rheinisch-westfälischen Industriegebiet zwischen Ruhr und Lippe geboren, das schon unter Friedrich dem Großen eine Kanalverbindung nach der Nordsee suchte. Später griff Napoleon die im Ruhrgebiet entstandenen Pläne einer Verbindung von Rhein und Elbe auf, ohne sie durchzuführen zu können. Nach den Freiheitskriegen mußten wegen finanzieller Erschöpfung diese Pläne ruhen; aber das Ruhrgebiet arbeitete im stillen daran weiter, und das Dortmunder Kanalkomitee überreichte 1856 den beteiligten Regierungen erneut Vorschläge zur Verbindung von Rhein und Elbe. Der weiteren Tätigkeit dieses Komitees gelang es, die beteiligten Regierungen derart zu vereinigen, daß Preußen 1863 die Vorarbeiten für die in Frage kommenden Kanallinien ausführen, und daß 1864 das Zentralkomitee in Hannover sich für die Südlinie entscheiden konnte. Diese Linie fällt fast genau mit der von der Ingenieurfirma Havestadt & Contag im Auftrage des Ausschusses zur Förderung des Rhein=Wejer=Elbe-Kanals, Magdeburg, neuerdings bearbeiteten Südlinie zusammen, indem sie von Hannover über Peine, Braunschweig, Wolfenbüttel, Hornburg nach Döchersleben führte. Hier stieg sie über Egeln und Staßfurt zur Saale bei Rienburg oder Bernburg herab. Sie setzte sich aber auch über Calbe, Salze, Schönebeck bis zur Elbe bei Frohse fort; auch war die Möglichkeit festgestellt, über Germersleben nach Salbke zur Elbe abzufallen.

Die damals untersuchte Nordlinie ging von Hannover über Debitselde und Wolmirstedt nach Rogätz in die Elbe. Es ist dies wiederum fast dieselbe Linie, welche sowohl der preussischen Kanalvorlage von 1899 wie der neueren Bearbeitung von Havestadt & Contag zu Grunde gelegt war.

Frägt man sich nun nach den Beweggründen, welche die beteiligten Erwerbsstände, namentlich den Handel, die Industrie, die Land- und Forstwirtschaft

veranlaßten, immer von neuem die Kanalfrage bei den beteiligten Regierungen in Anregung zu bringen, so muß man wieder einen Blick in das Ruhrgebiet werfen. Es umfaßt $\frac{1}{150}$ der Fläche des Deutschen Reichs, wird aber von $\frac{1}{20}$ seiner Einwohner bewohnt und erzeugt $\frac{1}{4}$ des gesamten deutschen Eisenbahnverkehrs. 1897 entfielen auf 1 km Eisenbahn jährlich im Ruhrgebiet 73 000 t Güterbeförderung, im übrigen Deutschland 6800 t, also etwa $\frac{1}{10}$. Auf 1 qkm Fläche kamen im Ruhrgebiet 25 000 t, im übrigen Deutschland 500 t = $\frac{1}{50}$ Eisenbahnverkehr, auf 1 Einwohner 37 t gegen 6,2 t = $\frac{1}{6}$.

Der Schiffsverkehr betrug 1896 in den 3 Häfen des Ruhrgebiets Ruhrort, Duisburg und Hochfeld 10 200 000 t, also mehr als in allen übrigen Binnenhäfen Deutschlands zusammengenommen.

Die Kohlenförderung ist im Ruhrgebiet zwischen $\frac{1840}{1897}$ von $\frac{1\ 000\ 000}{48\ 000\ 000}$ t gestiegen, und sie war bis 1899 noch um 30% gewachsen. Dieser Zuwachs genügt schon, um einen Kanal rentabel zu machen. Daß ein so betriebsames Gebiet nach Verkehrswegen sucht, ist wohl selbstverständlich und ebenso selbstverständlich erscheint es, wenn weniger verkehrsrreiche Landesteile streben, mit ihm in Verbindung zu kommen. Die Kohle ist das belebende Element im ganzen Erwerbs- und Verkehrsleben, und ihre billige Beschaffung bildet die Grundlage für das Aufblühen der Industrie und damit zugleich für den Handel und für die Landwirtschaft. Kein Verkehrsweg vermag aber zu so billigen Sätzen zu befördern wie der Wasserweg. Nur durch diesen ist es möglich, die englische Kohle von der Elbe und von den anschließenden Wasserstraßen zu vertreiben und uns so vom Auslande unabhängig zu machen. Diesen Zweck hat die preussische Eisenbahnverwaltung bisher vergeblich durch Ausnahmetarife angestrebt, indem sie z. B. Ruhrkohlen zu Minimalätzen nach Hamburg beförderte. Von dort gehen dieselben noch heute auf dem Wasserwege bis Berlin. Aus diesem Umwege folgt schon, wie viel billiger der Wasserweg als die Eisenbahn befördern kann und welcher Vorteil für die ganze durch den Mittelkanal erschlossene Gegend erwächst, weil die billige Beförderungsmöglichkeit sich nicht nur auf Kohle beschränkt, sondern weil sie sich auf alle Massengüter des In- und Auslandes erstreckt, welche neben der Kohle das Lebenselement für die Industrie, die Landwirtschaft und den Handel bilden. Wer diese Erwerbstätigkeiten fördern will, muß für günstige Wasserstraßen eintreten, und wir Anhaltiner sind besonders dazu berufen, daß wir uns dieser Bewegung anschließen, weil wir in der Elbe und der Saale Wasserwege und damit Entwicklungsmöglichkeiten besitzen, welche bei weitem noch nicht genügend ausgenutzt sind. Darauf habe ich bereits einmal in meiner Studie über ein Industrieviertel für Dessau hingewiesen. Wenn man aber eine Wasserstraße und insbesondere einen Kanal benutzen will, muß man seine Eigenheiten ins Auge fassen.

