

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE W KRAKÓW

BIBLIOTEKA G. 4

L. inv. 4

isierung der Lippe.

Fest-Schrift

zur Erinnerung an die Annahme der
Kanalvorlage vom Jahre 1904/05



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000294609



Symphor
Geheimer Oberbaurat.

Die Bestrebungen zur
Neukanalisierung der Lippe.

Symphor
Geheimer O. erbaurat.

Die Bestrebungen

zur

Neukanalisierung der Lippe

Fortsetzung und Ergänzung zu des Verfassers Schriften:
„Bestrebungen zur Verbesserung der Schiffbarkeit
der Lippe im 15., 17. und 18. Jahrhundert“ und
„Die Lippeschiffahrt im 19. Jahrhundert“

von

Prof. G. Strotkötter

Ehrenmitglied des Vereins für Orts- und
Heimatkunde im Veste Recklinghausen.



Zur Erinnerung an die Annahme der
Kanalvorlage vom Jahre 1904/05 als

Fest-Schrift

herausgegeben vom

Vereine für Schiffbarmachung der Lippe.



Münster (Westf.)



Druck der Westfälischen Vereinsdruckerei, vorm. Coppenrathschen Buchdruckerei
1907.



II 4446

Akc. Nr. 2468/50

Inhalt.

Seite

I. Die frühere Lippeschiffahrt.

1. Vor dem 19. Jahrhundert.

Die Lippe in der römischen, fränkischen Zeit. Die Lippeschiffahrt in den folgenden Jahrhunderten. Dorsten. Wesel. Crudenburg. Barnum. Haltern. Ostendorf. Vogel- sang. Rauschenburg. Zollwillkürlichkeiten von Barnum, Ostendorf. Lembeck. Kriegerische Störungen. Branden- burgische und kölnische Bestrebungen zur Verbesserung und Ausdehnung der Lippeschiffahrt 1486—1771.	1 4 9 12
---	-------------------

2. Die Lippeschiffahrt im 19. Jahrhundert.

v. Reden und v. Angern; v. Vincke und v. Stein. Die Weseler Beurt. Wasserbauinspektoren. Seibs Promemoria. Kanalisation von 1823—1830. Verkehr. Zu hohe Ab- gaben, Zurückhaltung des Kohlenverkehrs, Versandung der Mündung. Ende der Schiffahrt 1876.	16 17 18 20
--	----------------------

II. Die Rhein-Elbe- und Emscherkanalprojekte von 1856 bis 1876 und ihre Beziehung zur Lippe.

Dortmund und der westfälische Kanal, Essen und der nord- deutsche Kanal. Anders, Michaelis, Heß. Essen und der Emscherkanal, die Regierung (Dortmund) und der Rhein-Elbekanal. Regierungsvorlagen von 1882—1905. Gefährdung der Lippe durch diese Projekte	27 31 33 34
--	----------------------

III. Die Bestrebungen Wesels und die Gründung des Vereins für Schiffbarmachung der Lippe.

Wesels Schritte 1858/59, 76/77, 81 („Rhein-Lippe-Isselkanal“), 1882 („Notwendigkeit der Führung des Rhein-Emskanals durch das Lippetal“). 1884 („Kanal Wesel-Salzbergen nebst Lippelateralkanal“). Gründung des Lippevereins mit dem Sitze in Hamm 3. 1. 1885.	35 41
--	----------

IV. Der Lippeverein bis zur Aufstellung des Roederschen Projektes.

Gesetzvorlage 1886. Abgeordneter Eickenscheidt gegen die Wasserentziehung. Entwicklung des Lippevereins. Roeders Projekt August 1889.	42 43
---	----------

	Seite
V. Bis zur Aufstellung der Duis-Prüsmannschen Projekte.	
Die Regierung informiert sich bei dem Lippeverein u. durch das Dortmunder Oberbergamt. Interesse Dortmunds.	46
Prüsmanns Vorarbeiten. Spezialkomitee für die untere Lippe, für die obere Lippe. Satzungen. Baur, Werner und Kamp. Der Emscher- und der Lippeverein.	49 51
VI. Der Wahlkampf zwischen der Emscher und der Lippe. Hamm-Datteln und die Gesetzvorlage 1894.	
Die Duis-Prüsmannschen Projekte 1893	53
Dortmunder Kanalwahl 29. 9. 1893	54
Antrag des Centralvereins	58
Schönfeldsche Karte.	60
Eingabe der Dortmunder Handelskammer, der Stadt Dortmund. Lippemündung geöffnet 1893—96.	61
Protest des Lippevereins gegen die Wasserentnahme . .	62
Hamm-Datteln im Lippeverein, Emscherlinie und Hamm-Datteln im Landtage 1894.	68
VII. Weitere Kanalprojekte für das westf. Industriegebiet. Zwist im Lippeverein.	
Nach Ablehnung der Emscherlinie im Landtage Aussichten der Lippe. Die neuen Projekte der Regierung 1894 .	72 74
Eingabe des Lippevereins gegen die Wasserentziehung.	75
Zwei Broschüren zur Geschichte der früheren Lippeschiffahrt. Vorübergehende Absonderung der Unterlipper 1896	76 77
VIII. Vorübergehende Einigung der Lippe- und der Emscherinteressenten 1897.	
Mittellandkanal. Vertrauensmännerversammlungen in Berlin und Hannover. Zwei Dortmund-Rheinkanäle; Einigung zwischen Westfalen und Rheinprovinz, zwischen Lippe- und Emscherverein; Ablehnung seitens der Regierung.	79 81
IX. Die Kanalisation der Lippe als staatliches oder provinzielles Unternehmen 1897—1900. Kanalvorlage 1899. Sonderausschuß. Hentrichsches Projekt. Rentabilität. . .	83
Antrag um Konzession an die Regierung, an das Abgeordnetenhaus. Die Lippe im Provinziallandtage, im Abgeordnetenhaus. Beratung mit der Regierung über die Bedingungen. Aufgabe der privaten Kanalisation.	86 92 101
X. Hie Emscher! Hie Lippe! Hie Emscher und Lippe!	
Kanalvorlage 1901	104
Provinziallandtag und Landwirtschaftskammer für die Lippe. Berliner Kanalversammlung für die Lippe. Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“ und Denkschrift der Unter-	105 105

	Seite
lipper über Sicherheitspfeiler. Das Technische im Abgeordneten- ordnetenhouse. Die Lippe im Abgeordnetenhouse . . .	107 109
XI. Emscher und Lippe!	
Verkehr im Industriegebiete	116
Friede zwischen Emscher und Lippe Januar 1904 . . .	117
Die Lippe im Abgeordnetenhouse	123
Minister Möller beseitigt die technischen Bedenken gegen die Emscherlinie.	124
Kommissionsberatung. Das staatl. Lippeprojekt. Zweite Lesung. Die Lippe im Herrenhouse	125 131
Das Gesetz. Übernahme der Garantien seitens Westfalens, der Rheinprovinz und Hannovers	132 135
XII. Rückblick.	
1. Die Handlung	136
2. Die Handelnden	139
Skizzen und Karten.	
Die Lippe vor dem 19. Jahrhundert	11
Die Lippe im 19. Jahrhundert	19
Die Projekte von 1864	31
Die Projekte von 1893	54
Der Rhein an der Lippemündung	113
Der Bergbau an der Lippe im Jahre 1906.	
Anhang.	
Die Organisation des Lippevereins	141
Die Versammlungen des Lippevereins von 1885—1905 . .	145
Die Satzungen des Lippevereins	146
Die Mitglieder vom Jahre 1906	149

Druckfehler.

- S. 4 Anm. 3 lies: auf dem Main.
- S. 25 Z. 6 lies: bei nicht zu seichem Wasser.
- S. 26 Z. 12 lies: Bielefeld und die Fortsetzung.
- S. 40 Z. 10 lies: abgesperrt werden.
- S. 44 Z. 4 lies: 4. 2. 1888.
- S. 49 Z. 3 v. unt. lies: 4. 2. 1888.
- S. 50 Z. 15 lies: 21. 11. 1891.
- S. 50 Z. 15 v. unt. lies: 9. 11. 1891.
- S. 68 Z. 18 lies: betreffend Hamm-Datteln.
- S. 88 Z. 2 v. unt. lies: Ministerialerlasse.

I.

Die frühere Lippeschiffahrt.

I. Vor dem 19. Jahrhundert.

Die Lippe, der nördlichste Nebenfluß des Rheins, mit einer Länge von 182 km, einem Gefälle von 55,5 m, einer Breite von 12—35 m die Provinz Westfalen von Osten nach Westen mitten durchschneidend, spielt zwar augenblicklich unter den deutschen Strömen und Flüssen keine Rolle. Doch eine wie große Bedeutung wird sie in der nächsten Zukunft erlangen, wenn, wie der Rhein im Westen, so mit dem Mittellandkanal die Lippe im Norden und Osten eine neue Wasserstraße für den binnenländischen und rheinisch-westfälischen Verkehr bilden wird!

Und in der Vergangenheit? Wenn *Castra vetera* und *Aliso*, *Brukterer*, *Marsen* und *Cherusker*, *Arminius*, *Thusnelda* und *Veleda* die berühmtesten Namen des deutschen Altertums sind, wenn *Xanten* und *Siegfried*, *Paderborn* und *Soest* wie Sterne aus dem deutsch-christlichen Morgenrot hervorleuchten, dann kann kein deutscher Fluß berühmter sein als die Lippe: denn das sind alles Orte, Völker und Personen an ihrer Mündung, an ihren Ufern und in ihrem Quellgebiete.

Und wenn nicht der Glanz, der von andern auf diesen Fluß hinabstrahlt, sondern eigene Tüchtigkeit den Maßstab der Wertschätzung abgeben soll, dann kann die Lippe auch in eigenem Schmucke sich sehen lassen, denn sie hat sich, so lange wir sie kennen, durch Schiffbarkeit in den Dienst der Kultur gestellt.

Von welchen Ereignissen, von welcher Tätigkeit weiß uns die Lippe zu erzählen! Sie diene als Wegweiser vom Westen in das Herz Deutschlands und vom Osten nach dem Rheine.

Wieviel Völker mögen ihrem Laufe auf dem Zuge nach Westen gefolgt sein! Nachweislich kamen die *Usipeter* aus der Mitte Deutschlands die Lippe entlang, um an der Maasmündung

in ihrem größten Teile durch einen selbst den römischen Senat empörenden Vertragsbruch Caesars elend zu Grunde zu gehen.

Dem Lippelauf folgend, drangen die Römer in Deutschland, legten an ihren Ufern Lager an und benutzten ihre Wogen zum Proviant- und Waffentransport. Das Netz der dreifachen Straßen, das sich besonders zwischen Dorsten und Wesel-Xanten erhalten hat, der stark befestigte und mehr denn 400 Jahre behauptete Brückenkopf Xanten sind Zeugen von der Bedeutung, welche die Römer diesem Eingange in das rechtsrheinische Gebiet beilegten. Drusus und Tiberius, Varus und Germanicus zogen mit ihren Legionen die Lippe auf und ab.

Wahrlich, wenn nicht so freiheitsliebende, zähe und unverwüsthliche Stämme an der Lippe Ufern und in deren Quellgebiete gesessen hätten, die Anstrengungen der auf dem Gipfel ihrer Macht stehenden Römer hätten Erfolg haben müssen. Der ganze Erdkreis hatte sich ihnen unterworfen, die Lippeanwohner bewiesen ihnen die deutsche Unbesiegbarkeit. So mußten sich die Weltbezwinger vor ihnen zurückziehen und sich mit den linksrheinischen Germanen, welche mit der von Caesar geschaffenen Provinz Großgallien vereinigt wurden, begnügen.

Um aber ein Vordringen der rechtsrheinischen zu verhindern und für den Handel die Lippestraße zu beherrschen, hielten sie Xanten, das vor der damaligen Lippemündung lag, als Grenzburg ihres Reiches in scharfer Hut. Es fiel erst, wie um 400 die Franken die römische Herrschaft in Gallien stürzten, um zu dem von Karl dem Großen auf alle germanischen Stämme des festländischen Europas ausgedehnten, Frankenreich genannten Gesamtgermanien den Grund zu legen.

Die zur Unterwerfung der noch nicht ihm zugehörenden Sachsen unternommenen Züge Karlmanns die Lippe entlang und die wie eine Militärgrenze wirkenden Reichshöfe¹ in ihrem Südufergebiete zeugen von einer ähnlichen Bedeutung der Lippestraße zu jener Zeit, als sie zur römischen gehabt.

Wie kam es ferner, daß gerade in Xanten das schon im 4. Jahrhundert auf dem mit Bekennerblut getränkten Boden

¹) Strotkötter, Reichshof Dorsten S. 44. Rübels, Reichshöfe etc. S. 52, 56, 93.

erwachsene Christentum eine solche Blüte und hierarchische Bedeutung erlangte, daß Xanten mit seinen pflichtigen Pfarreien links und rechts vom Rheine selbst Cöln den Rang streitig machte? wie kam es, daß auch im Nibelungenliede gerade die der Main- und der Lippestraße gegenüberliegenden Städte Worms und Xanten eine Rolle spielen? ¹ wie kam es, daß später Soest und Paderborn in Kultur und Handel so hervorragten? Der Verkehr, der die Lippestraße wählte, wird auch hierfür von Bedeutung gewesen sein.

Die Lippe zeigte also einen Weg, sie dirigierte den Verkehr, zog ihn an sich, und durch diesen kam es, daß sie auch zur Schifffahrt benutzt wurde.

Die großartigen, vielfachen römischen Befestigungen mit ihrer Hafenanlage bei Haltern, des Tacitus Bericht ² lassen als sicher annehmen, daß die Lippe schon in der Römerzeit wenigstens bis Haltern befahren wurde.

Daß in den mittelalterlichen Verträgen der anwohnenden Herrschaften, am Nordufer Cleves und Münsters, am Südufer Kleves, Kurcölns und der Mark, die Schifffahrt der Lippe in unserm Sinne nicht vorkommt, ³ ist bei dem damaligen geringen Verkehr nicht befremdend. Daß selbst das Kloster Kappenberg und die Abtei Corvey ihre periodischen Weinfuhren vom Rhein her nicht auf der Lippe bewerkstellten, ist mit ihren althergebrachten, durch eigene Mansionen und Servitute erleichterten Landrouten erklärlich.

In Wesel benutzte die Lippe aufwärts und in Haltern abwärts, wer günstiges, seiner Last entsprechendes, nicht zu seichtes und nicht zu hohes Fahrwasser vorfand; wer nicht in Wesel oder Haltern war und die Landfuhrwege nicht zu schwierig fand, wird selbstverständlich die Lippe nicht aufgesucht haben, weil er eben

¹) In bezug auf die römische Zeit sagt Koepf, Die Römer in Deutschland S. 14: „Lippetal und Maintal sollten für Roms Legionen die Einfalltore sein, wie sie als Ausfalltore den Germanen gewiß schon gedient hatten.“

²) Hist. V. 22.

³) Ilgen „War die Lippe im Mittelalter ein Schifffahrtsweg von erheblicher Bedeutung?“ in den Mitteilungen der Altertumskommission für Westfalen, Heft II, S. 29.

nicht sicher auf passendes Fahrwasser rechnen konnte. Daher finden wir Landfuhren selbst von Wesel nach Haltern, Kappenberg und Lünen und ebenso von den Baumbergen nach Wesel angeführt.¹

Es sind aber auch dieses von Regierungen und Klöstern aufgegebene, denen bei den zur Verfügung stehenden Mansionen, Hand- und Spanndiensten auch der Landweg nicht teuer kam.

Anders verhält es sich bei Privaten, die mit verhältnismäßig geringen Mitteln Sendungen auszuführen hatten, anders auch in der späteren Zeit, als der Verkehr sich gehoben.

Wenn man sich schon 1479 in **Dorsten** dem Schiffbau widmete, dort schon vor 1462 nicht nur von vorbeifahrenden Flößen und Holzladeschiffen, sondern auch von „Schiffen mit anderen Waren“ einen kurfürstlichen und einen städtischen Zoll zahlte,² dann gab es doch eine Lippeschiffahrt.

Zwar wog damals wie selbst im 19. Jahrhunderte der Holzverkehr vor;³ 1526 passierten 225 Vlote,⁴ und 1560 kamen „verordnete Raidesfrunde“ der „niederländischen“ (= nieder-rheinischen) Staedte Nymwegen, Deventer, Zütphen, Dortrecht, Wesel, Arnheim, Tiel, Bommel, Kleve, Emmerich, Kalkar, Xanten und Rees in Emmerich zusammen, um eine Beschwerdeschrift gegen die Erhöhung des kurfürstlichen Lippezolles in Dorsten aufzusetzen, „dat sulche Beschweronghe ob der holtkoipmanchaft unnd anders, so tho Dorsten opter Lippen angefangen, affgedain mochten werden“.⁵

Daß aber wirklich auch „anders“ d. h. andere Waren die Lippe passierten, ergibt sich nicht bloß aus dem Vorstehenden, sondern auch aus dem Dorstener Tarife von 1625, worin nicht nur für Holz, sondern auch für Weizen, Roggen, Gerste, Malz, Hafer und andere Früchte, Honig, Butter, Käse, Salz,

1) Ilgen a. a. O.

2) Liber statutorum opidi Dursten, Archiv Dorsten.

3) Wie z. B. auch auf den Main, wo 1885 auf der Talfahrt nur 173 beladene Schiffe mit zusammen 110 800 Ctr. Fracht, aber 184 731 Flöße Würzburg passierten.

4) Renteibuch dieses Jahres, Archiv Dorsten.

5) Strotkötter in Vestische Zeitschr. Bd. 7.

Häringe, Speck, Schinken, Stockfische, Vitriol, Alaun, Wein, Bier, Bratfässer, Farbwaren, schwarze und weiße Wolllaken, Mühlensteine und andere zollbare Sachen ein Lippezoll bestimmt ist.¹

Also auch landwirtschaftliche Erzeugnisse, Kolonialwaren, aber auch Wein und selbst Gewebe wurden auf der Lippe versandt.

Bernard Möller sang um 1580 in seinem Gedichte über den Lippefluß:

„Inclyta Dorsteni metitur gurgite tecta,
„Pontibus urgetur, carbasa nave vehit“,²

„Dorstens rühmliche Veste begrenzet rauschend die Lippe,
Brücken beengen den Strom, Tuche befrachten das Schiff“.

Wer wird den Umfang der damaligen Schifffahrt überhaupt und der Lippeschifffahrt im besonderen mit dem heutigen Verkehrsmaßstabe messen wollen? Den Zeitgenossen, und das ist maßgebend, erschien sie bedeutend genug, um zu sagen:

„Dorstenium ex Lippia quaestum facit“,³
„Dorsten lebt von der Lippe“.

Wie Dorsten, so weiß uns auch **Wesel** manches über die alte Lippeschifffahrt zu erzählen. 1362 scheinen besondere Hafenanlagen an der Lippemündung vorgenommen zu sein, da große Ausgaben für Vertiefung des Bodens („ad altificandam humum prope aquam“) und für Befestigung der Lippeufer mit „Schleyten und Wellen“ gemacht wurden.

1514 wird im Weseler Hafen für die Zollstätte Lobith ein „Lipschep“ mit Ladung über die clevische Grenze hinaus („uithferdich“) mit 6 β 8 dt „verziest“, desgl. 1534 ein Schiff mit „monstersken Steynen“; 1559 bringt „Engelbert Schlumers Schep 3 foder monsterske Steyn“; 1593 „verziest Claes die Jungh Roggen, so die Lippen hinupgegeben“; ein anderer „verziest Salt in der

¹) Archiv des Landratsamts Recklinghausen in den Akten betr. Schiffbarmachung der Lippe 1752—71. Mitgeteilt in Strotkötter, Gildewesen der Stadt Dorsten S. 83. Vestische Zeitschrift.

²) In Teschenmacher „Annales Cliviae etc.“ 1721, S. 258.

³) Hamelmann um 1550 in Opera geneal. de Westph. et Sax.

Lippen“. 1603 „verziest Rotger van Borgen (Borken?) salt in der Lippen“. ¹

Zur Erleichterung des Verkehrs errichtete Wesel 1523 ein „Kraenscheip gelick toe Coelen oder Nuyß“, und so heißt es u. a. 1559: „Noch gewonden 11 mollenstein, die int Stift van Münster khoment syndt und in Henrichs in gen Steufs Lipschep gesatt“, und „einem Mann van Dursten 8 tunnen Saltz“ und „Heinrich in gen Stoeff witte monsterske Stein“ und „einem Mann van Dursten 5 fat Schinken“. 16mal steht ausdrücklich, daß die Ladung „int Stift van Münster“ verschifft werde, besonders Wein, von welchen 4 Sendungen an den Bischof von Münster gingen. Der Kran brachte der Stadt 1603 318 Daler 3 Albi ein. ¹

Die Nachrichten über Wesels Schifffahrt auf der Lippe ließen sich viel zahlreicher vorbringen, wenn Art und Bestimmung der Ladung nicht nur ausnahmsweise angegeben wären.

Die Weseler Schiffergilde war nach einer Mitteilung von 1641 „uff dem Lippestrohm sowoll als auch uff dem Rhein und anderen rivieren zugelassen“ und bestand aus Schiffern mit eigenen Schiffen und aus Schifferknechten. Daneben gab es auch etwa 15 „Holtkeuffer“ mit eigenen Schiffen.

Nach einer Ratsbestimmung von 1630 sollen die Mitglieder der Schiffergilde „im Frachtfahren den Rhein hinauf und auf der Lippe von Wesel aus den nichtbürgerlichen Schiffsleuten vorgezogen werden“. Noch im Ratsprotokoll vom 24. 6. 1784 wird „das hiesige Schiffergild“ genannt.

Es war für den Verkehr auch auf der Lippe von Bedeutung, daß seitens der Mitglieder dieser Schiffergilde eine regelmäßige Fahrt oder Beurt den Rhein hinab und hinauf eingerichtet wurde. Am 14. März 1630 wurde für die Beurtfahrt bestimmt, „daß alle Tage einer von den Schiffern mit einem Vehnjäger oder offenem Aack hinauffahren solle, damit alle Tage die Passanten für ihre Person und Gueter mögen fortgeholfen werden, aber mit der Bedingung, daß die geringste Fracht oder Besoldung von Wesel auf Rees soll sein 6 Thr. und auf Embrich 8 Thr. Und der Rat bestimmt am 2. April 1630, daß „keiner

¹) Die Mitteilungen genommen aus einer Auswahl Rentebücher (Rechnungen) der Stadt Wesel, Staatsarchiv Düsseldorf.

seine Beurt soll unterlassen“.¹ Am 8. August 1653 macht der Rat bekannt, daß je auf den 10. Werktag ein Markt- oder Beurt-schiff von Wesel nach Rees, Embrich, Arnheim, Utrecht und Amsterdam, wie denn auch alle 10 Tage auf Rotterdam fahren und daß derjenige, der über die 10 Werktage in der Beurt liegen bliebe und auf selbige Zeit nicht abführe, 20 Rth. brüchten und 1 Jahr und 6 Wochen der Beurtfahrt nicht genießen solle. Ebenso lautet die Bestimmung 1670. Schon 1649 bestanden auch die Beurtfahrten nach Rheinberg, Orsoy, Düsseldorf und Cöln.¹

Wie vorteilhaft dieser Verkehr mit Cöln und Holland auch für die weitere Umgegend war, müssen wir aus den Worten schließen, mit denen nach dem siebenjährigen Kriege, 1772, Wesel die Wiedereinrichtung der Beurtfahrten Cöln empfiehlt.

„Durch die Wiederherstellung dieser Beurt würde unsere ehemalige Schifffahrt wieder ihren vorigen Glanz bekommen. Die Münsterischen und Osnabrückschen würden sich desselben Vorteils, zumal wenn die Lippeschifffahrt (S. S. 15!) zustande kommt, bedienen und würden uns mit Nutzen von neuem besuchen. Dem Bergischen würde ein gleicher Dienst geschehen, da es jetzt zur Transportierung seiner Waren auf Nimwegen per Achse große Kosten anwenden muß. Was Nimwegen, wo jetzt die bergischen Faktoreien, dadurch verlör, würde hiesiger Stadt und ihren Schiffen zum Vorteile gereichen.“¹

Zwischen Wesel und Dorsten liegt **Crudenburg**. Dort war eine Flußmühle mit Durchlaß, für dessen Benutzung dem Müller eine Gebühr ebenso zu zahlen war, wie zu Dorsten für den Durchlaß zwischen der Mühle und der Mühlenschlacht.

Auf derselben Strecke wurde auch der clevische Barnumer Lippezoll erhoben. Er war bei dem Gute **Barnum**, das in der Mitte zwischen Gartrop und Gahlen gleich unterhalb des Steinbachs liegt, für die Strecke vom Bodenberge bei Dorsten bis Wesel von den lippeauf- und -abfahrenden Schiffen und Flößen zu entrichten. In der „erneuten Zollrolle“ von 1612 werden Baumberger und Hohemärker Steine, Dorstense weiße und graue Laken, englische Laken u. a. aufgeführt.²

1) Die Mitteilungen genommen aus den Missiven der Stadt Wesel, Staatsarchiv Düsseldorf.

2) Staatsarchiv Düsseldorf, Wesel, Barnumer Lippezoll. Über die Beurtfahrten um 1700 vgl. Chronik der Stadt Wesel v. Gantsweiler. S. 18.

Die Weselaner waren von diesem wie allen clevischen Zölln, soweit die Waren innerhalb Cleves erstanden waren und verblieben, befreit. Trotzdem hatte der Barnumsche Zöllner Tonnies an gen Stap einen Weselaner um den Zoll gekränkt. Auch 1705 wurde den Weselanern dieses Privileg bestritten. Obwohl sie die Verleihung von 1244 und eine siebenmalige Bestätigung derselben nachwiesen, wurde die Zollfreiheit erst 1748 mit der Bestimmung anerkannt, daß sie nur für die klevischen nicht für die märkischen Zölle gelten solle.¹

Daß der Lippeverkehr sich auch bei **Haltern** bemerkbar machte, ist aus dem fürstbischöflich münsterischen und aus dem städtischen Lippezoll dort zu entnehmen. Die Stadt erhob z. B. 1637 von dem „Tolle up de Lippe“ im Januar nichts, im Februar 1½ Rth. 3 β, im März 9½ Rth. 13 β, im April 7½ Rth. 11½ β, im Mai 1½ Rth. 11 β, im Juni 1½ Rth. 12 β, im Juli 2 Rth. 4 β, im August 2½ Rth. 3 β, im September 13 Rth. 15½ β, im „Auttober“ 1 Rth. 3½ β, im November 1 Rth., im Dezember 6 β.

Für das Herablassen des Taus der Fähre empfing sie 1637 1 Rth. 19 β. 1666 erhob sie von jedem Deel 6 β und für das Aufheben des Taus der Fähre je ½ Blamüser.²

Der fürstbischöfliche Lippezoll bei Haltern war 1678 bis 82 an den Amtdrosten des Amtes Dülmen, Herrn von Raesfeld zu Ostendorf, für 800 Rth. jährlich verpachtet.³ Der Pächter, als welcher 1691 ein Schaepmann erscheint, erteilte den Schiffern und Flößern gegen eine Gebühr den Paß oder den „Loeszettel“ zur Benutzung der münsterischen Lippestraße.³

Aber wie daneben auch die Stadt Haltern ihren (privaten) Lippezoll erhob, so auch gleich unterhalb Halterns das Haus **Ostendorf** und oberhalb die Häuser **Vogelsang** und **Rauschenburg**. Bis oberhalb Rauschenburg nämlich war die Lippe für die Schifffahrt offen; von Haus Dahl an hinderten Mühlen und deren Schlachten die Weiterfahrt nach Lünen und Hamm.

¹) Staatsarchiv Düsseldorf, Wesel, Barnumer Lippezoll.

²) Mitteilungen aus den Rentebüchern des Archivs zu Haltern.

³) Staatsarchiv Münster, Fürstbist. Münster. Amt Dülmen,

Oft störten Zollwillkürlichkeiten die Schifffahrt. Von einem Uebergriffe des Barnumer Zöllners ist oben schon die Rede gewesen. Schlimmer waren die Uebergriffe des Hauses Ostendorf. Die Berechtigung zur Zollerhebung auf der Lippe wurde diesem Hause stets bestritten. Es berief sich 1740 darauf, daß es ein fürstlich münstersches Lehen sei und den Zoll schon vor alters erhoben habe.¹

Allerdings mußte schon 1520 sich der Weseler Magistrat im Interesse der weselschen Schiffer und Holzflößer bei dem Fürstbischöfe von Münster über den Ostendorfer Lippezoll beschweren, desgl. 1585, 1652, 1665 und 1668.²

1691 wird nun von älteren Leuten bezeugt, daß zwar schon länger für Holzflöße am Hause Ostendorf als Wasserzoll 7 Blämüser oder 4 Kopfstücke, dazu jährlich 1 *℔*. Pfeffer, 1 *℔*. Ingwer und 1 Brot (= Hut) Zucker und bei „Wiederaufführung“ der Schiffe wegen Niederlassung des Ostendorfschen Fährtaues ein Reichsort und dem Fährmann 2 Stüber zu entrichten gewesen, früher aber hätte man statt 4 nur 2 Kopfstücke = $\frac{1}{2}$ Rth. bezahlen brauchen.³

In demselben Jahre beschweren sich die Flößer bei dem Fürstbischöfe, daß sie neuerdings auch von den Teilen, in die sie bei Trockenheit des niedrigen Wasserstandes wegen die Flöße auflösen mußten, bei Ostendorf denselben Zoll entrichten mußten, wie früher von einem ganzen Floße. Selbst dem Advocatus fisci des fürstbischöflichen Amtes zu Dülmen schien deshalb eine Anzeige beim Fürstbischöfe geboten.³

Aber es half nichts, Ostendorf steigerte „pro lubitu“ weiter. Als 1740 für preußische Rechnung 20 Last 57 $\frac{1}{2}$ Scheffel⁴ Salz in 3 Schiffen von Forck bei Rauschenburg nach Wesel verschifft wurden, entfielen von den 43 Rth. 13 $\frac{1}{2}$ Stüber Lippegefälle 25 Rth. 58 $\frac{1}{2}$ St. auf Ostendorf.⁵

1) Staatsarchiv Düsseldorf, Cleve-Mark.

2) Staatsarchiv Düsseldorf, Missiven der Stadt Wesel.

3) Staatsarchiv Münster, Fürstbist. Münster.

4) 60 Scheffel à 110 *℔*. (später 40 Scheffel) = 1 Last; 20 Ctr. = 1 Tonne.

5) Staatsarchiv Düsseldorf, Cleve-Mark.

1645 führte auch der Besitzer von Lembeck einen Zoll auf der Lippe ein, und als die Flößer sich weigerten, ihn zu zahlen, setzte er sie gefangen. Auf eine Beschwerdeschrift Wesels an ihn mit der Androhung weiterer Schritte scheint er die Neuerung aufgegeben zu haben.¹

Daß bei solcher Willkür im Zollwesen sich die Flößer auch der Zahlung des berechtigten Zolles zu entziehen suchten, ist nur zu natürlich. Während noch 1641 die Weselschen Holzkäufer ihre Einkäufe meistens im Münsterlande machten² und ihre Holzladestellen am Markfeld und am Forck oberhalb Rauschenburg hatten, erstanden sie es später immer mehr im Veste Recklinghausen und dessen Hinterlande und luden es dann unterhalb Halterns auf vestischer Seite auf die Lippe. Als nun 1691 der Halternsche Holzaccisepächter Schaepmann einschritt und sie die Zahlung mit Gewalt weigerten, mußte Schaepmann einen münsterischen Hauptmann mit Truppen entbieten und vor Dorsten rücken lassen, um sie abzufangen und zur Zahlung zu zwingen.³

Am meisten aber störten die kriegerischen Ereignisse des 16., 17. und 18. Jahrhunderts den Verkehr. 1586 ließen z. B. 3 Weseler Kaufleute Käse „Scaer“ und Ungel von Emden nach Haltern kommen, um diese Ladung von dort in 2 Schiffen nach Wesel zu schaffen. Aber Krieger zu Pferde und zu Fuß raubten den Käse aus den Schiffen.⁴

In den Jahren 1526, 27 und 28 „war der Rheinstrom beiderseits von Ihrer Kgl. Majestät verschlossen“ und daher auch die Lippeschiffahrt unmöglich.⁵

Aus allem ergibt sich, daß die Lippe zunächst bis oberhalb Haltern, etwa **bis Rauschenburg oder Forck zur Schiffahrt benutzt** wurde.

¹) Staatsarchiv Düsseldorf, Cleve-Mark.

²) Ihnen werfen die Weselschen Schiffer vor, daß sie, 15 an der Zahl, die meiste Zeit sich im Stifte Münster und in Holland aufhielten und in Zeit der Not ihr Herz mehr an Geld und Gut hingen, als ihren Leib auf den Wall brächten. Staatsarchiv Düsseldorf, Missiven Wesels.

³) Staatsarchiv Münster, Fürstbist. Münster.

⁴) Staatsarchiv Düsseldorf, Missiven Wesels.

⁵) Staatsarchiv Düsseldorf, Renteibücher Wesels.

Doch auch an **Bestrebungen, sie noch weiter aufwärts schiffbar zu machen**, hat es nicht gefehlt.¹

Wie hätte auch **1486** Soest auf den Gedanken kommen können, sich durch den Soestbach und die Ahse mit der Lippe bei Hamm in Verbindung zu bringen, wenn es nicht in der Lippe eine schiffbare Verbindung mit dem Rheine erkannte. Nur in den Mühlen zwischen Hamm und Dahl sah es ein Hindernis und wünschte sie beseitigt.

Wie 1486 Soest und mit ihm Brandenburg, so wünschte **1628** auch Kurcöln sie entfernt, um des Werler Salzes wegen mittelst der Ahse und der Salzbecke eine Schifffahrt bis Werl zu ermöglichen. In dieser Zeit hatten sich auch die Holländer erboten, die Lippeschifffahrt bequemer und ausgedehnter zu machen.

Nach Beendigung des 30jährigen Krieges, **1649**, erklärt sich der brandenburgische Große Kurfürst in dem Landtagsrezeß entschlossen, zur Aufhülfe der „so gar erschöpften Mark“ und Verbesserung „unserer selbst eigenen Intraden den Lipstrohm bis zum Ham und so hoch immer möglich, im gleichen den Ruhrstrohm navigabel zu machen.“ Aber wiewohl er auch im Landtagsrezeß von **1660** „dieses Werk mit Ernst vorzunehmen und darin ferner kein Versäumnis vorgehen zu lassen“ verspricht, so ruht die Angelegenheit doch brandenburgischerseits bis 1707.

1666 kam dann Kurcöln auf die Ausdehnung der Lippeschifffahrt zurück und wollte im Verein mit den beiden andern Lippemächten Münster und Brandenburg 13 Schlachten und Schleusen ausführen lassen, wurde aber durch Münsters Verhalten und den siebenjährigen Krieg gehindert.

1707 will wieder Brandenburg „den Lippestrohm an den Stellen, wo er nicht navigabel ist, bequemer dazu machen“ und läßt durch den Kommissar Becker und Ingenieur Bücken eine 12 m lange, interessante Karte von Hamm bis Wesel anfertigen.

1710 ersucht Preußen-Brandenburg Köln und Münster, mit ihm die Lippe navigabel zu machen. Vielleicht wollte es,

¹) Vgl. für das folgende Strotkötter, Bestrebungen zur Verbesserung der Schiffbarkeit der Lippe im 15., 17. u. 18. Jahrh., Vestische Zeitschr. 1894, u. Kliche, Die Schifffahrt auf der Ruhr u. Lippe im 18. Jahrh., Zeitschr. d. Berg. Geschichtsvereins 1904. Kliches Schrift kennt die Schrift Strotkötters nicht, handelt auch vornehmlich über die Ruhr.

wie 1628 Kurcöln das Werler Salz, so seinerseits jetzt das Unnaer Salz auf der Lippe nach dem Rhein und Jülich-Cleve verfrachten lassen, zumal 1652 das Salz in Preußen Monopol geworden war.

Jedenfalls war es die Rücksicht auf die Ausfuhr des Unnaer Salzes, die den König Fr. Wilhelm I. Ende **1734** veranlaßte, durch die clevisch-märkische Kriegs- und Domänenkammer die Frage erörtern zu lassen, ob das Unnaer Salz auf der Ruhr oder auf der Lippe an den Rhein zu schaffen sei. Der Ingenieur-Capitain Konrad Henning untersuchte die Lippe vom 22. April bis zum 9. Juli und vom 10. Juli ab die Ruhr. Für die Lippe hält er von Vogelsang bis Hamm 6 Schleusen (4 hölzerne, 2 steinerne) und im ganzen einen Kostenaufwand von 137458 Rth., für die Ruhr von Fröndenberg bis Ruhrort 22 Schleusen (steinerne) und im ganzen einen Kostenaufwand von 339527 Rth., für die Strecke Mülheim-Ruhrort 8390 Rth. 16 Stüber für erforderlich. Der König empfiehlt darauf der clevischen Kammer, nur die Strecke Mülheim-Ruhrort ins Auge zu fassen, „an die weitere Schifffahrt der Kosten halber nicht zu denken.“ Da aber das Salz durch den Landtransport nach Mülheim zu sehr leiden würde, rät die Kammer am 7. März 1736 dem Könige, auch von der Schifffarmachung dieser Strecke abzusehen, „die Navigabelmachung der Lippe aber sei wohl praktikabel.“¹

Die Strecke Hamm-Wesel war jedoch immerhin noch zu teuer, und da es sich vorerst um das Unnaer Salz handelte, so erhielt der Oberdeichmeister Harlem **1738** den Auftrag, die Lippe von Lünen bis Wesel noch mal zu untersuchen. Diese Strecke ergab sich im Einklange mit der täglichen Erfahrung als von Natur schon schiffbar, und so begnügte sich Preußen mit derselben und vereinbarte 1740 mit einem Hofbesitzer in Forek, gleich unterhalb der letzten die Schifffahrt hindernden Mühle bei Dahl, oberhalb Rauschenburg, für das von Unna auf Wagen angefabrene Salz „am Forek“ zwei Packhäuser anzulegen und den Salzeingang zu buchen.² Auch verpflichtete es den Schiffer Klembt

¹) Vgl. Strotkötter, Der Plan der Schifffarmachung der Ruhr im Jahre 1735, Vestische Zeitschr. 1894, und Kliche a. a. O.

²) Das folgende findet sich bei Kliche nicht; er sagt nur S. 19: „Noch mehrere Male tauchte im 18. Jahrh. der Gedanke auf, die Lippe zu kanalisieren, ein deutlicher Beweis, daß sie als Verkehrsstraße schwer entbehrlich war.“

in Ahsen, für preußische Rechnung Winters und Sommers¹ jährlich mindestens 550 Last à 60 Berliner Scheffel Salz von Forek bis Wesel zu verschiffen.

Die preußische Regierung bewies damit, daß ihr die Schifffahrtsverhältnisse, soweit die Strecke Forek-Wesel und das Fahrwasser selbst in Betracht kamen, für ihre Zwecke ebenso wie den früher und noch Schifffahrt treibenden anderen Lippeanwohnern genügten.

Es verschlug nichts, daß man sich flacher Schiffe bedienen mußte; solche waren auch noch im 19. Jahrhundert und nicht nur auf der Lippe, sondern auch auf Main und Mosel und anderen Flüssen üblich.

Es verschlug nichts, daß bei Niedrigstwasser von $1\frac{1}{2}'$ die Fahrt über Steinbänke und Gerölle hinstolperte; auch auf der Ruhr blieben nach dem Berichte von 1735² die Kohlenschiffe auf Kieselbänken stecken, wurden aber unter Ausnutzung des starken Wasserandranges leicht wieder flott gemacht. Welch elementare Triebkraft selbst seichtes Lippewasser auf dem Unterlaufe bei viel geringerem Gefälle als die Ruhr hat und wie der Schiffer mit rascher Hand und schnellem Blick blitzschnell über die Hindernisse hinweggleitet, muß man selbst erlebt haben, um darüber urteilen zu können. Selbst bei $1\frac{1}{2}'$ Wasser bewältigte die Lippe im 19. Jahrhundert immerhin noch Schiffe mit 1000 Ctr. Fracht, bei $2\frac{1}{2}'$ allerdings solche mit 2600 Ctr.

Und was die 1735 in der Lippe vorgefundene große Zahl der Sandbänke (51), Steinklippen (3) und Mühlenschlachten zwischen Dahl und Hamm (6), sowie die 77 Ruten lange Vogelsanger Mergelbank angeht, so vollzog sich die lebhaftere Ruhrschifffahrt um dieselbe Zeit trotz 82 Untiefen, 21 Mühlenschlachten und dreier Steinklippen. Auch fand Henning als Niedrigstwasserstand der Lippe $2' 3''$, der Ruhr $1' 11''$.³

Mit der Einrichtung der Salzschifffahrt im Jahre 1735 machte

1) Kliche behauptet S. 4 irrtümlich, daß die Lippeschifffahrt nur während eines geringen Teiles des Jahres möglich gewesen. Vgl. S. 22 Anm. 3.

2) Strotkötter a. a. O.

3) Strotkötter, Bestrebungen etc. S. 39, Vestische Zeitschrift 1894, S. 88 u. 89.

sich Preußen aber außer dem Fürstbistume Münster auch Kurcöln zum Gegner für seine Bestrebungen, die Lippeschiffahrt zu verbessern und weiter zu entwickeln. Der kurfürstliche Lippezoll in Dorsten wurde für einen beladenen Lippekahn nach und nach von 2 auf 15 Rthl. erhöht, ebenso der städtische zu Dorsten sowie der fürstlich-münsterische zu Haltern und der der Häuser Ostendorf und Rauschenburg.

Grund dazu gab auch der Umstand, daß die preußischen Schiffe außer Salz auch allerhand Kaufmannswaren lippeab und -auf führten und auch unterwegs das Salz ausboten, ferner statt, wie bisher, von Menschen, nunmehr von Pferden die Schiffe schleppen ließen und dadurch die Uferbewohner schädigten. Man befürchtete auch die Entwicklung einer Schiffahrt in größerem Maßstabe, „wodurch die Landzölle abnehmen würden“.

Aber nach verschiedenen Anläufen in den Jahren 1748, 1752, 1754 und 1764, angetrieben 1763 auch durch Iserlohn, das sich von einer ausgedehnteren und verbesserten Schiffbarkeit der Lippe eine Hebung seines Eisen- und Messinghandels versprach, und begünstigt durch den Stimmungsumschwung im kölnischen Veste Recklinghausen und besonders in Dorsten, überwand Preußen die Abneigung Münsters und Kurcölns.

Kurcöln wünschte **1765** die Schiffbarmachung von Lippstadt ab, begnügte sich aber auf Preußens Vorschlag mit der Strecke Hamm-Wesel.

Über die Ausführung im ganzen und im einzelnen, über Verwaltung, Zollstellen, kurz über alles war in den Beratungen zwischen Preußen, Cöln und Münster von **1766—71** eine Einigung erzielt, aber nur die Verwaltungs- und Zollbestimmungen wurden teilweise durchgeführt, wie z. B. am 27. 5. 1769 auf Grund der Lippezollkonvention eine neue Lippe-Zollrolle veröffentlicht wurde,¹ die Verbesserung der Schiffbarkeit gelangte jedoch nicht zur Ausführung. Preußen begnügte sich offenbar, mit Münster und Cöln einen *modus vivendi* oder *besser navigandi* gefunden zu haben. Die Zeitverhältnisse ließen ein weiteres nicht zu; sie waren so schlimm, daß die Lippe während derselben außer den preußischen Salzschiffen und den Holzflößen, die als Koppeln oft eine Länge von 235' hatten (so z. B. 1781), wohl kaum noch einen anderen Verkehr sah.

¹) Staatsarchiv Düsseldorf, Registratur Wesel.