Der Kanal ist eine Verkehrsstraße für Massengüter. Er soll die der Bearbeitung unterliegenden Rohmaterialien und Halbfabrikate den Bearbeitungsstellen möglichst billig zuführen. Der Kanal hat daher nicht nur die Aufgabe, die Wege und Eisenbahnen zu entlasten, sondern ihnen auch hochwertigere, durch menschliche Arbeit veredelte Erzeugnisse zuzuführen. Durch das billige Zusammenführen von Rohstoffen aus weit entfernt voneinander liegenden Gewinnungsstellen soll der Kanal die Möglichkeit geben, die Industrie von den Gewinnungsstellen möglichst unabhängig zu machen und so eine Übervölkerung

der Gewinnungsstellen mit deren übeln sozialen Mängeln möglichst hintanzuhalten. Dadurch erlangt man wieder freieren Raum für die notwendige Arbeit an den Gewinnungsstellen. Diese Aufgaben kann der Kanal nur dadurch erfüllen, daß er mit möglichst großen, leichtbeweglichen Schiffsgeväßen arbeitet. Eine vergleichende Rentabilitätsberechnung ergibt, daß der Wasserweg um so billiger arbeitet, je größere Schiffe auf ihm verkehren können. Die Größe der letzteren hat allerdings eine Grenze an den Abmessungen der anschließenden Wasserstraßen und an der Möglichkeit, so große Mengen Güter zusammenzubringen, wie die Schiffe tragen können. Hieraus ergeben sich schon gewisse Grenzen der Leistungsfähigkeit eines Kanals, die sich darin ausdrücken, daß man bei den Frachtkosten immer nur mit einer vollen Ladung auf dem Hinwege und mit nur $\frac{1}{2}$ Ladung auf dem Rückwege rechnet. Dieses Verhältnis stellt sich bei Eisenbahnwagen günstiger, außerdem haben diese den Vorteil einer größeren Geschwindigkeit in der Beförderung und keine Betriebsunterbrechung. Diese Vorteile der Eisenbahnen zwingen dazu, die Kanalfracht mindestens 15% niedriger als die gleichnamigen Eisenbahntarife zu halten. Ein weiterer Erfahrungssatz lehrt, das (abgesehen von den Gütern, welche eine Beförderung unter der Herrschaft der hohen Eisenbahntarife überhaupt nicht vertragen, d. h. nur unter den billigeren Wassertarifen nutzbar gemacht werden können) in der Regel nur solche Güter zu Wasser befördert werden, welche einen Frachtvorsprung von mindestens 15% genießen. Unter Berücksichtigung dieses Vorsprungs und der Umlade- und Anschlußgebühren hat Sympher berechnet, daß bei bestehenden Eisenbahnverbindungen letztere von den Orten der Beförderung auf Kanälen vorgezogen werden, wenn die Entfernung vom Ausgangs- und Bestimmungsort

	weniger als 40 km beträgt und beide Orte,
"	" 70 " " wenn der eine oder der andere Ort, und
"	" 160 " " wenn keiner von beiden Orten

an einer Wasserstraße liegen.

Daraufhin wollen wir uns einmal die beiden miteinander in Wettbewerb stehenden Kanallinien ansehen:

Die der Preussischen Kanalvorlage von 1899 zu Grunde gelegte Kanallinie schließt sich bei Misburg vor Hannover an den im Bau begriffenen Kanal von Bevergen a. d. Ems nach Hannover an, geht über Lehrte-Leiserde-Fallersleben-Vorsfelde=Obisfelde-Nißlingen=Calvörde=Neuhaldensleben=Gr. Ammensleben=Volmirstedt und Heinrichsberg gegenüber dem Zhle-Kanal in die Elbe. Sie entsendet je einen Stichkanal nach Hildesheim und nach Peine, außerdem sieht sie die Möglichkeit vor, daß sich auch die Stadt Braunschweig auf eigene Kosten daran anschließt.

Demgegenüber hat der Ausschuß zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals zu Magdeburg durch die Firma Havestadt & Contag einen Kanalentwurf bearbeiten lassen, welcher sich der 1864 von dem Gesamtkomitee für den Rhein-Weser-Elbe-Kanal beschlossenen und bearbeiteten Südlinie anschließt. Diese Kanallinie führt von Misburg über Sehnde=Peine=Braunschweig=Wolfenbüttel=Börhum=Mattierzoll=Zerzheim=Nischersleben=Kl. Germersleben=Blumenberg in die Höhe von Magdeburg und sie fällt von hier ab auf 26,3 km neben der Elbe her zu der gleichen Mündungsstelle in die Elbe wie die Nordlinie herab. Die Südlinie entsendet von Sehnde aus einen Stichkanal nach Hildesheim und

bei Rothensee einen Anschlußkanal an den neuen Industriehafen von Magdeburg.

Auf die technischen Einzelheiten dieser Linien möchte ich nur so weit eingehen, als es sich um Vor- und Nachteile der einzelnen Linien bei ihrer Gegenüberstellung handelt. Zunächst erscheint es mir aber notwendig, daß ich den Gründen nachzugehen versuche, welche zur Wahl der einen oder der anderen Linie Veranlassung geben können.

Diese Gründe sind zunächst staatsrechtlicher Natur. Es ist klar, daß ein so großartiges Unternehmen, wie es der Hannover-Elbe-Kanal ist, nur vom Staate, d. h. von Preußen, gebaut werden kann. Dem Bauherrn muß aber daran gelegen sein, daß er seine Schöpfung auch zur freien Verfügung hat. In dieser Beziehung ist die Nordlinie der andern weit überlegen. Nur 5 % derselben liegen auf nichtpreußischem, d. h. braunschweigischem Gebiet, während bei der Südlinie 39 km = 26 % in das Herzogtum fallen. Bezüglich der Nordlinie waren Staatsverträge zwischen Preußen und Braunschweig geschlossen, so daß keinerlei fremde Hoheitsrechte der Ausführung entgegenstanden. Ausgenommen war nur der Stichkanal von der Nordlinie nach Braunschweig. Wegen dessen war vereinbart, daß er von Braunschweig auf eigene Kosten gebaut werden sollte. Diese betragen nach Havestadt & Contag 9 020 000 Mark für den Bau und 69 000 Mark jährlich für den Betrieb. Derartige Summen kann weder der Staat noch die Stadt Braunschweig aufwenden, weil sie sich nach dem Grundsatz nicht rentieren können, daß Kanäle mindestens 40 km lang sein müssen, um eine Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals zu versprechen. Diese Erwägung könnte für Braunschweig maßgebend sein, um gegen die Nordlinie Stellung zu nehmen, falls die früher getroffenen Vereinbarungen hinsichtlich geworden sein sollten. Solche Politik könnte zur Wahl der Südlinie führen.