2. Die Lippeschiffahrt im 19. Jahrhundert.

Es war aber zu erwarten, daß, sobald die politischen Verhältnisse Deutschlands eine dem Verkehr und der Kultur günstigere Gestalt angenommen und die an der Lippe gelegenen Gebiete unter dem Zepter Preußens vereinigt waren, der Jahrhunderte alte Plan der Schiffahrts-Verbesserung wieder aufgegriffen würde.¹ Noch bestanden dieselben Gründe zur Ausführung: der Holz- und Getreide-, Erz- und Salzreichtum in den Ufergebieten, sowie der Handel mit den rheinischen und insbesondere holländischen Waren; hinzu kam die Absicht, den Dortmunder und Hörder Kohlen die Ausfuhr zu erleichtern, und die Notwendigkeit, der durch Ausnutzung der Dampfkraft überall beginnenden Industrie bequemere Straßen zu schaffen. Die volle Erschließung des Westfalen mitten durchschneidenden Wasserweges mußte um so lohnender erscheinen, als es Chausseen, geschweige denn Eisenbahnen noch nicht gab. Dazu hatten die Minister Reden und Angern in einem Immediatberichte vom 22. April 1806 dem Könige geraten, Lippe und Ems zu verbinden und letztere bis an die Nordsee schiffbar zu machen, um dem Zwange Frankreichs und Hollands zu entgehen, den selbige stets über die Schiffahrt auf dem Rheine ausübten.² Den Bemühungen des durch Schlichtheit, praktischen Sinn und Tatkraft gleich ausgezeichneten westfälischen Oberpräsidenten Freiherrn von Vineke und dem Interesse des berühmten Freiherrn von Stein³ kamen die Kaufleute Wesels entgegen, indem sie im Frühjahr **1816**

1) Über die Lippeschiffahrt im 19. Jahrh. handelt ausführlich Strotkötter, Die Lippeschiffahrt im 19. Jahrh. Vestische Zeitschr. 1895.

2) Kliche a. a. O.

3) Ihr Wirken für die Lippe und ihre Popularität schildert Konrad Schulz-Wetzlar (aus Lünen) in seiner kleinen Schrift Rhein-Emskanal 1884: „Die Schiffbarmachung der Lippe war ein Ereignis für die Stadt, und jeder Bürger nahm den lebhaftesten Anteil an allem, was Schiffahrt und Flößerei hieß. Ich erinnere mich lebhaft der Zeit, als der Minister Stein und der Oberpräsident Vineke bei der Strombefahrung nach Lünen kamen, und wir halbwüchsige Jungen dann, nach damaliger Landessitte barhaupt und in blauen Kitteln, in ehrerbietiger Ferne die hochverdienten Männer, von welchen uns gesagt wurde, daß sie in ihrer Schlichtheit höher ständen, als alle Helden der Griechen und Römer, betrachten durften.“

in Verbindung mit der schon bestehenden Amsterdamer und Kölner und der noch einzurichtenden Rotterdamer Beurtfahrt nach Vereinbarung mit münsterischen und märkischen Kaufleuten eine Beurt oder Reihefahrt auf der Lippe einrichteten.¹

Anfänglich erstreckte sich diese Berg- und Talfahrt nur bis Forck, 1818 aber ging sie schon trotz der Mühlen zu Horst und Dahl bis Lünen, 1819 trotz der Mühlen zu Beckinghausen, Werne, Stockum, Hamm, Heessen, Üntrop, Kesseler und Benninghausen bis Lippstadt, indem bei den Mühlen umgeladen wurde.

Es waren Th. Timmermann in Wesel, die Gebr. Arntzen zu Kohlenhaus bei Dorsten und Carl Beste in Vogelsang, die abwechselnd mit ihrem Schiffe an den für das ganze Jahr vorher festgesetzten Tagen den Transport ausführten. 1817 setzte die „Tourliste“ von Mitte März bis Mitte Dezember 24 Fahrten Lippe auf bezw. ab an, 1819 und später monatlich 3, doch mit Ausfall des Dezembers, Januars und Februars. Die Tour von Wesel bis Forck dauerte 7, umgekehrt 5—6 Tage. Ausladeplätze auf der Strecke waren Dorsten, Haltern und Ahsen.¹

1830, als die Lippe bis Lippstadt kanalisiert war, waren Vassoll, Timmermann, von Born und Gockel die Beurtunternehmer; sie luden jeden Samstag in Wesel ein und fuhren Dienstags ab.²

Die Idee eines solchen Transportes mit Umladungen hatte schon 1795 der Gradierwerkdirektor Krause in Königsborn ausgesprochen, als es sich darum handelte, das Getreide und die Fourage für die preußische Armee bis Lippstadt zu verschiffen. Ähnlich hatte der in Borek wohnende weselsche Bürger Wesener 1800 der preußischen Regierung empfohlen, den bisherigen Landtransport des Salzes von Unna nach Forck dadurch um 3 Stunden zu verkürzen, daß ein neues Salzmagazin an der Seseke bei Lünen angelegt und auf dem dadurch um die Strecke Lünen—Forck verlängerten Wasserwege bei den Mühlen Horst und Dahl umgeladen würde.

Es erinnert übrigens diese Umladung an die Kohlenbeförderung auf der Ruhr im 18. Jahrhundert. Auch die Ruhrschnepfen konnten nur von einem Wehr zum andern fahren; da aber eine Über-

¹) Staatsarchiv Düsseldorf, Registratur Wesel.

²) Staatsarchiv Düsseldorf, Registratur Wesel.

windung des Gefälles unmöglich war, so mußten die Kohlen 10—15 mal in ein anderes Schiff übergeladen werden, wodurch sie sehr verteuert wurden.¹

Was Wesel begannen, unterstützten Provinz und Staat mit allen Mitteln. Galt es doch außer der Verkehrshebung im allgemeinen auch den an der oberen Lippe gelegenen anderen Salinen Werl, Westerkotten, Salzkotten-Neusalzwerk² die Abfuhr zu erleichtern, zumal das Salz Monopol war und auch die Rheinprovinz mit dem Lippesalz versorgt werden sollte, wo dieserhalb bereits staatliche Magazine errichtet wurden.

Der Oberpräsident sorgte für schleunige Säuberung und Instandsetzung der Leinpfade auf den schon benutzten Strecken, ließ 1819 Wasserbauinspektoren als Aufsichtsbehörde ernennen, veranlaßte 1817 eine ministerielle Strom- und Uferordnung für die Lippe und statt des seit 1771 in Dorsten erhobenen Leinpfadgeldes die Einführung eines Lippeschiffahrtsgeldes, das von 1820 ab in Dahl, Ahsen, Haltern, Dorsten und Wesel, seit 1823 aber in Hamm, Lünen, Haltern und Wesel, seit 1852 nur in Hamm und Dorsten erhoben wurde.

Alsdann bewog er den um die Neubelebung der Lippeschiffahrt sehr verdienten Weseler Handelsvorstandssekretär Seib, über Nutzen und Kosten der Lippekanalisation ein Promemoria auszuarbeiten, reichte am 18. 6. 1818 auf Grund desselben eine Denkschrift beim Ministerium ein und erwirkte unter dem 6. 6. 1819 die Königliche Genehmigung zur Ausführung des Werkes. Der Staat stellte 217 879 Rth. und 1827 12 000 Rth. zur Verfügung.

Mit diesen Summen und mit den später aus der Lippeschiffahrtskasse hinzuffließenden 60 000 Rth. wurden 1823 die Schleusen Dahl und Horst, 1824 Beckinghausen und Werne, 1825 Stockum, 1826 Hamm, Heessen und Vogelsang, 1827 Üntrop, 1828 Kessler und Benninghausen, 1830 Lippstadt fertig,³ die Überwinterungshäfen Crudenburg, Heessen und Fusternberg angelegt, 20 Durchstiche gemacht und zur Verengung des Flußbettes hohe Ufer erniedrigt.

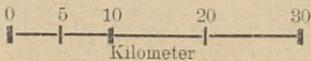
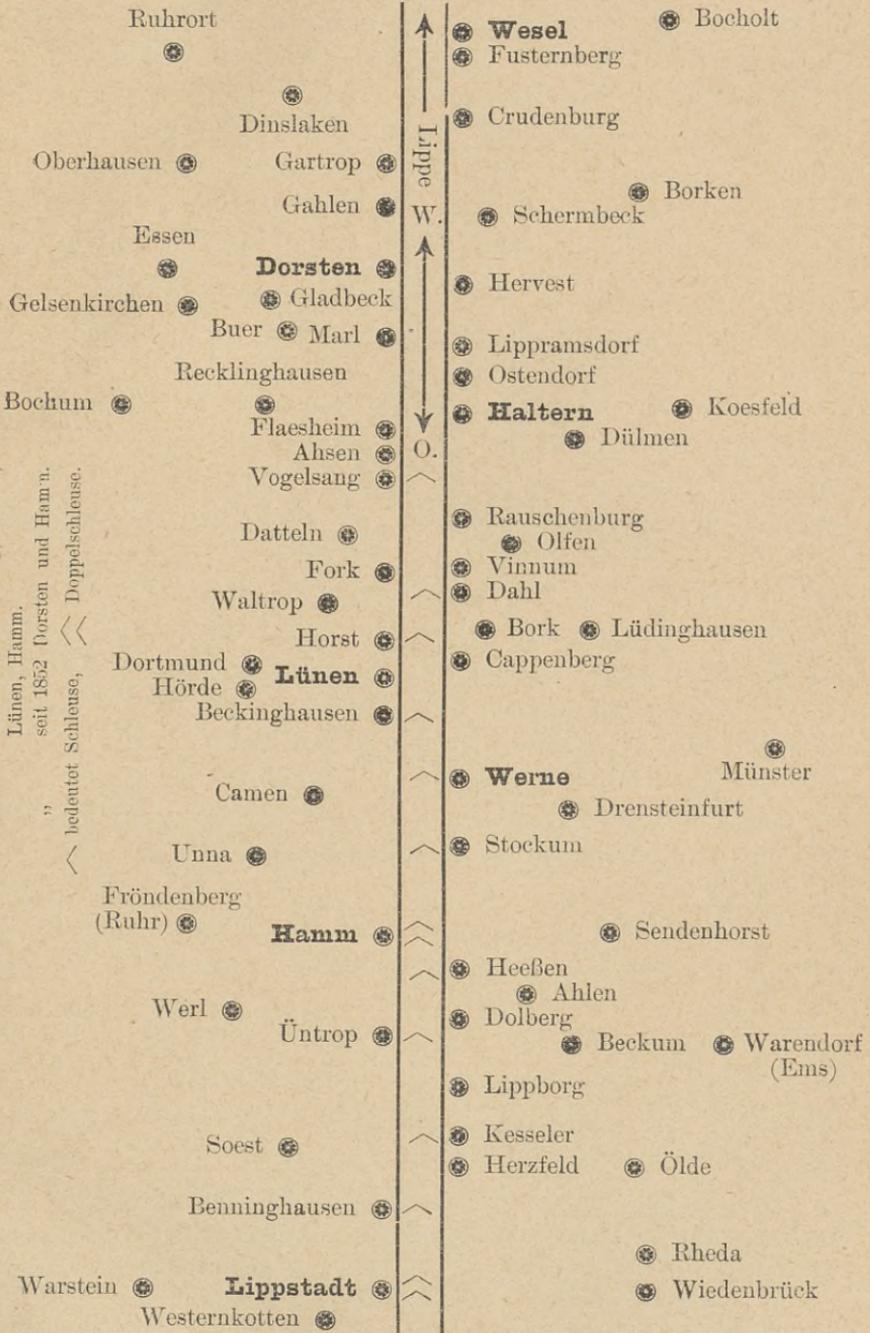
¹) Grewe, Die Canalisierung der Ruhr von Wetter bis Ruhrort.

²) Königsborn und Sassendorf hatten bereits Anschluß.

³) Die Schleusen bis Lünen waren 120' lang, 20' breit, die von Lünen bis Lippstadt 85' lang, 15' breit.

Die Lippe im 19. Jahrhundert.

Zollbestellen 1823—52 Fusternberg, Haltorn,
 Lünen, Hamm.
 seit 1852 Dorsten und Ham a.
 << bedeutet Schleuse, <<< Doppelschleuse.



1830 war also die Lippe über Lippstadt hinaus bis Neuhaus schiffbar; sie mit Paderborn zu verbinden, wurde aufgegeben. Leider wurden auch bei Rauschenburg, Overkamp und den Papensteinen (Hervest) keine Schleusen angelegt. Ebenso bedauerlich war es, daß den Schleusen oberhalb Horst eine geringere Ausdehnung gegeben wurde, so daß also bei Beckinghausen oberhalb Lünen die Ladung eines großen Kahnens in zwei kleinere gesetzt werden mußte und nicht einmal Hamm mit großen Kähnen von ca. 2500 Ctr. Ladefähigkeit zu erreichen war.¹

Schon bei der Beurfahrt wurden allein an Kaufmannswaren jährlich 500 Last = 30 000 Ctr. verschifft, obwohl bei Forck umgeladen werden mußte; 1820, also vor der Kanalisation, betrug der Gesamtverkehr incl. Holz 420 120 Ctr. 1826, als der Verkehr bis Hamm ermöglicht, 587 360 Ctr., 1830, als er bis Lippstadt ermöglicht, 913 040 Ctr., 1840 1 643 560 Ctr., 1850 1 101 631 Ctr., 1860 875 000 Ctr. Der größte Talfahrtsverkehr war im Jahre 1840, wo nach Wesel 1 295 788 Ctr. gelangten; der größte Bergfahrtsverkehr im Jahre 1846, wo in Wesel 625 694 Ctr. auf die Lippe kamen. Der größte Verkehr an Kaufmannswaren war zu Berg 1844 mit rund 85 000 Ctr., zu Tal 1863 mit rund 22 000 Ctr. Der größte Salzverkehr, von der Cölner Firma Seidlitz und Merkens mit ca. 24 Schiffen für den Staat besorgt, war 1852 mit 211 968 Ctr., der größte Steinkohlenverkehr von Lünen und Beckinghausen Lippe aufwärts 1844 mit ca. 80 000 Ctr.²

Die Zahl der Abfertigungen an den Zollhebestellen betrug 1840 in Hamm 2707, in Lünen 2528, in Haltern 3823, in Fusternberg-Wesel 3107.

Zur Bewältigung des Verkehrs dienten 1815 11 Schiffe mit ca. 1500 Ctr. Ladefähigkeit, 1826 43, 1830 54, 1840 81 für 700—2400 Ctr., 1850 108 Schiffe. 1853—1856 wurde es auch mit 3 Dampfern versucht. —

Die anfängliche Entwicklung des Verkehrs entsprach den Erwartungen. Doch schon wenige Jahre nach Erbauung der

1) Erst 1856 erhielten sie wenigstens bis Hamm die größeren Abmessungen.

2) Sonst bedeutend weniger, 1846 z. B. nur rund 47 000 Ctr.

Schleusen, schon 1837 fiel ein gewisser Stillstand in der Entwicklung auf.

Der Grund lag darin, daß die Abgaben nicht den Verhältnissen entsprechend ermäßigt wurden. 1823—1848, 25 Jahre lang, bestand derselbe Tarif, trotzdem die Benutzung der Landstraßen immer leichter und billiger wurde. Eine dann erfolgende Ermäßigung hatte keine hebende Wirkung, da sie verhältnismäßig zu gering war. Zwar gab 1839 der Oberpräsident die Versicherung, daß die Lippe keine höheren Abgaben tragen solle, als die dem Kohlentransporte dienende Ruhr. Aber dennoch mußten nach wie vor für ein leer zurückfahrendes Schiff anstatt wie auf der Ruhr 1½ Sgr. auf der Lippe 5 Thlr. 20 Sgr. gezahlt werden.

Früher ging der Transport der von Wesel nach Münster bestimmten Güter bis Haltern über die Lippe, seit Ausbau der Landstrasse stand aber die Landfracht der Wasserfracht gleich, 8 Sgr. pro Ctr., und man brauchte nicht umzuladen.

Hätte nun der Tarif den Dortmunder Kohlen die Benutzung der Lippe gestattet, so würde sich dennoch der Lippeverkehr entsprechend der immer steigenden Kohlenförderung gewaltig vergrößert haben.¹ Wer weiß, welche Umstände die einem Kohlenverkehr günstige Gestaltung der Lippeabgaben verhindert haben! Man steht hier vor einem Rätsel.

Bei einem vollgeladenen 1600-Centnerschiff mit Kohlen betrug die Gefälle (Schiffahrtzoll, Schleusen- und Zettelgeld) von Lünen bis Wesel pro Ctr. 8 Pfg., bei demselben Schiffe aber, wenn es wegen seichten Wassers nur etwa 400 Ctr. geladen hatte, 16 Pfg. Auf der Ruhr dagegen entfiel auf jeden aus dem Bochumer und Essener Bezirke verschifften Ctr. trotz der 12 Schleusen eine Abgabe von nur 4 bis 5 Pfg.

Von 16 Ctr. Kohlen zahlte man allein an Schiffahrtzoll (also ohne Schleusen- und Zettelgeld) auf der Lippe von Lünen nach Wesel 80, auf der Ruhr von Witten nach Ruhrort 8 lfg.

Der zu hohen Lippeabgaben wegen verzichteten die Hörder (Dortmunder) Gewerkschaften auf die Ausführung der ihnen 1835 konzessionierten Eisenbahn von Hörde nach Lünen.

¹) Vgl. Harkort in seinem Strombefahrungsberichte vom 20. 2. 1837.

Ein 1832 bereits vom Oberpräsidenten ausgearbeiteter Tarif blieb im Ministerium liegen. Die Klagen und Bitten Harkorts 1837, Dorstens und Wesels 1839 und 1840, der Hörder Gewerkschaften 1834 und 1839, der Stadt Dortmund und der Stadt Lünen 1845, des Provinziallandtags 1841, 1843, 1845, sowie die Unterstützungen der Gesuche durch das Bochumer Bergamt 1839, das Dortmunder Oberbergamt 1844 und die Düsseldorfer Regierung 1840 blieben, von nutzlosen Kleinigkeiten abgesehen, ohne Erfolg.¹

Und doch waren die Verkehrsverhältnisse derart, daß nicht aus Besorgnis für die Ruhrschifffahrt die Lippeschifffahrt zurückgehalten werden brauchte. Die Hörder Gewerkschaften schreiben am 29. 3. 1839 an das Kgl. Bergamt zu Bochum:

„Die Ruhr hat nur 55 Tage 33 Zoll Wasserstand. Wenn schon 1828 bei einem Verkehr von 2 Millionen Scheffel über solche Hindernisse die Gewerke klagten, die Ware sich verschlechterte, die Bergleute abgelegt und die Kohle durch Landtransport zum Rheine gebracht wurde, wie fühlbar werden dann diese Hindernisse bei dem jetzigen Verkehr von 12 Millionen! Man bespricht eine Eisenbahn im Ruhrthal, eine solche auf der Wasserscheide zwischen Ruhr und Emscher, doppelte Schleusen; weit ungefährdeter geht die Schifffahrt auf der Lippe und diese würde den Rheinverkehr in diesen Zwischenzeiten (Sommer) halten können.² Man wird wenig von der Wahrheit abweichen, wenn man aufstellt, daß die Lippe von Lünen nur 60 Tage wegen Frost und Flut unfahrbar sei,³ 150 Tage mit voller Ladung = 30—40 Zoll Einsenkung und 2000—2400 Ctr., 85 Tage mit mittlerer Ladung von pp. 1000 Ctr., 70 Tage mit kleinster Ladung von 400 Ctr. gebraucht werden kann. Welch ein Unterschied zur Ruhr! . . .“

Aber nicht bloß wegen der Unzulänglichkeit der Ruhr dem gesteigerten Kohlenverkehr gegenüber, sondern auch wegen sonstiger Mangelhaftigkeit derselben wäre die Zulassung der Kohlen auf die Lippe durch Herabsetzung des Tarifs im öffentlichen Interesse geboten gewesen. Wir glauben kaum, was Grewe⁴ über den Schifffahrtsbetrieb der 1776 kanalisierten Ruhr sagt:

1) In betreff der Kaufmannsgüter schreibt die Stadt Lünen 1845 an den Provinziallandtag, daß die Taxfracht von Wesel bis Lünen pro Ctr. 42 Pfg., worunter 20 Pfg. Schifffahrtsabgaben, von Wesel bis Lippstadt 72 Pfg., worunter 30 Pfg. Abgaben, betrüge.

2) Die Ruhr war nur im Winter schiffbar.

3) Nach Roeder wurde die Schifffahrt wegen Hochwasser und Eis durchschnittlich nur an 20—25 Tagen unterbrochen.

4) „Die Kanalisierung der Ruhr“ 1887.

„Die Kohlen wurden im Sommer und Herbst in großen Häfen an der Ruhr aufgespeichert. Sobald der Strom durch den Winterregen sich einigermaßen mit Wasser füllte, wurden alle Fahrzeuge mit möglichster Beschleunigung geladen. Jeder wollte der erste an der Schleuse sein. Dort gab es dann arge Stockungen. Tage lang mußten die Schiffe auf die Schleusung warten, obwohl bis zu 80 Schiffe mit durchschnittlich 107,5 Tonnen Fracht befördert wurden. Oft waren die Aufenthalte so groß, daß bei fallendem Wasser die Fahrzeuge unterwegs leichtern mußten.“

Selbst mit der weiteren Regulierung der Ruhr in den Jahren 1855 bis 1865 wurde nicht viel Besseres erreicht. Mit derselben sollte auf der Strecke Blankenstein-Ruhrort bei einem Mülheimer Pegelstande von 1,25 m ein Wasserstand von 1,25 m erzielt werden. Da aber dieser Pegelstand von Ende April bis Ende Oktober überhaupt nicht eintritt, so blieb die Ruhrschifffahrt nach wie vor auf die Wintermonate halben November bis halben April beschränkt, oft auch dann unterbrochen durch Eis und Hochwasser. Nur 86 unzusammenhängende Tage gab es für die Ruhrschifffahrt und dazu in der schlechtesten Jahreszeit; auch für die kleinen Schiffe war noch nicht 3 Monate im Jahre genügende Wassertiefe vorhanden.¹

Und dennoch gab man der Lippe die Kohlen nicht frei! Warum nicht? — —

Man könnte schließlich vermuten, daß zu geringe Einnahmen eine zweckentsprechende Herabsetzung des Tarifs verhindert hätten. Doch schloß die Lippekasse nachweislich im ganzen mit nicht unerheblichen Ueberschüssen ab.² Dazu ermöglichte der Salztransport auf der Lippe an Stelle des früheren Landtransportes dem Staate in den Jahren 1833—1853 eine Frachtersparnis von mindestens 950 000 Thr.,³ mit Rücksicht worauf doch auch eine Tarifermäßigung hätte bewilligt werden können. Im übrigen hätte eine zweckentsprechende Herabsetzung der Abgaben speziell für Kohlen die Einnahmen der Lippekasse, da Kohlen bis dahin auf der Lippe kaum verkehrten, nicht vermindert, sondern, da den

¹) Grewe. Vortrag über die Kanalisation der Ruhr im Berliner Centralverein 25. 1. 1888.

²) Strotkötter, Die Lippeschifffahrt im 19. Jahrh. S. 54—59, Vestische Ztschr. 1895.

³) *ibid.* S. 33—36.

Kohlen dadurch die Lippe geöffnet worden wäre, voraussichtlich in hohem Maße vermehrt.

Durch den zu hohen Tarif also wurde eine volle Entwicklung der Lippeschiffahrt zurückgehalten.

Als er endlich 1848, durchgreifender 1852 geändert und 1866 ganz aufgehoben wurde, führten bereits inzwischen eingetretene andere Umstände den Untergang der Lippeschiffahrt herbei.

Einerseits machte sich an der Mündung des Flusses ein schwerer Übelstand bemerkbar. Seitdem durch den Budericher Durchstich dem Rheine neben dem früheren, rechts geschweiften ein zweiter, gestreckter Stromlauf gegeben worden, ging der eigentliche Strom durch diesen neuen linken Arm, der rechte aber behielt nicht Kraft genug, um die eigenen und der Lippe Sandmassen fortzuführen, er versandete selbst und mit ihm die Lippemündung.

Schon 1833 begann man darüber zu klagen und alle Verbesserungen von 1836, 1854, 1856, 1862 und 1878 brachten gar keine oder nur eine vorübergehende Abhilfe. Schon 1841 heißt es: „Bei 2' Pegel (im Weseler Hafen) nicht zu verkehren“, 1843: „Bei 3' Pegel Klage über Versandung“, 1860: „Bei 5' Pegel nicht mehr zu verkehren“.

Der Durchstich der Budericher Insel war im Jahre 1784 vom Staate im Interesse der Citadelle Wesels vorgenommen worden, und so fiel die Lippeschiffahrt einerseits als Opfer der Landesverteidigung.

Um so leichter erlag sie andererseits der Konkurrenz der Eisenbahn, die 1848 in die Lippegegend ihren Weg nahm. Ist dieser doch sogar die blühende Ruhrschiffahrt zum Opfer gefallen.

Des Weiteren möge uns über Ursache und Wirkung die Weseler Handelskammer belehren.

„Wird der rechte Rheinarm nicht sandfrei gemacht,“ schreibt sie im Jahresberichte von 1857, „dann bleibt die Lippeschiffahrt, weil die Schiffe bei niedrigem Wasser nicht aus der Lippe in den Rhein und aus dem Rhein in die Lippe gelangen können, nicht allein auf das geringste Maß beschränkt, sondern auch ohne Brauchbarkeit für den hiesigen Handelsverkehr. Der niedrige Wasserstand äußerte sich am mißlichsten dadurch, daß die Schiffahrt im August eingestellt werden mußte. Daraus entstand der für den hiesigen Verkehr so nachteilige Umstand,

daß die aus den holländischen Häfen kommenden, sonst von hier lippewärts über Hamm und Lippstadt nach Westfalen, Kurhessen, Sachsen, Thüringen u. s. w. gehenden Waren der Eisenbahn zugewiesen wurden.“

1868 berichtet die Handelskammer: „Nur 1 Schiff vermittelt von Zeit zu Zeit noch den direkten Verkehr von Kaufmannsgütern zwischen Wesel und Lippstadt. Außerdem fahren noch 3 Schiffe Ziegel, Basalt und Kalksteine.“ **1876** schreibt sie: „Jeder Verkehr mit Kaufmannsgütern ist zu Ende.“

Wegen der Versandung konnten nicht mal die Schiffe vom Rhein in den Weseler Hafen, der am rechten Rheinarme lag, gelangen. 1873 schreibt die Handelskammer: „Wir haben die schönste Aussicht, daß unsere Stadt zu einem neuen Stavoren wird“ und 1874: „Unsere dicht an zwei schiffbaren Strömen so günstig gelegene alte Veste droht vom Wasser vollständig abgesperrt zur Landstadt zu werden“ und 1886 „Es ist und bleibt der alte Jammerzustand: die Schiffe können nicht in die Lippe oder herauskommen (wohl nur noch in Bezug auf den Dorstener Schiffbau gesagt) und zum größten Teil auch nicht bis an den Freihafen gelangen.“

Und wenn selbst 1901 noch geschrieben wurde:¹⁾ „Tage vergehen, ehe ein kleines Schiff den Fluß belebt“, so bezieht sich das, wenn nicht auf den Regierungsdampfer „Lippe“ oder die neugebauten und ausgebesserten Schiffe der Dorstener Werft, höchstens auf die 1894 durch Regulierung der Lippemündung bzw. des rechten Rheinarms wieder ermöglichte Befahrung des Flusses auch bei niedrigerem Wasser. Seit 1876 hat die Lippeschifffahrt geruht, 1894 wurde mit der erwähnten Mündungsregulierung ein kleiner, aber wichtiger Anfang zur Neubelebung gemacht, der jedoch selbst für die kleine Schifffahrt mit Hebung des Fahrwassers der unteren Lippe hätte verbunden werden müssen durch Anlage der schon 1848—59 geforderten Schleusen.

¹⁾ Sympher, Emschertallinie und Kanalisierung der Lippe.

II.

Die früheren Rhein-Weser- bzw. Rhein-Elbe- und die Emscherkanalprojekte und ihre Beziehungen zur Lippe.

Eine Wasserstraße vom Rheine nach dem Osten hatte schon Napoleon I. ins Auge gefaßt, indem er, um seine deutschen Eroberungen auch durch den Verkehr mit Frankreich zu verschmelzen und von England unabhängig zu machen, die Seine mit der Ostsee durch Flüsse und Kanäle verbinden wollte.

Sein Abteilungsinspektor für Brücken- und Straßenbau, Tarbée, veröffentlichte am 10. 1. 1812 drei Pläne, deren südlichster die Benutzung der Lippe vorsah, die entweder bis Haltern oder bis Lippstadt schiffbar gemacht werden sollte. In dem einen Falle sollte die Fortsetzung über Münster, Harsewinkel (Ems), Bielefeld zur Weser usw. bis zur Ostsee verlaufen, in dem anderen sollte Bielefeld von Lippstadt aus erreicht werden.

Von der napoleonischen Idee erlebte 1820—30 der sich auf die Lippe erstreckende Teil durch Anlage von 12 Schleusen seine Verwirklichung. Der Hersteller dieser Wasserstraße von Wesel bis Lippstadt, der Oberpräsident Freiherr von Vincke, wollte in seinem fürsorglichen Schaffenseifer auch die Lippe mit der Ems verbinden und ließ von 1816—1821 in der Linie Werne-Münster-Maxhafen Terrainmessungen vornehmen. In seiner „Übersicht“ an den Provinziallandtag vom Jahre 1826 dachte er sich nach Ausführung der Lippekanalisation als weiteren Plan nicht nur obige Verbindung der Lippe mit der Ems „zum Behufe des inneren Verkehrs und hauptsächlich der Umgehung von Holland“, sondern auch eine mit der Weser, „um“, wie er in der Übersicht von 1830 ausdrücklich sagt, „von der Nordsee durch die Weser, Ems und Lippe in den Rhein zu gelangen.“ Zur Ausführung dieser Gedanken sollte es sobald allerdings nicht kommen, und selbst Vinckes liebstes Werk, die Lippestraße, sollte ihn kaum drei Jahrzehnte überdauern.

Aber schon bevor die Ruhrschiffahrt durch die Eisenbahn und die Lippeschiffahrt vorwiegend durch die Versandung der Lippe-

mündung lahmgelegt waren, tauchte das Projekt, dem Rhein eine deutsche Mündung zu geben und ihn mit den östlichen Flüssen zu verbinden, von neuem auf.

Der Aufschwung der Kohlenförderung im westfälischen Industriebezirke, der von $11\frac{1}{2}$ Millionen Ctr. im Jahre 1830 auf ca. 70 Millionen im Jahre 1856 gestiegen war,¹ brachte schon **1856** den Dortmunder Kreisbaumeister von Hartmann dazu, in einer Broschüre die Verbindung des Rheins mit der Weser und Elbe zu empfehlen und die Gründung einer Vereinigung in Dortmund zu veranlassen, deren Vorsitzender, Oberbürgermeister Zaun, sich am 24. 4. 1856 an das Ministerium der öffentlichen Arbeiten wandte.

Ein Jahr darauf, im März 1857, bildete sich in Essen mit zunächst lokaleren Zwecken unter dem Vorsitze des Dr. Hammacher das Emscherkanalkomitee, dessen Seele der Engländer Wm. T. Mulvany, Präsident der Preußischen Bergwerks- und Hüttenaktiengesellschaft, war. Es gewann den Wasserbauinspektor Michaelis, der 1858 ein „Gutachten“ über einen Emscherkanal von Ruhrort bis Crange bei Herne und Ende 1859 ein „Promemoria über die Ausführbarkeit eines Rhein-Weser-Elbekanals“ verfaßte.²

Die Staatsregierung interessierte sich jedoch auf Veranlassung der oben erwähnten Eingabe Dortmunds und einer von Fr. Harckort und mehreren anderen Abgeordneten an sie gerichteten Eingabe³ sowie eines Berichtes der Kölnischen Handelskammer⁴ zunächst für eine den Dortmundern genehmere Linie und ließ darüber 1859 vom Geheimen Baurat Anders eine „vorläufige Untersuchung“ anstellen, eine Karte zeichnen und mit Erläuterungen den Interessenten vorlegen.

Dieser Rhein-Weserkanal von Anders verlief von Laar bei Ruhrort in fast gerader Linie über Oberhausen, nördlich von

¹) Trotzdem gingen damals nach dem Osten und Norden täglich nur 4 „Expresszüge“ à 80 Waggonen à 100 Ctr., welche Menge (32 000 Ctr.) schon von 4–5 Tiefbau-Zechen gefördert werden konnte. (Denkschrift des Dortmunder Komitees an den Handelsminister vom 30. 3. 1864.)

²) Beides in „Zur Emscher- und Rhein-Elbekanalfrage“, herausgeg. vom Emscherkanalkomitee, Essen 1860.

³) März 1859.

⁴) Jahresbericht 1857.

Gelsenkirchen, Crange nach Henrichenburg, dann über Mengede, nördlich von Dortmund, mitten zwischen Unna und Camen, in weitem Abstände von der Lippe über Lippstadt und Bielefeld (Tunnel) nach Minden.¹

Nordwärts dieser Linie befanden sich von Laar bis Camen nur 4!, [nördlich der Emscher von Laar bis Dortmund nur 1!], südlich bis auf ca. $\frac{1}{2}$ Meile 34 Zechen. Die Linie ging in ihrem westlichen Teile durch ein erst neu aufgeschlossenes Gebiet² und blieb überhaupt den Hauptorten zu fern.

Entsprach sie den Dortmundern auch im allgemeinen, so entschieden diese sich doch auf Harkorts Vorschlag³ für eine namentlich im westlichen Teile südlichere Linie Ruhrort Mülheim Essen Bochum Dortmund Unna Soest Neuhaus Rietberg Minden und gewannen dafür⁴ in der Versammlung zu Dortmund vom 18. 2. 1860 das Interesse aller beteiligten größeren Orte, welche als Lokal-komitees am 11. 8. 1860 ein Generalkomitee mit dem Sitze in Dortmund wählten.

Zu dieser Zeit erhielt Wasserbauinspektor Michaelis den staatlichen Auftrag, Voruntersuchungen für die Rhein-Weser-Elbeverbindung anzustellen. Er stellte im wesentlichen eine nördliche Linie über Gelsenkirchen Münster Ibbenbüren nach Minden und eine südliche über Gelsenkirchen Dortmund Unna Werl

¹) Die Regierung hält einen Übergang über die Lippe bei Lünen oder Hamm des Beckumer Plateaus wegen für zu schwierig. Deren Rundschreiben vom 31. Mai 1859.

²) Aber an der Emscher wurde trotz der geringeren Zechenzahl mehr gefördert als an der Ruhr. Der Bericht über die 4. Plenarsitzung des Dortmunder Komitees zu Hamm am 7. 5. 64 sagt: Die Emschertalindustrie habe auf der ca. 4 Meilen langen Strecke bis zum Rhein in den Eisenbahnen so günstige Absatzwege, daß die Förderung der daselbst gelegenen Zechen die Förderung der an Zahl bedeutend überwiegenden südlichen Zechen bereits überholt habe. Gerade für das Ruhrtal sei das Bedürfnis einer praktikabeleren Verkehrsstraße ein eminentes. An der nördlichen Trace (Emscherlinie) incl. Zweigkanal nach Dortmund befänden sich in einem $\frac{1}{4}$ Meile breiten Gürtel beiderseits 25, an der südlichen Trace dagegen 150 Zechen, an metallurgischen Werken dort 13, hier 34.

³) Denkschrift Harkorts vom 17. 8. 1859 „Rhein-Weserkanal“.

⁴) Auf Grund einer „Denkschrift des Dortmunder Komitees für den Rhein-Weser-Elbekanal“ und infolge eines Rundschreibens des Oberbürgermeisters Zaun.

Soest Lippstadt Rietberg Bielefeld (Tunnel) Rehme (Weser) auf. Bei der nördlichen Linie war ein Zweigkanal von Herne nach Dortmund und von Lüdinghausen nach Hamm vorgesehen; von Henrichenburg ab hatten die nördliche und südliche Linie einen gemeinsamen Westverlauf.¹

Mit der Aufstellung dieser beiden Linien wurde der Interessentenkampf zwischen den Dortmundern und Essenern ein offener. Die Essener und ihre Gleichgesinnten vereinigten sich unter dem Vor- sitze Mulvanys zu einem „Centralkomitee für den nord- deutschen Kanal“ (die nördliche Linie, auch münsterischer Kanal genannt), für den sie sich auf der Versammlung in Münster am 5. 12. 1862 aussprachen. Derselbe ging westlich mitten durch ihr Revier und verschaffte ihnen einen doppelten Zugang zu ihrem Markte, den Seehäfen, den einen westwärts über den Rhein, den andern nord- und ostwärts über die Ems und Weser.

Die Geländeverhältnisse dieser Linie waren sehr günstig, aber ihr Nutzen war zu einseitig, berührte sie doch außer Ruhrort, Gelsenkirchen, Münster und Minden kaum einen größeren Ort.

Die südliche Linie diente weit mehr dem allgemeinen und binnenländischen Verkehr; sie ging in ihrem östlichen Teile durch die reichsten Gegenden Westfalens. Dennoch genügte sie den Dort- mundern nicht ganz, weil der Westarm nur den Emscher-, nicht den Ruhranwohnern Nutzen brachte. Nachdem sie im Januar 1863 durch lebhafte Agitation ihrem Vereine neues Leben gegeben, den Gerichtsrat Rintelen zum Vorsitzenden gewählt und mit den Vertretern der Lokalkomitees ein „Provinzialkomitee für den westfälischen Kanal“ gebildet hatten, entschieden sie sich am 21. 11. 1863 unter vollständiger Verlegung des Westarms und gewisser Abänderung des Ostarms der südlichen Linie für eine Kanalisation der Ruhr bis Herbede und eine Fortführung über Langendreer Dortmund Hörde Aplerbeck Holzwickede Unna Werl Soest Geseke Paderborn Bielefeld Herford nach Vlotho (Weser).²

¹) Die nördliche (münsterische) Linie war 29 Meilen lang, hatte 7 Schleusen und kostete 14 400 000 Thlr. Die südliche (oder Tunnel-) Linie war 30 Meilen lang, hatte 40 Schleusen, einen $\frac{1}{2}$ Meilen langen Tunnel und kostete nicht mehr.

²) Diese sogenannte Paderborner Linie (ohne Tunnel), 35 Meilen lang, erforderte 64 Schleusen und über 16 Millionen Thlr.

Sie glaubten den Tunnel bei Bielefeld vermeiden zu können, was ein Irrtum war; sie mußten die 2 Millionen, die er kosten würde, mit in Rechnung bringen. Um nun an anderer Stelle zu sparen, wählten sie am 7. 5. 1864 für den Ostarm eine zwischen der Michaelis'schen südlichen oder Tunnellinie und der Dortmunder südlichen oder Paderborner Linie gelegene sogenannte Combinierte Linie.¹

Am 22. 10. 1864 gelang es ihnen zu Hannover sich mit den in der Verlängerung ihrer Linie ostwärts der Weser gelegenen Lokal- und Kreiskomitees und Handelskammern zu verbinden und ein „Gesamtkomitee für den Rhein-Weser-Elbekanal südliche Linie“ mit dem Sitze in Dortmund zu bilden.

1865 stellten sie die Ruhrlinie in den Hintergrund und entschieden sich hinsichtlich des Westarmes für eine Linie, die zunächst von Ruhrort bis Borbeck mit der nördlichen zusammenfiel, dann aber nördlich von Essen und Bochum mitten durch den Kreis Bochum südlich von Dortmund auf Unna u. s. w. verlief.

Die großen Kriege, welche die Nation für ihre Einheit und Selbständigkeit zu führen hatte, brachten die Sache zum Stocken.

Erst nach der Einigung Deutschlands wurde das große Kanalunternehmen wieder aufgenommen, um so mehr, als der gewaltige Aufschwung der Industrie die Ausführung noch dringender forderte.

War doch inzwischen die Kohlenförderung im westfälischen Bezirke um das Vierfache gestiegen, von ca. 70 Millionen Ctr. im Jahre 1856 auf ca. 280 Millionen im Jahre 1871; und waren auch statt der einen Köln-Mindener Eisenbahn im Jahre 1856 jetzt 4 Eisenbahnen, die Köln-Mindener, die Rheinische und die beiden Bergisch-Märkischen mit ihren Zweigbahnen vorhanden, so konnten sie doch den Verkehr nicht bewältigen.

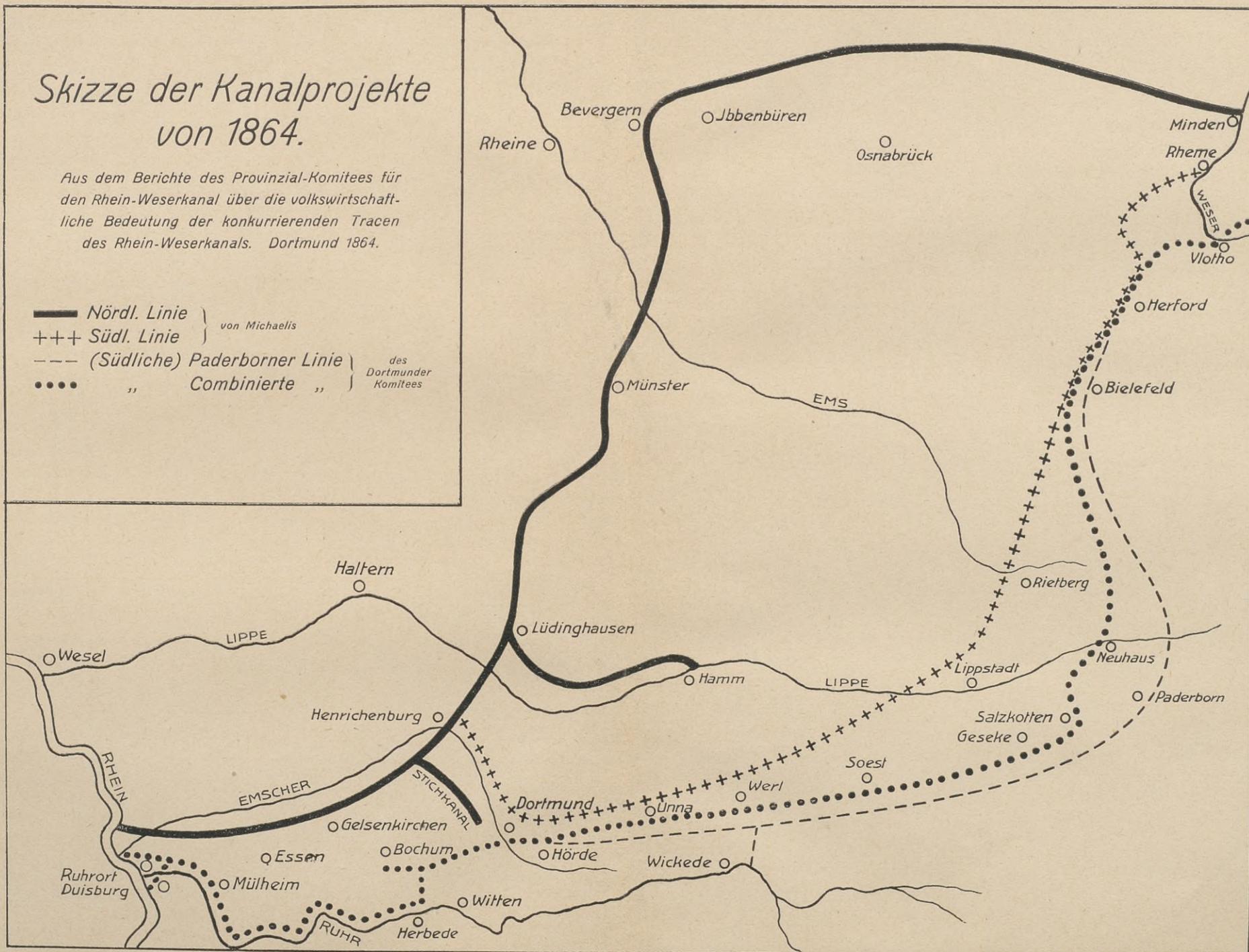
Aber inzwischen hatten die Verhältnisse im westfälischen Industriegebiete eine noch weitere Verschiebung von der Ruhr nach der Emscher erfahren und die Kohlenförderung gerade an letzterer

¹) Dieselbe bedurfte von Langendreer bis Bielefeld (23 Meilen) keiner Schleuse, enthielt also nur 44 Schleusen, aber den Tunnel und kostete darum doch 1 Million Thl. mehr als die Paderborner Linie.

Skizze der Kanalprojekte von 1864.

Aus dem Berichte des Provinzial-Komitees für den Rhein-Weserkanal über die volkswirtschaftliche Bedeutung der konkurrierenden Tracen des Rhein-Weserkanals. Dortmund 1864.

- Nördl. Linie } von Michaelis
- +++ Südl. Linie } von Michaelis
- (Südliche) Paderborner Linie } des Dortmund. Komitees
- „ Combinierte „ } des Dortmund. Komitees



eine solche Ausdehnung erhalten, daß unendlich mehr als 1864 bei dem Bau einer Wasserstraße das Emschergebiet zu berücksichtigen war. Mit einem Worte, die Verhältnisse hatten sich zu Gunsten eines Emscherkanals wie auch eines „nord-deutschen Kanals“, wenn wir die alte Bezeichnung beibehalten wollen, verändert.

Am 30. 3. 1871 wünschte daher auf dem 2. Kohlentage zu Düsseldorf Mulvany in seinem Referate „über die Ursachen der Kohlenkalamität“ die Ausdehnung der Rheinschiffahrt durch die Emscherlinie als gewissermaßen verlängerten Ruhrorter Hafen.

Im selben Jahre folgte der 1862 veröffentlichten Michaelischen Doppelausarbeitung¹ des Projektes Rhein-Weser die Fortsetzung Weser-Elbe von Minden über Hannover, Fallersleben, Neuhaldensleben nach Lindenberg bei Magdeburg von Heß.

Gleichwohl bat der 1871 gegründete und von Mulvany geleitete Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen unter Überreichung der von Mulvany verfaßten Denkschrift „Praktische Vorschläge zur Beseitigung der Transportnot“ nur um einen Emscherkanal. Der Minister antwortete am 23. 5. 72² unter Hinweis auf die auf eine Verbindung mit der Weser und Elbe gerichteten Wünsche des Dortmunder Lokalkomitees und des Berliner Centralvereins abschlägig und nannte den Emscherkanal nur einen Teil des im Dezember 1866 aufgestellten Rhein-Weserkanalprojektes. Die Provinzialbehörden hätten sich damals gegen dessen stückweise Ausführung ausgesprochen und die Gesamtausführung mit der Begründung gefordert, daß den um Dortmund und die obere Emscher gelegenen Revieren der Absatz ihrer Produkte nach Osten und Norden und damit der große Kanal not tue.³

Mulvany erklärte sich nun in seiner Antwort² an den Minister bei der fortgeschrittenen Entwicklung des Eisenbahnwesens als Gegner eines großen Kanalweges; ein solches Projekt

1) Nördliche und südliche Linie.

2) Mitteilungen des Vereins zur Wahrung der gemeins. wirtschaftl. Interessen in Rheinland u. Westfalen, „Der Emscherkanal.“ 1872 u. 76.

3) Dortmund-Bochum versah den Osten, Essen den Westen und die Seehäfen mit Kohlen.

würde hinter seinem Zeitalter zurückbleiben und zur Ausführung lange Jahre erfordern, um schließlich vollendet sich als fast nutzlos zu erweisen, indem Schnelligkeit im Verkehr zu immer dringenderer Notwendigkeit würde. Er befürwortete also nach wie vor einen Emscherkanal.

Am 25. 9. 1872 beschloß sein Verein die Sache ernstlich in die Hand zu nehmen. 1873 und 1874 arbeitete Michaelis dafür das Projekt Ruhrort-Dortmund-Curl und Ruhrort-Dortmund Lippstadt aus.¹ Am 26. 6. 75 erklärt sich der Minister mit der Ausführung von Ruhrort-Dortmund-Curl einverstanden, doch könnten keine staatlichen Mittel zur Verfügung gestellt werden, da die Strecke in erster Linie nur lokalen Interessen zu Gute käme. Darauf bedauert das Emscherkanalkomitee am 7. 1. 1876 wegen der schlechten Lage der Eisenindustrie und deren Rückwirkung auf den Kohlenbergbau die 1872 beabsichtigte Gründung einer Aktiengesellschaft zur Ausführung des Emscherkanals nicht bewirken zu können.²

1877 veröffentlichte die Staatsregierung eine „Denkschrift betr. die im preußischen Staate vorhandenen Wasserstraßen, deren Verbesserung und Vermehrung“ und beauftragte den Oberpräsidenten von Westfalen mit der Vorerörterung über den Rhein-Weserkanal, den Oberpräsidenten von Hannover über den Weser-Elbekanal. Das darauf vom Westfälischen Oberpräsidenten von Kühlwetter berufene Komitee wählte die nördliche Linie mit Zweigverbindungen nach Dortmund und Emden.³ Diese Linie zur Verbindung von Rhein und Elbe wurde von Michaelis und Heß 1881/82 noch eingehender behandelt und zu dem Entwurfe gestaltet, der im wesentlichen allen folgenden Gesetzesvorlagen betr. den Mittel-landkanal zu Grunde lag.

Zur Ausführung des mittleren Teiles legte die Staats-

¹) Münster, Coppenrath 1875.

²) Zweiter Bericht über die Lage des Emscherkanalprojektes 1876.

³) Vergleiche über die Kanalbestrebungen von 1856 bis 1879 auch Scheffer, Der Rhein-Weserkanal. Berlin, Herbig, 1881. Wie Scheffer das frühere Verhalten Dortmunds gegen die nördliche Linie als Opposition gegen die Staatsregierung bezeichnen kann, ist mir um so weniger verständlich, als die Regierung damals mehr für eine südliche als für die nördliche Linie war.

regierung am 27. 3. 1882 dem Landtage den Gesetzentwurf über den Dortmund-Emskanal (Dortmund-Henrichenburg-Münster-Bevergern-Neudörpen-Ems) vor. Er wurde am 9. 6. 1883 vom Abgeordnetenhouse angenommen, aber am 30. 6. 1883 vom Herrenhause abgelehnt. Am 13. 3. **1886** wurde dieser Entwurf nochmals eingebracht und am 27. 5. 86 vom Abgeordnetenhouse, am 10. 6. 86 vom Herrenhause angenommen.

Das westliche Stück des Rhein-Elbekanals wurde in Gestalt eines Kanals Herne-Ruhrort (Südemscherlinie) am 17. 4. 1894 vorgelegt, aber am 18. 5. 1894 abgelehnt.

Das westliche und das östliche Stück des Rhein-Elbekanals wurde in Gestalt einer Strecke von Herne nach Laar bei Ruhrort und des Ems-Elbekanals am 15. 3. 1899 vorgelegt, aber am 17. 8. 99, der erstere mit 212 gegen 209, der letztere mit 228 gegen 126 Stimmen abgelehnt.

Herne-Laar und Bevergern-Heinrichsberg wurden am 10. 1. 1901 wieder vorgelegt, aber infolge Schließung der Session am 3. 5. 1901 nicht erledigt.

Erneuert wurde die Vorlage, jedoch mit einer Verkürzung ihres östlichen Teiles auf Bevergern-Hannover am 9. 4. 1904. Angenommen wurde sie vom Abgeordnetenhouse am 8. 2. **1905**, vom Herrenhause am 1. 4. 1905, mit der Änderung, daß nunmehr der westliche Teil zwei Kanäle umfassen solle, außer dem Emscher- auch den Lippekanal.

Daß der Lippekanal mit aufgenommen wurde, hatte seinen Grund in zwei Umständen, 1. in der Notwendigkeit, den Dortmund-Ems- und den Emscherkanal z. T. durch die Lippe zu speisen, was von der Volksvertretung¹ ohne Entschädigung der Lippe durch Kanalisation nicht gestattet wurde, 2. in der Notwendigkeit für die Bewältigung des Verkehrs im westfälischen Industriegebiet einerseits und des Durchgangsverkehrs des Rhein-Elbe-Kanals andererseits zwei Linien zu bauen.

Zu all den Kanalprojekten stand die Lippe in innigster Beziehung, man benötigte ihres Wassers.

¹) Insbesondere dem Centrum und der konservativen Fraktion.

Das Anderssche Projekt vom Jahre 1859 wollte deren Zuflüsse Körne, Seseke, Ahse u. s. w. und ihre Quellflüsse zur Speisung benutzen.

Die Speisung der Dortmunder bezw. Michaelisschen südlichen Linie sollte auch z. T. aus der Lippe erfolgen, ebenso größtentheils die der von Dortmund angestrebten Paderborner und der kombinierten Linie.

Die Essener bezw. Michaelissche nördliche Linie sollte im wesentlichen durch einen Zubringerkanal Hamm-Lüdinghausen aus der Lippe gespeist werden.

Und bei allem diesem war die Lippe selbst ein schiffbarer Fluß, war selbst kanalisiert und diente, wenn auch an ihrer Mündung immer mehr versandend, noch der Schifffahrt. Der ganze Verkehr auf der unteren Lippe, der Handel Wesels und Dorstens, der Schiffbau Dorstens, die Industrie Lünens, der Wohlstand der Schiffer in den kleineren Orten, die Interessen der Landwirtschaft sollten geopfert oder geschädigt werden. Auch darum wohl wurden die Gesuche Wesels vom Jahre 1848—59 und 1868 um weitere Schleusen auf der unteren Lippe nicht erhört und die Lippemündung nicht durchgreifend reguliert; Ruhrort sollte den ganzen Kohlenverkehr behalten, nicht etwa Lünen oder Wesel ihn teilen.

Auch das Emscherkanalprojekt von 1875 sollte auf Kosten der Lippe verwirklicht werden.

Die Linie Lippstadt-Dortmund-Ruhrort sollte nämlich die ganzen Quell- und linksseitigen Nebenflüsse der oberen Lippe abfangen, das andere Projekt Curl-Dortmund-Ruhrort das Lippewasser von Beckinghausen oberhalb Lünen mittelst zweier Pumphebwerke nach Curl führen.

Bei allen diesen Plänen wurde die Oberlippe entweder gar nicht benachteiligt oder durch einen Seitenkanal in größerer oder geringerer Entfernung entschädigt. Der Unterlippe wurde aber jedenfalls durch die Wasserentziehung ein bedeutender Schaden zugefügt. Wir können uns daher nicht wundern, wenn wir auch später gerade die Interessenten der unteren Lippe und besonders die Weselaner mit Eifer, und bisweilen mit Mißtrauen gegen die Interessenten der oberen Lippe, über ihre untere Lippe wachen sehen; sie hatten früh gelernt, besorgt zu sein.

III.

Die Bestrebungen Wesels und die Gründung des Vereins für Schiffbarmachung der Lippe.

Es wird wohl niemand denken, daß die Anwohner besonders der unteren Lippe sich den Kanalprojekten gegenüber gleichgültig verhielten, nicht selbst sich die Lippe als ein Verbindungsglied des Rheins mit dem Osten und als einen Träger des Kohlenverkehrs gewünscht und sich gegen die Wasserentnahme nicht gewehrt hätten. Zwar hat sich der „Verein für Schiffbarmachung der Lippe“ erst im Jahre 1885 gebildet, aber schon vorher traten die Bestrebungen, der Lippe eine neuzeitliche Rolle zu verschaffen und sie gegen eine schädliche Wasserentnahme zu verteidigen, hervor.

Daß die Dortmunder sich 1856 und später einen Kanal längs der oberen Lippe über Bielefeld nach Minden dachten und damit die untere Lippe preisgaben, nahmen die Weselaner ihnen an sich nicht übel, waren doch alle Versuche, die Lippe für die Dortmunder Kohlen benutzbar zu machen, an dem Widerstande der Staatsregierung gescheitert. Aber an Bemühungen, die Dortmunder und die Staatsregierung für eine Verbesserung der Lippestraße und deren Eingliederung in ihren Plan an Stelle der Linie Dortmund-Ruhrort zu erwärmen, haben sie es nicht fehlen lassen.

Bereits am 8. Februar 1859 schrieben die Weselaner in einer an die Behörden gerichteten Denkschrift:

„Schon vor mehreren Jahren haben die Besitzer der Tiefbauzechen in der Gegend von Dortmund die Wichtigkeit der Lippe für den Absatz ihres Minerals erkannt, um mittelst derselben für ihre dereinstige gewaltige Förderung von Kohlen einen billigen Weg nach Holland zu erreichen, weil ihre Kohle ganz ähnlicher Natur ist wie die englische. Das Dortmunder Komitee des Rhein-Elbekanals führt in der Ansprache vom 1. Mai 1858 über sein Riesenprojekt unter den Zweigen des Kanalnetzes auch einen solchen von Dortmund nach Lünen auf, um dadurch zugleich den Rhein und Holland zu erreichen. Gelangen wir erst dahin, und der Kohlenreichtum des Dortmunder Reviers wird zunächst diesen Weg suchen, dann wird sich auf der Lippe Handel und Schifffahrt in kaum geahntem Maße entwickeln.

Da nun die Lippe als ein notwendiger Zweig des großen projektierten Rhein-Elbekanals zu betrachten ist, so würde die Vollendung ihrer Schiffbarkeit gleichsam als ein Anfang des Riesenwerks zu betrachten und schon jetzt darauf Bedacht zu nehmen sein, daß alle Strombauten unterhalb Vogelsang für Fahrzeuge von 140' Länge und 22' Breite eingerichtet würden.“

Im November vorher hatte eine Weselsche Deputation ihre Ansichten dem Oberpräsidenten vorgetragen und in Dortmund selbst „in einer großen Versammlung von Zechenbesitzern und Bergräten“ gesprochen.

Wie mag es den Weselanern nun zu Mute gewesen sein, als sie gewissermaßen als Antwort der Regierung das Anderssche Projekt zugeschickt erhielten mit der Aufforderung, sich über dessen voraussichtlichen „Nutzen“ zu äußern, eines Projektes, das es auf die Zuflüsse und Quellbäche der Lippe, also auf die Lippe selbst abgesehen hatte.

Sie antworteten am 6. 10. 1859, „daß bei Ausführung des Projektes das Leben der Lippe nicht mehr in Frage stände . . . die dortigen Verkehrsverhältnisse wären dem Projekte durchaus entgegen, es wäre denn, daß der Kanal von Lippstadt bis Wesel in der Lippe selbst verlief.“

Und in einer an den Oberpräsidenten von Westfalen gerichteten Eingabe vom 9. Oktober 1859 werfen sie die Frage auf, weshalb man die schiffbare Straße, die Lippe, verlassen und die Emscher mit einem Kostenaufwande von 12 Millionen kanalisieren wolle.¹

Kurz vorher hatte auch der Baumeister Schulz in Berlin in einer Zeitschrift die zweckmäßige Verbreiterung und Verbesserung der durch 12 Schleusen bereits schiffbar gemachten Lippe und deren Fortsetzung auf Pymont und von da zur Weser und Elbe empfohlen.²

Die kriegerischen Ereignisse brachten indessen auch die Lippeinteressenten zum Schweigen. Als aber nach denselben das Emschergebiet mehr hervortrat, schrieb die Weseler Handelskammer in ihrem Jahresberichte von 1876:

„Man will die Emscher kanalisieren und durch die Lippe speisen, diesem schönen Flusse also sein Wasser entziehen. Wenn auch jetzt die Ausbeutung der Kohlenfelder nur auf dem linken Ufer der

1) Letzteres berichtet Scheffer a. a. O.

2) Auch dieses s. Scheffer a. a. O.

Lippe erfolgt, so ist doch nicht zu bezweifeln, daß die Flötze sich auch über das rechte Ufer erstrecken. Wenn diese Voraussetzung sich bewahrheitet, so würde es erforderlich sein, die Lippe durch Kanalisation für Schiffe von der größten Tragfähigkeit schiffbar zu machen.“

1877 schreibt sie:

„Es nimmt uns Wunder, daß man bei dem Projektieren der neuen Wasserstraßen niemals der Lippe gedacht hat, es sei denn, daß man ihr Wasser für die Speisung eines projektierten Emscherkanals benutzen wollte. Die Lippe ist bereits in gewissem Grade so fahrbar, daß man sagen kann, der Anfang der Kanalisierung ist bereits gemacht, er braucht nur fortgesetzt zu werden.“

Und 1881 schreibt sie:

„Bei Ausführung der großen Kanalprojekte hoffen wir, daß auch die Lippe wieder zur Geltung kommt und daß man Mittel und Wege finden wird, den wasserreichen Fluß an seinem (versandeten) Ausflusse wieder zugänglich zu machen, so daß er einer Verbindung zwischen dem Rhein und dem Ostendienstbar werde.“

1880 veröffentlichte der Weselaner Wilh. de Haas die Schrift „der Rhein-Lippe-Isselkanal.“

Weil wegen niedrigen Wasserstandes des Niederrheins die Rheinschiffe im Herbst nicht nach Amsterdam und dem nordöstlichen Holland (wohl nach Rotterdam und dem nordwestlichen Holland) gelangen könnten, schlug er einen bei Wesel beginnenden Isselkanal für Schiffe mit 3 m Tiefgang und Anschluß an Rhein und Lippekanal vor, sodaß die Kohlen auf Rhein und Lippe zum Isselkanal nach Holland und der See gelangen könnten. Die Schrift fand jedoch wenig Beachtung.

Als die Kanalprojekte 1882 in der vor den Landtag gebrachten Gesetzesvorlage eine ernstere Form annahmen, nahm auch das Verhalten der Weselaner eine greifbarere Gestalt an.

Die Regierung brachte nicht, wie erwartet wurde, den dringenden Teil des Rhein-Elbekanals, den Emscherkanal, vor, von dem sie in der Denkschrift vom 30. 1. 1882, S. 9, selbst sagt, daß „er allein ein selbständiges und für sich schon lebensfähiges Ganzes darstellen würde“, sondern das Mittelstück, den Dortmund-Ems-Kanal. Der Grund der vorläufigen Zurücksetzung des Emscherkanals lag zumeist in den technischen Schwierigkeiten, die dieser Teil bot und über deren Überwindung die Untersuchungen noch nicht abgeschlossen waren. Abgesehen von der „nahen Aufeinanderfolge der dort liegenden industriellen Etablissements und der großen

Zahl der zu kreuzenden, seit Aufstellung der ersten Entwürfe noch erheblich vermehrten Eisenbahnen“, „ließen auch die infolge des Bergbaues eingetretenen Veränderungen an der Tagesoberfläche Besorgnisse für die Standhaftigkeit des Kanals an und für sich wie auch namentlich der Schleusen und sonstigen Bauwerke aufkommen.“

Unter Hinweis auf diese Äußerung der Staatsregierung selbst empfahl die Stadt Wesel am 13. 4. 1882 dem Minister der öffentlichen Arbeiten, die Kanalisation der Lippe an Stelle der Emscherlinie zu wählen, da die Lippe nicht nur schon teilweise reguliert sei, sondern auch neben dem Kohlenreviere läge, das sich immer mehr ihr nähere.

Um dieselbe Zeit befaßte sich der Weseler Kaufmann Joh. W. de Haas mit seiner Schrift „Die Notwendigkeit der Führung des Rhein-Emskanals durch das Lippetal mit der Mündung in den Rhein bei Wesel“ und der Weseler Bürgermeister Baur mit seiner Schrift „Rhein-Emskanal (Wesel-Salzbergen) und Lippelateralkanal.“

Erstere erschien 1883. „Da die Denkschrift vom 30. 1. 1882 betreffend die geschäftliche Lage der preußischen Kanalprojekte“ für den Emscherkanal die Speisung aus der Emscher und eventuell einen Wasserzubringer aus der Lippe, für den Dortmund-Emskanal eine künstliche Speisung aus der Lippe (durch ein Pumpwerk) vorsah, so erörterte de Haas die Frage, „ob man denn wirklich berechtigt sei, so ohne weiteres der Lippe die Lebensbedingung eines schiffbaren Flusses zu nehmen.“

„Man wird einreden, schreibt er, daß die Schifffahrt auf der Lippe schon fast ganz aufgehört habe und deshalb diese Frage hinfällig sei. Das ist zwar für den Augenblick richtig, aber nicht für die schon nahe Zukunft. Wenn übrigens dieser Grundsatz richtig wäre, dann könnte man ja jeden Gegenstand, der von seinem Eigentümer augenblicklich nicht benutzt wird, ohne weiteres an sich nehmen. Vielleicht auch wird man entgegen, daß dieses Beispiel im vorliegenden Falle keine Anwendung finde, weil hier keine juristische Person als Eigentümerin existiere. Aber sind denn nicht die sämtlichen Anwohner der Lippe bezw. die Bewohner der an der Lippe liegenden Städte und Dörfer, sowie die die Lippe als Schiffer, Mühlenbesitzer etc. noch benutzenden Personen juristischen Personen gleichzuachten, wenn auch nicht in persönlichem, so doch in korporativem Sinne? Oder will man vielleicht einwenden, daß das höhere Landesinteresse eine solche Aneignung erheische? In diesem Sinne kann

die Notwendigkeit einer Aneignung nicht aufgestellt werden, denn als ein allgemeines Landesinteresse kann die Führung des Rhein-Emskanals über den Höhenzug zwischen Emscher und Lippe nicht angesehen werden, sondern man kann höchstens von einem Interesse der Industrie der Emschergegend sprechen und das ist kein eigentliches Landesinteresse, würde es höchstens in dem Falle sein können, wenn die Führung des Kanals zum Rhein auf einem andern Wege gar nicht möglich wäre.“

„Vor 50 bis 60 Jahren, als noch das Wasser das einzige Element war, auf welchem Massengüter fortbewegt wurden, lag der Schwerpunkt der niederrheinischen Kohlenindustrie im Ruhrthal. Erst mit den Eisenbahnen wurde der Schwerpunkt in das Emschertal verlegt. Und vielleicht schon in naher Zukunft wird die Industrie den Höhenzug überschreiten, der das Emschertal von dem unteren Lippetal trennt. Hat doch der Vormarsch schon auf der ganzen Linie begonnen und erheben sich auf der Scheitelsecke dieses Höhenzuges, auf der Linie Recklinghausen-Buer-Gladbeck, bereits die Kamme. — Unermeßliche Kohlenschätze liegen im niederrheinisch-westfälischen Bergwerksbezirke und nach dem Urtheile von Sachverständigen gerade besonders im unteren Lippetal. Der Spekulationsgeist wird sich bald dieses reichen Schatzfeldes bemächtigen. Und bei solchen Ausichten sollten wir uns einen Hauptfaktor der Kohlenindustrie, das Speisewasser zu einem großen Schiffahrtskanale, von Konkurrenten zu uns schädigenden Zwecken wegschöpfen lassen? Nimmermehr darf das geschehen.“

Verfasser bespricht dann die weitere kommerzielle und wirtschaftliche Bedeutung eines Lippekanals und schließt mit einer interessanten Beleuchtung ihrer militärischen Seite.

De Haas hielt also an dem Weselschen Gedanken von 1859 und 1876, Kanalisierung der Lippe, fest, desgleichen, wenn auch in anderer Weise die gleichzeitig begonnene, aber erst 1884 erschienene Schrift des Bürgermeisters Baur.

Auf Grund eingehender im Auftrage der Stadt Wesel durch den Feldmesser Mathias vorgenommener Vermessungen verfaßte dieser mit Hülfe des Bauinspektors Becherer „den Rhein-Emskanal Wesel-Salzbergen nebst Lippelateralkanal.“ Seine Hauptlinie verläuft mit 13 Schleusen von Wesel über Borken Oeding Vreden Gronau Bentheim nach Salzbergen und von da durch die Ems in die Nordsee. Der Lippelateralkanal geht mit 1 Schleuse von Marienthal, 17 km von Wesel und etwa 10 km nördlich von der Lippe, auf Schermbeck und von da das nördliche Ufer der Lippe entlang bei Lünen, 15 km von Dortmund, in die Lippe, um dort den Anschluß an das Kohlenrevier zu bekommen. Auffallend ist es, wie das Projekt der versandeten

Lippemündung und der seichten Unterlippe aus dem Wege geht. Die letztere wird gar nicht benutzt, ein Seitenkanal, der sein Wasser bei Lünen der Lippe entnimmt, führt nebenher. Die Mündung des Kanals und damit eine neue Lippemündung ist der Spitze der Budericher Insel gegenüber gelegt, damit er nicht in den versandeten rechten Rheinarm (Lippemündung) auslaufe, sondern gleich in den linken Rheinarm, den Budericher Kanal oder Durchstich, der ja das eigentliche Bett des Rheinstroms bei Wesel geworden ist. Der rechte Rheinarm sollte nach dem Baurischen Projekte oberhalb abgesperrt, um so gegen weitere Versandung geschützt desto besser als Hafen benutzt werden zu können.¹

Zwei Jahre später veröffentlichte er dieselbe Schrift mit dem zweiten Zweigkanal „Schermbek-Schalke“ über Dorsten und Gladbeck.

Die Regierung ging auf diese Wesel'schen Projekte ebensowenig wie 1858 und 1876 ein, „da sie den Schiffen vom Oberrhein den Umweg über Wesel nicht zumuten wollte. Auch lag die Hauptlinie des Baurischen Projektes zu nahe an der Grenze und Küste.“

Um so fester trat nun Baur seinem Mitbürger de Haas zur Seite, der auch anderswo Bundesgenossen fand. Die Wasserentnahme, auf deren Gefährlichkeit für die Lippe de Haas ganz besonders hingewiesen, brachte auch andere Lippeanwohner in Aufregung. Ein Sohn der Stadt Lünen, der Industrielle Conrad Schulz in Wetzlar, sowie der Bürgermeister Werner und der Generaldirektor Kamp in Hamm hielten wie de Haas den Zeitpunkt für gekommen sich zu wehren.

Der Magistrat der Stadt Hamm schrieb am 17. 11. 1884 an den Weseler Magistrat:

„Das Projekt des Rhein-Emskanals geht davon aus, daß derselbe über die Lippe hinweggeführt und aus derselben gespeist werden soll. Eine schiffbare Verbindung zwischen der Lippe und dem Kanal ist nicht in Aussicht genommen. Durch die enorme Wasserentziehung werden sich aber an der Lippe bedeutende Veränderungen vollziehen; sie wird zu einem Bache herabsinken und die Schiffsverbindung zwischen Lippstadt und Wesel für immer beseitigt werden. Wir verkennen nun nicht, daß die Lippeschiffahrt zur Zeit eine Bedeutung nicht beansprucht; daraus folgt jedoch nicht, daß die Lippeverbindung für alle Zeiten entbehrlich wird, sie kann nach dem Fortschreiten des Verkehrs wieder eine

¹) Letzteres ist bei der Regulierung von 1890—94 ausgeführt worden.

unübersehbare Wichtigkeit erhalten, und wir stehen vor einem Verluste, dessen Grösse wir im Augenblicke gar nicht übersehen können. Unserer Pflicht bewußt, die gemeinen Interessen zu fördern, sind wir überzeugt, daß die Staatsregierung nicht beabsichtigt, dem einen Landesteile zu geben, was sie einem anderen Teile nimmt.

Das Kanalprojekt ist bekanntlich nicht beseitigt, sondern nur vertagt. Wollen wir unsere Interessen wahren, so müssen wir der Staatsregierung unsere Befürchtungen und Wünsche aussprechen, bevor das Projekt neu bearbeitet und vorgelegt wird. Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, unterbreiten wir dem Magistrat ergebenst den Vorschlag einer Konferenz von Vertretern der Lippetalstrecke und stellen gefälliger Erwägung anheim, ob nicht Hamm der naturgemäße Sammelpunkt sein möchte.“

Die Konferenz fand am **3. 1. 1885** zu Hamm statt. Sie kann als die **Gründungsversammlung** des Vereins für Schiffbarmachung der Lippe betrachtet werden. Zum ersten Male scharen sich die Lippeanwohner zur Verteidigung des, wie man sich ausdrückte, mit der Konfiskation bedrohten Heimatflusses in einem Momente zusammen, wo die Gefahr im Verzuge war; seitdem halten sie zusammen, um sich immer enger an einander zu schließen; und was sie in Hamm am 3. 1. 1885 berieten, das blieb das Programm für die ganze folgende Tätigkeit: Protest gegen die bedingungslose Wasserentnahme und Erstrebung der Lippekanalisation mit Anschluß an den Rhein-Emskanal.

Man beschloß vorerst, sich jeder öffentlichen Agitation zu enthalten und nur dem Reichskanzler als Präsidenten des Staatsministeriums und Handelsminister und dem Minister der öffentlichen Arbeiten die Interessen des Lippetals in einer Petition vorzutragen. Diese wurde im Juni 1885 abgesandt und hatte u. a. folgenden Wortlaut:

„Der Schiffahrtskanal soll das Lippetal überschreiten, ohne in demselben eine Spur des Weltverkehrs zu hinterlassen, welchen seine Anlegung zu schaffen berufen ist. Dennoch ist gerade das Lippetal dazu bestimmt, für die neue Schöpfung das größte und unerläßlichste Opfer zu bringen. Die Kanalspeisung wird in allererster Linie der Lippe zur Aufgabe gestellt, aus welcher zunächst vermittelt eines Pumpwerks, später durch einen Speisekanal die Strecke Henrichenburg—Münster zu versorgen sein wird. Für uns ist demnach der Betrieb des Kanals gleichbedeutend mit der Ableitung der Lippe in der Richtung der Emscher und Ems, also mit der Aufhebung dieses Flußweges nach dem Rheintale.

Die Kanalisation der Lippe ist nach den bekannten Arbeiten des Baurats Michaelis leicht ausführbar, und wer möchte die Wichtigkeit

natürlicher Wasserverbindungen bestreiten zu einer Zeit, in welcher die Kgl. Staatsregierung Millionen für den Ausbau künstlicher Wasserstraßen fordert? Daß auch die Landwirtschaft und namentlich die Lippwiesenkultur durch die Wasserentziehung schweren Schaden leiden würde, ist wohl unbezweifelbar.

Handelte es sich hier um einen Konflikt zwischen den Interessen des westfälischen Kohlengebietes und denen des Lippetals, so würde unseres Ermessens immer noch nicht diejenige Partei zurückzustehen haben, die lediglich eine Schädigung ihres Besitzes abzuwenden trachtet. Ein solcher Konflikt ist jedoch nicht einmal gegeben. Nach den gehorsamst beigefügten Abhandlungen des Bürgermeisters Baur zu Wesel, des Joh. Wilh. de Haas zu Wesel und des Industriellen Conrad Schulz zu Wetzlar, deren Inhalt sich teils auf eigene exakte Messungen, teils auf amtliche Zahlen stützt, dürfte kaum zu bezweifeln sein, daß das Lippetal nach einer Kanalisierung des Flusses wohl einen Teil seines Wassers abgeben und einen Anschluß an den Rhein-Emskanal als Entgelt für dessen Speisung erhalten könnte.“

Es folgt die Bitte, die Staatsregierung wolle die Kanalisierung der Lippe als integrierenden Teil in das Rhein-Emsprojekt einreihen.

Ein direkter Bescheid ging auf diese Eingabe nicht ein; man begnügte sich aber, seine Rechte gewahrt zu haben.

IV.

Der Lippeverein bis zur Aufstellung des Roederschen Projektes.

Am 13. 3. 1886 wurde die 1883 abgelehnte Gesetzvorlage betr. den Dortmund-Emskanal mit einigen Änderungen dem Landtage wieder vorgelegt. Die Speisung der Strecke Henrichenburg-Münster sollte aus der Lippe, „deren Wasser selbst in trockenen Jahren hierzu ausreiche, vermöge eines am Übergange des Kanals über die Lippe bei Olfen (Vinnum) zu errichtenden Pumpwerks“ erfolgen. Nach dem Kommissions-Beratungsberichte, S. 32, soll „der Bedarf im ungünstigsten Falle über den 10. Teil der Wasserführung der Lippe nicht hinausgehen“. Bei späterer Fortsetzung des Kanals zum Rhein war eine Erweiterung des Vinner Pumpwerkes in Aussicht genommen.

Nur der Abgeordnete Eickenscheidt bringt in den Landtagsverhandlungen von 1886 von der Unterlippe die Befürchtungen vor, welche wegen der Wasserentziehung die Stadt Dorsten für ihren Schiffbau und die Landwirte für ihre niedrig gelegenen Äcker und Wiesen hegten.

Der Lippe-Verein dagegen enthielt sich trotz dieser Wasserentnahme, die also später bei der Verbindung Henrichenburg-Ruhrort noch vermehrt werden sollte, der Agitation gegen den Dortmund-Emskanal. Gegen ihn waren nicht einmal die Weselaner aufgetreten, die nur gegen die Emscherlinie die Lippelinie hervorgehoben hatten. Eine Agitation des Lippevereins setzt erst nach der Bewilligung des Dortmund-Emskanals ein. Erst da war der Zeitpunkt gekommen, eine Entschädigung für das der Lippe entnommene Wasser zu fordern und unter allen Umständen, wo möglich mit dem Emscherkanal, die Kanalisation der Lippe zu erwirken. Das war das klare und berechtigte Ziel des Lippevereins.

Er trat also erst nach Bewilligung des Dortmund-Emskanals am 18. 10. 1886 wieder in Hamm zusammen und beschloß, da der Dortmund-Emskanal durch Wasserentziehung die Interessen einer Lippeschiffahrt und der Landwirtschaft schädige, wenn nicht der Wasserverlust durch eine künstliche Hebung des Wasserspiegels, also durch Kanalisation, ausgeglichen würde, zunächst selbst ein Lippekanalisationsprojekt aufzustellen.

Der Minister für öffentliche Arbeiten zeigte dadurch sein Entgegenkommen, daß er am 19. 4. 1887 dem Wasserbauinspektor Roeder in Hamm die Ausarbeitung unter Benutzung amtlichen Materials gestattete.

Für die Ausführung dieser Arbeit waren aber große Mittel erforderlich; es galt daher, die Werbetrommel zu rühren und noch mehr Mitglieder zu gewinnen. Diesem Zwecke diente zunächst die Versammlung vom 16. 12. 1887 in Dorsten. Wasserbauinspektor Roeder hielt dort einen Vortrag über den an den Dortmund-Emskanal anzuschließenden und in modernen Abmessungen zu gestaltenden Lippekanal sowie dessen Bedeutung für Industrie, Handel und Landwirtschaft. Nach dem Vortrage wurde auf Antrag des in dieser Versammlung zum Vorsitzenden gewählten Bürgermeisters Werner-Hamm zur Beschaffung der für die Vor-

arbeiten und Sonstiges erforderlichen Mittel und zur Vorberathung weiterer Schritte eine Kommission von 50 Mitgliedern gewählt.

Zur weiteren Organisation versammelten sich die Kommissionsmitglieder am 11. 2. 1888 in Hamm. Es wurde hier empfohlen, in den Hauptorten des Lippegebietes Lokalkomitees zu gründen, und alsdann ein geschäftsführender Ausschuß gebildet aus den Herren Handelskammerpräsident von der Trappen-Wesel, Bergwerks-Direktor Peitsch-Gladbeck, Bergwerks-Direktor Mosebach-Recklinghausen, Oekonomie-Kommissionsrat Sterneborg-Lippstadt, Gutsbesitzer Fritz von Raesfeld-Dorsten sowie sämtlichen Kommissionsmitgliedern aus Hamm. Darauf wurden die Städte, Zechen und Werke hinsichtlich ihrer Beiträge für die Vorarbeiten eingeschätzt z. B. Wesel auf 1000 Mk., Lippstadt auf 750 Mk., Hamm auf 500 Mk.

Um dieselbe Zeit war der Bürgermeister Baur-Wesel mit der Feststellung der auf der Lippe zu erwartenden Verkehrsmengen beschäftigt, wobei er seitens der Städte, Gemeinden, Betriebe und Werke eifrigste Unterstützung fand.

Eine allgemeine Versammlung fand wieder am 30. 1. 1889 statt und zwar in Recklinghausen. Bauinspektor Roeder hielt einen Vortrag über das seiner Fertigstellung nahende Lippeprojekt. Die Frage des Landesbauinspektors Becherer-Wesel nach der Möglichkeit und Nützlichkeit eines Kanals von Dorsten in das Kohlenrevier, auf die man nicht näher einging, erweckt insofern Interesse, als sie 1893 unter den fünf Prüssmannschen Projekten als No. II eine Ausgestaltung erhielt.

Inzwischen wurden, um weitere technische und industrielle Kreise für das Lippeprojekt zu interessieren und es auch in ihnen zum Gegenstande der Erörterung zu machen, darüber Vorträge gehalten vom Wasserbauinspektor Roeder-Hamm im Verein für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Süd- und Westdeutschland zu Frankfurt a. M. am 14. 11. 1888 und vom Bürgermeister Baur-Wesel im Centralverein für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt zu Berlin am 6. 3. 1889. Im Anschluß an letzteren Vortrag erkannte Professor Schlichting, Vorsitzender des genannten Vereins, auf Grund seiner eigenen Kenntnisse der Verhältnisse sowohl das Bedürfnis als auch die gesunde wirtschaftliche und

technische Grundlage des Lippeunternehmens an. Der am 5. 1. 1884 in Münster gegründete, in Hannover domizilierte Westdeutsche Kanalverein hatte sich unter dem Einflusse seines Ausschußmitgliedes Konrad Schulz-Wetzlar des Lippeprojektes schon bei der Gründung warm angenommen.

Nachdem so weit und breit der Boden für die günstige Aufnahme vorbereitet war, erschien im August 1889 die unter Assistenz des Regierungsbaumeisters Senger vom Wasserbauinspektor Roeder verfaßte „Denkschrift über die Schiffbarmachung der Lippe bis Lippstadt aufwärts“.

Das darin enthaltene Lippekanalprojekt, den rund 150 km langen Kanalweg Wesel-Lippstadt umfassend, erforderte bei 18 Schleusen 10 bezw. 12 Millionen Mk. Von diesen kostete die Strecke Wesel-Vinum mit 8 Schleusen 4,5 und mit dem Hebewerk 6,5 Millionen Mk., die Strecke Vinum-Hamm mit 4 Schleusen 2,9, die Strecke Hamm-Lippstadt mit 6 Schleusen 2,6 Mill. Mk.

Die Schleusen unterhalb Hamms sind für Rheinschiffe von 1000—1200 t berechnet und haben 12 m Weite und 3 m geringste Tiefe über dem Drempe; die Kammerlänge soll von Hamm bis Lünen 85 m, von Lünen bis Wesel 105 m betragen.

Die Schleusen oberhalb Hamms haben an Torweite 8,6 m, an Kammerlänge 70 m. Die Tiefe des Kanals soll von Wesel bis Hamm $2\frac{1}{2}$ m, von Hamm bis Lippstadt 2 m betragen.

Zur Vergleichung werden die Kosten des 45 km langen Emscherkanals Henrichenburg-Ruhrort in den Abmessungen des Dortmund-Emskanals auf 18,3 Mill. Mk. angegehen.

Über die Sicherheit des Emscherkanals schreibt Roeder, daß sie wie auch die Sicherheit der darüber zu führenden Brücken und Eisenbahnen wegen der abgebauten Grubenfelder nach der Ansicht Bergsachverständiger fraglich sei. Wenn auf den Grubenfeldern zur Erhöhung dieser Sicherheit des Kanals und der Bauwerke Pfeiler stehen bleiben müßten, so würde das die Grunderwerbskosten sehr verteuern.

V.

Bis zur Aufstellung der Duis-Prüsmannschen Projekte.

Mit der Aufstellung und Veröffentlichung des Roederschen Projektes hatte der Lippeverein seine erste Tat getätigt, seinen Bestrebungen eine greifbare Gestalt gegeben, sich selbst einen sichern Boden geschaffen und Nichtbeteiligten ein Objekt für ihre Erwägungen und ihr Urteil geboten. In einem Momente, wo es sich um die Weiterführung des Dortmund-Emskanals nach dem Rheine handelte, mußte diese Denkschrift nicht nur bei den Lippeinteressenten Beachtung finden. In der Ausschußsitzung zu Hamm vom 19. 10. 89, an welcher der Oberregierungsrat Vormbaum und der Regierungsrat Dr. Weddige teilnahmen, äußerte sich ersterer, „daß schnell vorgegangen werden müsse, da das Rhein-Emsprojekt sich in einem Stadium befinde, bei welchem die Notwendigkeit der Berücksichtigung der Lippecanalisation hervorträte, wenn diese überhaupt zur Ausführung kommen sollte.“ Der Verein beeilte sich daher, unter Bezugnahme auf die Roedersche Denkschrift am 16. 12. 1889 das Ministerium für öffentliche Arbeiten zu fragen, unter welchen Bedingungen es an die Ausführung des Lippeprojektes zu gehen geneigt sei.

Als kurz darauf der Oberpräsident Studt nach Berlin reisen mußte, besprach er sich erst mit Vertretern des Lippevereins am 5. 2. 1890 in Hamm. Nachdem ihm über das Projekt ein Vortrag gehalten, äußerte er zunächst das Bedenken, ob die Lippe für die eigene Kanalisation und die Speisung des Dortmund-Emskanals Wasser genug habe. Bauinspektor Roeder hält es für ausreichend. Andernfalls bezeichnen die übrigen eine Wasserentnahme, welche die Schiffbarmachung der Lippe unmöglich mache, als ein Unrecht, gegen welches sich die Anwohner wehren müßten. Den Bedenken wegen der Rentabilität gegenüber wird die Roedersche Berechnung als eher zu gering bezeichnet. Es käme aber außer der Rentabilität auch die Hebung der Volkswirtschaft, des Handels, des Gewerbes und der Landwirtschaft in Betracht. Die Frage, ob auch das Bergwerks- und Hüttenwesen an dem Lippekanal Interesse hätten, wurde von den Dort-

munder Vertretern mit Entschiedenheit bejaht und der Überzeugung Ausdruck gegeben, daß mit der Zeit die Lippe sogar der Hauptfluß für die Kohlenverfrachtung werden würde.

Der Besprechung des Oberpräsidenten mit dem Minister und einer Eingabe des Vereins folgte eine ministerielle Aufforderung an das Oberbergamt in Dortmund und den Regierungspräsidenten in Düsseldorf Freiherrn v. d. Recke, sich zu äußern, inwiefern der Lippekanal und sein Anschluß an den Dortmund-Emskanal wünschenswert sei.

Das Oberbergamt nennt **1.** als für den Lippekanal in Betracht kommend die Zechen Gneisenau, Stein und Hardenberg, Westfalia, Tremonia, Hansa, Dorstfeld, Westhausen, Hansemann, Viktor, Friedrich der Große, von der Heydt, Recklinghausen II, Clerget, Shamrock, König Ludwig, General Blumenthal. Es erwähnt nicht die damals stillliegenden Zechen Achenbach und Preußen bei Lünen, die hinzuzurechnen sind. Es hält die Erstehung von zwei oder drei neuen Zechen in dem auf die Lippe angewiesenen Gebiete bei günstiger Konjunktur für möglich. Die Zechen Hugo bei Buer und Moltke bei Gladbeck würden einen Teil ihrer Förderung der Lippe zuführen. Es berechnet die Förderung der den Lippekanal event. benutzenden Zechen auf ca. 6 Millionen Tonnen, die der einen Nordemscherkanal event. benutzenden auf ca. 6,5 Millionen, die der einen Südemscherkanal event. benutzenden auf $11\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen. Es ist der Ansicht, daß die ca. 6 Millionen Förderung der für die Lippe in Betracht gezogenen Zechen nach Herstellung des Dortmund-Emskanals zum Teil auf diesem nach Osten und Norden würden abgeführt werden.

Es behauptet **2.**, daß von dem Kanalkreuzungspunkte (Vinnum) bis nach Dorsten die Lippe ein Gebiet durchfließt, in welchem alle Aufschlüsse für das Vorhandensein von Steinkohlenflötzen fehlen.

Es meint **3.**, daß die Mergelschichten und die Schichten der voraussichtlich außerdem auftretenden Triasformation hier so mächtig seien, daß nach menschlichem Ermessen viele Jahrzehnte noch vergehen würden, bis der Unternehmungsgeist es wagen würde, in diesem Gebiete die unterirdischen Schätze zu suchen, geschweige auszubeuten.

Es befürchtet **4.**, daß durch die Schiffbarmachung der Lippe

eine große Anzahl der leistungsfähigsten und flötzreichsten Zechen in eine nachteilige Lage versetzt würde gegenüber denjenigen, die mit ihrem Produktenabsatze naturgemäß nach der Lippe gravitierten und die in einer erheblich großen Anzahl bereits die Vorteile der Lage zum Dortmund-Emskanal besäßen.

5. Ein Stichkanal nach Bismark-Wanne würde viel vorteilhafter sein, als die neben dem Emscherkanale kanalisierte Lippe.

Was Punkt 1 angeht, so brachte Kommerzienrat Schüchterman in der Generalversammlung des Lippevereins vom 17. 6. 93 für die Lippe (nicht berücksichtigt ist bei dieser Berechnung irrtümlich der Recklinghäuser Bezirk) täglich 17 000 t = 1700 Doppellader Kohlen in Anrechnung und erwähnt zur Vergleichung, daß der Duisburger Hafen täglich nur 1800 Doppler bewältigen könne, und Bergwerksdirektor Kleine bezifferte in der Berliner Vertrauensmännerversammlung vom 18. 11. 95 die an der Lippe direkt interessierte Förderung mit 28 % der Gesamtförderung des Oberbergamtsbezirks Dortmund, die 40 613 073 t betrug.