Die Politik ist eine Kunst des Möglichen. Wenn Braunschweig sich weigerte, den Kanal aufzunehmen, müßte die Kanallinie weiter nach Norden verschoben und die Mündung in die Elbe bis etwa nach Tangermünde verlegt werden, eine Möglichkeit, die früher bereits untersucht, aber als ungünstig aufgegeben ist. Daher bliebe nur die Ausführung der Südlinie übrig. Sollte sich Braunschweig für dieselbe einsetzen, so würde es naturgemäß sämtliche Interessenten als Bundesgenossen finden, welche nur aus dieser, oder im erhöhten Maße aus dieser, Vorteile erwarten. Diese Partei dürfte gegenüber der Nordpartei finanziell und volkswirtschaftlich die stärkere sein; sie muß nur lernen, ihre Kräfte zu gebrauchen. Bei der Südlinie handelt es sich um die Hebung eines bedeutenden Industrie- und Landwirtschaftsgebiets, während an der Nordlinie eine wesentlich geringere gewerbliche Tätigkeit und ärmere landwirtschaftliche Betriebe zu finden sind. Aus Politik hat man Hildesheim, Peine und Magdeburg an den Nordkanal angeschlossen, obgleich die bezüglichen Stichkanäle sich nicht rentieren können, und neuerdings wird von Professor Franzius weiter die Möglichkeit eines Kanalanschlusses nach Hamburg als günstig für die Nordlinie angeführt. Ob ein derartiger Kanalanschluß volkswirtschaftlich Berechtigung hat, möchte ich bezweifeln, da er in der Lüneburger Heide kein sogenanntes Verkehrsgebiet erschließt, und da er der Elbe und der Weser unnötige Konkurrenz machen würde.

Ganz anders verhält es sich mit der Südlinie. Dieselbe verfolgt ein hochentwickeltes Industriegebiet und ein Gebiet reicher Landwirtschaft; sie bildet bei entsprechender Verbesserung die direkte Verbindung zweier Industriemittelpunkte

Hannover-Magdeburg und berührt die wichtigen Industrieorte Lehrte, Sehnde, Peine, Braunschweig, Wolfenbüttel, Börßum, Mattierzoll, Oschersleben; und sie gestattet in einfacher Weise einen Kanalanschluß nach Egeln, Staßfurt, Verburg, Halle und Leipzig. Sie hat dadurch in volkswirtschaftlicher Beziehung ein großes Übergewicht über die Nordlinie.

Dies möchte ich etwas näher ausführen:

Ein Kanal muß nach den bestehenden wirtschaftlichen Grundsätzen so gebaut und betrieben werden, daß das Baukapital aus den Einnahmen getilgt, und daß darüber hinaus mindestens die Betriebskosten jährlich gedeckt werden. Diese Grundsätze haben in Preußen dazu geführt, daß durch Gewährleistungen von seiten der Provinzen und öffentlichen Verbände ein hochgegriffener Fehlbetrag der Einnahmen gegenüber den Ausgaben vor dem Bau des Mittellandkanals sichergestellt sein muß. Ein derartiger Fehlbetrag tritt bei neuen Kanälen regelmäßig in den ersten Betriebsjahren ein, bis sich die Geschäftswelt auf das neue Verkehrsmittel eingearbeitet hat. Dies geschieht nach den bisherigen Erfahrungen innerhalb spätestens 10 Jahren. Trotzdem aber die Verkehrsaussichten gerade für den Mittellandkanal besonders günstig liegen, so hatte die preußische Regierung in ihrer Kanalvorlage von 1899 den Zeitpunkt für eine Inanspruchnahme dieser Gewährleistung auf das 16. Betriebsjahr verschoben, für das sich rechnermäßig ergibt, daß bis dahin frühere Fehlbeträge durch spätere Mehreinnahmen gedeckt sein werden. Havestadt & Contag berechnen sogar, daß bis dahin das Baukapital beider Linien getilgt sein wird. Weiter war in der Kanalvorlage eine Begrenzung dieser Gewährleistungspflicht auf 66 Jahre beschränkt, innerhalb deren eine gänzliche Tilgung der Baukosten sicher erfolgt sein wird.

Die Kanaltarife wurden im Anschluß an die der Eisenbahnen unter dem 20. April 1914 wie folgt festgestellt:

	I	II	III	IV	V
Gütertarif auf a) Eisenbahnen	4,5	3,5	2,5	2,2	— Pf. t-km
Gütertarif auf b) Kanalgebühren	1,0	0,875	0,75	0,625	0,5 Pf. t-km

ohne die je besonders zu ermittelnden Nebenkosten. Letztere wurden bei der Ertragsberechnung geächtet auf

- 20 Pf. für 1 t an Spesen,
- 30 Pf. für 1 t an doppelter Hafengebühr,
- 10—100 Pf. für 1 t für Umladen.

Die Denkschrift der Firma Havestadt & Contag berechnet, daß die Nordlinie zunächst einen größeren Uberschuß abwirft als die Südlinie, daß dieses Verhältnis sich aber nach Tilgung des Baukapitals umkehrt. Diese Berechnung fußt auf sehr sorgfältigen Schätzungen; sie läßt aber die Südlinie zu ungünstig erscheinen, weil die Abgaben nach t-km erhoben werden und weil die in der Denkschrift von Havestadt & Contag vorgeschlagene Linie meines Erachtens unnötig um 23,8 km, also etwa 14%, verlängert ist. Ein Vergleich der Bau- und der Betriebskosten ergibt, wenn man die der verkürzten Südlinie im Verhältnis zur verminderten Länge umrechnet, einen jährlichen Mehraufwand für die Südlinie von 352 000 Mark. Nach der Tilgung des Baukapitals stellen sich die Betriebskosten der Südlinie jährlich um 232 000 Mark billiger als die der Nordlinie; dies spricht unbedingt zu Gunsten der Südlinie vom Standpunkte des Fiskus. Der Unterschied rührt von einer wesentlich günstigeren Möglichkeit her, das Kanalspeisewasser für die Südlinie zu verschaffen, als für die Nordlinie.

Dies fällt um so mehr ins Gewicht, als bei Erweiterungen des Verkehrs die Beschaffung des Speisewassers, also die täglichen Ausgaben, bei der Nordlinie immer teurer werden, während sie bei der Sübdlinie nicht im gleichen Maße wachsen. Wie stellt sich nun aber die Benutzung der beiden Linien durch den Verkehr? Zur Beantwortung dieser Fragen hat die Firma Havestadt & Contag an Hand der Reichsstatistik und durch Nachfrage bei größeren Firmen diejenigen Gütermengen ermittelt, welche bei einem Vorprung von mindestens 15% Frachtersparnis aus den Einflußgebieten der Kanallinien auf diese zweckmäßig übergehen. Die Einflußgebiete werden von Linien begrenzt, welche die Orte miteinander verbinden, nach denen die Frachtsätze der Eisenbahnen einschließlich aller Nebenkosten für Expedition, Umladen usw., abzüglich 15%, gleich hoch den gesamten Frachtkosten werden, welche die Kanalguiter zahlen müßten. Betrachtet man die von Havestadt & Contag gegebenen Darstellungen für den Kohlenverhand aus dem Ruhrgebiet, so ergibt sich, daß bei der Nordlinie zwar der südliche Teil der Lüneburger Heide, nicht aber die Gegend südlich etwa der Eisenbahnlinie von Hildesheim nach Oschersleben Vorteil hätte. Dagegen würde das Elbegebiet von der sächsisch-böhmischen Grenze bis etwa Tangermünde, die Saale bis Halle und die Gegend der märkischen Wasserstraßen bis nahe an die Oder heran die Ruhrkohle wesentlich billiger beziehen können als durch die Eisenbahn. Bei Versand von Gütern des Spezialtarifs II von Hamburg nach Oschersleben beträgt die Frachtersparnis sogar 52%. Das zuletzt genannte Gebiet wird von der Nord- wie der Sübdlinie nahezu gleichmäßig befruchtet. Bei der Sübdlinie fällt aber die Lüneburger Heide aus; dagegen tritt zu ihrem Einflußgebiet hinzu das Gebiet, welches südlich etwa durch die Eisenbahn Cöthen-Halberstadt-Kreienzen begrenzt wird einschließlich der Eisenbahnen nach Ballenstedt, Thale, Wennigerode und Harzburg. Der anhaltische Harz hätte daher nur von der Sübdlinie Vorteile, die anhaltische Unterherrschaft hätte von beiden Kanälen Vorteil, soweit eine Beförderung zu Wasser und ein Eisenbahntransport von höchstens etwa 10—15 km seitlich dieser Wasserstraßen in Frage kommt, von der südlichen aber mehr als von der nördlichen.

Die Vorteile werden um so größer, je weniger Umschlaggebühren erforderlich werden. Um den Kanalverkehr auszunützen, müßte man daher die Industrie möglichst nahe an unsere Wasserstraßen heranzuführen und die Umschlaganlagen möglichst vollkommen ausgestalten. Ähnlich der der Kohle ist die Zone des Eisens begrenzt. Die höher bewerteten Güter, namentlich Holz, Getreide, Zucker und Kartoffeln sowie die Kolonialguiter besitzen nicht wesentlich erweiterte Einflußgebiete. Unter Zugrundelegung derselben berechnet die Firma Havestadt & Contag für die nach den vorliegenden Verkehrszahlen zu erwartende Beförderung einen Anfangsverkehr auf der

	Nord-	Sübdlinie
	von 3,4	3,58
	Millionen Tonnen,	
	in Millionen Tonnenkilometern	
	Nord-	Sübdlinie
	205	224,0
und eine Anfangseinnahme aus den Kanalabgaben		
	in Millionen Mark von	
	4,53	5,42

abgesehen von dem Verkehrszuwachs, welchen der Hannover-Elbe-Kanal seiner Fortsetzung nach dem Rhein bringt. Diese Zahlen sind unter den Voraussetzungen berechnet, daß Kohlen und Zement in der Regel nur auf der kürzeren Nordlinie befördert würden, und daß Kali und andere Salze nur auf der Südlinie im Wasserweg wählen könnten. Diese Ergebnisse werden sich noch günstiger stellen, wenn die Südlinie verkürzt wird. Aber auch schon bei dieser Zusammenstellung sprechen sie zu Gunsten der Südlinie. Aus der Ertragsberechnung ergibt sich weiter, daß die gesamten Betriebskosten innerhalb 10 Jahren getilgt sein werden, gleichviel ob die Nord- oder die Südlinie gebaut wird. Aus diesem Grunde macht es auch nichts aus, wenn die Erweiterungsbauten, welche infolge Verkehrssteigerung notwendig werden, auf der Südlinie teurer sind als auf der Nordlinie. Die Betriebskosten der Südlinie werden auch bei allen Erweiterungen der Anlagen unter denen der Nordlinie bleiben.