Punkt 2 und 3 sind durch spätere Bohrungsergebnisse, durch Ankauf von Grubenfeldern seitens des Staates und durch Inbetriebsetzung von Zechen an der Lippe glänzend widerlegt worden.

Hinsichtlich des Punktes 4 waren die mitten im Kohlenrevier Wohnenden durch die Rheinstraße und durch bequeme Eisenbahnverbindungen vor den östlichen so bevorzugt, daß die Situation dieser trotz des Dortmund-Emskanals erst durch einen Lippekanal der Situation jener gleich werden konnte.

Bei dem oberbergamtlichen Gutachten war endlich der ganze übrige Verkehr, der der Lippe zufallen würde, außer Acht gelassen. Die ganze Lippegegend ist reich an Naturprodukten, die sich als sogenannte Massengüter besonders für den Wassertransport eignen, insbesondere außer Kohlen auch Holz, Ton, Kalk, Salz und Steine. Außerdem eignet sich die Lippegegend sehr zu industriellen Anlagen, insbesondere, wenn die Rohmaterialien auf dem billigen Wasserwege herangeschafft werden können, da Grund und Boden zu billigen Preisen vorhanden. Schließlich würde die Lippekanalisation der Landeskultur die größten Vorteile bringen.

Das oberbergamtliche Gutachten war gleichwohl im ganzen noch günstig, am günstigsten aber wirkte später der Umstand,

daß der Zweifel am weiteren Vorhandensein von Kohlen an der Lippe sowie an der Unternehmungslust, etwa doch vorhandene zu erschließen, durch die Tatsachen überholt wurde.

Infolge der Roederschen Denkschrift war auch das Dortmunder Interesse für die Lippe reger geworden. In einer vom Generaldirektor Brauns und Baurat Staberow auf Wunsch des Lippevereins auf den 14. 6. 1890 einberufenen Versammlung in Dortmund trat die Sympathie für die Lippe zu Tage, wenn auch, wie für die Dortmunder und Gelsenkirchener Verhältnisse natürlich, mit einer gewissen Rücksichtnahme auf das Emscherprojekt, das man, weil aussichtsreicher, nicht gefährden wollte.

Aber als ein nicht günstiges Zeichen von der Stimmung der Regierung wurde es angesehen, daß das auf Anregung des Regierungspräsidenten Schwarzenberg an den Oberpräsidenten gerichtete Gesuch, dem Meliorationsbauinspektor Grantz die Erlaubnis zur Ausarbeitung eines Gutachtens über die Wirkung der Lippekanalisation auf die Landwirtschaft zu erteilen, am 7. 10. 1890 abschlägig beschieden wurde.

Im Januar 1891 wurde auch bekannt, daß die Kanal-kommission in Münster und das Oberbergamt in Dortmund endgültig mit den Vorarbeiten für den Emscherkanal beauftragt seien.

Damit war für die Anwohner der Lippe das Signal gegeben, nunmehr alles aufzubieten, um sich für die damit ins Auge gefaßte weitere Wasserentnahme eine Entschädigung durch die Kanalisation der Lippe zu sichern, wenigstens der unteren. Den Bewohnern der oberen konnte die Speisung des Emscherkanals aus der Lippe an sich gleichgiltig bleiben, da ihnen das für die etwaige Schiffbarmachung der Oberlippe erforderliche Wasser nicht entzogen wurde.

Der Landrat des Kreises Recklinghausen, Freiherr von Reitzenstein, der bereits an 43 Jahre seinem Amtsbezirke vorstand und mit seltenem Geschicke dessen Interessen zu fördern verstanden hatte, berief die Bedrohten auf den 21. 2. 1891 zu einer Versammlung nach Recklinghausen. Gemäß dem Beschlusse der Hammer Versammlung vom 11. 2. 1888 wurde ein Lokalkomitee für die Unterlippe (Wesel bis Lünen) mit dem Sitze in Lünen und unter Leitung des Direktors Friedrich

von der Westphaliahütte zu Lünen gebildet, das die Kanalisation wenigstens der Unterlippe mit allem Nachdrucke betreiben wollte. Für die Vorarbeiten zu diesem Projekte, die wiederum dem Bauinspektor Roeder übertragen werden sollten, wurden schon in der Versammlung 4600 Mk. gezeichnet, die in einer zweiten Versammlung vom 10. 4. 1891 auf 6000 Mk. erhöht wurden.

Entsprechend bildete sich in der Versammlung zu Soest am 2. 5. 1891 ein Spezialkomitee für die Oberlippe mit dem Sitze in Lippstadt unter Leitung des Eisenbahndirektors Schönfeld. Hamm blieb als Hauptort des Mittellaufs der Lippe Sitz des Gesamtvereins. Um aber beiden Komitees die Einheit des Gesamtvereins zu erhalten, wurden in der Ausschußsitzung vom 31. 10. 1891 zu Soest die Satzungen, welche dem Verein bisher noch fehlten, beraten und in der Generalversammlung vom 7. 11. 1891 zu Hamm angenommen.

Im § 1 wurde der Verein als der Mittelpunkt für alle vertretbaren Bestrebungen zur ausgiebigen Benutzung des Lippeflusses für die Bedürfnisse des Verkehrs und der Landwirtschaft hingestellt und ihm sein bisheriges Ziel, die Kanalisation des ganzen Flusses von Wesel bis Lippstadt sowie der Anschluß an den Dortmund-Emskanal, auch für die Folgezeit gesteckt.

Das auf Anregung des Spezialkomitees für die untere Lippe an das Ministerium gerichtete Gesuch und eine Audienz des Gesamtvorstandes beim Oberpräsidenten am 21. 11. 1891 hatten einen nicht zu unterschätzenden Erfolg. Wasserbauinspektor Prüssmann wurde beauftragt, die untere Lippe bis zum Dortmund-Emskanal zu vermessen.

Des Gesamtvorstandes Bemühungen, den Minister zu bewegen, auch die obere Lippe vermessen zu lassen, blieben, obwohl der Verein 30 000 Mk. dazu zur Verfügung stellte, vorläufig ohne Erfolg. Auf eine dahinzielende Eingabe vom 20. 4. 1892 antwortete Minister Thielen am 12. 5., daß nur die Verbindung des Dortmund-Emskanals mit dem Rhein vermessen würde und eine weitere Kanalisation der Lippe zur Zeit nicht in Betracht gezogen werden könne. Da man aber in Bezug auf die obere Lippe den guten Willen der Regierung daraus zu erkennen glaubte, daß sie nicht bloß der neuen Eisenbahnbrücke in Haltern (an der unteren Lippe) sondern auch der in Hamm (an der oberen Lippe) die Weite

und Höhe geben ließ, die sie bei etwa ausgeführter Kanalisation des Flusses haben mußten, so beschloß der Verein, seine vereinten Kräfte vorerst nachdrücklich der unteren Lippe zuzuwenden.

Dadurch, daß nun die untere Lippe regierungsseitig als Kanalprojekt behandelt wurde, wurde die Lippe, wenn wir die Länge der Strecke und ihren Zweck dem Dortmund-Emskanal und Rhein gegenüber in Betracht ziehen, dem Emscherprojekte gleich behandelt. Wie würde der inzwischen verstorbene, um die Lippe so hoch verdiente stellvertretende Vorsitzende des Vereins, der Weseler Bürgermeister Baur, der noch vor 1½ Jahren in der Dortmunder Versammlung „schon bei der Wahrnehmung froh war, daß das Lippeprojekt, das man früher vornehm ignorierte, schon eine so allgemeine Beachtung fand“, sich jetzt gefreut haben, wo die Lippe sogar staatlicherseits mit der Emscher in Konkurrenz gebracht wurde.

Aber auch ein anderer Verlust hatte in dieser erwartungsvollen Zeit den Lippeverein getroffen. Sein bisheriger Vorsitzender, der Bürgermeister Werner von Hamm, übernahm zum 1. 4. 1892 das Amt des Ersten Bürgermeisters der Stadt Cottbus. Ein neuzeitlich angelegter, schneidiger Beamter, der den modernen Bedürfnissen überall Geltung zu verschaffen suchte, hatte er vor 7 Jahren die Lippeanwohner zur Verteidigung ihres Stromes um sich geschart, ihre anfänglich lose, schließlich fester organisierte Vereinigung in den Ausschuß- und Allgemeinversammlungen geschickt geleitet und die Lippesache, besonders mit dem Bürgermeister Baur, dem Bauinspektor Roeder und dem Generaldirektor Kamp durch Aufstellung eines Lippekanalisationsprojektes und durch geschickte mündliche und schriftliche Unterhandlungen mit den Behörden soweit gefördert, daß er mit großer Befriedigung dieses Arbeitsfeld verlassen und den Vorsitz mit guten Aussichten an seinen Nachfolger abtreten konnte.

Eigentümlicherweise fällt der Wechsel im Vorsitze mit einem bedeutenden Wechsel in den Kanalverhältnissen und dem dadurch bedingten Verhalten des Lippevereins zusammen. Bisher dachte man sich einen Kanal im Emschergebiete mit einer die Wasserabgabe ausgleichenden Lippekanalisation als gemeinsames Ziel der Lippe- und Emscherinteressenten; nunmehr aber sollte dieser friedliche Plan durch Zurückweisung des Lippe-

projektes seitens der maßgebenden Faktoren leider zerstört werden und, da die Lippeanwohner ihre Sache nicht preisgaben, ein offener Kampf zwischen ihnen und den Emscherinteressenten ausbrechen.

Beide Parteien hatten ihre ganze Kraft aufzubieten. Die einen für einen Kanal durch ein Gelände, in welchem die Industrie zur höchsten Entfaltung gelangt war, und das seit 35 Jahren des Kanals bedurfte und ihn begehrte. Ihre Schwäche war die Waghalsigkeit des Unternehmens sowie seine wahrscheinliche Unzulänglichkeit für die Bewältigung der ihm in zu großen Massen zuströmenden Güter.

Die Lippevereiner strebten für einen Fluß, der bereits eine früheren Verhältnissen nach blühende Schifffahrt mit besseren Gütern erlebt hatte, die zwar durch die Bevorzugung der Ruhr und die durch Verlegung des Rheinlaufs herbeigeführte Versandung der Mündung wieder eingegangen war, die aber, um wieder zu erstehen, an erster Stelle der wirksamen Regulierung der Mündung, dann der Modernisierung ihrer Anlagen und der Erhaltung des Wassers bedurfte, das ihr zum Nutzen einer andern Verkehrsstraße entzogen werden sollte. Den einen stand der augenfällige, gegenwärtige, aber durch die Kosten des Baus und die Schwierigkeit der Benutzung beeinträchtigte Nutzen, den andern das moralische Recht und der sich bei Ausführung sofort ergebende Nutzen zur Seite.

Der Lippeverein, an Machtmitteln und Einfluß weit hinter den Emscherinteressenten zurückstehend, konnte nur durch zähes, aber auch geschicktes Vorgehen sein Ziel erreichen. Dazu erforderliche innere Festigkeit, ideales Streben und umsichtige Leitung fehlten ihm nicht. Hatte er sich doch erst jüngst fest organisiert und bestand aus Westfalen, die das Ziel, das sie sich einmal, weil notwendig, gesteckt haben, auch mit Ernst und Zähigkeit verfolgen. Außerdem hatte er das Glück, an Stelle des um die bisherige Führung hochverdienten Bürgermeisters Werner in dem concilianten, umsichtigen und mit den einschlägigen Fragen durch Beruf, Stellung und Verbindungen aufs beste vertrauten Generaldirektor Kamp-Hamm eine nie verzagende und nie versagende Kraft für die Vereinsleitung und die Führung des wechselvollen, schweren Kampfes zu wählen.

VI.

Der Wahlkampf zwischen Emscher und Lippe; Hamm-Datteln und die Gesetzesvorlage 1894.

Dieser Kampf brach, nachdem die Wasserbauinspektoren Duis und Prüsmann schon im Herbst 1892 für die Verbindung des Dortmund-Emskanals mit dem Rheine fünf Projekte aufgestellt hatten, auf dem sog. Kanaltage in Dortmund am 29. 9. 1893 aus. Es sollten von den Interessenten vor Vertretern des Ministers der öffentlichen Arbeiten, des Handels- und des Finanzministers die fünf Projekte nach ihrer wirtschaftlichen Bedeutung erörtert werden.

Projekt I enthielt die kanalisierte Lippe von Wesel bis zum Dortmund-Emskanal bei Vinnum (Olfen),

Projekt II einen Kanal vom Dortmund-Emskanal bei Henrichenburg bis Dorsten und einen Lippekanal von Dorsten bis Wesel,

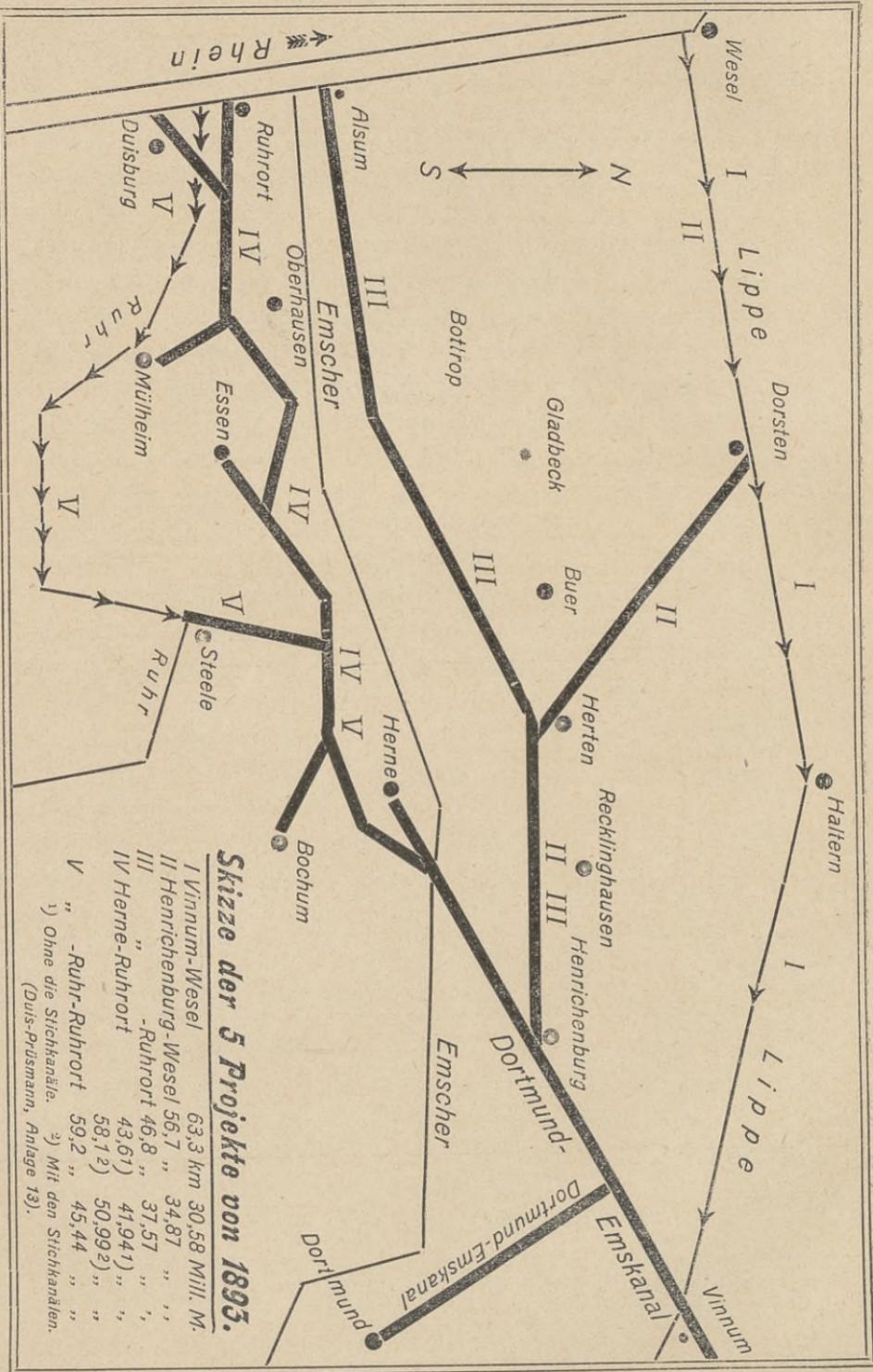
Projekt III einen Kanal nördlich der Emscher von Henrichenburg nach Ruhrort und Duisburg,

Projekt IV einen Kanal südlich der Emscher von Herne nach Duisburg und Ruhrort,

Projekt V einen Kanal von Herne nach Steele und einen Ruhrkanal von Steele bis Duisburg und Ruhrort.

Nach einleitenden Bemerkungen des Geheimen Oberregierungsrats Schweckendieck, daß die Denkschrift über die fünf Projekte lediglich eine Arbeit der Wasserbauinspektoren Duis und Prüsmann sei, zu der die Ministerien noch in keiner Weise Stellung genommen hätten, und daß die Vertreter der Ministerien „besonderen Wert auf eine zuvorige Äußerung der Interessenten legten“, die die Projekte „vergleichend mit einander erörtern möchten,“ sagte der Vorsitzende des rheinischen Provinzialausschusses, Landrat z. D. Janssen, „er müsse als Vertreter der Rheinprovinz der Linie IV als der besten, rentabelsten und zukunftsreichsten unbedingt den Vorzug geben.“¹

¹) Nach dem vom Oberpräsidenten Dr. v. Studt und Regierungsrat Dr. Baltz unterschriebenen Protokoll.



Skizze der 5 Projekte von 1895.

I	Vinum-Wesel	63,3 km	30,58 Mill. M.
II	Herrichenburg-Wesel	56,7 "	34,87 "
III	" -Ruhrort	46,8 "	37,57 "
IV	Henne-Ruhrort	43,61)	41,941)
V	" -Ruhr-Ruhrort	58,12)	50,992)
	" -Ruhr-Ruhrort	59,2 "	45,44 "

1) Ohne die Stichkanäle. 2) Mit den Stichkanälen.
(Duis-Prümann, Anlage 13).

Er nannte also die sog. Südemscherlinie die beste, nicht wohl wegen ihrer technischen Bedenklichkeiten, in dieser Hinsicht war ja nur die Lippe ganz einwandfrei, auch nicht wohl wegen ihrer Untauglichkeit für den Durchgangsverkehr, sondern wohl nur wegen ihrer lokalen Eigentümlichkeit, daß sie, wie er sagt, „ein Gebiet durchschneidet, in welchem sich eine Reihe der leistungsfähigsten Interessenten befindet, die auch bereit sein werden, für den Kanal Opfer zu bringen.“ Freilich ging der Zug von Projekt IV durch den verkehrsreichsten Teil des Industriegebietes; er war nur leider zu verkehrsreich. Deshalb konnte Linie IV zwar dem lokalen Verkehre dienen, aber nicht dem Durchgangsverkehr und dem Zwecke, den Rhein und die östlich gelegenen Wasserstraßen zu verbinden.

Der Opfersinn der Emscherinteressenten aber reichte so weit, daß sie in derselben Versammlung die ganzen Baukosten dem Staate übertragen zu müssen glaubten. Selbst Landrat z. D. Janssen sagte, „daß die Rheinprovinz als solche keinesfalls als Trägerin der Kosten für ein Unternehmen eintreten würde, das nur einem Teile der Provinz unmittelbare Vorteile biete.“ Und doch waren diese Vorteile für die Rheinprovinz so überwiegend gegenüber denen, die Westfalen zu erwarten, daß Linie IV gerade von den Rheinländern gewählt wurde, während die Westfalen vorwiegend Linie II bezw. I wünschten.

Aber vielleicht nannte Redner die Südemscherlinie die beste, weil sie, wie er sagte, die rentabelste sein würde. Wenn die Rentabilität nach dem Verkehrsquantum bemessen wurde, das dieser Linie zur Verfügung stand, dann mußte sie allerdings die rentabelste sein. Aber wie, wenn sie, wie nachgewiesen wurde, nur $\frac{2}{5}$ bezw. $\frac{1}{5}$ dieses Quantum¹ bewältigen konnte? Dann war ihre Rentabilität um $\frac{3}{5}$ bezw. $\frac{4}{5}$ geringer. Da aber die Lippelinie dieselbe Leistungsfähigkeit hatte und diese besser als die Emscher noch vergrößern konnte, sie aber 7 Millionen weniger kostete, so war doch wohl die Lippelinie rentabler.

Redner ist für die Südemscherlinie ferner, weil sie die zukunftsreichste sei. Dachte er etwa an die technischen

²) $\frac{1}{5}$ von dem aktuellen Verkehr von 7 738 000 t, $\frac{2}{5}$ von dem für später angesetzten Verkehr von 15 476 000 t.

Fährlichkeiten, an die Verkehrsstockungen, an die weitere Konzentrierung der Industrie in einem Bezirke, wo man für Decentralisation zu sorgen hatte? Von schöner, geregelter Zukunft ließ sich doch nur bei der Lippe sprechen.

Wenn Generaldirektor Kirdorf-Gelsenkirchen sich namens des Vereins zur Wahrung der bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirke Dortmund für die Linie IV aussprach, weil sie den Gesamtinteressen der rheinisch-westfälischen Kohlenindustrie am meisten entspräche, so war diese Begründung nicht richtig, denn das ganze östliche Drittel dieses Bezirkes war gegen-
teiliger Ansicht und für Linie II oder I.

Direktor Grecke-Duisburg führte gegen II den Übelstand an, daß bei ihr die Zechen westlich von Herne die Kohlen per Eisenbahn nach Ruhrort-Duisburg schaffen müßten und somit von dem Kanale keinen Nutzen hätten. Das war zwar für die direkt an der Projektlinie IV gelegenen Zechen ein Nachteil, der jedoch um so geringer wurde, je näher die Zechen nach dem Rheine zu lagen; die andern aber, und diese bildeten die Mehrzahl, müßten die Kohlen so wie so zunächst auf die Eisenbahn verladen, bei welchem Umstande es doch nicht verschlug, ob die Kohlen zu einem Kanale oder gleich zum Rhein (Ruhrort-Duisburg) fuhren, zumal sie mindestens ebenso schnell und ebenso billig per Eisenbahn nach Ruhrort gelangten, als die östlichen Zechen vermittelt der Linie II oder I. Es war doch auch ferner in volkswirtschaftlichem Interesse zu begrüßen, wenn mittelst I oder II das nach Holland gesandte Quantum, das Bürgermeister v. Bock-Mülheim-Ruhr auf 1750 000 Tonnen angab, während nach dem Oberrhein 3420 000 Tonnen gingen, noch vermehrt und in I oder II auch dem östlichen Kohlenrevier eine Wasserstraße gegeben wurde, die das westliche bereits im Rhein hatte, zumal Linie IV für das östliche keine Verbindung nach dem Rhein und Holland sein konnte.

Ähnliches läßt sich gegen Bergrat Behrens-Herne sagen, der betonte, daß es für die Zechen zwischen Herne und Dortmund doch nicht gleichgiltig sei, ob die von ihnen verladene Kohlen, um von Herne nach Ruhrort zu gelangen, nur 46 klm, wie bei Projekt IV, oder etwa 120 klm über Wesel zurückzulegen hätten, und daß für etwa zwei Drittel der Kohlenproduktion bei Linie IV eine Frachtermäßigung von 3—7 M. pro Doppelwagen zu erwarten

sei, während Linie II jenen zwei Dritteln keinen Vorteil böte. Auch in diesem Falle war für den Verkehr nach Ruhrort die Eisenbahn, nach Holland die Lippe das ausgleichende Verkehrsmittel.

Wer aber für den Verkehr nach Ruhrort-Duisburg dazu eine Wasserstraße haben wollte, mußte sich unter den gegebenen tatsächlichen Verhältnissen auf den Standpunkt des Bergwerks-Direktors Stadtrat Kleine-Dortmund stellen, der schon mit Rücksicht auf die beiden Richtungen des Verkehrs den Rhein hinauf und hinab die Linien IV und II wünschte und zwei Kanäle um so notwendiger hielt, als Linie IV erstens nur $\frac{1}{5}$ des ihr zur Verfügung stehenden Quantum bewältigen könnte, zweitens derartig in Anspruch genommen sein würde, daß sie den Dortmund-Emskanal und den Rhein nicht verbinde, sondern trenne. Um das von IV nicht zu bewältigende Zuviel aufzunehmen und um den Durchgangsverkehr vom Rheine nach dem Osten und umgekehrt zu ermöglichen, dazu sei neben IV auch II bzw. I erforderlich.

Ähnlich sagte Generaldirektor Brauns-Dortmund, daß die westlichen Interessenten die Linie IV so in Beschlag nehmen würden, daß sie für die östlichen nicht mehr benutzbar sei.

Bürgermeister Matthaei-Hamm und Eisenbahnbetriebsdirektor Schönfeld-Lippstadt machten die industriellen und landwirtschaftlichen Interessen der Lippeanwohner geltend und nannten es außerdem ein Gebot der Gerechtigkeit, die Lippe, der man das Wasser für die Zwecke anderer entziehe und ohne Kanalisierung für die Gegenwart und Zukunft unberechenbaren Schaden zufüge, durch Kanalisation zu entschädigen.

Man beschränkte sich jedoch nicht auf die „vergleichende Erörterung“, sondern es wurde auch abgestimmt. Das mußte nun aus dem Grunde schon für die Lippelinien (I und II) ungünstig ausfallen, weil die Interessenten aus dem Ruhr- und Emschergebiete in größerer Zahl anwesend waren als die Interessenten aus der Lippegegend.

Eine ansehnliche Minderheit stimmte, namentlich infolge Zusammengehens der Dortmunder mit den Lippeinteressenten, für Projekt II, obgleich die Lippeanwohner selbst lieber für Projekt I gestimmt hätten. Da aber einmal die aktuelle Industrie das aus-

schlaggebende Moment war, so hatten sie sich außer zwei, die für I stimmten, für die zur Hälfte durch die Industriegegend führende Linie II entschieden. Die Nordemscherlinie (III) erhielt nur 4, die Ruhrlinie (V) nur 1 Stimme. Die übrigen Ruhranwohner vereinigten sich mit den Interessenten der Linie IV. So standen im wesentlichen nur Linie II und IV zur Wahl. Für IV stimmten die Vertreter der Rheinprovinz mit Ausnahme der des Kreises Rees (Wesel), für II die Westfalen mit Ausnahme der Vertreter des Kreises Bochum. So erhielt II 19,¹ IV 38 Stimmen.

Das Wort hatte nun die Regierung. Von ihr erhofften die Lippeinteressenten im vergangenen Winter noch das Beste. „Noch im Beginne des Jahres 1893 beabsichtigte sie die Lippe als Bindeglied zwischen dem Rhein und dem Dortmund-Emskanal zu benutzen.“² Da begann der Wind aus der entgegengesetzten Ecke zu wehen. Bei der Audienz vom 12. April 1893 sagte Minister Thielen dem Generaldirektor Kamp, „man müsse dem Gesetze gemäß durch das Ruhrtal nach Duisburg und Ruhrort gehen.“ Aber nicht das Gesetz von 1886 befahl, sondern höchstens eine Resolution empfahl der Regierung die Verbindung Henrichenburg-Ruhrort. Schien auch schon im April die Regierung geneigt, dieser Resolution Folge zu geben, so bewies die Abhaltung des Dortmunder Kanaltages doch, daß sie sich noch nicht fest dazu entschieden habe. Das Ergebnis der Abstimmung gab ihr allerdings einen weiteren Wink. Würde sie ihm unter den gegebenen Verhältnissen folgen?

Ein Versuch, sie dazu zu bewegen, wurde 3 Wochen später im Berliner Centralverein gemacht. Geheimrat Schwabe stellte nämlich nach seinem Vortrage über die Verbindung des Dortmund-Emskanals mit dem Rhein den Antrag, der Zentralverein möchte durch eine Resolution der Staatsregierung das Südemscherprojekt empfehlen.

Diesem Antrage wurde nun, insoweit er sich auf die Ergebnisse der Duis-Prüsmannschen Denkschrift stützte, durch die Ausführungen des Eisenbahndirektors Schönfeld der Boden entzogen.

¹) I 38 der Abstimmungsliste ist ebenso doppelt zu zählen für Linie II, wie I 3 bzw. I 26 für Linie IV.

²) Schreiben des Lippevereins an den Provinz.- Ausschuß v. 23. 1. 94.

Nach ihm war die Leistungsfähigkeit der Linie IV, weil nur einfache, nicht doppelte Hebewerke und nur zweifache, nicht dreifache Schleusen vorgesehen wären und die Schleusungszeit bei Hebewerken 30 Minuten, bei Schleusen 44 Minuten dauere, bei 14stündigem Betriebe nicht 6 300 000, sondern nur 3 150 000 Tonnen, also nur zwei Fünftel der der Linie IV vorläufig zur Verfügung stehenden Frachtmenge von 7 738 000 Tonnen und nur ein Fünftel von der nach Ausführung des Mittelland- und des Moselkanals angenommenen Menge von 15 476 000 Tonnen.

Bei Zugrundelegung dieser Leistungsfähigkeit von 3 150 000 Tonnen waren nebenbei bemerkt bei IV für den jährlichen Transport von 1 Millionen Tonnen nicht aufzuwenden 6,56 Millionen Mk., sondern $50,99 : 3,15$ Millionen Mk. = 16 Millionen Mk., also 2,44 Millionen Mk. mehr als bei der Linie II, obwohl deren Kosten zu der hohen Summe von 34,87 Millionen Mk. veranschlagt waren.

Auch waren dann die Gesamteinnahmen, für die Tonne 20 Pfg. an Fracht gerechnet, für IV nicht 1 547 600 Mk., sondern nur 630 000 Mk., ein Ertrag, der auch bei Linie II, für die schon ohne Durchgangsverkehr 505 206 Mk. Einnahmen erwartet wurden, in Verbindung mit dem Durchgangsverkehr sicher erreicht, wenn nicht überstiegen wurde. Und die Verzinsung betrug dann nicht 3 Prozent, was ja auch schon Duis und Prüssmann durch Umrahmung der Zahl und durch Anmerkung auf Seite 46 des 2. Heftes der Denkschrift in Zweifel zogen, sondern bei einem Anlagekapital von 50,99 Millionen Mark, Einnahmen von 630 000 Mk. und Betriebs- und Unterhaltungskosten von 237 000 Mk. nur 0,77, rund 0,8 Prozent. Bei Linie II betrug sie dagegen bei einem Anlagekapital von 34,87 Millionen Mk., Einnahmen von mindestens 630 000 Mk. und Betriebs- und Unterhaltungskosten von 232 000 Mk. 1,1 Prozent.

Trotz aller dieser Folgerungen zu Ungunsten der Linie IV waren die Interessenten der Lippe an sich keine Gegner von IV. Sie vertraten, wie der Vorsitzende des Lippevereins, Generaldirektor Kamp, bei derselben Gelegenheit sagte, natürlich wie die übrigen zunächst die eigenen Interessen, gönnten aber auch den andern Projekten einen guten Fortgang, hielten einen zweiten Kanal durch das Ruhrgebiet für unbedingt erforderlich und würden also auch nichts gegen das Projekt IV

haben, insofern nur die Lippe durch Wasserentnahme nicht benachteiligt, sondern für die Schifffahrt tauglich erhalten und gemacht würde. Dann könnte die Lippe auch als Fortsetzung des Dortmund-Ems-Weser-Elbekanals dienen, während Linie IV lediglich die Kohlenabfuhr vermittele. Als nun Handelskammersekretär Bernhardt - Dortmund noch darauf hingewiesen, daß sich für die Linie II nicht allein Dortmund, sondern das ganze östliche Drittel des rheinisch-westfälischen Kohlenreviers interessiere, gab auf Anregung des Bürgermeisters Dr. Fluthgraf-Wesel Geheimrat Schwabe seinem Antrage die allgemeinere Fassung, der Staatsregierung zu unterbreiten, sie möchte schleunigst dem Landtage eine Gesetzesvorlage für die Dortmund-Rheinverbindung zugehen lassen.

Wurde so schon während dieser Verhandlung im Berliner Centralverein der ungerechtfertigten Zurücksetzung der Lippe der Südemscherlinie gegenüber entgegengetreten, so geschah das noch mehr und wirksamer durch folgendes.

Die der Denkschrift beigegebene Verkehrskarte hatte die Zechen des nördlichen Reviers nur mit ihren noch geringen Förderungen von 1890 angegeben, während sie 1893 schon in voller Entwicklung standen und bald zu den größten des rheinisch-westfälischen Kohlenbezirks zu gehören versprochen; auch waren die neuen Schächte außer acht gelassen und gar nicht in Betracht gezogen, welche Förderungsmengen voraussichtlich zur Zeit der Fertigstellung des Dortmund-Emskanals und eines Dortmund-Rheinkanals vorliegen würden. Daher arbeitete infolge Beschlusses der Ausschußsitzung vom 16. 5. 1893 der Eisenbahndirektor Schönfeld eine berichtigte Karte mit Denkschrift aus, welche Preußen I und II bei Lünen und Monopol II bei Camen neu aufnahm und überhaupt den Zeitpunkt der Fertigstellung des Kanals zugrunde legte.

Außerdem gab die ungünstige Kritik, welche die Prüssmannsche Denkschrift den Projekten I und II hatte zuteil werden lassen, indem sie behauptete: Vinnun-Wesel ist unzweckmäßig, da sie außerhalb des Industriegebietes liegend nur Durchgangslinie sein würde; auch würde der östliche Teil des Industriegebietes bei Dortmund eine Bevorzugung gegenüber dem Hauptindustriegebiet erfahren. Die Linie Henrichenburg-Dorsten-Wesel ist zwar zweckmäßig, da sie zum Teil im Kohlengebiete liegt, es fehlt ihr aber die Verbindung mit dem

Hauptteil des Industriegebietes. Der Dortmunder Industrie würde durch diese Linie ein einseitiger Vorteil zu Teil. Für die Schifffahrt nach dem Oberrhein liegt die Mündung in den Rhein zu weit abwärts,“ der Dortmunder Handelskammer Veranlassung zu einer Entgegnung und Eingabe an das Ministerium.

Sie protestierte gegen die Behauptung, daß durch Linie I und II Dortmund einseitig begünstigt würde. Das Umgekehrte sei durch IV der Fall, da der Kanal IV für Dortmunder Schiffe keinen Raum mehr haben und nur dem westlichen Teile des Industriegebietes nützen würde. I oder II würden nur alte Unterlassungssünden gegen den Dortmunder Bezirk wieder gut machen. Der Westen des Industriebezirkes habe bereits eine Wasserstraße, den Rhein; durch I oder II würde der östliche Teil dem westlichen erst gleichgestellt. Zwar sei das Gebiet der Linie IV augenblicklich das leistungsfähigste; seinen Interessen würde aber schon ein Stichkanal Rhein-Oberhausen gerecht werden, der bereits soviel Kohlen und Massentransporte zu bewältigen haben würde, wie IV überhaupt dem Rhein zuzutransportieren vermöchte, und dieser würde nur den dritten Teil kosten.

Die Eingabe kommt zu dem Ergebnisse:

„1. Das allgemeine Interesse der Ruhrkohlenindustrie verlangt die gleichzeitige Inangriffnahme mehrerer von einander unabhängiger und vor allem ausdehnungsfähiger Wasserwege.

2. Neben dem Kohlenkanale zum Rhein macht sich das Bedürfnis eines für den Durchgangsverkehr praktikabeln Zwischengliedes zwischen Rhein und Emshäfen geltend, ohne welches die 70 Millionen kostende Strecke Dortmund-Emshäfen ein nutzloser Rumpf bleiben und die geplante große Hafenanlage Dortmunds brach liegen würde.

3. Den Durchgangs- und Kohlenverkehr in einen Kanal durchs Kohlenrevier zu legen, wäre ein unglücklicher Versuch.“

Diese Entgegnung erließ die Dortmunder Handelskammer schon am 16. 10. 1893, eine ähnliche der Dortmunder Magistrat am 26. 10. 1893, mit dem Unterschiede, daß letzterer für IV und I plädierte, erstere für IV und II.

Zwei Umstände nun hielten die Lippeinteressenten in einiger Hoffnung: Der Minister ordnete im Oktober 1893 Vorarbeiten für die Kanalisierung der Oberlippe an; zum andern wurde die Lippe-mündung in durchgreifender Weise sandfrei gemacht und bei ihr ein Rheinhafen so geräumig angelegt, daß der späteren Durchführung des Schifffahrtsweges der kanalisierten Lippe innerhalb des Hafendamms Platz blieb. ¹

¹) S. S. 40 mit der Anm. und hinten Karte der Lippemündung!

Aber was sollte diese seit mehr als einem halben Jahrhundert gewünschte Mündungsregulierung und diese geräumige Hafenanlage für einen Lippeverkehr, was sollte dieser Anfang einer Neukanalisierung, wenn dem Flusse selbst durch Projekt IV das Wasser entzogen wurde?

Deshalb richtete am 23. XI. 1893 der Lippeverein an den Minister von Thielen die Bitte, anzuordnen, daß bei weiterer Bearbeitung des Projektes IV von einer Speisung aus der Lippe vollständig Abstand zu nehmen sei, es sei denn, daß in Aussicht genommen würde, daß die Lippeinteressenten gleichzeitig durch die Kanalisierung der Lippe entschädigt würden. Der Südemscherkanal benötige nach der Denkschrift von Duis und Prüsmann der Beschaffung einer auf 2 cbm in der Sekunde berechneten Wassermenge aus der Ruhr oder Lippe. Es habe die Lippeinteressenten in hohem Grade befremdet, daß nicht mit einem Worte die Frage berührt sei, ob eine solche Wasserentnahme ohne Zustimmung der dadurch unzweifelhaft geschädigt werdenden Interessenten zulässig sei. Sie protestierten dagegen im Hinblick auf ihre bedrohten industriellen, gewerblichen und landwirtschaftlichen Interessen. Sie vertrauten, daß die Kgl. Staatsregierung, wenn sie auch die Rechtsfrage für zweifelhaft halte, nicht auch die Grundsätze der Gerechtigkeit außer acht lassen würde.

Letzterer Eingabe war nun die Staatsregierung in gewissem Sinne schon zuvorgekommen. Sie hatte gerade beschlossen, die Wasserentnahme nicht durch ein Pumpwerk (bei Vinnum), sondern durch einen parallel der Lippe laufenden Zubringer von Hamm bis Datteln zu bewirken.

Das war aber gleichwohl eine andere Entschädigung, als wie sie der Lippeverein erwartet hatte. Statt der zur Entschädigung dienenden Kanalisierung der Lippe sollte also ein Wasserableiter in anderer Form, in Form eines Kanals von Hamm nach Datteln d. h. zum Südemscherkanal gebaut werden. Die schon auf dem Kanaltage in Düsseldorf, wo über die Kostenbeschaffung beraten wurde, am 29. 12. 1893 gemachte Mitteilung, daß die Staatsregierung sich definitiv für die Linie IV entschieden habe, bekam dadurch ihre Bestätigung. Die gleichzeitig dort getane Äußerung, daß IV wahrscheinlich sehr bald nicht mehr ausreichen und es demnächst nötig sein werde, auch II in Angriff zu nehmen, war als eine Verschiebung ad Kalendas Graecas nicht geeignet, die getäuschten Lippeinteressenten zu befriedigen.

Mehr als bei der Vertretung für Linie I und II, die doch nur Teilprojekte von der erstrebten Kanalisation der gesamten Lippe waren, wurde nun durch das Projekt Hamm-Datteln die Einigkeit des Lippevereins bedroht durch den Nutzen einerseits, den es den Interessenten der Oberlippe zu bringen versprach, und durch die Schädigung anderseits, die die Interessenten der Unterlippe von ihm befürchteten. Wie konnte da die Gemeinschaft im Lippeverein erhalten bleiben?

Nur dadurch, daß den Interessenten der unteren Lippe die Zusicherung der Kanalisierung der unteren Lippe verschafft würde; denn nur so konnte diesem Teile das durch Hamm-Datteln entzogene Wasser ersetzt, nur so er der oberen Lippe gleichgestellt werden.

Wir sehen daher den Vorstand in diesem Sinne tätig. Die Kanalkommission in Münster setzte sich nämlich mit dem Vorsitzenden des unterlippischen Spezialkomitees, Direktor Friedrich, dem Vorsitzenden des Gesamtvereins, Generaldirektor Kamp, und dem Bürgermeister Mathaei in Verbindung und durch die Zusicherung vom 6. 1. 1894, daß 1) durch Haltung eines um $\frac{1}{2}$ m mehr als notwendig hohen Wasserstandes und Anlage eines Reservoirs die Wasserentnahme während 4 Wochen der trockensten Jahreszeit unentbehrlich gemacht werde,

daß 2) statt des Pumpwerkes an der Lippe zwei Pumpwerke an der Ruhr errichtet würden,

daß 3) genügende Garantien dafür geboten würden, daß eine die Landwirtschaft, Industrie und Schiffahrt an und auf der Lippe schädigende größere Wasserentnahme nicht stattfinde, und

daß 4) das Wasser zur Spülung des Kanals nur bei Hochwasser entnommen würde, bewirkte sie, daß die genannten Vertreter des Lippevereins sich bereit erklärten, der nächsten Ausschußsitzung vorzuschlagen, sich der Opposition gegen IV zu enthalten unter der Bedingung, daß die gleichzeitige Ausführung des Kanals Hamm-Datteln mit dem Dortmund-Rheinkanal und zwar als ersten Gliedes einer Kanalisierung der ganzen Lippe gesetzlich gesichert werde.

Wir könnten es auffallend finden, daß die leitenden Persönlichkeiten des Vereins sich mit dem Kanal Hamm-Datteln begnügen wollten. War es denn ein Unrecht gewesen, daß die Lippeinter-

essenten für die Wasserabgabe die Ausgleichung der Schädigung durch Kanalisation namentlich der unteren Lippe forderten, daß sie den Rheinländern gegenüber sich als Westfalen und den Emscherinteressenten gegenüber als Lippeinteressenten behaupteten?

Und dennoch, bei der augenblicklichen Situation ließ sich nichts Besseres tun.

Die Regierung hatte Projekt IV vorgeschlagen. Wurde dieses nun vom Landtage **angenommen** gegen den Willen des Lippevereins, so hatte dieser 1. für sich nichts erreicht, 2. sich die Mitwirkung der Emscherinteressenten für eine spätere Kanalisation der Lippe verscherzt, 3. blieb dann das schädliche Pumpwerk Vinnum. Wurde IV angenommen mit der Zustimmung des Lippevereins, so hatte der Lippeverein

1. Hamm-Datteln an Stelle des Pumpwerks Vinnum,
2. Hamm-Datteln als erstes Glied der Lippekanalisation,
3. damit einen Wechsel auf die Kanalisation der übrigen Lippe.

Fiel aber Projekt IV bei gegnerischem Verhalten des Lippevereins, so war für die dann vor den Landtag gebrachte Lippelinie dasselbe Schicksal zu befürchten, da ihr die Unterstützung der Emscherinteressenten fehlen würde. Fiel Projekt IV bei geneigtem Verhalten des Lippevereins, so war für die dann zu erwartende Lippevorlage die Hilfe der Emscherinteressenten zu erhoffen. —

Die Ausschußsitzung von 9. 1. 1894 leitete alsdann der Vorsitzende Generaldirektor Kamp mit den Worten ein, daß er zwar beim Erlasse der Einladung die Befürchtung gehegt habe, es werde heute gelten, die Maßregeln zu einem heftigen Kampfe gegen die Wasserentnahme zu beraten; nach den neuesten Ereignissen aber könne er der Hoffnung Ausdruck geben, daß die heutige, seit der Gründung des Vereins wichtigste Sitzung des Ausschusses zum Frieden führe.

Er teilte dann die Verhandlungen mit der Kanalkommission mit und schlug folgenden Beschluß zur Annahme vor:

„Der Verein für Schiffbarmachung der Lippe kann nur dann von seinem Proteste gegen die Wasserentnahme aus der Lippe zu Gunsten des Dortmund-Rhein-Kanals (Projekt IV) Abstand nehmen, wenn dafür Garantie geboten werden kann, daß durch die Wasserentnahme

aus der Lippe weder die Wiederherstellung der Schiffbarkeit dieses unentbehrlichen Kanalgliebes für den Durchgangsverkehr von dem Rhein nach dem Osten der Monarchie, noch die Benutzung derselben zur landwirtschaftlichen Melioration irgendwie gefährdet wird, sowie

in dem Gesetz betreffend den Ausbau des Kanals IV festgestellt wird

1. der gleichzeitige Bau eines Kanals Hamm-Datteln, welcher bestimmt ist,
 - a) zur Speisung des Dortmund-Ems-Kanals nebst der Verbindung nach dem Rheine,
 - b) als erstes Glied einer besseren Schifffahrtsverbindung (für Schiffe von 600 Tonnen ausreichend) zwischen Wesel und Lippstadt zu dienen.