Zu den Nebenaufgaben der Kanäle gehört es, die Landeskulturinteressen der durchschrittenen Gegenden zu bessern. Diesen Zweck erfüllen beide Linien. Die Nordlinie trägt zur Entwässerung der Aller- und Ohresümpfe und die Südlinie zur Aufschliefung des großen Bruchs zwischen Oschersleben und Hornburg bei. Derartige Aufgaben kann aber ein unabhängiger Entwässerungsgraben von 2 m Breite besser erfüllen, wenn er nur diesen Aufgaben angepaßt wird, während die des Schiffsahrtskanals darunter leiden muß, wenn sie zu sehr Nebenzwecken angepaßt wird. Ausschlaggebend könnte aber für den Kanal sein, daß durch die Südlinie erst eine umfassende Melioration des Nordharzes möglich wird. Diese besteht in einer Zurückhaltung der für die Landwirtschaft schädlichen Hochwässer im Gebirge durch Talsperren, um gleichzeitig Wasserkraft für die Industrie und namentlich zur Erzeugung von Elektrizität zu gewinnen. Dieses für die Volkswirtschaft so hochbedeutende Unternehmen scheitert an den Kosten, wenn es nicht gelingt, das aufgespeicherte Wasser entsprechend zu verwerten. Dieses könnte in vollkommenster Weise durch einen Schiffsahrtskanal erreicht werden, wie später noch ausgeführt werden soll. Auch der landwirtschaftliche Nutzen für das große Bruch dürfte größer sein als für den Drömling, weil im Drömling der Nutzwert des Bodens weit geringer ist als bei Oschersleben. Weiter ist zu bedenken, daß der Landwirtschaft ein Kanal nur einen durch die Güte des Bodens begrenzten Nutzen bringen kann, die Entwicklung einer Industrie ist aber unbegrenzt, daher vermag ein Kanal in volkswirtschaftlicher Beziehung ein landwirtschaftlich und industriell höher stehendes Gebiet mehr zu fördern, als ein mit beiden weniger gesegnetes. Auch dieser Umstand spricht zu Gunsten der Südlinie. Wenn man aber einen Kanal nur für den durchgehenden Verkehr baut, so macht er sich das durchschrittene Gelände dienstbar, ohne ihm zu dienen, außerdem schädigt er aber die Entwicklungsmöglichkeit des seinem Einflußgebiet benachbarten Industriegebiets zu Gunsten der Kanal-Anfangs- und Endpunkte. Daher rechtfertigt sich eine durchgehende Linie nur da, wo es sich um besondere Schnelligkeit zu Gunsten einer weiteren Verkehrsabwicklung handelt. Die Denkschrift der Firma Havelstadt & Contag glaubt zwar besonderen Wert auf den Durchgangsverkehr wegen der Ruhrkohle legen zu müssen, aber die Eisenbahnstatistik weist nach, daß der sonstige Binnenverkehr 70—80 %, der Durchgangsverkehr nur 20—30 % des Gesamtverkehrs beträgt.

Daher muß mehr Rücksicht auf den Ortsverkehr als auf den Durchgangsverkehr vom volkswirtschaftlichen Standpunkte genommen werden. Auch dies spricht zu Gunsten der Südlinie.

Den wirtschaftlichen Vorbedingungen müssen sich die bautechnischen Maßnahmen unterordnen. Aber, wie der Herr auf seinen Diener Rücksicht nehmen muß, so muß auch die Politik und die Wirtschaftlichkeit den technischen Möglichkeiten und Zweckmäßigkeiten Rechnung tragen. Bei Auffuchung der günstigsten Verkehrslinien gilt zunächst vom bautechnischen Standpunkt als Regel, daß man zwei wichtige Verkehrspunkte miteinander verbindet. Dieser Regel ist meines Erachtens weder bei der Kanalvorlage von 1899 noch bei der Bearbeitung von Havelstadt & Contag genügt. Beide Linien gehen von einem wichtigen Verkehrspunkte, Hannover, aus, sie schießen aber an dem anderen, Magdeburg, vorbei, indem sie 15 km unterhalb desselben in die Elbe münden. Dabei mag maßgebend gewesen sein, daß der Mittellandkanal möglichst direkt an die nach Osten führenden Wasserstraßen anschließt. Dies geschieht, indem die neue Kanalöffnung gegenüber dem Ihle- oder neuen Plauer Kanal angeordnet wird. Das ist meines Erachtens nicht richtig. Der Preussische Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat am 10. März d. J. im Abgeordnetenhaus betont, daß der Bau des Hannover-Elbe-Kanals von einer Durchführung des Gesetzes über den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und der Einführung von Schiffsahrtabgaben abhängt, wobei zunächst die Elbe weiter ausgebaut werden müsse, um das Leichtern der tiefer gehenden Kanalkähne auf der Elbe zu vermeiden. Daraus geht hervor, daß die Elbe zur Zeit ein Schlagbaum ist, vor dem die Kanalschiffe bei Niedrigwasser jezt haltmachen müßten, um zu leichtern; ich kann aber hinzufügen, das wird später nicht wesentlich anders sein, denn die Elbe bei Magdeburg läßt sich im Rahmen des genannten Gesetzes nicht tiefer als auf 1,25 m bei N. N. W. regeln; während die Kanalschiffe bei voller Ladung 2—2,5 m Tiefgang haben. Solche können auf den Rhein und auf die kanalisierte Weser, nicht aber bei Kleinwasser auf die regulierte Elbe übergehen. Wir müssen daher mit einer Änderung der Beförderungsbedingungen schon bei Übergang auf die Elbe und mit einer weiteren auf den märkischen Wasserstraßen rechnen, weil hier die Schleusenabmessungen und Fahrtiefen andere sind als auf dem Mittellandkanal. Hieraus folgt, daß in oder bei Magdeburg ein Umschlag- und Stapelplatz errichtet werden muß, um die Beförderung der Kanalgüter den neuen Bedingungen anzupassen. Eine derartige Aufgabe kann nur der Kaufmann erfüllen, man muß ihn aber dazu befähigen, indem man seine Arbeitsstelle möglichst an seine Wohnstelle heranrückt. Nicht die Gelegenheit, sondern deren richtige Ausnutzung schaffen Verkehr, es ist daher meines Erachtens unrichtig, wenn man die Verkehrsgelegenheit weit von dem Verkehrsmittelpunkte abbrückt. Aus diesem Grunde muß man meines Erachtens die Mündung des neuen Kanals nach Magdeburg, und zwar oberhalb dieser Stadt verlegen. Gegen eine solche Absicht führt die Denkschrift der Firma Havelstadt & Contag ins Feld, daß die Durchführung des Kanals durch den Ort Salbke und die Durchbrechung des Deiches wegen beschränkter Verhältnisse Schwierigkeiten bereiten. Ein Hochwasserdeich ist bei Salbke überhaupt nicht vorhanden. Das Gelände liegt hochwasserfrei, und ebensowenig kann von beengten Verhältnissen die Rede sein, da der Abstieg zur Elbe auf der ganzen Linie von Schönebeck bis Magdeburg erfolgen könnte. Außerdem ist eine Möglichkeit dieses Abstieges

schon 1864 von dem Zentralkomitee für den Rhein-Wefer-Elbe-Kanal nachgewiesen.

Als weiteren Grund führt die Denkschrift an, daß ein 9 km langer Umgehungs kanal um Magdeburg notwendig wäre. Ein solcher (und zwar nur von 5 km Länge) ist aber schon in der Begründung zum Schiffahrtsabgabengesetz vom 24. Dezember 1911 vorgesehen, dessen Durchführung von dem Preussischen Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten als Vorbedingung für den Hannover-Elbe-Kanal angesehen wird. Dieser Kanal hat sich schon deshalb als notwendig erwiesen, weil Schiffahrtsstauungen innerhalb Magdeburgs entstanden sind, die es schon jetzt als notwendig erscheinen lassen, daß der Berg vom Talverkehr getrennt wird. Gegenüber diesem Kanal liegt die Mündung des Hannover-Elbe-Kanals am günstigsten. Der Umgehungs kanal wird ein wertvolles Industriegelände anschließen und gegenüber dem neuen Industriehafen Magdeburgs münden. Daher erscheint es angebracht, daß die Mündung des Hannover-Magdeburg-Kanals gegenüber dem Umgehungs kanal angeordnet wird, und daß vor dieser Mündung ein Hafenbecken angelegt wird, in dem die Kanalkähne leichtern und zuladen können. Macht man dieses Hafenbecken 800 m lang, so schrumpft die Länge der südlichen Kanallinie auf 151,5 km, also um 20,8 km ein, außerdem fallen damit ein 3 km langer Verbindungskanal mit dem Industriehafen zu Magdeburg und 4 Schleusen weg. Da die Elbe von Salbte bis Heinrichsberg ein Gefälle von rund 5 m hat, so werden beim Abstieg von der Scheitelhaltung bis zur Elbe 5 m Schleusengefälle gewonnen.

Für eine Kanallinie gilt die weitere Regel, daß sie möglichst nahe an die verkehrsreichsten Orte herangebracht werden soll. Auch dieser Bedingung fügt sich die Südlinie mehr als die Nordlinie. An letzterer liegen nur wenig verkehrsreiche Orte, während die Südlinie auf ihrer ganzen Ausdehnung hochentwickeltes Industriegebiet durchschneidet. Diesem Mangel sucht die Nordlinie dadurch abzuwehren, daß sie Stichkanäle nach Hildesheim, Peine und Magdeburg entsendet. Diese Stichkanäle sind nach der früher erörterten Sympherschen Regel, daß Kanäle unter 40 km Länge sich nicht rentieren können, an sich unrentabel. Ihre Baukosten müssen daher in die des Hauptkanals mit aufgenommen werden, weil dieser sie als Zubringer nicht entbehren kann und weil die Anlieger bereits die Umschlaganlagen auf ihre Kosten bauen sollen. Die Umschlaganlagen dürfen aber nach der Reichsverfassung nur die Selbstkosten aufbringen. Dagegen kommen die Tariffilometer der Stichkanäle auch dem Hauptkanale zugute. Dies dürfte bei dem Stichkanal nach Braunschweig übersehen sein, während es bei dem nach Hildesheim berücksichtigt ist. Letzterer würde kürzer als bei der Nordlinie, und es würde auch möglich sein, Halberstadt einen solchen zu gewähren.

Von diesem Gesichtspunkte aus würde also auch die Südlinie die empfehlenswertere sein.

In der Kanalvorlage des Mittellandkanals war weiter die Bedingung aufgenommen, daß die Beteiligten ihre Häfen und ihre Anschlußbahnen selbst bauen müssen. Wegen der hohen Kosten könnten dies die Ortsgemeinden und industriellen Anlagen der Nordlinie kaum, während die im Industriegebiet der Südlinie belegenen Städte und größeren Werke wohl kapitalkräftig genug wären, um diese Vorbedingung für eine Verkehrsentwicklung zu erfüllen.

Bei der Vintenzführung eines Kanals kommt es weiter auf die Höhenverhältnisse des durchschnittenen Geländes an. Diese scheinen zunächst für die Nordlinie zu sprechen, denn hier braucht man nur 6,8 m bis zur Scheitelhaltung zu steigen und 17,6 m bis zur Elbe herabzufallen, während man bei der Sübdlinie 33,2 m steigen und 39 m zur Elbe herabfallen muß. Diese Vorteile sind aber nur scheinbar, denn es fragt sich, was kostet es, diese Höhen zu überwinden? Dabei ergibt sich, daß die dazu erforderliche Wasserbeschaffung bei der Nordlinie schon bei einem mäßigen Verkehr nur künstlich durch Pumpen erfolgen kann, und daß die Betriebskosten dieser Pumpen gewaltig steigen, je größer der Verkehr wird. Für die Sübdlinie stehen aber auch für den größten Verkehr reichliche Zuflüsse aus dem Harze zur Verfügung, welche mit natürlichem Gefälle die oberste Kanalhaltung erreichen, wenn man die von der Gesellschaft für die Wasserwirtschaft im Harze geplanten Talsperren baut. Diese Talsperren erscheinen nur deshalb nicht genügend wirtschaftlich, weil man das gesammelte Wasser nicht genügend ausnutzen und die durch Wasserkräfte gewonnene Energie nicht ausreichend absetzen kann. Durch den Kanalbau würde man aber nicht nur das ablaufende Wasser nutzbringend verwenden können, sondern man würde im Schleusen-, Schleppzugs- und im Beleuchtungsbetriebe sowie zum Betriebe der Fördermaschinen für den Umschlagsverkehr und der Industriebahnen so viel Elektrizität verkaufen können, daß die zum Hochwasserschutz und zu landwirtschaftlichen Bewässerungsanlagen erforderlichen Meliorationen der Harzgewässer volkswirtschaftlich durchgeführt werden könnten. Diese bedeutungsvolle Unternehmung müßte ruhen, wenn die Sübdlinie nicht ausgeführt würde.

Auch die Kreuzung der Eisenbahnen und Wege mit dem Kanal läßt sich bei der Sübdlinie weniger störend als bei der Nordlinie durchführen.