Unter diesen Bedingungen empfiehlt der Ausschuß des Vereins für Schiffbarmachung der Lippe seinen Mitgliedern, dahin wirken zu wollen, daß die beteiligten Provinzen, Kreise und Gemeinden eine Zinsgarantie von $3\frac{1}{2}\%$ für einen entsprechenden Teil (etwa 1 Million) des auf 11 Millionen veranschlagten Kanalstücks Hamm-Datteln übernehmen behufs Verteilung auf die Interessenten, wie dies von der Düsseldorfer Versammlung am 29. 12. 1893 für den Kanal IV vorgeschlagen ist.

Da aber bei dieser Fassung noch immer weder die Kanalisation des Teiles oberhalb Hamm noch des Teiles unterhalb Olfen (bezw. Datteln) gesichert war, letztere sogar fraglicher geworden, so beantragte Fluthgraf-Wesel, daß bei dem Abschnitte b hinter „zu dienen“ hinzugefügt würde:

„2. daß sich an die Vollendung dieses Kanals seine Fortsetzung abwärts bis Wesel und aufwärts bis Lippstadt anschließen soll,“ welcher Antrag einstimmig angenommen wurde.

Die Kanalkommission, der dieser Beschluß mitgeteilt wurde, wollte von diesem Zusatze nichts wissen; die Worte „als erstes Glied“ müßten genügen.

Wieder berief daher der Vorsitzende eine Ausschußsitzung auf den 18. 1. 1894 nach Dortmund mit dem Bemerkten, daß man sich durch starres Festhalten an dem neuen Zusatze die für die Lippe günstige Gelegenheit, vorerst wenigstens ein Stück zu erreichen, nicht verscherzen dürfe.

Der Mahnung des Vorsitzenden wurde entsprochen, man sah von dem Zusatze und der Zeitbestimmung der Fortsetzung abwärts bis Wesel und aufwärts bis Lippstadt ab und wollte zufrieden sein, wenn nur Hamm-Datteln als „erster Teil“ der Lippekanalisation festgehalten würde.

Unter dem 23. 1. 1894 machte der Verein hiervon dem Provinzialausschusse Mitteilung mit der Bitte,

„die Rechte der heimischen Provinz zu schützen und nur dann zur Ausführung des Projektes IV mitwirken zu wollen, wenn die in obiger Resolution bezeichneten Garantien und Vorteile der Lippe gesetzlich gewährt würden.“

Auch dem Ministerium machte der Verein von seinem Beschlusse in einer Eingabe vom 22. 1. 1894 Mitteilung, und gab gleichzeitig seiner Genugtuung dankbaren Ausdruck, daß die aus Anlaß seiner Eingabe vom 23. 11. 1893 angeordneten Verhandlungen mit der münsterischen Kanalkommission zu einer Verständigung geführt hätten, die es dem Verein ermögliche, von seiner notgedrungenen, ihm durch das einseitige Vorgehen der Emscherinteressenten aufgezwungenen Opposition gegen IV, die übrigens nur gegen den alleinigen Ausbau dieser Linie unter Benutzung des Lippewassers gerichtet gewesen sei, abzustehen. Der Verein bäte nun den Minister, seinen Einfluß dafür einzusetzen, daß in dem Gesetze betreffend Linie IV Hamm-Datteln aufgenommen werde.

Dasselbe beantragte am 2. 2. 1894 Wesel, am 23. 3. 1894 Lippstadt.

Indessen wurde die Grundlage, die Voraussetzung dieses Abkommens und dieser Eingabe, die Bestimmung nämlich, daß Hamm-Datteln das erste Glied einer Lippekanalisation sein solle, durch den Umstand erschüttert, daß ein ministerieller Erlaß vom 13. 2. 1894 an den Provinzialausschuß es als „nicht angängig“ erklärte, „den Kanal Hamm-Datteln in der Gesetzesvorlage als erstes Glied einer Schifffahrtsverbindung von Lippstadt nach Wesel zu bezeichnen“, und daß infolge davon der westfälische Provinziallandtag in der Sitzung vom 20. 2. 1894 in seinem Beschlusse über Hamm-Datteln die Worte „als erstes Glied etc.“ wegließ.

Das machte böses Blut. Selbst die geringste Sicherheit wolle man ihnen nicht gewähren! bedingungslos sollten die Interessenten der unteren Lippe den Emscherinteressenten ihren Fluß preisgeben! sie, die von jeher die Lippe schiffbar gesehen und von jeher das meiste Interesse und die größte Rührigkeit für sie gezeigt hätten!

Der Lippeverein teilte sich in zwei Heerlager; der Verein als solcher und die Interessenten der oberen Lippe hielten an Hamm-Datteln fest, die Interessenten der unteren sagten sich von dem Antrage los. Für Wesels altpreußische Bürgerschaft und die Anwohner der ganzen Unterlippe einschließlich Lünens hatten

Hamm-Datteln, das Wasserreservoir und das Pumpwerk an der Ruhr der Lippe gegenüber nur den Wert eines Versuches, an dessen Gelingen und Bewährung sie als praktische Kenner der Wasserverhältnisse der unteren Lippe um so weniger glauben konnten, als sie bei der früheren Schifffahrt mehr mit Wassermangel als mit Überfluß zu kämpfen gehabt hatten.

Sie schrieben daher im Februar 1894:

„Unter der Devise „die Lippe soll entschädigt werden“, beabsichtige man den Fluß, der schon für den Dortmund-Emskanal das Wasser entgeltlos hergebe, bei Hamm abzuleiten. Aber sei auch die frühere Schifffahrt wesentlich durch die im fortifikatorischen Interesse gemachte Verschlechterung der Lippemündung eingegangen, so hoffe man von der jetzt nach Aufhebung der Festung sofort begonnenen Beseitigung dieses Uebelstandes und von der Anlage eines großen Lippe-Rheinhafens den Beginn eines neuen Aufblühens, während die weitere Wasserentnahme diese berechtigte Hoffnung und die durch Jahrhunderte langen Gebrauch erworbenen Rechte zu nichte machen und das 30 Stunden lange Wiesen- und Ackertal der Lippe entwerten würde. Was würden der Niederrhein und Holland sagen, wenn man ihnen den Rhein bei Cöln ableitete! Sie könnten es nicht glauben, daß die Regierung beabsichtige, ihre Gegend einer andern zu opfern, und hofften, auch für die Lippe gelte der Preußenspruch „Suum cuique“. Die Wasserentnahme ohne die Gegenleistung einer Kanalisation der Lippe würde als eine Vergewaltigung der Bevölkerung des unteren Lippetals empfunden werden.“

Vielleicht hat dieser Ausdruck des höchsten Unwillens auch seinerseits Eindruck gemacht. Die Kanalvorlage betreffend die Südemscherlinie und Hamm-Datteln wurde nämlich am 1. Mai 1894 von der Kommission des Abgeordnetenhauses abgelehnt.

Da nun bei voraussichtlich gleichem Verhalten des Plenums die Staatsregierung gezwungen sein würde, nach dem Gesetze von 1886 zur Speisung des Dortmund-Emskanals auf das der Lippe sehr schädliche Pumpwerk bei Vinnum zurückzugreifen, so glaubte der Vorsitzende noch vor der Entscheidung im Plenum von dem Vereine eine Petition um Annahme der Regierungsvorlage oder wenigstens des Kanals Hamm-Datteln beschließen lassen zu sollen.

Der Antrag stieß, wie vorauszusehen, auf Widerspruch.

„Man stände noch voll und ganz auf dem Beschlusse vom 9. bzw. 18. Januar. Da aber nicht einmal die Zusicherung der Kanalcommission, die doch höheren Ortes zu derselben ermächtigt gewesen, gehalten würde, so sei es unmöglich, weiter zu markten, und man stände auf dem Standpunkte, daß die Ablehnung der ganzen Kanalvorlage die günstigsten Ausichten für die Lippe eröffne.“ (Fluthgraf-Wesel).

Der Antrag zu einer neuen Petition um Hamm-Datteln wurde also abgelehnt. Hamm jedoch und Lippstadt sandten dem Minister auch jetzt je eine Petition um Aufrechterhaltung von Hamm-Datteln, „das die von ihnen angestrebte Kanalisation der Lippe zu ersetzen geeignet sei.“

Von Wesel aus aber erließ der wetterfeste Kaufmann de Haas „Ein ernstes Wort in letzter Stunde“ an die Abgeordneten mit den Aufsätzen „Die beabsichtigte Vergewaltigung des Lippeflusses seitens der Großindustrie des unteren Emschergebietes“, „Protest der Lippeinteressenten der Gemeinde Obrighoven gegen die Entnahme des Wassers aus der Lippe zur Speisung des Dortmund-Rheinkanals“, „Ein unübersteigbares Hindernis für den Dortmund-Rheinkanal oder die Blockade der Häfen Ruhrort und Duisburg durch die eigene Handelsflotte“, „Die Eisenbahnen, Tagesbrüche als weitere Hindernisse“.

Unerwartete Hilfe erhielt Wesel sogar von den Emscherinteressenten, die darum petitionierten, wenn der Südemscherkanal feile, auch die Vorlage betreffend Hamm-Datteln zurückzuziehen. Sie gaben damit nicht nur das Mißtrauen kund, das sie selbst an dem Zustandekommen des Südemscherprojektes hatten, sondern auch ihre Furcht, es möchte durch Annahme von Hamm-Datteln die Lippe in Vorsprung kommen.

Das Abgeordnetenhaus befolgte aber den Vorschlag der Kommission und lehnte am 18. 5. 1894 die ganze Kanalvorlage auch im Plenum ab.

Am meisten hatte die Mehrheit befürchtet, daß der Emscherkanal nicht gefahrlos funktionieren möchte.

„Es steht ja fest,“ sagte der Abgeordnete Dr. Rintelen, „das ganze Terrain ist unterwühlt und wird noch weiter unterwühlt werden. Die Bodensenkungen können derart erheblich sein, daß eine Störung im Kanalbetriebe entsteht und die allergrößten Kosten erforderlich sind, um den Kanal wieder schiffbar zu machen. Wenn das Kanalterrain sich senkt, müssen die Dämme und die Sohle entsprechend erhöht werden, damit das Niveau erhalten bleibt. Es ist aber auch nicht ausgeschlossen, daß Tagesbrüche entstehen, und die Folge dieser Brüche würde die sein, daß Gruben zum Versaufen kommen und der Kanal sein Wasser verliert. Es ist das wenigstens eine Möglichkeit, und wenn auch eine Reihe Techniker das bestritten haben, so habe ich doch mit einem Techniker ersten Ranges darüber gesprochen und die Ansicht gehört, daß das durchaus nicht so unbedenklich sei.“

Solche Bedenken allseitig zu beseitigen, war den Regierungskommissarien nicht gelungen.

Der Abgeordnete Stengel sagt:

„Ich habe die Ehre gehabt, Vorsitzender der Kommission zu sein, und ich habe gerade aus diesem Grunde mich eigentlich gar nicht an der Diskussion beteiligt. Um so aufmerksamer habe ich aber zuhören können, was die verschiedenen Mitglieder sagten. Auf mich hat es den Eindruck gemacht, daß die Freunde der Vorlage sich stets in ziemlich allgemeinen, ja in vielfach recht phantasievollen Ausführungen bewegten, während die klaren, präzisen, sachlichen Gründe auf der Seite der Gegner waren. Ich muß auch dem Herrn Minister sagen: Wenn er, wie er sagte, die Meinung gewonnen hat, daß die vorgebrachten technischen Bedenken eigentlich nur Arabesken waren, daß das eben ein Irrtum ist; das ist keineswegs der Fall sondern die technischen Bedenken sind ganz ernsthaft gemeint, nicht von mir allein, sondern auch von den vielen anderen. Ich bin auch der Meinung, und ich glaube aus dem Sinne recht vieler Mitglieder der Kommission zu sprechen, daß die Erklärungen der Herren Regierungskommissare diese technischen Bedenken nicht nur nicht zerstreut, sondern sie sogar vermehrt haben. Die Mitglieder, die mit schweren Bedenken bereits in die Kommission gegangen waren, sind in ihren Bedenken noch bestärkt worden, und andere Mitglieder, die günstig für die Vorlage gestimmt waren, sind geradezu durch die Verhandlungen so gestimmt worden, daß sie gegen die Vorlage gestimmt haben. . . .“

Auch der Abgeordnete Fritzen sagte:

„Ich will mich darauf beschränken, auszuführen, daß durch die Erklärung der Sachverständigen die hervorgehobenen Bedenken nicht aus dem Wege geräumt sind. Es ist in dem Berichte auf S. 16 von dem Regierungskommissar ausgeführt worden:

„Dieser Kreidemergel sei im östlichen Teil des westfälischen Steinkohlenbezirks hart und klüftig und daher wasserdurchlässig, im Westen, etwa von Herne ab westlich, weicher, thoniger, unter Druck plastisch, und daher wassertragend. Die Scheidegrenze scheint nicht so absolut festzustehen, der Herr Regierungskommissar sagt: „etwa von Herne westlich.“ Bedenklich für die vorgeschlagene Linie wird die Erklärung, wenn sich das brüchige Gebirge auch vorfinden sollte westlich von Herne. In diesem Falle sind Brüche immerhin möglich. Nun sagt der Herr Regierungskommissar allerdings weiter, es wären bisher noch nirgendwo Brüche entstanden. Aber dann wird die Frage sein, ob nicht bei weiterem Fortschreiten des Bergbaus in der Zukunft derartige Brüche entstehen können, und vor allen Dingen, wenn die Senkungen eintreten bis zu 10 m. Dann wird an einzelnen Stellen ein Druck einer über 10 m tiefen Wasserfläche entstehen können. In welcher Weise eine derartige Wassermenge auf die Mergelschicht wirken würde, darüber hat man bisher keine Erfahrungen sammeln können. Die Möglichkeit von Brüchen

muß also zugegeben werden. Die technischen Bedenken werden aber erheblich verstärkt dadurch, daß sie in früheren Jahren auch von der Kgl. Staatsregierung als berechtigt anerkannt sind. In der Begründung zur Gesetzworlage von 1882/83 steht: „Inzwischen sind über die Ausführbarkeit dieser Verbindung (Dortmund-Ems) nach der Linie Henrichenburg im Tale der Emscher bis zum Rheine bei Ruhrort eingehende Untersuchungen angestellt worden, und diese haben die Besorgnisse dahin als begründet ergeben, daß wegen der Bodenbewegungen der eigentliche Emscherkanal als ausführbar nicht mehr erachtet werden kann.“ Diese Besorgnisse werden, wenn Sie bedenken, daß seit 1883 der Bergbau in der dortigen Gegend rapide vorangeschritten ist, im Augenblick ganz erheblich gesteigert sein.“

Auch der Abgeordnete Winckler sagte:

„Wir sind ohne Voreingenommenheit in die Beratungen der Kommission eingetreten. Da muß ich wiederholen, daß gerade das Ergebnis der Kommissionsverhandlungen uns in unseren Bedenken bestärkt hat; das gilt namentlich von den technischen Bedenken. Wir sind, das ist die Hauptsache, nicht überzeugt worden, daß für den Kanal in seiner jetzt vorgeschlagenen Ausführungsart das Wasser jeder Zeit vorhanden sein wird. Wir haben nicht die Überzeugung gewonnen, daß zu allen Zeiten, auch dann, wenn solche Senkungen eintreten, wie sie von den Herren technischen Kommissaren selbst zugegeben werden, und wenn damit der Kubikraum von Wasser, dessen der Kanal benötigt, verdoppelt, verdreifacht, vervierfacht, verfünffacht wird gegen die jetzige Berechnung, das Wasser jeder Zeit vorhanden ist. Diese Bedenken sind uns nicht genommen worden durch die Entgegnungen der Herren Kommissare, die schließlich darauf hinausliefen, daß, wenn das Wasser nicht in der Nähe wäre, der Rhein halb ausgepumpt werden könne. (Bergauf!)

Der Regierungskommissar mußte seine in der Kommissionsberatung abgegebene Erklärung wiederholen, daß nach seiner Ansicht die Senkungen unter Umständen eine Tiefe von 10 m erreichen könnten. Die Zeit bestimmte er dann näher auf 100 Jahre.

Man wird denen nicht unrecht geben, die sich unter solchen Verhältnissen den Kanal schon nach 40–50 Jahren und unter Berücksichtigung des Wasserdruckes noch früher als unbrauchbar vorstellten und für eine so kurze Zeit eine so teure Anlage zu bewilligen Anstand nahmen, wo eine gefahrlose Linie und alles in allem genommen mindestens ebenso zweckdienliche Linie zur Verfügung stand.

Weiterhin befürchtete man eine Verstopfung des Kanals.

Der Abgeordnete Winckler sagte:

„Noch viel mißlicher ist das Ergebnis der Kommissionsverhandlungen in bezug auf die wirtschaftliche Seite der Sache. Um es kurz zu fassen,

haben wir aus dem, was die Beratungen der Kommission uns ergeben haben an Material, die Überzeugung gewonnen, daß der jetzt vorgeschlagene Dortmund-Rheinkanal überhaupt nicht die Fähigkeit besitzt, dem Zwecke zu dienen, für den er in erster Linie vorgeschlagen worden ist und mit dem er befürwortet wird, nämlich ein Glied zu sein für eine Wasserverbindung vom Rhein zur Elbe und vom Rhein zur Nordsee. Wir haben nach den genauen Darlegungen, die uns gemacht worden sind, die Überzeugung gewonnen, daß dieser Kanal vollständig angefüllt sein wird mit den Gütern, die die unmittelbar angrenzenden Kohlenzechen ihm schon zuführen werden, und daß für einen Durchgangsverkehr überhaupt kein Raum mehr auf dem Kanal sein wird. Wenn die in einer Entfernung bis zu 4 km an den Kanal angrenzenden Kohlenzechen allein das Dreifache desjenigen produzieren, was der Kanal höchstens bewältigen kann, und wenn, wie man annehmen muß, auch hier, wer zuerst kommt, zuerst mahlt, dann können wir uns der Schlußfolgerung nicht entziehen, daß dann ein Durchgangsverkehr vom Rhein zur Nordsee und vom Rhein zur Elbe auf dieser Kanallinie eine Unmöglichkeit sein wird.

Auch hielt man die Wasserentnahme aus der Lippe für widerrechtlich.

„Die Lippe soll dazu dienen“, sagt der Abgeordnete Dr. Rintelen, „nicht nur den Dortmund-Emskanal zu speisen, sie soll auch einen größeren Teil des Kanals nach dem Rhein hin speisen. Die Lippe verliert damit einen erheblichen Teil ihres Wassers, und es kann sein, daß dieser Teil so erheblich ist, daß künftig gar nicht mehr daran gedacht werden kann, die Lippe zu kanalisieren. Ein großer Teil meiner politischen Freunde ist der Ansicht, daß die Kanalisation der Lippe mit allen Kräften anzustreben ist. Wenn das aber durch die jetzt projektierte Linie verhindert oder erschwert wird, so kann ich auch aus diesem Grunde nicht für die Regierungsvorlage stimmen . . . Die Lippe dient außerdem mit ihrem Wasser der Landwirtschaft, der Mühlenindustrie usw. Wie wollen Sie die Landwirte, die Industriellen entschädigen? Auf Kosten des Gebietes eines von Natur schiffbaren Stromes soll der projektierte Kanal gebaut werden durch eine Strecke Landes, in der sich kein schiffbarer Strom befindet. Ich für meine Person und die meisten meiner politischen Freunde sind der Ansicht, das wir das größte Gewicht legen auf diese Rechtsfrage, daß den Lippeanwohnern kein Schaden geschieht.“

Mit Recht sagte zum Schlusse der Abgeordnete Fritzen:

„Wenn die Kgl. Staatsregierung nach Ablehnung dieser Kanallinie eine solche andere Linie in Vorschlag bringt, welche die Mängel der vorgeschlagenen Kanallinie nicht hat, eine Kanallinie, die nicht centralisierend, sondern decentralisierend wirkt, eine Linie, die billiger ist und alle die Schwierigkeiten und Fährlichkeiten nicht in sich trägt, welche die vorgeschlagene Kanallinie hat, dann wird eine derartige Linie auch eine Majorität hier im Hause finden.“

Auch der Kanal Hamm-Datteln fiel, obwohl die Abgeordneten Schmieding, Rintelen und Im Walle ihn auch mit Rücksicht auf seine Bedeutung für den Dortmund-Emskanal befürwortet hatten; er fiel, da nicht bloß die Südemscherkanalinteressenten dagegen waren, sondern da auch von der Staatsregierung erklärt worden war, daß sie Hamm-Datteln nicht annehmen könne, weil man nicht wisse, wie dann die Weiterentwicklung sein würde.

Der Abgeordnete Schwarz brauchte daher nicht zu bedauern, zur Begründung seines von Lippstadt ihm aufgetragenen Antrages: „in § 1 des Gesetzentwurfs hinter „Hamm-Datteln“ einzufügen, „als ersten Gliedes einer tunlichst bald herzustellenden Schiffahrtsverbindung von Lippstadt bis Wesel“ durch Schluß der Debatte nicht mehr zum Worte gekommen zu sein, er hätte umsonst gesprochen. Aber es berührt zuletzt angenehm und gibt dieser unerquicklichen Kanaldebatte einen befriedigenden Abschluß, daß jemand gewillt war, für die Billigkeit mit der Befürwortung obigen Zusatzes nochmals eine Lanze zu brechen.

VII.

Weitere Kanalprojekte für das Industriegebiet. Zwist im Lippeverein.

Es war nicht zu erwarten, daß die mit 181 gegen 116 Stimmen abgelehnte Vorlage demselben Hause in unveränderter Gestalt nochmals vorgelegt würde; noch weniger schien es möglich, daß in solchem Falle eine Annahme erfolge. Selbst die gegnerische Handelskammer von Bochum meinte, daß vorerst wenig Aussicht vorhanden sei, dem Bau des Dortmund-Rheinkanals d. i. im Bochumschen Sinne des Südemscherkanals die gesetzliche Sicherung zu verschaffen. Wenn man die Worte der Duis-Prüssmannschen Denkschrift berücksichtigte, „sollte man noch kurze Zeit mit der Anlage des Kanals IV zögern, so könne der Fall eintreten, daß der Kanal überhaupt nicht mehr ausführbar ist.“ so erschien diese Aussicht erst recht gering.

Da aber doch eine Verbindung Dortmund-Rhein hergestellt werden mußte, so schlug zunächst die Stadt Dortmund durch eine Eingabe vom 12. 7. 1894 dem Minister v. Thielen die Lippe-linie Vinnum-Wesel (Projekt I) vor.

Sie schrieb: Die großen Dortmunder Aufwendungen von $4\frac{1}{2}$ Mill. und die staatlichen von 60 Mill. für den Dortmund-Emshäfenkanal würden nahezu ohne Verzinsung brach liegen, wenn nicht eine Verbindung mit dem Rhein bald zustande käme. Jetzt, wo Projekt IV gefallen, halte die Stadt es für ihre Pflicht, diejenige Linie zu erbitten, welche dem durchgehenden Schiffsverkehr am besten diene, als geeignete Ab- und Zufuhrstraße den größten Teil des rheinisch-westfälischen Kohlengebietes aufschließe, mit verhältnismäßig geringen Mitteln hergestellt werden könne und nicht die Bedenken verursache, die im Abgeordnetenhaus gegen die Linie IV vorgebracht seien. Diese sei, wenn man von der ungefähr doppelt so teuren, viele Brücken erfordernden, die Speisung erschwerenden und die Erweiterung ausschließenden Linie Henrichen-Dorsten-Wesel (Projekt II) absähe, die Lippe von Vinnum bis Wesel (Projekt I). Diese ihre Stellungnahme für I und gegen IV erkläre sich 1. aus der Aussichtslosigkeit von Projekt IV, von dem sowohl die Denkschrift von Duis-Prüsmann als auch der Bericht des Vereins für die bergbaulichen Interessen erklärt hätten, daß Projekt IV, wenn es zur Zeit nicht ausgeführt würde, niemals mehr zur Ausführung gelangen könne.

Die Linie IV würde 2. in ihrem westlichen Teile bereits derartig mit Schiffen überlastet werden, daß sie ihren Hauptzweck, ein Glied zwischen dem Rhein und dem Ems-Weser-Elbekanal zu sein, nicht erfüllen könne.

Die Sicherheit der Kanalanlage IV sei 3. durch den weit vorgeschrittenen Bergbau gefährdet und könne durch heute noch nicht übersehbare Zwischenfälle in späterer Zeit zur fortgesetzten Belastung der Staatskasse führen.

Diese Bedenken beständen nicht bei einer Kanalisierung der Lippe von Vinnum bis Wesel. Die Lippelinie ermögliche ferner den Durchgangsverkehr und gestatte später ohne große Kosten jede gewünschte Erweiterung. Die Rentabilität stehe ohne hohe Abgaben außer Zweifel. Die Frage der Speisung fiel bei der Lippe weg. Der einzige Nachteil der etwas längeren Strecke würde durch die Möglichkeit einer ungehinderten und flotteren Fahrt ausgeglichen.

Auch der Lippeverein stellte sich in der Ausschußsitzung vom 7. 8. 1894 trotz der Mitteilungen, daß die münsterische Kanalkommission Hamm-Datteln weiter bearbeite und den Auftrag zu Vorarbeiten für einen Parallelkanal Lippstadt-Hamm erhalten habe, wieder auf seinen früheren Standpunkt und beantragte am 4. 9. 1894 beim Gesamtministerium die Kanalisierung der ganzen Lippe.

Der Verein habe wiederholt wegen der Schädigung der Lippe durch die Wasserentnahme für den Dortmund-Emskanal um Ausgleichung durch Kanalisierung der Lippe selbst gebeten. Als dann das Projekt Hamm-Datteln in Vorschlag gebracht sei, habe er unter der ausdrücklichen, von der münsterischen Kanalkommission gebilligten Bedingung, daß die zu erwartende Gesetzgebung den Kanal Hamm-Datteln als erstes Glied einer besseren Schifffahrtsverbindung zwischen Wesel und Lippstadt bezeichnen werde, von einer weiteren Verfolgung seines Protestes abgesehen. Und selbst als der dem Landtage vorgelegte Gesetzentwurf betreffend den Bau eines Dortmund-Rheinkanals die gestellte Bedingung nicht erfüllte, habe der Verein gleichwohl sich da noch Beschränkung aufgelegt, um die der Annahme des Gesetzentwurfes ohnehin entgegenstehenden Schwierigkeiten nicht zu vermehren. Da aber jetzt die Kanalvorlage abgelehnt sei und die Unmöglichkeit der Ausführung des Projektes IV von Tag zu Tag deutlicher hervorträte, bäte der Verein unter Hinweis auf die Eingabe der Stadt Dortmund vom 12. 7. 94. um Kanalisierung der Lippe.

Unter demselben Datum wurde der Provinzialausschuß von dieser Eingabe benachrichtigt und gebeten, beim Provinziallandtage für den Fall der Annahme der Lippelinie für Vinnum-Wesel und Vinnum-Lippstadt die gewünschten Garantien zu beantragen.

Die Antwort des Ministers v. Thielen vom 29. 9. 1894 ließ erkennen, daß die Regierung nicht mehr unter allen Umständen am Projekte IV festhielt, und teilte mit, daß die münsterische Kanalkommission beauftragt sei, die Ermittlungen für folgende demnächst möglicherweise in Betracht kommenden Linien aufzustellen:

1. Für die bisherige Südemscherlinie mit Zweigkanälen nach Bochum, Essen, Mülheim und Ruhrort,
2. für eine Emschertallinie mit Zweigkanälen nach Mülheim, Bochum und Essen,
3. für Henrichenburg - Dorsten - Wesel mit Zweigkanälen nach Bochum und Essen,
4. für Vinnum-Wesel mit Zweigkanälen nach Bochum und Essen.
5. für Hamm-Datteln.

Möglicherweise kam also die Lippe in der Linie Dorsten-Wesel oder Vinnum-Wesel in Betracht. Das war doch etwas, wenn es auch für sie gewissermaßen nur die Wiederherstellung des status quo vom Jahre 1893 war.

In der Generalversammlung vom 12. 10. 1894 sagte hierüber der Generaldirektor Kamp, daß die Zweigkanäle Herne-Bochum

und Herne-Essen einen genügenden Anschluß des Industriebezirkes an die Lippe und den Dortmund-Emskanal ermöglichten; für die westlicher gelegenen Werke sei durch die Nähe des Rheins hinlänglich gesorgt. Und Bergwerksdirektor Stadtrat Kleine fügte hinzu, daß für eine durchgehende Wasserstraße diejenigen Bezirke, in denen der Bergbau sich am günstigsten entwickelt habe, wenig geeignet seien; zweckmäßiger und billiger würde sie dort durch Stichkanäle ersetzt; für die große Verkehrsstraße, die den Rhein mit der Ems, Weser und Elbe verbinde, biete die Lippe den bei weitem besten Weg. Über „die Lippelinie als beste Wasserverbindung des Dortmund-Emskanals mit dem Rheine“ hielt ebenderselbe auch einen äußerst klaren und sachlich bedeutenden Vortrag, der außer dem Vortrage des Stadtbaurats Marx über „Unsere Flüsse und die Binnenschifffahrt“ durch den Druck vervielfältigt und an die Behörden und Abgeordneten verteilt wurde.

Weil zu derselben Zeit die Kanalkommission in Münster nach Ablehnung Hamm-Datteln als Zubringers wegen der Wasserversorgung des Dortmund-Emskanal, die bis 1896 sicher gestellt sein mußte, sich anschickte, das Pumpwerk bei Vinnum ausführen zu lassen, so stellte der Verein dem Staatsministerium am 11. 12. 1894 nochmals die großen Schäden vor, die der Lippe aus diesem Pumpwerk erwachsen müßten, und erneuerte gleichzeitig seinen Antrag vom 4. 9. 1894:

Im Sommer 1893 seien bei Olfen nur 4 cbm pro Sekunde gemessen worden. Die Lippe könne also allein schon für den Dortmund-Emskanal ihr Wasser ohne Schädigung der Landwirtschaft und der durch die Mündungsregulierung angebahnten kleinen Schifffahrt nicht abgeben. Die Voraussetzung, unter welcher das Gesetz von 1886 die Wasserentnahme mittelst Pumpwerks vorgesehen hätte, daß nämlich die Lippe auch in der trockensten Zeit noch 8—10 cbm Wasser in der Sekunde führe und davon nur ein Zehntel für den Dortmund-Emskanal abgeben müsse, sei hinsichtlich des Lippewasserstandes durch die Erfahrung der letzten Jahre und hinsichtlich der erforderlichen Speisungsmenge durch die Berechnung der Duis-Prüsmanschen Denkschrift hinfällig geworden. Die Landwirtschaft und die wirtschaftliche Entwicklung, die die Lippe durch eine Kanalisation zu erwarten hätte, forderten bei der Regelung der Wasserentnahme eine gerechte Berücksichtigung. Das hohe Staatsministerium möchte daher die Zusicherung erteilen, daß die demnächst dem Landtage zu unterbreitende Gesetzesvorlage auch die Schiffbarmachung der Lippe von Wesel bis Lippstadt umfassen solle.

Um dieselbe Zeit etwa, im Oktober 1894, trat Hamm nochmals in einer Petition an den Minister v. Thielen für den Zubringer Hamm-Datteln an Stelle des Pumpwerks Vinnum ein. Lünen aber, das durch Hamm-Datteln geschädigt zu werden fürchtete, petitionierte am 25. 1. 1895 um die Kanalisation der unteren Lippe, und die Weseler Handelskammer ersuchte unter Hinweis auf die soeben getätigte Lippemündungsregulierung um weitere Verbesserung der Schiffbarkeit des Flusses.

Man sieht, Hamm-Datteln trennte die Gemüter im Lippeverein.

Im übrigen aber trat, da die Regierung sich noch für kein bestimmtes Ziel entschied, für oder gegen welches man hätte weiter wirken können, im Lippeverein zunächst eine Art Ruhepause ein.

Während derselben wurde nun zufällig auf die Bedeutung des Lippeflusses für die Schifffahrt in den früheren Jahrhunderten aufmerksam gemacht durch die für den Verein für Orts- und Heimatskunde im Veste Recklinghausen vom Gymnasialoberlehrer Strotkötter veröffentlichte Schrift: „Die Bestrebungen zur Verbesserung der Schiffbarkeit der Lippe im 15., 17. und 18. Jahrhundert.“ Da hiermit das Interesse geweckt wurde, auch die Geschichte der Lippeschifffahrt im 19. Jahrhundert kennen zu lernen, so veranlaßte der Landeshauptmann von Westfalen, Geheimer Oberregierungsrat Overweg, den Lippeverein, den Verfasser auch um Darstellung der Lippeschifffahrt im 19. Jahrhundert anzugehen. Der Inhalt beider Schriften ist im wesentlichen in dem 1. Teile der vorliegenden Festschrift wiedergegeben. Sie zeigten der Öffentlichkeit, daß die Lippe von jeher als schiffbarer Fluß betrachtet und gebraucht worden, daß sie besonders um die Mitte des 19. Jahrhunderts mit über 100 Schiffen einen für damalige Verhältnisse bedeutenden Verkehr mit besseren Gütern unterhalten und dieser noch unendlich bedeutender gewesen wäre, wenn nicht durch unbillig hohe Abgaben gerade die Kohlen des Dortmunder Bezirks von ihr ferngehalten worden wären. Man erkannte, daß schon damals die Lippe und der östliche (Dortmunder) Industriebezirk unter der Bevorzugung der Ruhr, des Rheins und des westlichen Industriebezirkes schwer zu leiden gehabt hatten. Wenn man sich diese damalige Zurücksetzung zur Not mit der Furcht, eine aufstrebende Industrie durch Decentralisation zu

schädigen, erklären konnte, so verstand man die Berechtigung weder zu der Zurücksetzung noch zu der Furcht nicht mehr jetzt, wo sich im westlichen Teile die Industrie in kaum noch zu bewältigendem Maße und mit so nachteiligen Folgen für die Öffentlichkeit entwickelt hatte, daß sich eine Decentralisation und weitere Verteilung als notwendig erwies.

Ohne Zweifel wurde durch diese Schriften das Interesse für die Lippe gesteigert und der Eifer noch mehr belebt. Einem gewissen Übereifer aber und Ärger über die Resultatlosigkeit der schon ein Jahrzehnt dauernden Verfolgung eines berechtigten Zieles und Verteidigung einer berechtigten Sache entsprang die Gründung der Vereinigung von Lippeinteressenten aus Lünen, Dorsten, Wesel und sogar Hamm, die unter dem Vorgeben, der alte Verein habe sein Ziel, die Kanalisierung der ganzen Lippe, aufgegeben und verfolge mit Stichkanälen allerlei Sonderinteressen, am 29. 7. 96 in Dorsten erfolgte, um die Lippekanalisierung privatim nach dem Roederschen Projekte auszuführen.

In der Ausschusssitzung vom 24. 9. 96, zu der auch die Mitglieder der neuen Vereinigung geladen, kam die Angelegenheit zur Erörterung. Der Vorsitzende, Generaldirektor Kamp, wies den Vorwurf zu geringer Tätigkeit des Vereins für die ganze Lippe durch den Hinweis zurück, daß die letzte Generalversammlung den Vorstand beauftragt habe, die Kanalisierung der Lippe von Wesel bis Lippstadt in jeder geeigneten Weise zu betreiben, sowie durch die aktenmäßig dargelegte ungesäumte und ununterbrochene Bemühung des Vorstandes und Ausschusses, eine Vergleichung der zwei bisher ausgearbeiteten Projekte und Kostenanschläge zur Ausführung zu bringen und ein neues, den heutigen Verhältnissen entsprechendes Projekt ausarbeiten zu lassen, welches der wirklichen Ausführung der Lippekanalisation zur Grundlage dienen könne. Dabei habe es sich, und diesen Standpunkt habe der Vorstand und der Ausschuß seit dem Falle der Regierungsvorlage von 1894 unentwegt verfolgt, nicht um irgendwelche Seitenkanäle gehandelt, sondern lediglich um die Schiffbarmachung der Lippe selbst. Für 10 Mill. lasse sich die Lippe nicht kanalisieren; das beweise schon die für denselben Zweck von Prüssmann angesetzte Summe von 45,3 Millionen.

Von den Mitgliedern der neuen Vereinigung wurde der Vorwurf der Untätigkeit zurückgenommen; man habe nur an der Erfolglosigkeit der Tätigkeit des Vorstandes, sowie an dem Betreiben von Seitenkanälen Anstoß genommen.

Der Vorsitzende erwiderte, daß die Erfolglosigkeit Schuld der Verhältnisse sei. Wenn sich wirklich zwei Firmen erboten hätten, das Roedersche Projekt zu dem Preise auszuführen, so sei dem Vorstande davon nichts bekannt geworden. Die Mitglieder, die darum gewußt, hätten davon Mitteilung machen müssen, anstatt gleich eine neue Vereinigung zu gründen. Hamm-Datteln sei in der Ausschußsitzung vom 9. und 18. 1. 94 einstimmig, auch mit den Stimmen der Unterlippe, angenommen, angesichts einer Gesetzesvorlage, welche nach dem Versprechen der Kanalkommission diesen Kanal als 1. Glied der Schiffbarmachung der ganzen Lippe enthalten sollte. Daß der Vorstand sich nach dem Falle der Vorlage weiter für diesen oder einen andern Seitenkanal ohne Kanalisierung der übrigen Lippe ausgesprochen hätte, widerspräche den Akten. Darauf erklärte der Vorsitzende der neuen Vereinigung, daß er durch die heutige Darlegung befriedigt sei, seinerseits eine gesonderte Tätigkeit der Interessenten der unteren Lippe nicht für erforderlich halte und in diesem Sinne in der Versammlung vom 29. 9. wirken werde. Da dieses mit Erfolg geschah, so war die Einigkeit wiederhergestellt.

VIII.

Vorübergehende Einigung der Lippe- und Emscherinteressenten bezw. der Provinzen Westfalen und Rheinland für die Erwirkung des gleichzeitigen Baues der Lippe- und der Emscherlinie.

Die Staatsregierung wollte die Dortmund-Rheinverbindung nicht für sich, sondern im Verein mit dem Mittellandkanalprojekte dem Landtage vorlegen. Unter Mittellandkanal verstand die Regierung die Verbindung der Ems mit der Elbe, während man sich

sonst auch wohl überhaupt die Verbindung des Rheins mit der Elbe darunter denkt. Die Regierung schlug nun für den Mittel-landkanal die Linie Bevergern-Hannover-Niegripp vor und stellte für die Dortmund-Rheinverbindung die Südemscherlinie Herne-Neuenkamp und die Lippelinie Vinum-Wesel zunächst zur Wahl. Der Mittel-landkanal mit 2 Hebewerken und 3 Schleusen und mit Speisung aus der Weser und Leine sollte $116\frac{1}{2}$ Millionen, mit den Stichkanälen nach Osnabrück, Minden, Hannover-Linden und Magdeburg 134 Millionen Mk. kosten. Der Südemscherkanal mit 2 Schleusen und 2 Hebewerken und mit Wasserzuführung durch den Kanal Hamm-Datteln sollte außer diesem Zubringer $36\frac{1}{2}$ Millionen, mit den Zweigkanälen nach Ruhrort, Mülheim, Essen, Bochum und Hamm 57 Millionen Mk. kosten. Die Lippelinie sollte mit 9 Schleusen und 1 Hebewerk $23\frac{1}{5}$ und mit dem Kanal Hamm-Datteln $33\frac{1}{5}$, mit den Zweigkanälen Herne-Bochum sowie Herne-Altenessen-Essen rund 55 Millionen kosten. Um über die Wahl der Linien und die Linienführung, sowie über die Aufbringung der Kosten mit bestimmten Vorschlägen an den Landtag herantreten zu können, wurde von Vertretern der beteiligten vier Ministerien am 18. und 19. 11. 1895 zu Berlin mit je 5 Vertrauensmännern aus Westfalen und der Rheinprovinz und 11 Vertrauensmännern aus der Provinz Sachsen eine Beratung abgehalten.

Regierungsseitig wurde ausdrücklich erklärt, daß für den Südemscherkanal auf das Lippewasser nicht verzichtet werden könne, weil dasselbe einen sehr großen Kalkgehalt habe, der für die Dichtung des Emscherkanals von außerordentlicher Bedeutung sei. In Bezug auf die Schädigung für und durch den Bergbau sei nach den Untersuchungen des Dortmunder Oberbergamtes, die sich auf die letzten 14 Jahre, auf die nächstfolgenden 30 und dann auf weitere 70 Jahre erstreckten, ein plötzliches Eindringen des Kanalwassers in die Gruben wegen der Elastizität des Mergels nicht zu besorgen. Bei Abbau mit Bergeversatz unter dem Kanale sei eine Senkung der Tagesoberfläche von 40% der Flötmächtigkeit zu erwarten. Bis jetzt sei eine Senkung bis 2 m eingetreten; in den nächsten 30 Jahren sei eine solche bis 4 m zu erwarten, welche in den weiteren 70 Jahren auf 8 m steigen würde.

Demgegenüber wurde erwidert, daß allerdings ein Durchbrechen und somit eine Gefahr für die Gruben wohl nicht zu erwarten sei, daß, aber die den Kanal beeinflussenden Senkungen voraussichtlich in höherem Grade und in kürzerer Zeit eintreten würden. Die Erfahrungen einer länger zurückliegenden Zeit seien in dieser Frage weniger maßgebend, weil in letzter Zeit eine viel schnellere Konzentrierung des Bergbaues stattge-

funden habe. Diese werde immer stärker werden. Es würden darum auf der Südemscherlinie sehr bedeutende Senkungen aller Wahrscheinlichkeit wohl bereits in 30 Jahren eintreten. Ferner sei bei flacher Lagerung da, wo ohne Bergeversatz abgebaut werde, die Senkung auf nahezu die volle Flötmächtigkeit, bei Abbau mit Bergeversatz auf 50% zu veranschlagen. Jedenfalls seien ganz erhebliche Bodensenkungen zu besorgen und es habe daher diese Linie als durchgehende Verbindung des Westens mit dem Osten entschiedene Bedenken. Es sei etwas ganz anderes, wenn Chausseen, Eisenbahnen und Wohnungen gesenkt würden; die könnten in ihrer tieferen Lage verbleiben, der Kanal müsse in seiner Wasserhöhe gehalten werden und mit ihm müßten auch die kreuzenden Landstraßen und Eisenbahnen gleiche Höhe behalten. Der Bergeversatz, der auf weite Entfernungen zu beiden Seiten des Kanals angewandt werden müsse, würde den Zechen sehr erhebliche Verluste und Kosten verursachen.

Die Kommissare äußerten, daß die Lippe zwar für den durchgehenden Verkehr sehr geeignet sei, weniger aber für den Bedarf der rheinisch-westfälischen Industrie; auch könne dieselbe ohne Anschluß an die Hauptindustriegebiete die für den gesamten Kanal erforderlichen Transportmengen nicht beschaffen.

Darauf wurde erwidert, daß zwar die Emscherlinie für den westlichen Teil des rheinisch-westfälischen Industriegebietes außerordentliche Bedeutung habe, daß sie aber für den östlichen Teil und für den Durchgangsverkehr wegen Verstopfung nicht benutzbar sein würde. Die zur Verfügung stehende Transportmenge übersteige die Leistungsfähigkeit des Emscherkanals um das Fünffache; schon bei Bochum würde er für den Verkehr vom Osten zum Rheine verstopft sein. Das Zuviel würde dem Lippekanal zu Gute kommen, an dessen Rentabilität nicht gezweifelt werden könne.

Die Kommissare entgegneten, diese Frachtmenge sei die beste Empfehlung für den Emscherkanal. Dieser müsse jetzt gebaut werden, weil er später unmöglich werde. Erst wenn sich seine Leistungsfähigkeit als nicht ausreichend erweise, könne die Lippe kanalisiert werden. Durch die Kanalisierung der Lippe jetzt würde eine Verschiebung der wirtschaftlichen Interessen eintreten, die die Staatsregierung ängstlich vermeiden müsse.