Es wurde schon hervorgehoben, daß in wirtschaftlicher Beziehung ein Kanalanschluß nach der Saale dem von Professor Franzius vorgeschlagenen Stichkanal nach Hamburg vorzuziehen sei. Vom bautechnischen Standpunkte hat letzterer ebenso wie der Nordkanal an Wassermangel zu leiden und würde nur künstlich durch Pumpwerke gespeist werden können. Dagegen würde ein Stichkanal nach der Saale keine Speisungsschwierigkeiten haben. Derselbe würde voraussichtlich aus der Gegend von Oschersleben über Egeln, Staßfurt-Leopoldshall und Albstedt nach der Saale oberhalb Bernburg geführt werden können. Die Saale läßt sich nach vorliegenden Untersuchungen namentlich unterhalb Calbe nur auf 1,10 m Tiefe bei N. N. W. ausbauen, während oberhalb Bernburg sich durch weitere Kanalisierung etwa 1,5 m erreichen lassen. Aus diesem Grunde könnte der etwa 36 km lange Kanalanschluß mit geringeren Abmessungen als der Mittellandkanal, also mit geringeren kilometrischen Anlagekosten ausgeführt werden. Er dürfte für 600-t-Schiffe mit 27 m Wasserspiegelbreite und 2 m Wassertiefe auszubauen sein. Dementsprechend würde die Wassertiefe in der Kanalmitte 2,5 m betragen. Außerdem müßte man mit einer Anspannung des Wasserspiegels bei Hochwasser um 0,5 m rechnen, so daß während der Hochwasserzeiten auch Rähne mit 2 m Tiefgang den Kanal und die Saale passieren könnten.

Wenn nun Herr Professor Franzius (Hannover) sich für die Nordlinie entscheidet, so bin ich seinen Gründen bezüglich eines Anschlußkanals nach Hamburg wegen der höheren Scheitelhaltung bei der Sübdlinie und wegen der

Baufloßen schon entgegengetreten; er behauptet aber weiter, daß die Südlinie der nördlichen gegenüber den Nachteil hätte, daß sie 6 gegenüber 3 Schleusen bei der Nordlinie aufweise. Auf diese 3 Schleusen und die größere Länge der Südlinie rechnet er 10 Stunden Zeitverlust für die Schifffahrt gegenüber der Nordlinie. Er rechnet aber bei der Nordlinie die Sperrschleuse bei Heinrichsberg und die Schleuse am Industriefhafen zu Magdeburg nicht mit. Stellt man außerdem die verbesserte Südlinie mit der Nordlinie in Vergleich, so ergibt sich, daß die Südlinie nur 4 Schleusen oder Hebewerke gegen 3 bis zur Elbe oder bis zum Industriefhafen bei Magdeburg aufweist. Die größere Länge gegenüber der Nordlinie beträgt nur 8,3 km. Diese Unterschiede sind nicht so bedeutend, daß sie volkswirtschaftlich in Betracht kommen. Damit fällt aber auch die weitere Behauptung des Herrn Professor Franzius, daß die Nordlinie sich doppelt so hoch verzinst als die Südlinie. Die volkswirtschaftlichen Vorteile laufen vielmehr im vorliegenden Falle vollkommen parallel mit den fiskalischen, und letztere entscheiden rechnungsmäßig für die Südlinie, da letztere nach der Tilgung des Baukapitals höhere Erträge abwirft und geringere Unterhaltungskosten erfordert als die Nordlinie.

Wenn Herr Professor Franzius weiter einen Vorteil der Nordlinie darin erblickt, daß ihre Schleusen weniger leicht als die Hebewerke der Südlinie von feindlichen Fliegern zerstört werden, so möchte ich ihm erwidern, daß im jetzigen Kriege noch kein feindlicher Flieger sich in die Kanalgegend verirrt hat, daß aber Schleusen ebenso leicht durch Sprengung zerstört werden können wie Hebewerke.

Auch mit Herrn Vibrans aus Calvörde kann ich nicht einverstanden sein. Derselbe verteidigt nach der Magdeburger Zeitung vom 11. Februar d. J. die Nordlinie, weil er glaubt, daß ihr durch die Anlage mehr Verkehr zugeführt würde als durch die der Südlinie. Ein Blick auf die Nachweisung der Firma Havestadt & Contag beweist das Gegenteil. Nachdem Herr Vibrans aber die einzelnen Erzeugnisse der Landwirtschaft, der Gruben und Steinbrüche hervorgehoben hat, scheint er sich der Durchschlagskraft seiner Gründe nicht mehr sicher zu sein und zieht sich auf die von Havestadt & Contag errechnete Behauptung zurück, daß der Durchgangsverkehr und die Bekämpfung der englischen Kohle die Hauptsache sei. Wenn das aber zutrifft, so stehen sich beide Linien ebenbürtig gegenüber, und ich kann nicht glauben, daß an der Nordlinie mehr englische Kohle zu bekämpfen ist als an der Südlinie.

Namentlich muß ich aber die Behauptung des Herrn Vibrans bestreiten, als ob die Kartoffeln dem Kanal einen wesentlichen Verkehrszuwachs bringen würden. Der Herr Minister Breitenbach hat in der Sitzung des Preussischen Abgeordnetenhauses vom 2. März d. J. ausgeführt: „Die Kartoffelendungen auf dem Eisenbahnwege werden heute bevorzugt; es sind Einrichtungen getroffen, daß dieselben von Schneidemühl, wo wir eine große Sammelstation für den Kartoffelverkehr haben, nach Hamm, wo die Transporte wieder aufgelöst werden, nicht länger als 30 Stunden unterwegs sind. Das sind Leistungen, die auf dem Wasserwege niemals erreicht werden können.“ Auch die sehr sorgfältigen Verkehrsermittlungen der Firma Havestadt & Contag, welche z. B. bei der Nordlinie noch 0,41 Millionen t-km gegenüber 0,54 bei der Südlinie im Verkehr mit Rohzucker nachweisen, erwähnen die Kartoffeln nicht. Daß aber die Unterschiede der Höhenlage beider Scheitelhaltungen keinen Vorteil gewähren, habe ich bereits ausgeführt.