Darauf lautete die Erwiderung, daß die zu erwartende Verstopfung unmöglich eine Empfehlung sei für einen Kanal, der nicht bloß dem Kohlen-, sondern auch dem Durchgangsverkehr dienen solle. Es handle sich keineswegs bloß um Dortmunder Interessen bei der Lippe. Der ganze Osten des rheinisch-westfälischen Industriegebietes habe genau dasselbe Interesse; die nahe am Rheine gelegenen Zechen würden nach wie vor ihre Kohlen nicht im Kanal, sondern in den Rheinhäfen verladen. Wenn man das berücksichtige, so habe der gesamte Steinkohlenbergbau an der Lippe linie nahezu ein ebenso großes Interesse als an der Emscherlinie. Mit

Zahlen wurde nachgewiesen, daß die Lippe von vornherein ausreichende Transportmengen erhalten und auch wegen ihrer größeren Billigkeit rentabler sein würde. Eine wirtschaftliche Verschiebung würde beim Bau der Emscherlinie nicht nur nicht weniger, sondern sogar erheblicher eintreten. Denn dann würden die westlichen Zechen so billig nach dem Rheine hin verfrachten, daß die östlichen denselben nicht mehr benutzen könnten. Es sei überhaupt schon durch die Millionen, die der Staat auf die Korrektion des Rheins verwandt habe und weiter jährlich verwende, in den letzten Jahrzehnten eine wesentliche Verschiebung der wirtschaftlichen Interessen zu Gunsten des Westens eingetreten. Es dürfte demnach nur billig sein, bei der Kanalfrage den östlichen Teil des Industriebezirks zu berücksichtigen.

Übereinstimmend erklärten schließlich die Vertreter der beiden Linien für wünschenswert, daß beide von vornherein gebaut würden.

Dieses Zugeständnis selbst der Emscherinteressenten, daß der Mittellandkanal zwei westliche Ausläufer haben und diese gleichzeitig ausgeführt werden müßten, war ein Erfolg, der nach und nach die Vorstufe zu einem weiteren Erfolg werden sollte.

Schon am 21. 4. 96 entschloß sich der westfälische Provinzialausschuß, eine Einigung mit dem rheinischen zu dem Vorschlage an die Staatsregierung herbeizuführen, daß beide Linien gleichzeitig gebaut werden möchten. Der rheinische Provinzialausschuß beharrte jedoch noch darauf, daß erst die Emscherlinie und dann die Lippelinie gebaut werden müßte.

Weil so über den Westverlauf des Mittellandkanals keine Einigung erzielt war, konnte die am 29. 5. 96 in Hannover über den Mittellandkanal tagende Versammlung der Vertrauensmänner zu keinem Resultate gelangen. Doch erklärte sich hier der rheinische Landesdirektor Dr. Klein bereit, beim rheinischen Provinzialausschusse für die gleichzeitige Ausführung der Lippe- und der Emscherlinie zu wirken. Die Sache stockte; da regte am 25. 2. 1897 der Kanalverein für Linie IV sie bei Dr. Klein wieder an. Vertreter der beiden Provinzialausschüsse berieten sich am 27. 2. 97 in Dortmund. Es folgte am 11. 3. 97 eine Versammlung der Vertreter der genannten Provinzialbehörden und des Lippe- und des erwähnten Emschervereins zu Münster, worauf der westfälische Provinziallandtag am 16. 3. 97 und der rheinische Provinziallandtag am 18. 3. 97 den Beschluss fassten, die Verbindung Dortmund-Rhein in gleichzeitigem Ausbau

der Emscher- und der Lippelinie, letztere mit einer kanalisierten Fortsetzung bis Lippstadt anzustreben.

Nunmehr konnte die sog. Vertrauensmännerversammlung am 24. 3. 97 zu Hannover beschließen, in Bezug auf den Westverlauf des Mittellandkanals bei der Staatsregierung obige zwei Linien zu beantragen und eine 3prozentige Zinsgarantie für ein Drittel des Baukapitals des ganzen Mittellandkanals anzubieten.

Die begründete Erwartung jedoch, daß die Staatsregierung diesen Antrag annehmen würde, sollte sich nicht erfüllen. Ein Bescheid des Gesamtministeriums vom 26. 9. 97 erklärte den Antrag für unannehmbar, weil 1. die Zinsgarantie nicht die vom Staate geforderte Höhe von $3\frac{1}{2}\%$ habe, weil 2. die gleichzeitige Herstellung zweier Dortmund-Rheinverbindungen die für den Mittellandkanal angesetzten Kosten erheblich vermehre.

Somit erwachte man wieder aus einem schönen Traume zu der früheren aussichtslosen Wirklichkeit.

IX.

Die Kanalisation der Lippe als staatliches oder als provinzielles Unternehmen.

Da die Regierung mit der Weigerung, zwei Linien zur Verbindung des Dortmund-Emskanals mit dem Rhein zu bauen, bekundet hatte, daß sie nach wie vor nur für eine Emscherlinie sei, somit an eine baldige staatsseitige Kanalisation der Lippe nicht zu denken war, so beschloß der Verein für Schiffbarmachung derselben auf Vorschlag des Bergwerksdirektors Stadtrat Kleine in der Ausschußsitzung vom 12. 11. 1897 und in der Generalversammlung vom 24. 11. 1897 sich nunmehr mit seinem schon früher gefaßten Plane, die Lippe auf **privatem** Wege zu kanalisieren, an die Regierung zu wenden und sie um die Konzession dafür zu bitten.

Wie gesagt, schon früher, schon vor 2 Jahren, war der Verein auf diesen Plan gekommen.

Den Anlaß dazu gab folgende Darstellung des Bergwerksdirektors Kleine im Anschlusse an seinen oben schon wiedergegebenen Bericht über die Vertrauensmännerversammlung vom 18. 11. 95:

Auffällig sei es, sagte er, daß in dem Kostenanschlage der Regierung die Linie Vinnum-Wesel, deren frühere Berechnung mit 23,5 Mill. schon viel zu hoch erschienen sei, jetzt zu ca. 29 Mill. veranschlagt sei. Der Lippelinie würde außerdem noch die Speisung des Emscherkanals durch den Stichkanal Dortmund-Langschede mit 2,5 Mill. und durch den Zweigkanal Hamm-Datteln mit ca. 11 Mill. zur Last gelegt, so daß ihr im ganzen 41,5 Mill. zu Buche geschrieben würden. Davon solle die Provinz für 16 Millionen die Zinsgarantie übernehmen.

Die Provinz Westfalen würde demnach allein für die Lippelinie jährlich die Unterhaltungskosten mit . . . 340 000 Mk.

3½ % Zinsen von 16 Mill. Mk. mit 560 000 Mk.

zusammen 900 000 Mk.

zu garantieren haben.

Er sei der Ansicht, daß Vinnum-Wesel nicht mehr als 16 Mill. kosten würde. Wäre dies richtig, dann sei es doch vorteilhafter, daß die Provinz die geringen Baukosten ganz garantiere oder den Bau selbst in die Hand nähme. Wenn sie dabei feststelle, daß aus den Überschlüssen die fernere Kanalisation bis Hamm und weiter bis Lippstadt erfolgen solle, dann wäre das Ziel des Lippevereins erreicht.

Die Generalversammlung vom 6. 12. 1895, in welcher dieser Bericht gegeben wurde, beauftragte nun den Ausschuß, die Kanalisierung der Lippe von Wesel bis Lippstadt in jeder geeigneten Weise zu betreiben.

In Folge dieses Auftrages bereitete die Vereinsleitung einerseits das Projekt der privaten Ausführung vor, andererseits betrieb sie die staatliche Ausführung weiter und hielt somit zwei Eisen im Feuer.

Der Lippeverein ging auf diesem doppelten Wege Hand in Hand mit dem Provinzialausschusse. Zur Herbeiführung eines einheitlichen Verfahrens wählten beide einen Sonderausschuß, in welchem der Landeshauptmann Overweg den Vorsitz übernahm.

Mitglieder waren von seiten des Provinzialausschusses außer dem Vorsitzenden der Freiherr von Landsberg-Steinfurt, Dr. Freiherr von Landsberg-Velen, Freiherr von Schorlemer-Overhagen, Geheimer Baurat Lengeling, Bergwerksdirektor Stadtrat Kleine und Eisenbahnbetriebsdirektor Schönfeld, von seiten des Lippevereins Generaldirektor Kamp-Hamm, Ober-

bürgermeister Dr. Fluthgraf-Wesel, Oberbürgermeister Schmieding-Dortmund, Erster Bürgermeister Matthaei-Hamm, Ökonomiekommissionsrat a. D. Sterneborg-Lippstadt und Bürgermeister Becker-Lünen. Als technischer Beirat wirkte Bauinspektor Mathies-Dortmund.

Für die private Ausführung des Lippekanals war die genaue Feststellung der Kosten und, da die Anschläge der Roederschen und Duis-Prüsmannschen Denkschriften zu weit auseinandergingen, als daß die Lippeinteressenten die eine oder die andere für richtig halten konnten, die Ausarbeitung eines neuen Planes erforderlich. Der Sonderausschuß nannte sich deshalb offiziell „Ausschuß für die Neubearbeitung des Entwurfs für die Kanalisierung der Lippe von Wesel bis Lippstadt“.

Nach langen Bemühungen wurde in der Person des Regierungsbaumeisters Hentrich eine für diese Neubearbeitung geeignete Kraft gefunden. Derselbe begann seine Tätigkeit nach erhaltener ministerieller Erlaubnis am 1. 12. 1896.

Schon am 25. 8. 1897 war der Entwurf für die Strecke Wesel-Vinum fertig, im Dezember 1898 der für die übrige Lippe. Der 182 km lange Flußlauf sollte durch 138 weitere Durchstiche auf 142,5 km, also um 22⁰/₁₀ verkürzt werden. Den Schleusen war dasselbe Maßverhältnis wie denen des Dortmund-Emskanals zugeachtet. Das Fahrwasser sollte von Wesel bis Hamm 4¹/₂—2¹/₂, von Hamm bis Lippstadt 2 m tief, die Sohle von Wesel bis Vinum 37—27 m, von Vinum bis Hamm 27—22 m, auf der Strecke Hamm-Lippstadt 16 m breit sein; die Zahl der Schleusen auf der unteren Strecke sollte 9, auf der mittleren 5, auf der oberen 6 betragen, die Verbindung mit dem Dortmund-Emskanal durch ein Hebewerk oder durch eine zweisehleusige Treppe hergestellt werden. Die untere Strecke würde in einfacher Ausführung 18 500 000, in reicherer dagegen 22 500 000, die mittlere 10 150 000, die obere 10 900 000, die ganze Lippe also 43 550 000 Mk. kosten.¹

Der Provinzial-Rechnungsbureauvorsteher Dröge stellte bis zum Mai 1898 unter Mitwirkung des Bergwerksdirektors Kleine und des Ökonomiekommissionsrats Sterneborg für die

¹) Die Hentrichschen Projektarbeiten kosteten 50 000, die früheren Roederschen 25 000 Mk.

Strecke Wesel-Dortmundskanal die Rentabilitätsrechnung auf.

Dieselbe ergab unter der Annahme, daß die Lippe allein zur Verbindung mit dem Rhein benutzt würde, bei $18\frac{1}{2}$ Millionen Mk. Baukosten, 200 000 Mk. jährlichen Betriebs- und Unterhaltungskosten, 925 000 Mk. Verzinsungs- und Tilgungskosten (5%) für das erste Betriebsjahr 1906/07 bei einem unter Benutzung des amtlichen Materials berechneten Verkehr von 1 847 000 Tonnen mit 115 000 000 Tonnenkilometern und 8 Pfg. Abgabe für 1 tkm eine Einnahme von 1 058 000 Mk., sodaß ein Zuschuß von 67 000 Mk. zu leisten, — für 1916/17 bei einem Verkehr von 2 986 000 Tonnen mit 186 000 000 Tonnenkilometern eine Einnahme von 1 709 000 Mk., die einen Überschuß von 334 000 Mk. bedeutet.

Für den Fall jedoch, daß Emscher- und Lippelinie gleichzeitig ausgebaut würden, würden für den Anfangsverkehr wohl $\frac{2}{3}$ obiger Mengen dem Emscherkanal zufallen. Bei der zu erwartenden Verkehrssteigerung aber im Lippetale, die auf 10% jährlich angenommen wurde, und bei der Unfähigkeit des Emscherkanals, selbst den ihm aus seinem engeren Gebiete zufallenden Verkehr zu bewältigen, würde sich nach Erweiterung der Anlagen im 11. Betriebsjahre mit einem weiteren Kostenaufwande von 4 Millionen bei 1% Tilgung und $3\frac{1}{2}\%$ Verzinsung ein Überschuß im 21. Betriebsjahre, bei 1% Tilgung und $2\frac{1}{2}\%$ Verzinsung im 14. Betriebsjahre ergeben.

Um sodann Gewißheit zu erhalten, daß sich die Baukosten des Anschlages in jeder Beziehung auch im Wirklichkeitsfalle der Bauausführung als richtig erweisen würden, wurde der Anschlag den Firmen C. Vering in Hamburg-Hannover und Ph. Holzm ann & Cie. in Frankfurt am Main mit dem Ersuchen übersandt, ein auf längere Zeit bindendes Angebot für die Ausführung sämtlicher Arbeiten einzureichen. Als nun der Plan der staatlichen Ausführung der Emscher- und Lippelinie trotz der Einigung der Emscher- und der Lippeinteressenten und trotz der Garantieübernahme für $\frac{1}{3}$ der Kosten beider Linien seitens der beiden beteiligten Provinzen gescheitert war (s. Ende des vorigen Abschnittes), beschloß, wie schon erwähnt, am 24. 11. **1897**, nach Vorlegung des Hentrichschen Entwurfs und Bericht des Bergwerksdirektors Kleine über die obigen Verhandlungen betr. den staatlichen Aus-

bau der Emscher- und Lippelinie, die Generalversammlung des Lippevereins,

1. die bisher vorliegenden fertigen Teile der Lippekanalisationsarbeiten (Wesel-Dorsten und Dorsten-Vinnum) des Regierungsbaumeisters Hentrich an die Staatsregierung einzureichen mit der Erklärung, daß beabsichtigt werde, auf privatem Wege zunächst jene schon bearbeiteten Strecken und daran anschließend die übrige Lippe bis Lippstadt zu kanalisieren, und

2. zu dieser privaten Kanalisierung der Lippe die staatliche Genehmigung zu erbitten.

Der Sonderausschuß vervollständigte dann noch die für den Antrag auf staatliche Genehmigung erforderlichen Unterlagen und beschloß dann am 28. 2. 1898, die Staatsregierung unter Vorlage des Hentrichschen Projektes um die Konzession zum privaten Bau der ganzen Lippelinie und um Angabe der Bedingungen zu bitten.

Diese Bitte wurde vom Landeshauptmann mittelst Berichtes vom 18. 3. 1898 gleichzeitig mit der Zustimmungserklärung sämtlicher interessierten Kreise, Gemeinden und Handelskammern dem Minister für öffentliche Arbeiten unterbreitet.

Wenige Tage vorher, am 8. 3. 1898, hatte der Provinziallandtag die von der Staatsregierung verlangte $3\frac{1}{2}\%$ Garantie für den Mittellandkanal zu übernehmen beschlossen und dabei, jedoch unbeschadet dieser Garantie, zu Gunsten der Lippe die Erwartung ausgesprochen, daß sie gleichzeitig mit der Emscherlinie gebaut oder der privaten Unternehmung freigegeben werde. Da inzwischen auch die Gutehoffnungshütte bei der Regierung einen Antrag auf private Kanalisierung der Emscher von Laar bis Oberhausen gestellt hatte, so trat auch die Regierung der Frage näher, ob die Emscher- und die Lippelinie auf privatem Wege herzustellen seien. Diese Frage wurde in der von Vertretern der 4 zuständigen Ministerien und von Interessenten beschickten Kanalsitzung zu Düsseldorf am 23. 5. 1898 für die Emscherlinie vom Kommerzienrat Lueg, für die Lippe vom Generaldirektor Kamp bejaht. Was die Bedingungen angeht, so wurde die Freiheit in der Tarifbildung, wobei staatlicherseits nur ein Maximaltarif festzustellen, regierungsseitig beanstandet (Geheimrat Peters), aber hinsichtlich der Abmessungen die Einrichtung für Tausendtonnenschiffe freigestellt

(Dombois). In seinen weiteren Ausführungen sagte nun der Geheime Oberfinanzrat Dombois:

Der Staat werde nicht 2 Linien bauen; wenn er baue, so baue er die Emscherlinie und werde die Lippe nicht konzessionieren. Der private Ausbau sei indessen vorzuziehen, doch habe die Regierung den Antrag des Landeshauptmanns Overweg auf privaten Ausbau der Lippelinie nicht als ernst gemeint aufgefaßt, weil über die Geldbeschaffung nichts gesagt sei.

Nicht bloß, daß in dieser Sitzung außer dem Generaldirektor Kamp auch der Oberpräsident Dr. v. Studt und der Regierungspräsident v. Gescher für die Lippelinie eintraten, in bezug auf die Geldbeschaffung gab der Provinzialausschuß schon 4 Tage später, am 27. 5. 1898, eine prompte Antwort, indem er einstimmig beschloß, für den Fall des Ausbaus der Lippelinie im Wege der Privatunternehmung von dem für die Strecke Wesel-Dortmundemskanal nach den Arbeiten des p. Hentrich erforderlichen Kostenbetrage von $22\frac{1}{2}$ Mill. Mk. bei dem Provinziallandtage die provinzseitige Übernahme von $\frac{1}{3}$ dieses Kostenbetrages, also $7\frac{1}{2}$ Mill. Mk., unter der Voraussetzung zu beantragen, daß der Ausbau unter annehmbaren Bedingungen staatsseitig genehmigt würde. Damit gaben die Lippeinteressenten ihrem Ernste für die private Ausführung der Lippelinie beredten Ausdruck. Sie verfolgten auch ferner die Sache mit der größten Energie, während die Emscherinteressenten sich um den privaten Bau ihrer Linie nicht mehr zu bemühen brauchten, da der Staat es sich weiter angelegen sein ließ, ihre Linie zu bauen.

So wenig Aussicht auch vorläufig nach der Domboisschen Erklärung: „wenn der Staat baue, so baue er die Emscherlinie und werde die Lippelinie nicht konzessionieren“ die Lippeinteressenten hatten, so ließen sie sich doch nicht entmutigen, sondern strebten mit echt westfälischer Zähigkeit weiter.

Am 17. 6. 1898 richtete der Sonderausschuß an den Provinzialausschuß das Ersuchen, „dem Provinziallandtage eine Beschlufassung zu empfehlen, die Lippekanalisation von Wesel bis zum Dortmund-Emskanal als erstes Glied der Schiffbarmachung der ganzen Lippe als Provinzialunternehmen auszuführen, unter der Voraussetzung der anteiligen Garantieleistung der beteiligten Kreise“.

Und der Provinzialausschuß nahm am 5. 7. 1898 auch diesen Antrag einstimmig mit der Maßgabe an, daß die Provinz $33\frac{1}{3}$ Teile

des Anlagekapitals, Dortmund - Stadt $18\frac{1}{3}$, Dortmund-Land $10\frac{1}{3}$, Recklinghausen 13, Hörde $3\frac{1}{2}$, Bochum Land 4, Gelsenkirchen 3, Coesfeld 2, Lüdinghausen 2, Wesel-Rees $10\frac{2}{3}$ Teile übernehmen sollten.

Die dieser Bürgschaft wegen vom Lippeverein geführten Verhandlungen mit den Kreisen nahmen allerdings anfangs nicht den gewünschten Verlauf. Zwar erklärte Wesel die Uebernahme der auferlegten $10\frac{2}{3}$ Teile und Recklinghausen bewilligte zwar nicht 13, sondern auch $10\frac{2}{3}$ Teile; ablehnend aber verhielt sich Bochum-Land, Gelsenkirchen, Rees, Hörde, ausweichend Lüdinghausen, Coesfeld, Dortmund-Land.

Als jedoch Dortmund-Stadt die $18\frac{1}{3}$ Garantieanteile übernahm und somit etwa 40 Anteile gedeckt waren, übernahm in groß-sinniger, stolzer Weise Wesel auf Antrag seines Oberbürgermeisters Dr. Fluthgraf am 30. 12. 1898 alle nicht gedeckten Anteile dazu,¹ womit die Voraussetzung erfüllt war, von welcher der Provinzial-ausschuß es abhängig gemacht hatte, dem Provinziallandtage die Lippekanalisierung von Wesel bis Vinnum als erstes Glied der Kanalisierung der ganzen Lippe als Provinzialunternehmen zu empfehlen.

In derselben Sitzung vom 17. 6. 1898 stellte der Sonder-ausschuß als Bedingungen, unter denen die Provinz die Herstellung des Kanals der Staatsregierung gegenüber übernehmen würde, auf:

Erteilung des Enteignungsrechtes, Stempel- und Sportelfreiheit aller Enteignungsverhandlungen, Befreiung der aus dem Betriebe des Kanals etwa erzielten Überschüsse von staatlichen Abgaben und Verleihung des Rechtes zur Erhebung von Abgaben nach provinzseitig bestimmten Tarifen.

Der Provinzialausschuß trat am 3. 7. 1898 diesen Bedingungen bei und der Landeshauptmann teilte sie in seiner Eigenschaft als Vorsitzender des Provinzialausschusses und des Sonderausschusses dem Minister für öffentliche Arbeiten mit.

Es ergingen dann 3 Ministerialverfügungen, vom 14. 9., 12. 10. und 5. 11. 1898. Der erste beanstandete das Hentrichsche

¹) Eine regierungsseitig vorgenommene Prüfung ergab, daß Wesel zu der Garantieleistung mehr als reichlich instande war. Trotzdem beschlossen Haltern und Dorsten im Januar 1899 für den Fall, daß obige Garantieleistung aktuell würde, einen Teil der Weselschen Garantie mitzuübernehmen.

Projekt in technischen Kleinigkeiten, der zweite eröffnete, daß die Regierung sich für die Emscherlinie entschieden habe und daneben die Lippelinie nicht zulassen könne, der dritte ordnete unter Verweisung auf den vorigen Erlaß an, daß von der Lippekanalisierung abzusehen sei, so lange das Schicksal der Emscherlinie noch nicht entschieden sei.

Weil man also beim Ministerium kein Entgegenkommen fand, so wandte sich der Sonderausschuß am 16. 3. 1899 an den preußischen Landtag, dem am 15. 3. 1899 die neue Kanalvorlage (Herne-Laar und Ems-Elbe) zugestellt worden war.

„Die Lippelinie, schreibt er, sei zunächst wesentlich billiger, als die Emscherlinie. Die Richtigkeit des Kostenanschlages sei dadurch beglaubigt, daß sich auf Grund desselben eine leistungsfähige Firma (C. Vering) zur Ausführung der Kanalisation gemeldet hätte. Technisch sei, entgegen der ministeriellen Aussetzung, der Lippekanalentwurf in keiner Beziehung unvollständiger als der von der Staatsregierung für die Emscherlinie aufgestellte. Dies sei durch Nachprüfung seitens auf diesem Gebiete anerkannter Fachleute festgestellt. Die Lippelinie würde bei ihrer Billigkeit sich schon bei den für den Dortmund-Emskanal vorgesehenen Abgaben rentieren, der Emscherkanal, teurer in der Anlage, teurer in der Unterhaltung, teurer im Betriebe, erfordere doppelt so hohe Abgaben.

Wenn sie ihrerseits sagten, die Lippelinie sei ebenso zweckmäßig wie die Emscherlinie, so müsse dem Landtage überlassen bleiben zu prüfen, ob nicht der Ausdruck „zweckmäßiger“ richtig sei. Denn 1. bilde sie eine Verbindung des Dortmund-Ems-Kanals mit dem Rhein, 2. sei sie, worauf es wesentlich ankomme, eine wirkliche Durchgangsstraße, was die Emscherlinie nicht sein könne. 3. Sohlenbreite und Wassertiefe würden bei der Lippelinie erheblich günstiger (Lippekanal 27—37 m, Emscherkanal 18 m; Lippekanal 2,5—4,5 m, Emscherkanal 2,5) und die Fahrt auf der Lippe also bedeutend bequemer sein. Die Entfernungen stellten sich über die Lippelinie für viele Verkehrsrichtungen ebenso günstig wie über die Emscherlinie; wo sie länger wären, würde das durch die bequemere und flottere Fahrt und die geringeren Kosten reichlich aufgewogen. Bei der Lippe könnte jederzeit eine Schleusenvergrößerung zur Aufnahme von Schleppzügen u. s. w. wie auf dem Rheine stattfinden. Der Bergbau ziehe sich immer mehr nach Norden. Noch biete er der Kanalisierung keine Schwierigkeiten; jetzt müsse sie getätigt werden, damit sich nicht bei der Lippelinie dieselben technischen und finanziellen Schwierigkeiten wie bei der Südemscher- und Emschertallinie einstellen könnten.

Die Lippelinie erschließe ein neues Verkehrsgebiet, die Emscherlinie vermehre die schon kaum zu bewältigende Verkehrsentwicklung im Industriegebiete. Den jetzigen Verkehr darin bewältigten die Eisenbahnen, das weitere Mehr in der Förderung und Beförderung müsse dem Lippe-

gebiete und dem Lippekanale zufallen. Für die Landwirtschaft sei die Emscherlinie belanglos, die Landwirte des Lippetals hätten aber um so berechtigteren Anspruch auf Entschädigung durch Kanalisierung der Lippe, als dieser schon für den Dortmund-Emskanal sekundlich 2,33 cbm Wasser entzogen würden, obwohl die Lippe im Sommer durchschnittlich nur 5,2, bei niedrigstem Wasserstande nur 2,6 cbm führe. Diese Entnahme bedeute aber eine Absenkung des Niedrigstwasserspiegels um 18 bis 24 cm, mit welcher die Wiesen und Weiden des Lippetals kulturunfähig würden. Wenn nun auch nach Fertigstellung des Mittellandkanals das aus der Lippe zu entnehmende Quantum pro Sekunde auf 0,75 cbm und damit die Wasser-senkung auf 6—8 cm herabgemindert würde, so bedeute das immerhin noch eine bedeutende Schädigung der Wiesen- und Weidenkulturen des Fluß-tals. Ein Ersatz für diesen Wasserverlust und eine Verhinderung der Schädigung sei nur durch den durch eine Kanalisierung zu bewirkenden Aufstau des Niedrigstwassers möglich. Die Anwohner der Ruhr, Leine und Weser sollten für die Wasserentnahme entschädigt werden, die geschädigten Landwirte des Lippetals erhielten auf ihre Proteste nicht einmal eine Antwort. Der Landtag möchte beschließen, daß die Lippelinie entweder auf Staatskosten ausgeführt oder der Provinz Westfalen zur Ausführung überlassen werde.“

Den beteiligten 4 Ministerien machte der Verein von dieser Petition des Sonderausschusses an den preußischen Landtag in einer Eingabe Mitteilung, worin er sich beklagt, „trotz seiner auf die wirtschaftliche Hebung eines bedeutenden Landesteils gerichteten Bestrebungen sich nicht der Gunst der hohen Staatsregierung zu erfreuen. Er bitte um die Aufnahme der Lippe in die Kanalvorlage, weil das ein Gebot der Gerechtigkeit sei, weil sie den Durchgangsverkehr ermögliche, weil sie technisch einwandfrei sei, weil sie die bei weitem billigste Verbindung mit dem Rhein bilde und weil sie allein gleichzeitig die Interessen des Handels und der Industrie sowie diejenigen der Landeskultur befriedige. Die Lippe-anwohner könnten sich nicht dabei beruhigen, daß ihre Interessen gegen die Interessen anderer zurückgesetzt würden, daß ihrem Flusse das Wasser entzogen würde, um zum Nutzen ihrer Konkurrenten verwendet zu werden. Sie beanspruchten wenigstens gleiche Behandlung mit ihren Konkurrenten von der Emscher und mit den Interessenten der Weser, um so mehr, als die Lippe früher schiffbar gewesen und ihre Schiffbarkeit infolge der Vernachlässigung seitens des Staates verloren habe, als sie nach allgemeiner Überzeugung auch neben der Emscherlinie als Durchgangsstraße unentbehrlich sei und von einer wirtschaftlichen Konkurrenz beider Linien keine Rede sein könne, als die Wiederherstellung ihrer Schiffbarkeit um mindestens 16½ Millionen billiger und als endlich die Kanalisierung der Lippe auch für die Interessenten der Landwirtschaft von der größten Bedeutung sei.“

In beiden Eingaben wurde auch die größte Sympathie für den Mittellandkanal ausgedrückt und volles Eintreten für denselben versprochen.

Da es sich inzwischen aber als wahrscheinlich herausstellte, daß der Mittellandkanal oder besser die Fortsetzung des Dortmund-Emskanals nach der Elbe abgelehnt und von der Gesetzesvorlage nur die Emscherlinie zur Beratung übrig bleiben würde, so hielt es der Verein für seine Pflicht am 10. 5. 99. in einer Petition an den preußischen Landtag gegen die bedingungslose Benutzung des Lippewassers für diesen zu protestieren.

„Da bei Wegfall des Mittellandkanals die Benutzung der Weser zur Wasserzuführung wegfiel, die Ruhr aber in der trockensten Zeit nur 0,75 cbm pro Sekunde liefern könne, so würde die Lippe bei 20 Doppelschleusungen täglich für den Dortmund-Emskanal, sowie er jetzt bestehe, 2,34 cbm, für den Emscherkanal, sowie er projektiert sei, 0,75 cbm, zusammen 3,09 cbm pro Sekunde liefern müssen. Bei nach 10jährigem Verkehre notwendigen 45 täglichen Doppelschleusungen müsse sie für den Dortmund-Emskanal 2,89, für den Emscherkanal 2,03 cbm, zusammen 4,92, rund 5 cbm pro Sekunde liefern. Somit würden schon gleich $\frac{3}{5}$ und nach 10 Jahren mehr als $\frac{9}{10}$ des 5,2 cbm pro Sekunde betragenden Niedrigstwassers der Lippe von dem Ems-Rheinkanal verbraucht. Selbst wenn die Lippe kanalisiert würde, würde sie schon im 8. oder 9. Betriebsjahre nicht mehr genügendes Wasser für ihre eigenen Schleusen haben. Daraus folge, daß wenn die Dortmund-Rheinverbindung ohne den Mittellandkanal d. h. ohne die Weserwasserzuführung gebaut würde, keine andere Linie möglich sei als die Lippelinie.“

Über eine Ausführung der Lippelinie durch den Staat bzw. eine Aufnahme derselben in die Kanalvorlage erfolgte jedoch vorläufig keine weitere ministerielle Äußerung.

Zur privaten Herstellung aber äußerte sich der Minister v. Miquel in der 1. Kommissionsberatung über die am 15. 3. 99 eingebrachte Kanalvorlage.

„Nicht aus Furcht vor Konkurrenz trage der Staat Bedenken, beide Linien auszuführen. Wenn Westfalen für seine Rechnung die Lippe kanalisieren wolle, so würde der Antrag auf staatliche Genehmigung einer wohlwollenden Prüfung unterzogen werden; über die Bedingungen könne heute eine Erklärung nicht abgegeben werden.“

Und der Minister v. Thielen sagte: „Was einen Antrag Westfalens auf private Kanalisierung der Lippe angehe, so würde eine etwaige Ablehnung aus Konkurrenzbefürchtungen nicht eintreten. Ein Antrag sei aber vom Provinziallandtage noch nicht gestellt.“

Die bisherigen Anträge und zahlreichen Schriften des Sonderausschusses und des Provinzialausschusses¹⁾ genügten also noch

¹⁾ Vom 3. 12. 97, 18. 3. 98 (Projekt überreicht), 25. 5. 98, 7. 6. 98, 17. 7. 98 (Rentabilitätsberechnung und Bedingungen überreicht), 26. 9. 98.

nicht, um eine Antwort herbeiführen, es fehlte dem Minister v. Thielen der Antrag des Provinziallandtages.

Aber hätte der Minister sich über die Sache und die Bedingungen geäußert, dann wäre am 7. 2. 99 vom Provinziallandtage wahrscheinlich ein positiver Beschluß gefaßt worden. Nun aber lehnte er, als ihm der Provinzialausschuß am 10. 1. 99 den Beschluß zur Annahme unterbreitete:

„Den hohen Provinziallandtag bitten wir ganz ergebenst, unserm Beschlusse vom 5. Juli 1898 zuzustimmen und demgemäß beschließen zu wollen, die Lippekanalisation von Wesel bis zum Dortmund-Emskanal als erstes Glied der Schiffbarmachung der Lippe von Wesel bis Lippstadt aufwärts als Provinzialunternehmen, unter provinzseitiger Übernahme eines Drittels des auf 18 500 000 Mk. veranschlagten Baukostenbetrages und der auf 200 000 Mk. veranschlagten Betriebs- und Unterhaltungskosten, ausführen und betreiben lassen zu wollen.“

diesen Antrag am 7. 2. 99. zwar nicht ab, er nahm ihn aber auch nicht an, sondern beschloß, vielleicht auch wegen der Abwesenheit des schwer erkrankten Landeshauptmanns, dieses überaus eifrigen Vertreters der Lippesache, Vertagung.

Er tat dieses auf Antrag des Dr. Hammacher und auf dringendes Ersuchen des Oberpräsidenten Dr. v. Studt. Letzterer sagte, daß durch die Lippekanalisation als Konkurrenzunternehmen gegen die Emscherlinie das Zustandekommen des großen Kanalprojektes gefährdet werde. Unter den vorgeschlagenen Bedingungen werde der Bau der Lippe nicht genehmigt werden, ein dahingehender Beschluß des Provinziallandtages sei also zwecklos. Er bitte dringend, die Beschlußfassung zu vertagen. Man möge keine grundsätzliche Gegnerschaft aus seiner Haltung entnehmen; die Regierung wolle nur freie Hand behalten, daß der Gesetzesgedanke zur Ausführung gelange.

Und demgemäß beschloß der Provinziallandtag Vertagung „in Erwägung, daß das vom Provinziallandtage gewünschte Zustandekommen des Mittellandkanals durch die jetzige Annahme der Lippevorlage gefährdet werden könnte.“

Da also kein Provinziallandtagsbeschluß vorlag, so ging der Minister auf die Bedingungen nicht näher ein.

Um aber die Angelegenheit doch weiter zu bringen, sandte der Landeshauptmann am 22. 6. 99 die am vorhergehenden Tage vom Vorstand und Ausschusse des Lippevereins und Vertretern des Provinzialausschusses näher bestimmten Bedingungen,¹ unter

¹) 8 an der Zahl, von denen hier nur folgende und auch diese nur auszugsweise angegeben werden:

denen die Konzession zur Herstellung der Lippelinie zu erwirken sein dürfte, an die Mitglieder des Abgeordnetenhauses, und am 23. 6. 99 beantragte der Lippeverein unter Mitteilung derselben Bedingungen beim Abgeordnetenhause, zu beschließen, daß der Provinz Westfalen die Konzession zur Kanalisierung des Lippeflusses unter obigen Bedingungen von der Kgl. Staatsregierung erteilt werden möchte.

Am 6. 7. 99 erneuerte der Verein seine Petition unter Mitteilung des am 3. 7. 99 vom Provinzialausschusse einstimmig gefaßten Beschlusses, dem Provinziallandtage zu unterbreiten:

„Die Provinz Westfalen übernimmt als Unternehmerin den Bau und Betrieb des Lippekanals und beantragt bei der Kgl. Staatsregierung, ihr die Genehmigung für die Kanalisierung des Lippeflusses unter den dieserhalb von dem Vereine für Schiffbarmachung der Lippe empfohlenen Bedingungen zu erteilen.“

Diese Eingaben trafen gerade zur rechten Zeit ein. Die Staatsregierung hatte nämlich in der 2. Lesung ihre Bereitwilligkeit zu erkennen gegeben, Kompensationen für Schlesien und das Lippetal eintreten zu lassen und deshalb hatte der Abgeordnete Dr. Freiherr von Heereman am 15. 6. 99 namens des Centrums, weil es sich noch nicht übersehen lasse, ob die zu stellenden Bedingungen es der Provinz Westfalen ermöglichten, neben den finanziellen Garantien für die vom Staate geplante Linie die Kanalisierung der Lippe zu verwirklichen, nochmalige Zurückverweisung des Gesetzentwurfes an die Kommission beantragt, welchem Antrage entsprochen worden war.

In dieser zweiten Kommissionsberatung sagte der Minister v. Thielen, unter ausdrücklicher Billigung Seiner Majestät des Königs habe er namens der Staatsregierung folgende Erklärung abzugeben:

1. Die Wahl der Abmessungen der SchiffsstraÙe, insbesondere der Abmessungen und der Zahl der Schleusen an jeder Staustufe bleibt, auch für spätere Erweiterungen, der Provinz Westfalen überlassen.

2. Der Kgl. Staatsregierung bleibt das Recht vorbehalten, behufs Speisung des Dortmund-Emskanals an der Pumpstation bei Rauschenburg (Vinnun) Wasser bis zu 0, 75 cbm in der Sekunde zu entnehmen.

3. Der Staat gestattet die Erbauung und den Betrieb von Anschlußbahnen (Schleppbahnen) durch die Provinz oder die anzuschließenden Bergwerke etc.

6. Die Provinz erhält das Recht zur Erhebung von Schiffsabgaben nach provinzseitig zu bestimmenden Tarifen.

„In Betreff der Frage der Kanalisierung der Lippe ist die Staatsregierung bereit, einem etwaigen Antrage der Provinz Westfalen auf Erteilung der Konzession zur Kanalisierung der Lippe vorbehaltlich näher festzusetzender billiger Bedingungen zu entsprechen.“

Als aber nun mehrere westfälische Abgeordnete wiederholt für die Lippe eintraten und die oben erwähnten Bedingungen der Kommission erwähnt wurden, erklärte der Minister, daß ja die Stellungnahme der Provinz noch fehle; sobald die Provinzialverwaltung (also der Provinziallandtag) sich über die Sache schlüssig gemacht habe, werde die Staatsregierung sofort mit ihr in Verhandlungen eintreten. Die der Lippe wohlgesinnten Abgeordneten kannten aber die unter Mitwirkung des Provinzial-Ausschusses an den Minister gestellten Anträge und wußten, daß erst nach einer Äußerung der Regierung über die Bedingungen ein Beschluß des Provinziallandtages herbeigeführt werden konnte. Auch war ja der Landtag seitens des Sonderausschusses und des Lippevereins in zwei Eingaben gebeten worden, auf Grundlage der vorgeschlagenen Bedingungen die Konzessionserteilung zu beschließen.

Im Plenum sagte daher der Abgeordnete Fritzen am 16. 8. 99: „Die Bedingungen sind inzwischen bekannt geworden und daher wäre es außerordentlich wünschenswert, wenn wir hier darüber etwas näher erfahren könnten, wie nunmehr die Kgl. Staatsregierung sich zu diesen Bedingungen stellt. Natürlich kann es nicht verlangt werden, daß sie jede einzelne Bedingung in ihrem Werte darlegt und uns angibt, wie sie zu ihr steht, sondern es würde genügen, wenn die Kgl. Staatsregierung sich darüber äußerte, ob sie diese Bedingungen als eine geeignete Basis auffaßt, auf welcher mit der Provinz Westfalen in betreff der Konzession weiter verhandelt werden könnte.“

Hierauf antwortete der Minister v. Thielen am 17. 8. 1899: „Wir sind gern bereit uns mit der Provinz Westfalen als der eigentlichen Bauherrin über billige Bedingungen zu verständigen. Bedingungen der Staatsregierung für die Konzession aber durch das Gesetz aufzuerlegen und zwar zu einer Zeit, wo über diese Bedingungen weder unter den einzelnen Ressorts irgendwie Erörterung gepflogen ist noch auch mit der Provinz Westfalen selbst, halte ich doch für unzulässig.“

Wir sehen wiederholt, daß der Minister jedes nähere Eingehen auf die Konzessionierung und die Bedingungen dadurch ablehnte, daß er sagte oder andeutete, vom Provinziallandtage liege noch kein Antrag vor.

Weshalb der Provinziallandtag den Antrag nicht stellte, ist oben angegeben. Der Provinzialausschuß und der Lippeverein

konnten sich mit den wiederholten und feierlichen Erklärungen der Staatsregierung vorläufig zufrieden geben. Waren sie auch einerseits geeignet, um die der Lippe geneigten Abgeordneten auch für die staatlichen Kanalprojekte zu gewinnen, so mußten sie doch auch einen Wechsel für die nächste Zukunft bilden, auf dessen Einlösung die Lippeinteressenten sicher rechnen durften.

Vielleicht wäre dieser Wechsel nicht ausgestellt worden, wenn nicht das Interesse der Abgeordneten für die Lippe so groß gewesen wäre. Das trat bei den Kommissionsberatungen, wie auch bei den Debatten im Plenum zu Tage.

Der Abgeordnete Schmieding sagte am 13. 4. 1899: „Seine volle Sympathie hätten die Bestrebungen, den Lippefluß schiffbar zu machen. Wenn von den beiden Wegen sich die Staatsregierung für die Emscherlinie entschieden habe, so müßten sich die Lippeinteressenten zunächst dabei bescheiden. Aber er verstehe es nicht, warum die Staatsregierung der Provinz Westfalen nicht die Konzession zur privaten Herstellung der Lippelinie erteilen wolle, ihr etwas verweigere, was sie dem Staate Bremen zugestehe. Er hoffe, daß die Bedenken in der Kommissionsberatung ihre Lösung fänden.“

Der Abgeordnete Herold sagte am 14. 4. 1899: „Die Lippelinie sei eine natürliche Wasserstraße, die nur verbessert zu werden brauche. Die Kosten seien erheblich geringer, Schwierigkeiten ständen ihr nicht entgegen. Durch die Lippelinie würde eine Decentralisation in der Industrie herbeigeführt, indem die Kohlenproduktion sich auf ein größeres Gebiet verteilen und mehr nach der Lippe hinziehen würde. Die Nähe der Kohlen würde auch die Ansiedelung anderer Industriezweige veranlassen, wodurch auch eine Entlastung der Eisenbahnen im Hauptindustriegebiete herbeigeführt würde, die größer sei, als wenn man die Emscherlinie baue.“

Der Abgeordnete Schwarze setzte an der Gesetzesvorlage nur aus, daß sie nicht die Lippelinie enthalte. Daß die Kohlenindustrie sich an der Lippe noch nicht entwickelt habe, sei gerade ein Vorzug dieser Linie. Die Vorlage wolle eine Decentralisation; durch die Emscherlinie würde centralisiert, durch ein neues Verkehrsgebiet an der Lippe decentralisiert werden. Im Kreise Recklinghausen würden 1899 allein 12 neue Schächte gebaut was eine demnächstige Mehrförderung von 1—2 Mill. Tonnen bedeute. Auch im Kreise Soest und nördlich der Lippe seien Kohlen erbohrt, sodaß man sagen könne, „wenn die Lippe fertig ist, dann ist genügender Verkehr auch an ihr selbst da.“ Bei der Lippelinie mache die Wasserfrage keine Schwierigkeit; sie sei auch fast eisfrei; ihr Untergrund berge keine Gefahren für einen Kanal. Die Kanalisation der Lippe nütze sehr der Landwirtschaft. Die Gerechtigkeit fordere den Lippeausbau; man entnehme ihr das Wasser, ohne sie für den Schaden zu entschädigen. Es sollten doch in gleichem Falle die Weser und Leine entschädigt werden. Der Staat sei auch land-

rechtlich verpflichtet, einen schiffbaren Fluß schiffbar zu erhalten. Die Provinz Westfalen wolle auf ihre Kosten den Fluß kanalisieren, der Staat hindere sie. Das stimme nicht zu seinem Verhalten Bremen gegenüber.

Er, Redner, fordere die Lippelinie nicht allein, sondern mit der Emscherlinie. Jede für sich könne den Verkehr zum Rheine nicht bewältigen. Emscher- und Lippekanal müßten gebaut werden, sonst säße man fest. Jedes Jahr würden im westfälischen Revier 4 Mill. Tonnen Kohlen mehr gefördert. Mit Sicherheit würde also die Zeit nicht mehr fern sein, wo der Emscherkanal sich verstopfe. Zu spät würde man zu einer Auskufft greifen, wenn man nicht jetzt die Lippe mitbaue. Das sei um so sicherer, als der Emscherkanal, dem an sich schon zu viel Verkehr zu Gebote stände, an dem Dortmund-Ems- und Mittellandkanal zwei Zufuhrlinien haben würde. Auch von den Senkungen etc. abgesehen hätte man so die Gefahr, daß der Emscherkanal versage. Diese Gefahr sei im Falle der Senkungen noch viel größer, und wenn auch die Sachverständigen sagten: „Der Grund ist sicher,“ so sage er wie der Bergmann: „Hinter der Hacke ist es duster.“ Die Lippelinie müsse in die Vorlage aufgenommen oder gestattet werden, daß Westfalen die Lippe auf eigene Kosten baue.