Fragen wir uns nun, welche Bedeutung die Weiterführung des Mittel-
landkanals bis zur Elbe für Anhalt hat, so müssen wir uns vergegenwärtigen,

a) daß durch den Kanal uns der Westen Deutschlands mit seinen Roh-
produkten und Halbfabrikaten, namentlich Kohle, Eisen, Thomasschlacke und so
weiter erst so erschlossen wird, daß die anhaltische Industrie und Landwirtschaft
diese Natur- und Kunstzeugnisse zu billigen Preisen erwerben und dadurch
wettbewerbsfähig ihre gewerbliche Tätigkeit weiter entwickeln kann;

b) daß wir andererseits unsere Bodenschätze an Mineralien und Erzeug-
nissen der Land- und Forstwirtschaft billig an den Markt in Westdeutschland
bringen können, um dort die ausländischen gleichartigen Produkte zu vertreiben.
Namentlich wird die Landwirtschaft Getreide, Kartoffeln und Zucker an den
westlichen Börsen vorteilhafter verwerten können, als bisher im Ausland. Die
Salzbergwerke werden die gleichen Vorteile von ihren Erzeugnissen haben.
Die Forstwirtschaft kann ihr Bau- und Grubenholz höher verwerten. Die
Industrie kann Eisen und Kohle billiger beziehen und dadurch ihre Intelligenz
und die Kraft ihrer Arbeiter besser ausnutzen und sich einen weiteren Markt
für den Absatz ihrer Erzeugnisse erschließen.

c) Dieser Markt wird ganz bedeutend erweitert, wenn nicht nur die Elbe,
sondern auch die Saale an den Mittelrandkanal angeschlossen wird. Bei dieser
liegt der Schlagbaum für den Verkehr gegenwärtig in den Strecken unterhalb
Bernburg und Calbe, weil diese Strecken sehr schwer und nicht so weit wie bei
der Elbe ausgebaut werden können. Oberhalb Bernburgs ist der Ausbau da-
gegen wesentlich leichter, ja er kann hier der Kanaltiefe angepaßt werden.
Daher würde der Kreis Bernburg einen ganz besonderen Vorteil von dem
Anschluß an den Mittelrandkanal haben. Ein solcher Anschluß der Saale ist
aber nur möglich, wenn die Südlinie ausgebaut würde. Nur von dieser hätte
der Harzkreis einen unmittelbaren Vorteil.

Daher muß Anhalt nach wie vor für die Südlinie eintreten, deren
Vorteile gegenüber der Nordlinie ich wie folgt zusammenfassen möchte:

1. Sie ist die älteste Linie, welche schon vor Gründung des Deutschen
Reichs von den Interessenten aller Einzelstaaten geprüft und als die volks-
wirtschaftlich richtigste befunden ist.

2. Sie erfüllt den Zweck, der Industrie, dem Handel, der Land- und
Forstwirtschaft aufzuhelfen, vollkommener als die Nordlinie, weil sie verkehrs-
reicheres Gebiet durchzieht und eine rationelle Wasserwirtschaft im Harze erst
ermöglicht.

3. Sie macht nur einen unrentablen Stichkanal nötig gegenüber dreien
bei der Nordlinie, und auch dieser Stichkanal würde kürzer als bei der Nord-
linie sein.

4. Die Südlinie wird sich besser als die Nordlinie rentieren, weil sie
einen größeren Verkehr und geringere Unterhaltungskosten aufweist.

5. Die Südlinie verbindet Hannover und Magdeburg direkt, so daß für
den durchgehenden wie für den Umschlagverkehr wichtige Verkehrsanlagen im
Bau und Betriebe gesichert sind.

6. Die Wasserbeschaffung ist bei der Südlinie leichter als bei der Nordlinie.

7. Das Einflußgebiet der Südlinie umfaßt dichtbevölkertes und in jeder
Beziehung reicheres Gebiet als das der Nordlinie. Daher mag die Südlinie
dem Erwerbsleben besser zu dienen als die Nordlinie. Das Erwerbsleben

im Gebiet der Südlinie würde durch die Nordlinie empfindlich geschädigt werden, da die Kanalvorteile dann allein den Endpunkten des Kanals (Hannover und Magdeburg) zugute kommen würden. Hierdurch würde ein Hauptzweck des Kanals, die Dezentralisation des Verkehrs, in sein Gegenteil verwandelt.

8. Die ergänzenden Betriebseinrichtungen, wie Häfen und Anschlußgleise, sind bei der Südlinie mehr gesichert als bei der Nordlinie.

9. Die Südlinie allein gestattet einen Anschluß nach Bernburg, Halle und Leipzig sowie nach dem Industriegebiet der oberen Saale, während ein Stichkanal von der Nordlinie nach Hamburg an Wassermangel leiden würde, landwirtschaftlich ödes Gebiet durchschneidet, der Weser und Elbe unnötige Konkurrenz machen und keinerlei Industriegebiet aufschließen würde.

10. Die Südlinie gestattet besser als die Nordlinie einen Übergang auf die Elbe und auf die märkischen Wasserstraßen, weil sie nicht von den wechselnden Wasserständen der Elbe abhängig ist. Beim Übergang auf die märkischen Wasserstraßen ist nur ein kurzer Taltransport nötig, der wenig Zeit und keine Schleppekraft beansprucht. Bei ihr ist die Frage des Leichterns und Zuladens für die Kanalschiffe leichter zu lösen als bei der Nordlinie, weil diese sich der Stadt Magdeburg nur auf 15 km und in einem für die Bebauung sehr wenig geeigneten Gelände nähert.

11. Für alle Bergtransporte nach der oberen Elbe und nach der Saale ist die Südlinie gegenüber der Nordlinie wesentlich im Vorteil, weil sie Magdeburg nicht zu durchfahren brauchen und, in der Elblinie gemessen, 27 km an Bergtransport sparen.

12. Die Südlinie ist für den durchgehenden Verkehr ebenso günstig, für den Ortsverkehr aber wesentlich günstiger als die Nordlinie. Auch für die Belastung des Wasserstraßenverkehrs in Magdeburg ist es günstiger, daß die Verkehrsvermehrung durch den Mittellandkanal auf dem Talwege als auf dem Bergwege erfolgt.

Durch meine Ausführungen hoffe ich, Ihnen nahegeführt zu haben, daß es sich beim Bau des Mittellandkanals um ein für Anhalt höchwichtiges Unternehmen handelt, und daß besonders die Südlinie erstrebenswert erscheint.

Deßau, den 3. April 1916.

Bramigk,
Regierungs- und Baurat.

Bau-Beamte, Spec.

fach:

N_o

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



10000299403