Der Abgeordnete Sümmermann-Scheda (Ruhranwohner) erklärt sich am 18. 4. 1899 für die Lippe, weil sie der natürlichste Weg, 16½ Mill. Mk. billiger und ebenso zweckmäßig sei, auch den Zweck der Verbindung des Dortmund-Emskanals mit dem Rhein wirklich erfülle, durch den Bergbau noch nicht gehindert werde und decentralisiere. Auch ein Billigkeitsgrund bestimme ihn für die Lippe: Wesel sei als frühere Festung in seiner Entwicklung behindert worden, aus patriotischen und Billigkeitsgründen müsse man dieser Stadt entgegenkommen.

In der Kommissionssitzung unterstützten mehrere Abgeordnete die Petitionen des Lippevereins, der Stadt Dortmund und des Ehrenbürgermeisters Bagel und Genossen. Sie bemerkten, daß sie die Emscherlinie nicht durch die Lippelinie verdrängen, sondern nur verhindern wollten, daß letztere durch die erstere verdrängt werde. Man solle Westfalen gestatten, was man Bremen gestatte, oder das Lippeprojekt auch in die Vorlage aufnehmen, da sonst die ganze Kanalvorlage an dieser Frage scheitern könne. — Die Lippelinie sei für die Gesamtheit des Staates wichtiger als die Emscherlinie. Nehme man die Lippelinie mit in die Vorlage, so entfalle das Odium, als wenn man eine Begünstigung der Ruhrindustrie bezwecke. — Eine gleichzeitige Ausführung der Emscher- und der Lippelinie sei technisch möglich, würde der Absicht der Regierung, die Eisenbahnen im Ruhrgebiete zu entlasten, dienen und die Wünsche der östlichen Interessenten nach Verbilligung der Transportkosten erfüllen.

In der Kommission und bei der 2. Lesung beantragten die Abgeordneten Herold, Graf Strachwitz, Wallenborn und andere, für die Emscherlinie die Lippelinie in den Gesetzentwurf zu setzen.

Als aber das Centrum in der inzwischen zur Geltung gekommenen Meinung, die staatliche oder private Kanalisierung der Lippe am ehesten dadurch herbeizuführen, daß es die Emscherlinie zur Annahme brächte, sich trotz der vom Abgeordneten Dr. Rintelen geäußerten Bevorzugung der Lippe und trotz seiner technischen Bedenken geschlossen für die Emscherlinie entschied, übernahmen für die dritte Lesung die Abgeordneten Sümmermann, Dr. Wiese und Rudolf den Antrag, daß die Lippe an die Stelle der Emscher gesetzt werde.

Dasselbe beantragten die Abgeordneten Dr. Arendt und Genossen, jedoch nur für den Fall der Ablehnung der Emscherlinie, während die Abgeordneten Dr. Rintelen und Fritzen für diesen Fall nicht die staatliche Kanalisierung der Lippe vorschlugen, sondern die unter „anliegenden“ Bedingungen der Provinz Westfalen zu erteilende Erlaubnis zur privaten Herstellung dieser Linie.

Letzterer Antrag wurde mit der übrigen Kanalvorlage schon in der zweiten Lesung abgelehnt und wohl wegen der vom Minister v. Thielen im Anfange der dritten Lesung geäußerten Worte, „daß es wohl nicht angängig sei, den privaten Ausbau der Lippe ohne vorherige Verständigung zwischen und mit den verschiedenen einschlägigen Abteilungen der Regierung zum Gesetze zu erheben“, in der dritten Lesung nicht mehr vorgebracht, während der Antrag Arendt hier noch zur Abstimmung gelangte.

So zeigte sich ein großes Wohlwollen für die Lippe seitens der Abgeordneten, wenn auch diese Bemühungen, wie die für den Mittelland- und selbst für den Emscherkanal infolge der ungünstigen Ergebnisse der Abstimmungen vom 17. und 19. 8. 1899 vergeblich waren.

Wohl der einzige, der gegen die Lippe sprach, war, wenn er auch der Provinz Westfalen für die private Kanalisation der Lippe ein wohlwollendes Entgegenkommen der Regierung in Aussicht stellte, Minister v. Thielen.

Er sagte in der Kommissionsberatung:

„Der Staat habe die Lippe nicht vernachlässigt; die Schifffahrt auf diesem Flusse, die immer weit geringer gewesen sei als auf der Ruhr, habe infolge der veränderten Verkehrsverhältnisse von selbst aufgehört. Nach dem erfolgten Bau des Weseler Sicherheitshafens sei die Schifffahrt der Lippe kaum schlechter als früher.“

Diese Ausführungen mußten ihre Wirkung verfehlen. Nach Veröffentlichung der „Lippeschiffahrt im 19. Jahrhundert“ war den Abgeordneten bekannt, daß durch die Aufrechterhaltung zu hoher Schiffsabgaben, durch die Zurückhaltung des Kohlenverkehrs und Unterlassung notwendiger Verbesserungen die Lippeschiffahrt allerdings geschädigt und vernachlässigt, durch die staatlicherseits verursachte Versandung der Mündung und des Unterlaufs der Lippe sogar unmöglich gemacht worden war.¹ Den veränderten Verkehrsverhältnissen, denen selbst die Ruhrschiffahrt erlag, war die Lippe höchstens in zweiter Linie erlegen.

Wenn ferner der Minister den Verkehr auf der Lippe mit dem auf der Ruhr verglich, so hinkte dieser Vergleich dadurch, daß die Lippe und die Ruhr ihrer Natur nach zu verschiedene Wasserstraßen waren, als daß sie mit einander verglichen werden konnten. Die Ruhr eignete sich in ihrer Art höchstens für den Kohlenverkehr, nicht aber für einen Verkehr mit sogenannten Gütern.² Und in wie primitiver Weise sich dieser Kohlenverkehr auf der Ruhr vollzog, ist oben angegeben. Die Lippe eignete sich für den

¹) Daß man auch damals die Sache so auffaßte, beweist eine Eingabe Wesels an den Minister Achenbach vom Jahre 1876:

„Wir hoffen keines Beweises für den Satz zu bedürfen, daß, abgesehen von der allgemeinen Bedeutung der Schiffsstraße, es nicht genügen kann, einzelne Beschwerden nach dem Maßstabe des status quo ante lediglich vom Standpunkte engbegrenzter Verpflichtung des Staates zu erledigen, sondern daß die Pflege derselben durch den Hinblick auf die Aufgabe des Staates geleitet werden muß, die vorhandenen Wasserstraßen zu einem Zustande aufzubessern, der den jeweiligen Bedürfnissen eines Handels- und Industriezirkles nach der Verbindung mit einer Straße nach dem Bezugs- oder Versandtgebiete entspricht. Der einst so blühende Verkehr auf der Lippe ist notorisch vollständig erloschen. Der Grund der Verödung dieser früher äußerst beliebten Wasserstraße aber liegt nicht in der Konkurrenz mit der mit besonderer Vorliebe gepflegten Ruhrstraße und der Hafenanlagen zu Ruhrort, noch in einem Rückgange des Handels und der Industrie in dem Lippegebiete, noch in dem Mangel des erforderlichen Wassers, sondern hauptsächlich in der absoluten Unmöglichkeit, durch die Mündung in das fahrbare Wasser des Rheins zu gelangen.“

²) Seib schreibt in seinem Promemoria (vgl. S. 18): „Die Schiffbarmachung der Ruhr hat keine Fabrikate und Produkte, wie man geglaubt hat, abgeleitet, da dieser Bergstrom nur für den Kohlentransport brauchbar ist.“

Kohlenverkehr unendlich besser, er wurde aber von ihr fern gehalten; und sie hatte in der Tat einen blühenden Güterverkehr, bis auch dieser durch die Versandung unmöglich wurde.

Der 1894 getätigte Bau des Sicherheitshafens bei Wesel oder besser die Mündungsregulierung machte aber die Lippe nicht wieder schiffbar, solange die auf der Unterlippe seit 1784 angehäuften Sandmassen dort noch lagern. Und gerade hier fehlten schon in den 50er Jahren die Schleusen und fehlen sie noch heute, um auch nur die sogenannte kleine Schifffahrt zu ermöglichen. Als im Frühjahr 1896 von Rotterdam für eine Hammer Firma ein Kahn von 250 Tonnen Tragfähigkeit mit nur 150 Tonnen zur Lippe geführt wurde, konnte derselbe die Fahrt nach Hamm nicht wagen, obwohl der Rheinpegel im Weseler Hafen auf 1,60 m stand und die Lippe an ihrer Mündung eine Tiefe von 2,60 m hatte. Ebenso mußte eine Weseler Firma 1897 den Transport von 700 t Eisenkonstruktionsteilen in Portionen von 30—40 t lippeabwärts zur Ostsee zurückweisen, „wegen mangelnder Sicherheit des Betriebes auf der noch nicht mit Schleusen versehenen Strecke unterhalb Haltern.“

Der Minister v. Thielen sagte weiter: „Die Emscherlinie durchziehe den Hauptsitz des rheinisch-westfälischen Industriegebietes. Die Lippelinie habe für die örtliche Industrie nur eine in fernerer Zukunft liegende Bedeutung.“ Dies war ohne das Wort „fernere“ richtig, aber für diese Zukunft war der Kanal vorsorglich schon jetzt zu bauen.

In den weiteren Worten: „Die Freunde der Lippekanalisierung „erkennen dies auch an, indem sie die Lippelinie eine gute Durchgangsstraße nennen, womit sie zu erkennen geben, daß der Verkehr doch nur „ein mäßiger sein werde; aus diesen Gründen wird auch die „Verkehrsüberlastung der Eisenbahnen im Industriegebiete durch die Lippelinie nur „in sehr mäßigem Umfange vermindert werden“, lag in der Annahme einer geringen Verkehrsentwicklung an der Lippe nach deren Kanalisation ein Irrtum, der auch die Schlußfolgerung irrig machte.

Triftig schien in der Erwiderung des Ministers der Grund, „daß die Mündung der Lippe für den deutschen Verkehr, den Verkehr nach dem Oberrhein, weit ungünstiger läge, etwa 34 km mehr rheinabwärts.“ Wenn man aber das Wörtchen „weit“ strich und die freiere, flottere Fahrt, die die Lippe ermöglicht, als Äquivalent rechnete, so mußte man auch für den deutschen Verkehr die Lippe als nicht

erheblich ungünstiger annehmen als die enge und vollgepfropfte Emscherlinie.

Der Lippeverein hielt nach erfolgter Ablehnung der Kanalvorlage im Landtage¹ das Ministerium für um so geneigter, die Wünsche auf eine staatliche oder private Herstellung der Lippeinie zu erfüllen. Namentlich hoffte er für die private Ausführung um so weniger Schwierigkeiten zu finden, als der Minister v. Thielen mit Bezug auf die in der Kommission unter ausdrücklicher Billigung Sr. Majestät des Königs abgegebene Erklärung noch am 16. August im Abgeordnetenhouse fast ebenso feierlich gesagt hatte:

„Als eine Kompensation hat die Staatsregierung diese Erklärung nicht aufgefaßt. Es liegt keine Kompensation darin, wenn der Staat sich nicht nur einverstanden erklärt, sondern tunlichste Förderung zusagt, wenn eine Provinz auf eigene Kosten eine Verkehrsstraße herstellen will. Das ist keine Kompensation, sondern der Staat erfüllt in dieser Beziehung nur eine Pflicht.“

Gleichwohl erhielt der Landeshauptmann auf ein am 29. 4. 99 an den Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtetes Schreiben, in welchem er die seitens des Ministeriums an dem Hentrichschen Projekte gemachten Ausstellungen widerlegte, den Ministerialerlaß vom 29. 9. 99:

„So lange über den Plan der Staatsregierung, einen Schiffahrtskanal vom Rhein in der Gegend von Laar bis zum Dortmund-Emskanal zu bauen, nicht endgiltig Entscheidung getroffen ist, vermögen wir dem Antrage, die Kanalisierung der Lippe auf Staatskosten auszuführen, einstweilen nicht näher zu treten. Auch zu den Bestrebungen, welche darauf hinzielen, die Lippekanalisierung der Provinz Westfalen als Unternehmern zu überlassen, kann bei der gegenwärtigen Lage um so weniger Stellung genommen werden, als der Provinziallandtag einen dahin gehenden Antrag seither nicht gestellt hat.“

Und ebenso widersprach der Vertreter der Staatsregierung, der Oberpräsident Dr. v. Studt, dem Beschlusse des Provinzialausschusses vom 4. 10. 99, nochmals seinen Beschluß vom 3. Juli dem zu Anfang des Jahres 1900 zusammentretenden Provinziallandtage zur Annahme zu unterbreiten und die Kgl. Staatsregierung vorab um Bescheid über ihre Stellungnahme zu den mitgeteilten Bedingungen für die Konzession zu bitten. Dieser Beschluß kam gleichwohl zustande und wurde am 21. 10. 99 dem Ministerium

¹⁾ Mittellandkanal mit 228 gegen 126 Stimmen, Dortmund-Rheinkanal mit 212 gegen 209 am 17. 8. 99 abgelehnt.

unterbreitet. Da keine Antwort einlief, so richtete der Lippeverein auf Beschluß des Sonderausschusses am 14. 12. 99 eine neue Eingabe an das Kgl. Staatsministerium.

„Das Verhalten des Ministers sei mit der feierlichen unter ausdrücklicher Billigung Sr. Majestät abgegebenen Erklärung der Staatsregierung ebenso wenig wie mit der von ihm selbst zugegebenen Pflicht des Staates in Einklang zu bringen. Ohne die erbetenen Auskünfte könne die Vorlage für den Provinziallandtag nicht ordnungsgemäß und erschöpfend aufgestellt werden. Durch die Verweigerung derselben würde das Zustandekommen des Antrages erschwert oder gar verhindert und statt der in Aussicht gestellten Förderung, welche staatsseitig ausdrücklich als eine Pflicht des Staates bezeichnet sei, würden der Lippekanalisierung neue Weiterungen bereitet. Der Lippeverein finde es auffallend, daß ein weiteres Eingreifen der Staatsregierung abhängig gemacht werden solle von dem vorherigen Antrage des Provinziallandtages, den die Staatsregierung bisher verhindert habe und — wie nach den bisherigen Erfahrungen zu befürchten — auch ferner zu verhindern suchen werde. Der Lippeverein könne sich daher nicht der Besorgnis erwehren, daß die Staatsregierung, wenn sie die Kanalvorlage mit Hilfe der vertrauenden Lippefreunde unter Dach gebracht hätte, die Erfüllung der feierlichst gegebenen Zusage an Bedingungen knüpfen könnte, unter denen die Ausführung der Lippekanalisierung unmöglich sein würde.

Es sei jedenfalls befremdlich, daß die Staatsregierung sich über die infolge ihrer Aufforderung gestellten Bedingungen nicht äußern oder verhandeln wolle. Im Interesse des Zustandekommens des Gesamtkanalprojektes sei die Beseitigung der Beunruhigung und Unzufriedenheit der Lippefreunde dringend geboten. Die Staatsregierung möchte sich also äußern, ob sie in die neue Vorlage auch die staatliche Ausführung der Lippelinie aufnehmen oder ob sie die Lippekanalisierung unter den mitgeteilten Bedingungen der Provinz überlassen werde, bezw. ob die vom Lippeverein formulierten und vom Provinzialausschusse gutgeheißenen Konzessionsbedingungen für die Staatsregierung annehmbar oder in welchen Punkten zu ändern seien.“

Nachdem nun der Landeshauptmann am 28. 12. 99. nochmals eine Eingabe an das Ministerium gerichtet hatte, fand endlich am 15. 2. 1900 zu Berlin unter Vertretern der 4 zuständigen Minister und Vertretern des Provinzialausschusses und des Lippevereins eine Beratung über die Bedingungen statt.

Die Lippeinteressenten machten in Betreff der Abmessungen geltend, daß ein 1000-tonniges Schiff mit wenig mehr Kosten zu transportieren sei als ein 600-tonniges. Der wirtschaftliche Wert und die Rentabilität der Wasserstrasse steige daher bei einer Vergrößerung der Abmessungen, die sich nach den Rheinschiffen richten müßten.

Die ministeriellen Vertreter machten dagegen geltend, daß der Staat, weil das Kanalnetz zwischen Rhein und Elbe ein einheitliches sein müsse

auch für die Lippe dieselben Schiffsabmessungen fordern müsse, zumal besonders eine Änderung des Emscherkanals für mehr als 600-tonnige Schiffe technisch unmöglich sei. —

In Bezug auf die Wasserentnahme forderten die Lippeinteressenten eine Beschränkung auf 0,75 cbm für die Sekunde. Die Regierungsvertreter erklärten diese Beschränkung für nicht angängig. So lange der Ruhrzubringer und der Mittellandkanal nicht gebaut seien, sei der Dortmund-Rheinkanal nur auf die Lippe angewiesen. Wie viel Wasser er brauche, hänge von den Umständen ab. —

Das Recht ferner zur Erhebung von Schiffsabgaben nach provinzseitig zu bestimmenden Tarifen bezeichneten die Lippeinteressenten als so wesentlich, daß ohne dessen Bewilligung die private Ausführung des Unternehmens unmöglich sei. Die Provinz müsse in der Lage sein mit ihren Tarifen soweit herunter zu gehen, als ihr dies mit Rücksicht auf die Konkurrenz der Eisenbahnen sowie des Dortmund-Ems- und des Emscherkanals zweckmässig erscheinen werde.

Die Ministerialkommissare bezeichneten diese Forderung für rechtlich und materiell unerfüllbar. Der Staat könne auf sein Hoheitsrecht der Tarifsetzung nicht verzichten. Der Lippekanal werde hauptsächlich dem Import und Export über Rotterdam dienen, auf dessen Kontrolle der Staat nicht verzichten könne. Auch eine Unterbietung seines Emscherkanals könne der Staat nicht zugeben. Auch Bremen würde sich damit zufrieden geben müssen, daß der preußische Staat die Abgaben für die zu kanalisierende Weser bestimme. Vielleicht werde es möglich sein für die Lippe und Emscher den Gesamtbetrag der Abgaben gleich hoch zu bestimmen. Direktor Schönfeld schlug vor, den nach 5 Betriebsjahren eintretenden Normaltarif des Dortmund-Emskanals (30, 50, 70 Pf. für die Tonnen der verschiedenen Güterklassen) für die Lippe als Minimaltarif festzusetzen, welcher Vorschlag, dessen Tragweite ohne Prüfung nicht zu übersehen war, beiderseits in Erwägung gezogen werden sollte.

Nach dieser Beratung schrieben die 4 zuständigen Minister am 2. 3. 1900, daß sie den Ausführungen ihrer Kommissare vom 15. 2. 1900 beiträten. Insbesondere könne die Entscheidung über spätere Änderungen an den Schleusen der Provinz nicht überlassen werden. Schon jetzt für den Zeitpunkt der Fertigstellung des Kanals Bestimmungen hinsichtlich der Tarife zu treffen, würde verfrüht sein. Erörtert könne werden, ob nicht eine gewisse Beziehung zwischen den Tarifen des Dortmund-Ems- und des Emscherkanals schon jetzt festlegbar sei. Man sähe weiteren Vorschlägen entgegen.

Noch schien es, als ob trotz des geringen Ergebnisses der Verhandlungen die Angelegenheit ihren Fortgang nehmen würde. Denn am 20. 3. 1900 beschloß der Provinziallandtag,

dem Vorschlage des Provinzialausschusses vom 10. 3 gemäß mit allen gegen 3 Stimmen, an die Kgl. Staatsregierung die Bitte zu richten, entweder neben der beabsichtigten staatsseitigen Kanalisierung der Emscher auch die Lippe zu kanalisieren unter Inaussichtnahme der provinziellen Übernahme der staatsseitig in der letzten Zeit zu den Kanalprojekten von den Beteiligten geforderten Garantien, oder zu gestatten, daß unter noch zu vereinbarenden Bedingungen der Bau und Betrieb des Lippekanals einem unter finanzieller Beteiligung der Provinz Westfalen zu bildenden Unternehmen auf genossenschaftlicher oder ähnlicher Grundlage überlassen werde.

Dieses teilte der Landeshauptmann Overweg dem Ministerium am 31. 3. 1900 zur geneigten Berücksichtigung mit, indem er besonders auf die erdrückende Majorität hinwies, mit welcher dieser von der Provinz jubelnd entgegengenommene Beschluß gefaßt war.

Es war die letzte Handlung des um den Plan der Lippekanalisation so hoch verdienten Mannes. Schon im Januar war es bekannt, daß er am 1. April in den Ruhestand treten werde. Der Verein ehrte ihn in aufrichtiger Dankbarkeit am 18. 1. 1900 mit der Ernennung zum Ehrenpräsidenten.

Ein anderes Ereignis, das der privaten Kanalisierung der Lippe noch einige Aussicht bot, war der am 5. 4. 1900 sich ebenfalls hierfür aussprechende Beschluß des Berliner Centralvereins. Nach einem Vortrage des Regierungsbaumeisters Hentrich über die technischen Einzelheiten der Lippekanalisation und des Eisenbahndirektors Schönfeld über die wirtschaftliche Bedeutung derselben gab der Centralverein „der Hoffnung Ausdruck, daß entweder im Rahmen der großen Kanalvorlage der Lippefluß staatlicherseits kanalisiert oder andernfalls die Genehmigung zur Privatausführung unter weitestgehendem Entgegenkommen des Staates erteilt werde.“

Aber auf die Bitte des für die Lippe ebenso wacker wie sein Vorgänger eintretenden Landeshauptmanns Dr. Holle vom 1. Mai 1900 um Antwort auf den Beschluß des Provinziallandtages antworteten die 4 zuständigen Minister am 9. 6. 1900 mit dem Hinweise auf ihren Erlaß vom 2. März.

Da nun eine weitere Erörterung über die private Ausführung der Lippekanalisation für aussichtslos gehalten wurde, gaben die Provinzialverwaltung und der Lippeverein den Plan auf.

X.

„Hie Emscher!“ „Hie Lippe!“ „Hie Emscher und Lippe!“

Inzwischen war eine neue Kanalvorlage in Sicht. Damit auch die Lippe Berücksichtigung finde, richtete der Verein im November 1900 eine von dem Landeshauptmann Dr. Holle, Ersten Bürgermeister Matthaei und Bergrat Kleine verfaßte Eingabe an den Minister der öffentlichen Arbeiten.

Von vornherein seien im Industriegebiete zur Bewältigung des dortigen und Durchgangsverkehrs zwei Kanäle zum Rheine notwendig gewesen. Die Besorgnis wegen Rotterdams könne nicht gegen die Lippelinie sprechen, sonst müsse auch der Emscherkanal unterbleiben, dessen Mündung nur etwa 30 Km. oberhalb liege. Die Lippe, von jeher schiffbar und zur Schifffahrt benutzt, sei vom Staate in den zwanziger Jahren vollständig kanalisiert, einige Jahrzehnte darauf aber wieder vernachlässigt worden. Die Neubelebung durch eine private Kanalisierung habe die Staatsregierung durch ihr Verhalten den Bedingungen gegenüber verhindert. Um so weniger könne sie sich der Verpflichtung entziehen die Kanalisierung selbst zur Ausführung zu bringen. An der Lippe liege die Zukunft des Bergbaues und der Industrie. Die Rentabilität sei gesichert, zumal der Ausbau noch billig sein würde. Dieser biete auch technisch keine Schwierigkeiten, erfordere keine Sicherheitspfeiler und greife nicht in dem Baue hinderliche bestehende Verhältnisse. Die Lippekanalisierung bringe der Landwirtschaft große Vorteile und Ersatz für den sonst äußerst schädlich wirkenden Wasserverlust. Die Billigkeit fordere diesen Ersatz ebenso für die Lippe, wie man ihn für die Weser und Ruhr beabsichtige. Nur durch die Lippekanalisierung gewänne die Wasserversorgungsfrage des Kanalsystems eine befriedigende Lösung. Darum bäte der Verein um Aufnahme der Kanalisation der Lippe in den bevorstehenden Gesetzentwurf.

Die neue Kanalvorlage gelangte dennoch am 10. 1. **1901** ohne die Lippelinie an den Landtag. Daher richtete der Verein im Januar 1901 dieselbe Eingabe an das Abgeordnetenhaus.

Zum Beweise, daß sich auch das östliche Hinterland der Lippe für deren Kanalisation lebhaft interessiere, wandte sich zu derselben Zeit auch die Bielefelder Handelskammer an den Landtag, desgleichen Lippstadt.

Von der unteren Lippe protestierte bei dem Landtage Obriehoven gegen die Wasserentnahme, wodurch die Schifffahrt und

Kanalisation der Lippe unmöglich gemacht und die Landwirtschaft des unteren Lippetals ruiniert würde.

Im Februar bat der Lippeverein den Provinziallandtag und die westfälische Landwirtschaftskammer um Kundgebungen für die Lippe, wozu um so mehr Veranlassung vorläge, als der rheinische Provinziallandtag, das gelegentlich der früheren Kanalvorlage mit der Provinz Westfalen getroffene Abkommen verlassend, von neuem nur für die Emscherlinie eingetreten wäre.

Der Provinziallandtag erklärte sich am 8. 3. 1901 bereit, für den Lippekanal dieselbe Garantie zu übernehmen, wie für den Mittellandkanal und die Emscherlinie.

Auch die Eingabe an die Landwirtschaftskammer fand die wohlwollendste Aufnahme.

Um auch die Abgeordneten für die Lippesache noch mehr zu erwärmen und über dieselbe noch besser zu unterrichten, wurde am 31. 1. 1901 eine Besprechung in Berlin abgehalten, deren Ergebnis die Resolution war, dahin zu wirken, „dass die Lippekanalisierung in der Kanalvorlage oder bei Gelegenheit der Beratung derselben gesetzlich festgelegt werde“.

Am Abend desselben Tages faßte der große Ausschuß des Centralvereins einstimmig und im Einklange mit dem Beschlusse der großen vom Centralverein am 20. 1. 1901 einberufenen Versammlung eine Resolution, worin „der Erwartung Ausdruck gegeben wurde, daß es dem Zusammenwirken der gesetzgebenden Faktoren gelingen werde, auch die bereits bei der Beratung der früheren Kanalvorlage von der Staatsregierung als berechtigt anerkannten Wünsche zu erfüllen, die sich auf den Ausbau der Lippe richten“.

Um dieselbe Zeit wandte sich auch die Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“ zu Bruchhausen an das Staatsministerium und den preußischen Landtag mit der Bitte, zur Dortmund-Rheinverbindung eine Linie zu wählen, auf welcher Eingriffe in bestehende Rechte nicht zu erwarten seien. Im Falle, daß trotz der Petition die Emscherlinie gewählt würde, behielt sich die Gewerkschaft vor, für alle Schäden, die durch Sicherheitspfeiler auf ihrem Grubenfeld entstanden, den Staat voll in Anspruch zu nehmen, zumal ein öffentliches Interesse zum Bau der Emscherlinie nicht vorliege, da an

ihrer Stelle die Lippe als zweckmäßige Dortmund-Rheinverbindung zur Verfügung stände.

In einer vom Bergassessor Stens, Generaldirektor des Mühlheimer Bergwerksvereins, technisch begutachteten Denkschrift zeigt die Gewerkschaft, daß durch einen Sicherheitspfeiler unter der Kanallinie nicht nur ihre bereits für eine Neuanlage ausgegebenen $1\frac{1}{2}$ Millionen nutzlos verwandt sein, sondern auch durch das mit dem Sicherheitspfeiler festgelegte Kohlenquantum von rund 63 Millionen Tonnen eine Schädigung der Gesellschaft von 157 Millionen Mark herbeigeführt, ja sogar ihre Existenz in Frage gestellt werde. Damit würden auch 9000, zur Hälfte verheiratete Arbeiter und zahlreiche Angehörige des Handels- und Gewerbestandes in ihrem Unterhalt bedroht. Gleichzeitig würde bei dem wegen eines Sicherheitspfeilers nicht zum Abbau gelangenden Kohlenquantum von 63 Millionen Tonnen das Nationalvermögen um 189 Millionen Mark geschädigt.

Auf die bergbaulichen Schwierigkeiten macht zur selben Zeit eine von den Interessenten der unteren Lippe den Abgeordneten überreichte Denkschrift aufmerksam, die sich auf die Angaben eines in den letzten 15 Jahren im Emschergebiete tätigen Bergtechnikers stützt, zu dessen Obliegenheiten auch die Bearbeitung der dortigen durch die Bodensenkungen veranlaßten wasserwirtschaftlichen Fragen gehörte.

Danach bestände das Emschertalgebiet aus den dem Diluvium angehörenden wasserreichen Fließ- und Tribsanden, in welchen Bauwerke nur mit großer Mühe und vielen Kosten hergestellt werden könnten und namentlich die Unterhaltung offener Wassergräben und Kanäle dauernd große Ausgaben verursache. Ungünstiger als der Boden würde der Bergbau auf das Kanalbett einwirken. Bei einer Mergeldecke von 120—200 m Dicke mache sich die Einwirkung des Abbaus in einem Durchbiegen der Erdschicht über dem Abbau geltend. Dieses beginne im 2. Jahre nach dem Abbau und schreite bis zum 5. Jahre schnell, dann langsamer vor, bis die Senkung dem Maße der abgebauten Kohlenmächtigkeit entspreche. Schon jetzt lägen Senkungen bis zu 5 m vor. Sie würden bei rationellem bergbaulichen Betriebe allmählich 10—15 m erreichen. Um das gleiche Maß würde also auch der Kanal im Laufe der Jahre sinken. Diese Einwirkung auf den Kanal würde um so schlimmer sein, als es niemals möglich sei die Senkungen gleichmäßig zu gestalten. Nur wenn im ganzen Gebiete der Abbau mit gleicher Kohlenmächtigkeit und zu gleicher Zeit vorgenommen würde, würden die Senkungen gleichmäßig sein. Das würde jedoch aus technischen und wirtschaftlichen Gründen kaum durchführbar sein, da der Kanal 13 verschiedene Grubenfelder durchziehe. Abbau mit Bergeversatz habe auf die Gleichmäßigkeit der Senkungen keinen Einfluß, sondern nur auf das Maß derselben und auch dies nur in merklichem Umfange

bei steiler Flötzlagerung wie in Belgien. Im Emschertale sei die Lagerung eine so flache, daß der Abbau mit Bergeversatz schon aus praktischen Gründen nur in geringem Umfange und auch dann nur mit geringem Erfolge ausgeführt werden könne. Das einzige durchschlagende Mittel, Bergschäden an dem Kanal zu verhüten, bestände in Sicherheitspfeilern. Schon unter dem Hebewerk bei Henrichsburg sei bis auf 600 m Umgebung jegliche bergmännische Tätigkeit untersagt. Wenn schon bei einer dortigen Mergelschicht von 800 m ein so umfangreicher Sicherheitspfeiler anzuordnen für nötig erachtet sei, so würden solche unter dem Emscherkanal bei nur 120—150 m dicker Mergelschicht erst recht notwendig sein. Die von der Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“ befürchtete Schädigung bedrohe also auch auf der zehnmal so langen weiteren Kanallinie das Privat- und Nationalvermögen. Was den wirtschaftlichen Nutzen der Kanalvorlage angehe, so würden nur 15 westfälische Zechen mit $\frac{1}{6}$ der Gesamtförderung an den Emscherkanal direkt Anschluß haben. Die übrigen müßten Anschluß durch Stichkanäle und Schleppbahnen in einem Gebiete suchen, von dem selbst der Minister der öffentlichen Arbeiten am 4. 2. gesagt, daß nach 15 Jahren, nach Vollendung des Kanals, dort überhaupt keine Eisenbahn mehr möglich sein werde. Eine Entlastung der Eisenbahn würde also der Emscherkanal kaum herbeiführen. Die vom Minister am 4. 2. erwähnte Vermehrung der Kohlenförderung um 19 Mill. Tonnen für je 5 Jahre könne von den im Betriebe befindlichen Zechen nicht erwartet werden, sondern nur von den neuen, die nach der Lippe und an derselben lägen. Der Transport dieser Mehrförderung falle der Lippe zu. Das Lippetal sei überhaupt das Gebiet der schon zur Gegenwart werdenden Zukunft, in ihm sei es heute noch möglich, daß sich die Verhältnisse dem Kanale anpaßten.

Das Technische spielte auch noch in den am 4. Februar beginnenden Landtagsverhandlungen eine große Rolle, und der Regierung sollte es auch jetzt nicht gelingen, die Bedenken klipp und klar zu widerlegen.

Der Graf zu Limburg-Stirum sagte am 4. 2.: Ohne die Tüchtigkeit der Herren Techniker zu bezweifeln, müsse man doch wünschen, daß sie bei einem Material, wo die Folgen der Maßregeln weniger als anderswo zu berechnen seien und nicht mit absoluter Sicherheit vorausgesagt werden könnten, nicht mit so apodiktischer Bestimmtheit sprächen. Da das Gelände für den Emscherkanal sich nach dem Ausspruche der Techniker senke, so werde bei der Ungleichheit der Senkungen der Kanal gefährdet.

Ihm entgegnete Dr. Schultz-Bochum: Man behaupte, daß durch den Bergbaubetrieb Senkungen und Risse entstünden. Die beste Widerlegung sei der Emscherfluß, er fließe ruhig weiter. Schädigungen würden vermieden werden, wenn man für den unteren Lauf des Kanals zu demjenigen Abbauverfahren übergehe, das eine sehr beschränkte und, worauf es ankomme, gleichmäßige Senkung der Oberfläche zur Folge habe.

Sicherheitspfeiler würden von der Bergbehörde keineswegs verlangt, sondern sie verlange nur einen vollständigen Bergeversatz.¹ In Belgien würde allerdings die Abbaumethode des Bergeversatzes durch die Lage der Flöze und deren geringe Mächtigkeit erzwungen. Bei den mächtigen ober-schlesischen Flötzen sei der Bergeversatz nur ausnahmsweise auszuführen, weil sich die gewaltige Menge von Bergen zur Ausfüllung der sich ergebenden großen Hohlräume nicht beschaffen ließe. In Westfalen seien mittlere Flötzverhältnisse. Der Bergeversatz sei wesentlich teurer als der Pfeilerbau,² aber wegen der größeren Sicherung der Tagesoberfläche und wegen des größeren Schutzes der Arbeiter (bessere Ventilation) sei man in Westfalen darüber aus, nach und nach Abbau mit Bergeversatz einzuführen, und es sei in wenigen Jahren zweifellos kein Pfeilerbau mehr vorhanden. Eine gewisse Kompensation läge darin, daß dieses Abbaufahren eine viel reinere Ausgewinnung des Gesteins gestatte als der Abbau mit Zusammenbruch, wobei viele Pfeilerstücke verloren gingen.

Der Abgeordnete Stengel wünschte hierüber auch etwas seitens der staatlichen Bergbehörde zu hören. Die Staatsregierung habe in den Motiven vor 2 Jahren geschrieben, daß im untern Teile der Emscher Senkungen zu erwarten wären, die zu einer seeartigen Erweiterung der Emscher führen könnten. Dann frage er, was es mit der augenblicklichen Dichtung des Dortmund-Emskanals in der Nähe Henrichenburgs auf sich habe. Dort hätte man auch im vorigen Jahre 3 Monate! lang gedichtet. Das beweise doch, daß man auf solchem Gelände mit Kanalanlagen vor-sichtig sein müsse.

Als Vertreter der Bergbehörde antwortete ihm der Regierungskommissar Oberberg-rat von Ammon: Wenn die Staatsregierung nicht voll und ganz auf Grund sorgfältiger Erwägungen davon überzeugt wäre, daß weder dem Kanal durch den Bergbau, noch dem Bergbau durch den Kanal erhebliche Gefahren erwachsen werden, so würde ganz bestimmt diese Vorlage nicht eingebracht sein. In Betreff des Sicherheitspfeilers in der Petition der Gewerkschaft „Deutscher Kaiser“ erkläre er, daß die zuständige Bergbehörde keinerlei Beschluß in dieser Richtung bis jetzt gefaßt habe. „Meine persönliche Ansicht darf ich als Sachverständiger dahin aussprechen, daß ein Beschluß, der einen Sicherheitspfeiler von solcher Stärke vorschreiben würde, wahrscheinlich auch nicht gefaßt wird.“

Diese Erklärung mit ihren diplomatischen Wörtern „erheblich“, „bis jetzt“, „persönlich“, „wahrscheinlich“ ließ der Vermutung Raum, daß selbst jetzt, wo der Entwurf nicht bloß fertig vorlag, sondern schon zur Beratung und Annahme stand und die Regierung Gewißheit der Anschauung haben mußte und die Abgeord-

1) Die durch den Abbau entstehenden Hohlräume werden mit dem tauben Gestein mehr oder weniger wieder gefüllt.

2) Nichtausfüllen der entstandenen Hohlräume.

neten sich solche von ihr verschaffen wollten, die maßgebenden technischen Behörden über die Notwendigkeit und Stärke der Sicherheitspfeiler sich noch nicht endgültig klar geworden seien.

Auch sonst war im allgemeinen die Stimmung im Landtage der Lippe nicht ungünstig. Gleich der erste Redner aus der Zahl der Abgeordneten, Dr. am Zehnhoff, sprach die glückverheißenden Worte: „Ich bemerke, daß meine sämtlichen politischen Freunde (Centrum) für eine Kanalisierung der Lippe sind und daß die weitaus größte Mehrheit dieser den Vorrang vor der Emscherlinie gibt.“

Es war das um so erfreulicher, als 1899 sich das Centrum geschlossen für die Emscherlinie erklärt hatte, in der Überzeugung, daß dem Bau der Emscherlinie wegen der zu großen Verkehrsentwicklung der Bau der Lippelinie folgen, die Emscherlinie also der Lippelinie Vorspann leisten würde.

Als Gründe für diese Stimmung für die Lippe führt der Redner zunächst den Grundgedanken des Gesetzes an, die schiffbaren Flüsse mit einander zu verbinden, dem es widerspreche, einen schiffbaren Fluß bei Seite zu schieben, um an seine Stelle eine künstliche Straße zu setzen. Die Kanäle sollten ferner für eine Decentralisation der Industrie sorgen; der Bau der Emscherlinie führe zur Wasserkopfbildung, nur die Lippelinie könne decentralisierend wirken. Dann sei es ein altes Sprichwort: „Wer den bitteren Tropfen getrunken hat, der soll auch den süßen genießen“. Die Lippe habe ihr Wasser für den Dortmund-Emskanal preisgegeben, billig und gerecht sei es, beim Anschluß an diesen sie zuerst zu berücksichtigen. Durch die bei einem Emscherkanale ev. erforderlichen Sicherheitspfeiler würde endlich das Privat- und Nationalvermögen geschädigt, da große Kohlenmassen dem Abbau entzogen werden würden.

Wie das Centrum, so forderten auch die Nationalliberalen die Emscher- und die Lippelinie.

„Ich kann nur wiederholen,“ sagte der Abgeordnete Schmieding, „auch meine Freunde wünschen dringend den Ausbau der Lippe, aber wir wünschen die Frage nicht gestellt: „Lippe oder Emscher“, sondern „Lippe und Emscher“. Darüber können wir uns in der Kommission verständigen“.

Der Abgeordnete Schultz-Bochum erklärte: „Ich trete für die gleichzeitige Ausführung der Emscher- und der Lippelinie ein.“

Der Abgeordnete von Eynern sagte: „Vor dem Ausbau der Lippe steht plötzlich die ganze Kanalgegnerschaft still; bauen wir die Lippe, so wird sie auch alles übrige (die ganze Vorlage) bewilligen.“

Mehr für die Lippe als für die Emscher erklärten sich die Abgeordneten Graf zu Limburg-Stirum und Stengel (Konservative bezw. Freikonservative).

Ersterer sagte: Solche (technische) Bedenken gebe es nicht bei der Lippelinie. Bei dieser sei auch die Wasserfrage nicht schwierig, die bei der Emscherlinie von dem Bau des Mittellandkanals abhängt.

Letzterer sagte: 1897 seien 32 neue Schächte im Abteufen begriffen gewesen, um Grubenfelder an der nördlichen Grenze des Kohlenreviers aufzuschließen. Außerdem wären 1897 157 Tiefbohrungen im Gange gewesen, von denen 26 fündige bereits an die Lippe reichten. Diese Verhältnisse im Norden würden sich inzwischen noch weiter entwickelt haben. Die dadurch demnächst dort zu erwartenden Kohlenförderungen würden, wenn der Kanal durch das Emschertal geführt würde, ihre Abfuhr ebenfalls nach dem so schon überlasteten Gebiete suchen. Das müsse verhütet werden und solle man Einrichtungen treffen, die Kohlen lieber aus dem bisherigen Kohlenrevier nach dem Norden zur Abfuhr schaffen zu können. Das würde zur Kanalisation der Lippe führen.

Für die Lippe erklärte sich am eingehendsten der Abgeordnete Schwarze-Lippstadt am 6. 2. 1901.

„Wenn die Staatsregierung vor 2 Jahren bei den westfälischen Provinziallandtagsverhandlungen mit derselben Energie für die private Lippekanalisation eingetreten wäre, mit welcher sie gegen dieselbe gekämpft hat, dann würde die private Lippekanalisation zweifellos zustande gekommen sein. Bei Beratung der Bedingungen zur Erteilung der staatlichen Konzession im Jahre darauf hat die Regierung solche Bedingungen nicht angenommen, welche unbedingt notwendig waren, um das Unternehmen rentabel zu machen. Das ist der Grund, weshalb die Lippe nicht mehr als Privatunternehmen zu bauen ist, warum wir jetzt fordern müssen, daß die Lippe durch die Staatsregierung in die Vorlage aufgenommen wird.

Die Lippe ist ein schiffbarer Fluß gewesen, die Staatsregierung hat ihn versanden lassen. Auf Grund ihrer Flußhoheit war sie nach dem allgemeinen Landrecht verpflichtet, die Lippe zu kanalisieren oder wenigstens schiffbar zu erhalten.

Jetzt ist sie wegen der Wassere ntziehung auch moralisch gebunden, für die Lippe einzutreten. Eine solche Verpflichtung hat sie bei der Weser anerkannt. Bei dieser sagt sie: „Wir entziehen der Weser Wasser, wir entschädigen sie durch Kanalisation von Hameln bis Bremen.“ Die Staatsregierung hat der Lippe auch Wasser entzogen, aber nicht gefragt, wie entschädigen wir sie. An der unteren Lippe sind die Länder zum großen Teile sandiger Natur, daher ziemlich öde und wenig fruchtbar. Wenn man diesen Ländereien das Lippewasser entzieht, dann ist doch klar, daß dadurch die Anwohner große Schädigungen erleiden. Ganz im Stillen wird jetzt die 4. und 5. Pumpe bei Vinnum gebaut. Wir haben früher nichts davon gehört, daß die 3 vorhandenen nicht ausreichen würden. Das ist ein sicheres Zeichen, daß auch das nicht richtig ist, was vor 2 Jahren in der Vorlage gestanden, daß man der Lippe in der Sekunde nur $\frac{3}{4}$ cbm Wasser entnehmen werde. Weil so die Lippe, wie Herr Dr. am Zehnhoff gesagt hat, in der Tat die Mutter, die Nährmutter des

Dortmund-Emskanals ist, so ist die Staatsregierung verpflichtet, zur Entschädigung die Lippekanalisation vorzunehmen

Der Verkehr verlangt eine Entlastung. Aber was schaffen wir durch einen Emscherkanal? Immer neue industrielle Werke und so wird der schon jetzt unerträgliche Zustand derartig verschärft werden, daß bei einem Rückschlage die größte Kalamität entstehen würde.

Wir bauen nicht für heute, der Kanal wird erst in 10—15 Jahren fertig. Wie werden sich die Dinge im Norden bis dahin entwickelt haben. Dann kommt der Staat mit der Kanalisierung der Lippe zu spät. Die Lippe muß jetzt kanalisiert werden.¹ So lange nur ein Kanal vom Hause bewilligt wird, sagen jetzt sämtliche Lippeinteressenten nicht mehr: „Emscher und Lippe“, sondern: „Die Lippe statt der Emscher“.

Eine große Mehrheit meiner Freunde wird in eine Verhandlung über das ganze Kanalprojekt nur mit der Maßgabe eintreten, daß auch die Lippe aufgenommen wird.“

Zwar hatte der Minister v. Thielen am 4. 2. 1901 gesagt: „Die Staatsregierung ist gern bereit, bezüglich der Lippekanalisation mit den Interessenten, die ihrerseits die Lippekanalisation ausführen wollen, in Verhandlungen zu treten.“

Aber diese konnten, abgesehen von den Gründen des Abgeordneten Schwarze vom 6. 2. 1901, im gegenwärtigen Augenblicke, wo es sich schon um die Entscheidung für oder gegen die Lippe handelte, nicht mehr angeknüpft werden. Was übrigens von ihnen zu erwarten gewesen wäre, zeigte die Haltung des Ministers am 6. 2. 1901 in seiner Erwiderung auf die Rede des Abgeordneten Schwarze.

In dieser, in welcher er von dem „Wässerchen“ der Lippe spricht, obwohl die Lippe die Nährmutter des Dortmund-Emskanals ist und obwohl sie trotzdem selbst von der Staatsregierung

¹) Unwillkürlich denkt man bei diesen Worten an W. T. Mulvany. Er, der Verfechter des Emscherkanals in den sechziger und siebziger Jahren, ein Mann, an dem Kommerzienrat Meckel vor den Mitgliedern des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen Interessen Rheinlands und Westfalens nur das bedauerte, daß sie nicht die Ehre hätten, ihn zu ihren Landsleuten zählen zu können, sagte einmal: „Ich habe dieses Projekt aufgestellt, um zu beweisen, wie hoch ich den zukünftigen Verkehr des Reviers anschlage welcher eine so große Anlage eben jetzt erfordert“, und ein anderes Mal „Und so wartet und wartet man, bis die Notwendigkeit einer neuen Verkehrslinie sich zur Evidenz fühlbar gemacht hat, während es doch heute in jedem Staate jemand geben sollte, der das Bedürfnis vorhersähe, frühzeitig die Verkehrslinie baute, und demgemäß, wenn ihr Bestehen erforderlich wird, in Bereitschaft hätte.“

als noch kanalisationsfähig anerkannt wurde, bezeichnet er als richtig, daß die Lippe von alters her ein schiffbarer Fluß gewesen sei. „Aber,“ fährt er fort, „die Schifffahrt auf der Lippe ist immer außerordentlich unbedeutend gewesen.“

Das war nun schon gleich ein Irrtum, der den Abgeordneten, welche 1897 von dem Lippeverein die Schrift „Die Lippeschifffahrt im 19. Jahrhundert“ erhalten und gelesen hatten, auffallen mußte. Denn tatsächlich hat die Lippe nicht bloß das Anlagekapital für die Kanalisation im Anfange des 19. Jahrhunderts verzinst und amortisiert, sondern auch dem Staate unendlich viel Geld erspart und viel Geld eingebracht;¹ sie hat dem Handel und Wandel unendlich genützt und würde noch bedeutend größeren Verkehr gehabt haben, wenn nicht der Kohlentransport aus dem Dortmunder Revier von ihr ferngehalten worden wäre; sie würde auch ihre Schifffahrt trotz der Eisenbahnkonkurrenz behauptet haben, wenn ihre Mündung nicht durch staatlichen Eingriff einer allmählichen Versperrung anheimgefallen wäre. Daß für den damaligen Maßstab der Lippeverkehr trotz der ihm bereiteten Hindernisse bedeutend gewesen, das war in der genannten Schrift bewiesen.

Der Minister fährt fort: „Es fehlten der Lippe die Bedingungen, um eine große Schifffahrtsstraße zu werden.“

Auch dieses war ein in die Augen springender Irrtum. Diese Bedingungen waren, wie jetzt für die jetzigen, so damals für die damaligen Verhältnisse vorhanden. Gewiß wären sonst nicht Männer, wie Stein und Vincke auf den Plan gekommen, sie zu kanalisieren. Aber durch die staatlicherseits vorgenommene Rheinlaufänderung und die dadurch mehr und mehr eingetretene Versandung des rechten Rheinarms, der Mündung und des Unterlaufs, wurden ihr allerdings die Hauptbedingungen, die Wassertiefe und, was noch schlimmer war, die Verbindung mit dem Rhein allmählich genommen.

Der wackeren Lippe, die zuerst frisch die auf sie gesetzten Hoffnungen erfüllte, dann aber allmählich versiechte, durfte der Vorwurf: „Es fehlten dir die Bedingungen etwas Tüchtiges zu sein,“ nicht von der Seite gemacht werden, die ihr Siechtum herbeigeführt hatte!

¹) S. 23.

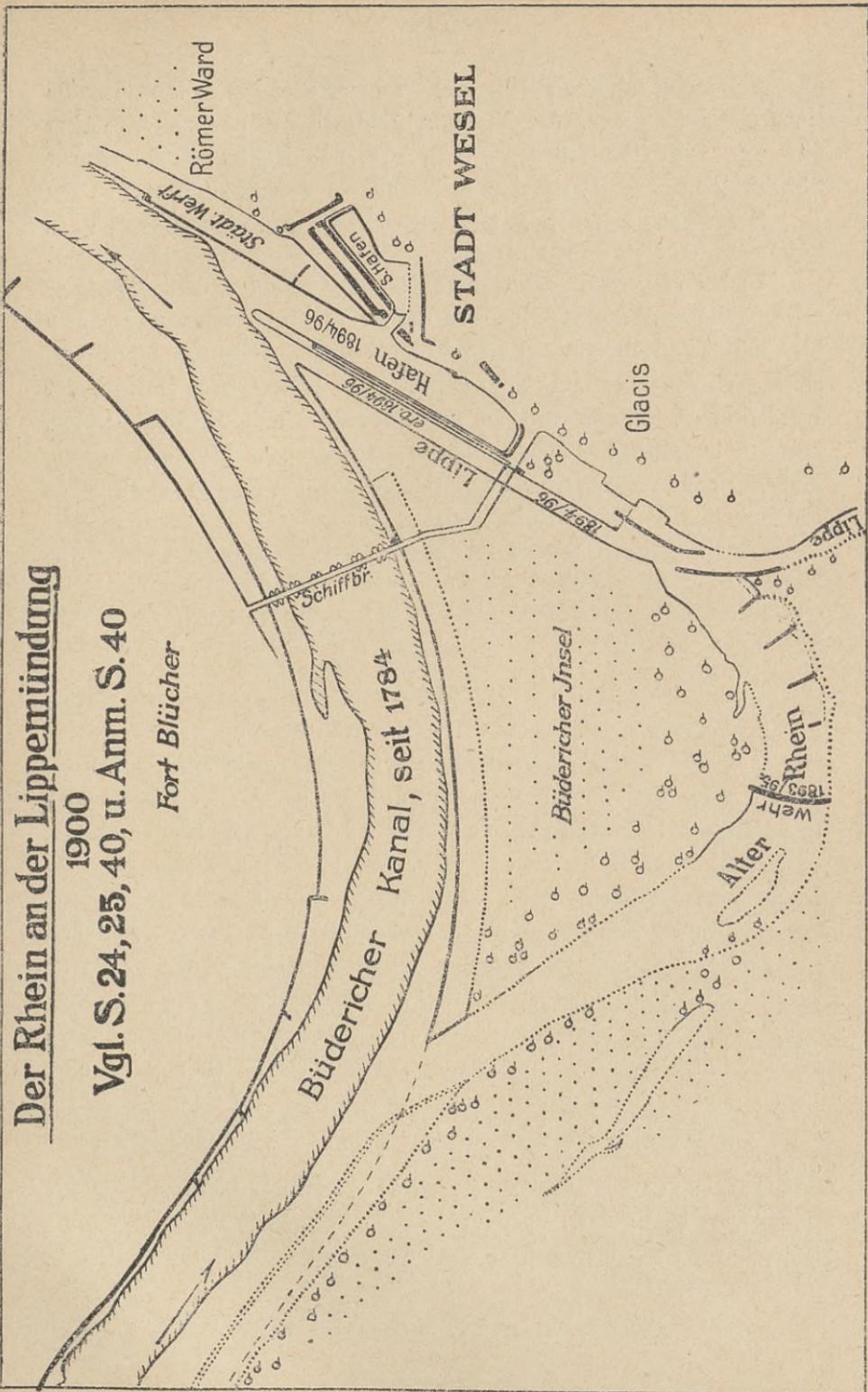
Der Rhein an der Lippemündung

1900

Vgl. S. 24, 25, 40, u. Anm. S. 40

Fort Blücher

Büdericher Kanal, seit 1784



Auch eine andere Bedingung zu einer großen Schiffahrtsstraße im damaligen Sinne, der Verkehr, fehlte der Lippe nicht. Aber der zur vollen Entfaltung ihr gebührende Kohlenverkehr wurde ihr durch ungerechtfertigt hohe Tarifsätze vorenthalten.

Der Minister fährt fort: „Die Lippe durchfloß nur rein landwirtschaftliche Gebiete.“

Und doch waren schon damals die verkehrs- und industrie-reichen Plätze Wesel mit seinem Rheinverkehr, Dorsten mit seinem blühenden Zwischenhandel und bedeutenden Schiffbau,¹ Lünen mit seinen Gießereien und Töpfereien, das bedeutende Dortmunder Kohlenrevier, Hamm mit seinen Gießereien und Drahtziehereien, Lippstadt mit seinen zahlreichen Brennereien, Mühlen, seinem Handel und verkehrsreichen Hinterlande, sowie die zahlreichen Salinen an der Lippe vorhanden.

Der Minister fährt fort: „Die Staatsregierung ist der Lippeschiffahrt schon in neuerer Zeit wesentlich dadurch entgegengekommen, daß sie der Lippe einen Hafen am Rhein bei Wesel geschaffen hat, der absolut notwendig war, damit die Lippeschiffahrt überhaupt bestehen konnte.“

Zunächst bestand 1894, als dieser Hafen angelegt wurde, die Lippeschiffahrt nicht mehr. Ein Hafen wurde er also zunächst nur für die Weseler Rheinschiffahrt; für die Lippe aber bedeutete diese Anlage eine Freilegung ihrer Mündung, ein hoffentlich nachhaltiges teilweises Wiedergutmachen all des Unglücks, das durch den Budericher Durchstich 1784 für Wesel und die Lippe herbeigeführt wurde. Die Anlage ist also nicht als Mittel zur Aufrechterhaltung der längst untergegangenen Schiffahrt, sondern als Anfang einer neuen Schiffbarmachung der Lippe zu begrüßen. Die Regierung hätte nun gelegentlich der Frage einer Verbindung des Dortmund-Emskanals [mit dem Rheine diesem kleinen, aber immerhin wichtigen und dankenswerten a ein großes B, die Neuregulierung und Modernisierung der Lippe selbst folgen lassen müssen, da ohne dieses B das a für die Lippe nichts bedeutet.

Der Minister gibt dann zu, „daß der Emscherkanal wahrscheinlich schon durch den Lokalverkehr vollständig in Anspruch genommen werden und für den Durchgangsverkehr nicht die Bedeutung haben würde wie die

1) Z. B. 1836 wurden dort 617 Nachen und Schiffe gebaut.

Lippe; aber zunächst lege man doch eine neue Verkehrsstraße dahin, wo das größte Bedürfnis bestehe. Durch die Wahl der Lippelinie würde im eigentlichen Kohlenrevier eine Entlastung nicht stattfinden.“

Allerdings forderte das Verkehrsbedürfnis im Emschertale ein Mittel, nicht um den Verkehr zu heben, sondern um die Transportmengen zu bewältigen. Hierzu war weniger ein Kanal durch das Kohlenrevier, der die Transportmengen nur noch vermehrte und das Übel verschlimmerte, als vielmehr und zwar am besten mit ihm eine Wasserstraße in der Nähe des alten Reviers und die Erschließung eines neuen geeignet. Was bisher neben dem Kohlengebiete der Rhein im Westen war, mußte nunmehr neben dem Kohlengebiete die Lippe im Norden und Osten werden, alsdann war die Verteilung von Förderung und Beförderung gegeben; das alte Revier verblieb dann im status quo ante, das neue Revier übernahm das Mehr.

Der Gesetzentwurf gelangte nicht zur Erledigung, denn am 3. 5. 1891 wurde der Landtag geschlossen. Aus dem Gange der Verhandlungen hatte die Regierung entnommen, daß eine Verständigung über die Vorlage zur Zeit nicht erreichbar war. Trotzdem konnte der Lippeverein mit dem im Landtage wehenden Winde zufrieden sein; er verhieß gutes Wetter nach dem Sturme.

XI.

„Emscher und Lippe!“

Mittlerweile hatte die Transportnot im westfälischen Kohlenrevier eine solche Höhe erreicht, daß die Regierung, um leichter zum Ziele zu gelangen, am 9. April 1904 statt der 3 Vorschläge von 1901, der Verbindung Dortmund-Rhein, des Ausbaus der östlichen Wasserstraßen und des Baues des Mittellandkanals Bevergern-Magdeburg, nunmehr neben dem Ausbau der östlichen Wasserstraßen nur die Dortmund-Rheinverbindung vorschlug. Daß sie in den Gesetzentwurf auch die Verbindung Bevergern-Hannover aufnahm, geschah lediglich mit Rücksicht auf die Wasserversorgung der Dortmund-Rheinverbindung, da diese im Sommer auch das Weserwasser nicht entbehren konnte.

Im westfälischen Industriegebiete, das nur $\frac{1}{1,50}$ des deutschen Reiches bildet, wickelte sich 1904 mit 92 Millionen Tonnen $\frac{1}{4}$ des deutschen Gesamtverkehrs ab.

Auf ein qkm Fläche fielen hier täglich 30 000 Tonnen Eisenbahnversand, auf ein qkm Fläche im übrigen Deutschen Reiche durchschnittlich 40mal so wenig, nur 710 Tonnen.

Hatte der Versand 1897 an einem Tage 10 000 Doppelwagen erfordert, so waren jetzt deren 20 000 nötig.

Die Kohlenförderung war hier von 1892 bis 1902 um ca. 60 % gestiegen,¹⁾ und bis 1916 war eine Steigerung des Gesamtverkehrs auf 141 Millionen Tonnnen zu erwarten.

Unter allen Umständen mußte eine wirksame, schnelle Abfuhr ins Auge gefaßt werden, und diese war nach wie vor nach dem Rheine zu suchen.

Von vornherein war eine derartige Verkehrsentwicklung dem Lippeplane nicht weniger günstig, als dem Emscherprojekte. Und mehrten sich auch einerseits die Stimmen, welche aus technischen und materiellen Gründen nicht nur, sondern auch im Interesse der Decentralisation die Lippe als allein ausführbar bezeichneten, so brach sich doch noch mehr die Ueberzeugung Bahn, daß die Emscher- und die Lippelinie ausgeführt werden müßten.

Zu diesem Zwecke mußte aber zunächst eine formelle Einigung unter den Kanalfreunden selbst herbeigeführt werden. Insbesondere mußten die Emscherinteressenten zu dem Standpunkte, auf den sie sich 1897, leider nur vorübergehend, gestellt hatten, zurückkehren, sich auch ihrerseits zu der Ansicht bekennen, welche der Lippeverein bis 1899 stets verfochten hatte, daß nämlich der Staat die Emscher- und Lippelinie gleichzeitig ausbauen müsse. Sodann mußten auch die Lippeinteressenten die in der letzten Zeit durch das Verhalten der Emscherinteressenten genährte Abneigung gegen die Emscherlinie aufgeben. Waren die prinzipiellen Kanalfreunde einig, so konnten sie geschlossen über die Kanalgegner den Sieg davontragen.

¹⁾ 1800 betrug die Förderung 230 558 t, 1810 368 679 t, 1820 425 364 t, 1830 571 434 t, 1840 990 325 t, 1850 1 665 662 t, 1860 4 365 834 t, 1870 11 812 528 t, 1880 22 495 204 t, 1890 35 469 290 t, 1900 59 618 000 t. — 1840 betrug die Zahl der Bergleute 9 000, 1897 176 000, 1900 226 700

Es war ein Parlamentarierer, der Amtsgerichtsrat Schwarze, der nach den Erfahrungen mit den letzten Kanalvorlagen hierzu die erste Anregung gab. Er wandte sich im December 1901 an den Vorsitzenden des sogen. Emschervereins, den Essener Oberbürgermeister Zweigert. Die Antwort desselben vom 14. 12. 1901 war zustimmend.

„Wenn der Abgeordnete Schwarze sich verbürge, daß auch der Lippeverein für beide Linien einträte und nicht heimlich anders agitire, und daß zweitens auch das Centrum nicht hinterher die Emscher streiche, dann sei er bereit, dafür zu sorgen, daß der Emscherverein mit dem Lippeverein gemeinsam um den Ausbau der Emscher und Lippe petitioniere.

Von dieser Antwort wurde der Generaldirektor Kamp durch den Abgeordneten Schwarze in Kenntnis gesetzt. Letzterer antwortete am 21. 12. 1901:

Es würde ihn freuen, wenn die Streitaxt zwischen Emscher und Lippe endgültig begraben würde. Der Lippeverein hätte sich stets für die Lippe und Emscher ausgesprochen, noch lange nachdem die Emscherinteressenten den Pakt gebrochen und nur für die Emscher eingetreten wären. Da aber die Staatsregierung auf die Bitten des Lippevereins nicht reagierte, immer nur die Emscher vorbrachte, so hätte er die Lippe in den Vordergrund bringen müssen. Gegen die Verdächtigung, daß der Lippeverein offen für ein Zusammengehen einträte, hinter dem Rücken aber gegen die Emscher agitieren möchte, protestiere er, da der Verein dazu keine Veranlassung gegeben habe.

Am 17. 2. 1902 richtete sogar die Handelskammer in Minden an den Ersten Bürgermeister Matthaei in Hamm als 2. stellvertretenden Vorsitzenden und Schriftführer des Lippevereins ein Schreiben, daß die Kanalvorlage wesentlich günstigere Aussichten haben würde, wenn die Emscher- und Lippeinteressenten ein festes Bündnis zur gegenseitigen Unterstützung schlossen.

Die Sache kam jedoch nicht recht vom Fleck. Erst ein ganzes Jahr später, am 12. 3. 1903 wurde sie in der Vorstandssitzung des Lippevereins vom Landeshauptmann Dr. Holle wieder angeregt. Als er vorschlug, die Emscherinteressenten zu fragen, ob sie zu einem gemeinschaftlichen Eintreten für Lippe und Emscher bereit seien, und der Abgeordnete Amtsgerichtsrat Schwarze die Wiederanknüpfung der Verhandlungen mit dem Vorsitzenden des Emschervereins übernehmen wollte, war der Vorstand damit einverstanden. Nach Verhandlungen mit dem Ministerium und dem rheinischen Landeshauptmann hatte Dr. Holle erst am 10. 12. 1903 in Hamm eine endgültige Besprechung mit Zweigert und Kamp. Am

Abend dieses Tages beschloß der Vorstand des Emschervereins ein Zusammengehen mit dem Lippeverein. Am 21. 12. sprach sich auch der Ausschuß des Lippevereins dafür aus. Beiderseits traten nun je 6 Delegierte mit den beiden Landeshauptleuten Dr. Holle und Dr. v. Renvers am 30. 12. 1903 in Essen zusammen und trafen vorbehaltlich der Genehmigung durch die Generalversammlungen die Vereinbarung: Beide Vereine verpflichten sich,

1. vereint für die Emscher und Lippe (letztere von Lippstadt bis Wesel) einzutreten,
2. bei einer neuen Kanalvorlage zu erwirken, daß dieselbe die Ausführung beider Linien gesetzlich sicherstelle,
3. gemeinsam zu erstreben, daß der Ausbau beider Linien gleichzeitig erfolge; falls jedoch der gleichzeitige Ausbau beider Linien nicht erreichbar sei, nur unter der Bedingung damit einverstanden zu sein, daß die unverzügliche Inangriffnahme der anderen Linie nach dem Ausbau der einen Linie gesetzlich sichergestellt werde,
4. bis zur vollständigen Erreichung des Zieles vereint zu wirken, also auch in dem Falle weiter zu wirken, daß es wider Erwarten nicht gelingen sollte, bei der nächsten Kanalvorlage sofort die Aufgabe in ihrem ganzen Umfange gesetzlich festzulegen.
5. Unter Festhaltung dieses gemeinsamen Zieles bleibt es jedem Verein überlassen, für sein besonderes Ziel zu wirken, jedoch ohne Befehdung und Herabsetzung des Zieles des andern.

Schon in der Ausschußsitzung des Lippevereins waren Stimmen gegen das Zusammengehen mit den Emscherinteressenten laut geworden. In der Generalversammlung vom 6. 1. 1904 wurde soviel dagegen gesprochen, daß es den Anschein hatte, als würde die Vereinbarung scheitern. Schon der Brief des in den Ruhestand nach Würzburg verziehenden Oberbürgermeisters Dr. Fluthgraf, den der Vorsitzende vor Beginn der Beratung verlas, und der die Worte enthielt: „Für den Verein gilt nach den gemachten Erfahrungen mehr denn je der Satz: Gott der Herr bewahre mich vor meinen Freunden, mit meinen Feinden werde ich allein schon fertig werden“ ließ auf eine tiefe, unüberbrückbare Meinungskluft im Vereine schließen. Den Standpunkt der Freunde der Vereinbarung legte der Vorsitzende mit folgenden Worten dar: „Wenn Ihnen Ihr Vorstand und Ihr Ausschuß den Vorschlag machen mit dem Emscherverein wieder zusammenzugehen, so geschieht das nach der reiflichsten Ueberlegung und nachdem wir auch von Herren, die mitten in der politischen Aktion stehen, namentlich von unserm verehrten Herrn Amtsgerichtsrat Schwarze, von dem Sie alle wissen, daß gerade er der Lippe das allergrößte Interesse entgegenbringt, darauf aufmerksam gemacht

worden sind, daß es im Interesse der ganzen Kanalvorlage läge und für die weitere Entwicklung des Kanalnetzes dringend notwendig sei, daß die Freunde der Kanäle nicht untereinander haderten. Erst daraufhin haben wir uns entschlossen, mit dem Emschervereine in Verhandlung zu treten. Sie wissen, daß in den früheren Vorlagen die Regierung die Lippe nicht berücksichtigt hat, sie wissen vielleicht auch, daß ihr s. Zt. von einzelnen Gegnern der sonstigen Kanalvorlage angeboten wurde, die Lippe zu bewilligen. Die Staatsregierung hat das aber stets abgelehnt, und da nun zum Perfektwerden die beiden oder eigentlich drei Faktoren, die Staatsregierung, das Abgeordnetenhaus und das Herrenhaus gehören und da die Staatsregierung unter keinen Umständen darauf eingehen wird, daß die Lippe allein gebaut wird, wie die bisherigen Erklärungen das zeigen, wie auch die Nachrichten das zeigen, die wir bekommen haben über die bevorstehende Kanalvorlage, so glauben wir, daß es im Interesse auch der Lippe liege, wenn wir uns mit den Herren, welche die Interessen der Emscherlinie vertreten, zusammenschliessen. Wir sind sicher, daß es nicht wieder zu einem Austreten aus der Vereinbarung kommen wird, wie es s. Zt. geschehen ist. Ich bitte Sie deshalb, der Vereinbarung Ihre Zustimmung zu geben.“

Es war besonders der Paragraph 3, der den Widerspruch der Interessenten der unteren Lippe hervorrief.

Sie waren gegen die darin vorgesehene ev. Bevorzugung der Emscherlinie, zu der ihnen nach der Situation des Lippeprojektes im allgemeinen und im Landtage keine Veranlassung vorzuliegen schien. Sie befürchteten auch, daß nach Ausführung der Emscherlinie die Lippekanalisierung trotz aller Vereinbarung wegen Wassermangels, zumal der gefürchtete Zubringer Hamm-Datteln wieder geplant wurde, unterbleiben möchte. Endlich glaubten sie des Erfolges sicherer zu sein, wenn sie die Lippesache ohne Verquickung mit dem Emscherprojekte verfolgten. (Welsch.)

Demgegenüber wurde betont, daß nach § 3 die Ausführung der ganzen Lippe unter allen Umständen gesetzlich festgelegt, die gleichzeitige Ausführung in erster Linie angestrebt werden und nur im Falle der Unmöglichkeit der gleichzeitigen Ausführung ein gesetzlich sichergestelltes Nacheinander eintreten solle. Beide Vereine hätten schon 1897 die Aufnahme beider Linien in die Kanalvorlage angestrebt; dieselbe sei damals von der Regierung nicht angenommen und dadurch die ganze Kanalvorlage zum Scheitern gebracht worden. Jetzt werde die Regierung allen Anzeichen nach, um nicht wieder fehl zu gehen, dem gemeinsamen Vorgehen beider Vereine entsprechen. (Kamp.)

Von seiten Wesels wurde erwidert, daß die Regierung, wie sie damals, wo die Emscherlinie staatsseitig, die Lippelinie privatseitig geplant war, ein Verkehrsbedürfnis für beide Linien geleugnet habe, sich auch jetzt auf einen Ausbau der Lippelinie mit oder nach Herstellung der Emscherlinie nicht einlassen werde. Größere Aussicht habe die Lippe allein (Poppelbaum-Wesel). Die Interessenten der Oberlippe möchten sich durch einen

Kanal Hamm-Datteln nicht verleiten lassen, gewissermaßen Emscherinteressenten zu werden, da der Emscherkanal bei der Größe des Verkehrs für sie gesperrt sein würde. Das Heil sämtlicher Lippeinteressenten liege in der ganzen Linie Lippstadt-Wesel. Schon jetzt litte die Unterlippe durch den Dortmund-Emskanal an Wassernot. Würde der Emscherkanal fertig sein, so würde dessen Speisung der Unterlippe die im Interesse der Anwohner der ganzen Lippe notwendige Kanalisation entziehen. (v. Othegraven-Wesel.)

1893 habe die Lippe 4 cbm pro Sekunde Niedrigstwasser gehabt, es gebe Jahre, wo sie noch tiefer sinke. Die Grundstücke, die durch Wasserentnahme geschädigt würden, umfaßten 6000 Morgen. (Bagel-Obrighoven.) Außer Wesel hätten auch Dorsten, Haltern und die Landgemeinden der Unterlippe protestiert. (Lappe-Dorsten.)

Die Kanalisierung der Lippe müßte ja doch kommen, wozu also diese Vereinbarung. (Graf Spee-Wesel.) Ubi „bene“, ibi patria, der Verein heiße „für Schiffbarmachung der Lippe“, nicht „für Schiffbarmachung der Emscher“. (Grote-Haltern.) Die Vereinbarung spalte den Verein und gebe dem Emscherverein Avancen. (Graf Spee). Durch dieselbe helfe der Lippeverein dem Emscherverein. (v. Othegraven). Die Hilfe der Emscherinteressenten nach Erreichung ihres Spezialzieles sei ungewiß. (Poppelbaum.) —

Es half nichts, daß Stadtrat Kleine-Dortmund durch Vorführung der Kohlenförderung von 1850 bis 1900 mit 1600000 bis 6000000 t die Notwendigkeit zweier Verbindungsstraßen nach dem Rheine nachwies und der Befürchtung Wesels gegenüber trat, die Regierung werde sich für 2 Verbindungslinien nicht binden; vergeblich betonte der Abgeordnete Schwarze-Lippstadt, daß er es gewesen, der die Einigung des Lippe- und Emschervereins angeregt habe und von ihm doch wohl keiner annehmen würde, daß er das getan, um der Lippe „einen Knüppel zwischen die Beine zu werfen“; vergebens wies der Vorsitzende Kamp auf die Gefahr hin, die mit dem gegnerischen Verhalten nicht bloß der Emscherlinie, sondern auch der Lippe und dem Mittellandkanale drohe, da ohne die Einigung zwischen den Lippe- und Emscherfreunden auch keine Einigung der Kanalfreunde zu erzielen sei; die Vertreter der unteren Lippe beharrten in ihrer Gegnerschaft gegen die Vereinbarung mit der Fassung des § 3.

Bei der Abstimmung jedoch blieben sie mit 80 gegen 173 Stimmen in der Minderheit.

Der Vorsitzende bat sie nun, sich dem Mehrheitsbeschlusse zu fügen und an der Erreichung des so lange Jahre gemeinsam erstrebten Zieles weiter mitzuarbeiten, worauf Graf Spee erklärte, die Minderheit füge sich der Mehrheit.

Die Generalversammlung des Emschervereins genehmigte die Vereinbarung am 12. 1. 1904.

Alsdann wurde von beiden Vereinen eine Kommission von 14 Mitgliedern als geschäftsführender Ausschuß gewählt. Er bestand

aus den beiden Landeshauptleuten, sowie aus je 6 Delegierten der beiden Vereine. Diese Kommission konstituierte sich am 16. 1. 1904 in Berlin und wählte den Landeshauptmann Dr. Holle zum Vorsitzenden und den Landeshauptmann Dr. Renvers zum Stellvertreter desselben.

In einer damit verbundenen zahlreich besuchten Versammlung der Mitglieder des Herren- und Abgeordnetenhanes aus dem Lippe- und Emschergebiete fand die Vereinbarung nicht nur allgemeine Zustimmung, sondern es wurde auch aus ihnen ein Komitee gebildet, das auf die Verwirklichung des der Vereinbarung gesteckten Zieles hinwirken sollte. Dieses Komitee konstituierte sich am 11. 2. 1904 und wählte den Fürsten Otto zu Salm-Horstmar zum Vorsitzenden.

Die Anträge der Kommission an den rheinischen und den westfälischen Provinziallandtag fanden Gehör. Der westfälische befürwortete am 14. 3. 1904 einstimmig das gemeinschaftliche Ziel der beiden Vereine, „weil nur die Ausführung beider Wasserstraßen geeignet erscheine, die beteiligten Interessen des Verkehrs, der Industrie und der Landwirtschaft gleichmäßig zu befriedigen“ und „erklärt sich bereit durch Übernahme von Garantien, wie sie bei früheren Vorlagen von der Staatsregierung bezüglich der Emscherlinie gefordert wurden, für den Ausbau von Emscher und Lippe in Gemeinschaft mit der Rheinprovinz und unter Vorausbelastung der nächstbeteiligten öffentlichen Verbände das Zustandekommen eines beide Wasserstraßen umfassenden Gesetzes zu fördern, und endlich den finanziellen Bedenken der Staatsregierung gegen eine Rentabilität des Ausbaus von Emscher und Lippe durch Angebot einer höheren Garantieleistung für die in der bevorstehenden Gesetzvorlage etwa nicht berücksichtigte Strecke Hamm-Lippstadt des Lippekanals zu begegnen“.

Auch der rheinische Provinziallandtag stimmte am 11. 3. 1904 der Vereinbarung zu und „gibt insbesondere wiederholt der Überzeugung Ausdruck, daß der Bau einer Wasserstraße in der Richtung sowohl der Emscherlinie von Herne nach dem Rheine wie der Lippelinie von Lippstadt bis Wesel notwendig ist“.

Allem diesem gegenüber verharrte aber die Bevölkerung an der unteren Lippe in ihrem Mißtrauen.

Dem Wunsche des Landeshauptmanns Dr. Holle vom 19. 1. 04 um Zustimmung zu der Vereinbarung gaben die städtischen Körperschaften von Wesel, Dorsten, Haltern und Olfen keine Folge. Sie erklärten nur dann zuzustimmen, wenn der gleichzeitige Ausbau der beiden Linien vorbehaltlos in die Vereinbarung aufgenommen würde.

Die Kanalvorlage, die am 9. April 1904 erschien, gab ihren Befürchtungen zunächst recht. Sie enthielt neben der Verbindung Bevergern-Hannover und anderen Kanalprojekten und Kanalverbesserungen im Osten des Staates trotz allem wie früher als Dortmund-Rheinverbindung nur den Emscherkanal, noch dazu mit der ihnen verhaßten Speisung durch den Zubringer Hamm-Datteln.

Es konnte sie nicht beschwichtigen, daß laut der Begründung der Vorlage die Staatsregierung dem Ausbau der ganzen Lippe näher treten werde, sobald die wirtschaftlichen und Verkehrsverhältnisse dies notwendig erscheinen ließen, daß auch die jetzigen Anlagen so getroffen werden sollten, daß eine Fortsetzung der Lippestraße nach Lippstadt und Wesel ohne vergeblich aufgewandte Kosten möglich sei; auch nicht, daß Hamm-Datteln als das 1. Stück eines Lippekanals bezeichnet wurde und daß neben dem Zubringer Hamm-Datteln das Vinnummer Pumpwerk fast ganz außer Betrieb gesetzt, in wasserarmen Zeiten aus der Wasserhaltung bei Münster mehr gepumpt und unterhalb Hamm der Lippe eine sekundliche Wassermenge von mindestens 2,2 cbm belassen werden sollte. Sie wollten nach wie vor für das entzogene und zu entziehende Wasser die gleichzeitige Kanalisation des Flusses und erklärten sich zu Haltern am 22. 4. 1904 in einem Gesuche an den Landtag unter Hinweis auf eine am 16. 4. 1904 mit 1400 Unterschriften aus 38 ländlichen Gemeinden an den Landtag abgegangene Petition gegen den Kanal Hamm-Datteln, durch welchen der Lippe das zur eigenen Kanalisation notwendige Wasser entzogen und die Landwirtschaft vernichtet würde.

Ebenso protestierte am 24. 10. 1904 die Gewerkschaft „Eisenhütte Westfalia“ in Lünen wegen Schädigung ihres Betriebes zu Wethmar bei Lünen gegen Hamm-Datteln, während der Westfälische Bauernverein in einer Eingabe an den preußischen Landtag vom 27. 10. 1904 als Entgelt für Hamm-Datteln die Kanalisation der Lippe selbst forderte.

Handelten so die Interessenten der untern Lippe auf eigene Faust, um, wer will es ihnen verdenken, ihre ihrer Ansicht nach trotz der Vereinbarung des Lippevereins mit dem Emscherverein und trotz der Beschlüsse der beiden beteiligten Provinziallandtage nach wie vor bedrohten Rechte und Vorteile zu wahren, so strebten die Anwohner der oberen Hälfte der Oberlippe für eine Ergänzung

der Vorlage dahin, daß auch die Strecke Hamm-Lippstadt berücksichtigt würde, und petitionierten am 7. 6. 1904 um eine Kanalisierung der Lippe von Lippstadt bis Wesel.

Sie hatten eine überaus wirksame Stütze und einen einflußreichen Mittelpunkt an dem Abgeordneten Schwarze-Lippstadt. Dazu setzte sich mit geradezu erstaunlicher Rührigkeit und Umsicht das Ausschußmitglied des Lippevereins, Mühlenbesitzer Emil Schüler-Lippstadt, mit den Ministern und Abgeordneten in persönliche Verbindung, beschaffte immer zahlreichere, bessere und schließlich stichhaltende Unterlagen, hielt überzeugende Vorträge, schrieb Aufsehen erregende und inhaltlich bedeutende Artikel, kurz, daß man dem Ziele sich immer mehr näherte, war wesentlich auch seiner nimmer rastenden, vor keinem Hindernisse weichenden Tätigkeit zu verdanken.

Bei solcher Rührigkeit seitens der Städte und Gemeinden, seitens einzelner Personen, seitens der Abgeordneten und seitens des Emscher-Lippekomitees mußte auch die Eingabe des letzteren d. d. Münster 18. 4. 1904 an die beiden Häuser des Landtags Eindruck machen, welche bat „der Landtag wolle beschließen, die Vorlage der Kgl. Staatsregierung betreffend die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen dahin zu ergänzen, daß außer der Verbindung des Dortmund-Emskanals mit dem Rhein durch die Emscherlinie die gleichzeitige Kanalisierung der Lippe von Wesel bis Lippstadt gesetzlich festgestellt werde“.

Wie schon gesagt, zwar finden wir eine größere Berücksichtigung der Lippe und gewisse Zusagen für dieselbe in der Begründung zur Gesetzesvorlage, nicht aber die gewünschte Aufnahme in die Vorlage selbst. Diese wurde erst infolge der parlamentarischen Verhandlungen erreicht.

Die erste Lesung begann am 3. Mai 1904. Nachdem der neue Minister der öffentlichen Arbeiten, v. Budde, versprochen hatte, in der Kommission durch statistisches Material und Karten nachzuweisen, daß eine baldige Entlastung des Eisenbahnnetzes im westfälischen Industriegebiete durchaus geboten sei und daß die 47 Millionen Bankkosten für den Dortmund-Rheinkanal einschließlich Hamm-Datteln fast vollständig aufgewogen würden durch die Ersparung der Ausgaben, die sonst für den Ausbau des schwierigen Bahnnetzes im Ruhr-Emschergebiete zu machen seien, betonte als zweiter Redner Dr. am Zehnhoff, daß zwar die Emscherlinie den Bedürfnissen der Gegenwart am meisten entspreche und sich am sichersten rentieren würde, daß aber die Lippelinie bei ihrer Nähe zum Industriegebiete einerseits in der gewünschten und not-

wendigen Weise decentralisiere, anderseits sich selbst alimentiere und technisch unbedenklich sei. In einer Kommissionsberatung sei zu erwägen, welche Linie zu wählen oder ob nicht besser beide Linien auszuführen seien.

Auch der Abgeordnete Dr. Rewoldt empfiehlt, in der Kommission zu entscheiden, ob man die Dortmund-Rheinverbindung auf dem Wege der Lippe schaffen oder ob man beide Linien gleichzeitig bauen solle.

Der Abgeordnete Dr. Wiemer sagt, daß er sich bei der Frage, ob Emscher oder Lippe, des nächsten Verkehrsbedürfnisses wegen zunächst für die Emscher entscheide, doch werde sich auch über die Möglichkeit reden lassen, Emscher und Lippe zu kanalisieren.

Der Abgeordnete Dr. v. Woyna hegt Bedenken gegen den Emscherkanal wegen der Zukunft. Er glaube, daß nach etwa 20 Jahren die auf ihn angewiesene Industrie sich so ziemlich verbraucht habe. Wenn daher etwas geschaffen werden solle, was von Dauer sei, so müsse die Lippe in die Vorlage aufgenommen werden.

Gegen noch geäußerte technische Bedenken bei der Emscherlinie brachte der Minister für Handel und Gewerbe, Möller, vor: Während bei den früheren Kanalvorlagen gesagt worden sei, daß bei einem Abbau von 1000 m Bodensenkungen von 10—15 m zu erwarten wären, könne jetzt keine Rede mehr davon sein. Selbst bei dem gegenwärtig in Westfalen vollständig durchgeführten Versatzverfahren mit den sogenannten Bergen, als demjenigen Gestein, welches bei dem früheren Betriebe aus den Bergwerken herausgebracht wurde und noch auf den Halden liege, nun aber wieder zurückgeführt werde, würden schon die Bodensenkungen überall um mehr als die Hälfte zurückgedrängt werden. Jetzt sei man in Westfalen wie in Schlesien stellenweise dazu übergegangen, dieses Versatzverfahren von Bergen mit Ausspülung durch Sand zu verbessern, und Berechnungen, die vom Oberbergamte Dortmund angestellt seien, hätten ergeben, daß bei Durchführung dieses Verfahrens höchstens Bodensenkungen von $2\frac{1}{2}$ —3 m im Durchschnitt zu erwarten seien. Würde aber das wirkliche Sandspülverfahren angewendet, so sei mit Sicherheit zu erwarten, daß die Bodensenkungen auf ein Minimum, 1—2 m, reduziert werden könnten. Derartige Senkungen seien tagtäglich im westfälischen Revier vorgekommen. Alle Eisenbahnen liefen heute munter weiter, denn solche Bodensenkungen könnten keine dauernden Schwierigkeiten machen. Die Bodensenkungsfrage könne daher aus den Erwägungen ausgeschaltet werden.

Nach 4 Sitzungen verwies man die Vorlage an eine Kommission, welche 16 Sitzungen abhielt und zur Information, wie 1899 in das Emschergebiet, so jetzt in das Lippegebiet eine Abordnung entsandte.

In der Kommissionsberatung wurde zunächst noch gegen die technischen Bedenken gesprochen. Bei gleichmäßigem Fortschreiten des Bergbaues mit Bergeversatz bedeuteten auch die Bodensenkungen keine Ge-

fahr für den Kanal, zumal wenn die Wassertiefe des Kanals und die Tiefe über dem Schleusendremmel durchschnittlich 1 m größer bemessen, den Brücken eine ebenfalls durchschnittlich 1 m größere Lichthöhe gegeben, die Schleusen nicht fest neben einander, sondern etwa wie Fußstapfen zu einander gelegt und die Leinpfade in größerer Breite (etwa 10 m) hergestellt würden, so daß sich eine Erhöhung ohne Verbreiterung der Dämme ermögliche.

Wo noch etwa Bedenken blieben, wurden sie bei dem geschlossenen Frieden zwischen Lippe und Emscher um so weniger betont, als die Kommission beschloß, auch die Lippe in die Kanalvorlage aufzunehmen.

Aus dem Hinweise nämlich des Ministers der öffentlichen Arbeiten, daß der jetzt 92 Mill. Tonnen betragende Gesamtverkehr des westfälischen Industriegebietes in 12 Jahren auf 141 Mill. Tonnen gestiegen und diesem Verkehre der Emscherkanal erst recht nicht gewachsen sein würde, zog die Kommission die weitere Verpflichtung, neben dem Ausbau des Emscherkanals mit einer Leistungsfähigkeit von 16 Millionen Tonnen pro Jahr auch den Ausbau der Lippelinie gesetzlich festzulegen.

Gegen die Lippelinie sprach sich in der Kommission nur 1 Mitglied mit der Begründung aus, daß die weitere finanzielle Belastung die Vorlage gefährden könne. Ein anderes Kommissionsmitglied erklärte, daß es nur für die Lippelinie, nicht zugleich für die Emscherlinie stimmen könne. Im übrigen äußerte man sich dahin, daß Emscher und Lippe zu kanalisieren seien.

Auch die Staatsregierung vertrat diesen Standpunkt.

Mit 18 gegen 10 Stimmen wurde die Aufnahme der Lippe in die Kanalvorlage beschlossen.¹

Nach dem vom Justizrat Dr. am Zehnhöf über die Kommissionsberatungen verfaßten Berichte sollte auf der Strecke Wesel-Datteln im wesentlichen der Flußlauf mit 11 Schleusen kanalisiert, der Aufstieg zum Dortmund-Emskanal durch ein Hebewerk oder eine Schleusentreppe oder einen Seitenkanal Datteln-Flaesheim bewirkt werden. Die Kosten würden bei einfachen Schleusen 29 600 000, bei Doppelschleusen 35 100 000 Mk. betragen.

Die Strecken Datteln-Hamm und Hamm-Lippstadt waren als Seitenkanäle vorgesehen. Hamm-Datteln war als Stich-

¹) Die Emscherlinie wurde mit 22 gegen 6 Stimmen angenommen, der Ems-Weserkanal mit 19 gegen 9, der Kanal Weser-Hannover mit 18 gegen 10

kanal gewählt, weil der Fluß 5 Schleusen, der Seitenkanal deren keine erfordere, weil ferner auf der Flußstrecke alle nach Datteln bestimmten Schiffe eine Schleusentreppe hinaufgeführt werden müßten, auf dem Seitenkanale nicht, weil endlich bei einer Kanalisierung der Flußstrecke die Speisung des Emscherkanals durch das Vinner Pumpwerk erfolgen müsse, was bekanntlich weniger empfehlenswert war, als die Speisung durch den Kanal Hamm-Datteln. Die Kosten für diesen wurden auf das Konto des Emscherkanals gesetzt.

Der Seitenkanal Hamm-Lippstadt wurde der vielen Krümmungen des Flusses und seines zu niedrigen Wasserstandes wegen der Kanalisierung der Flußstrecke vorgezogen. Er sollte mit 4 einfachen Schleusen einschiffig für 15 000 000 Mk. gebaut werden.

In der am 3. 2. 1905 beginnenden zweiten Lesung äußerte der Abgeordnete Dr. am Zehnhoff in seiner Übersicht über die Kommissionsberatung, daß die Kgl. Staatsregierung nachgewiesen habe, daß die Eisenbahnen im Ruhr-Emschergebiete nahezu an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt seien. Die Mehrzahl der Kommissionsmitglieder habe sich überzeugt, daß eine Entlastung durch eine Schleppl- oder Güterbahn nicht möglich sei, daß vielmehr nur durch den Kanal geholfen werden könne. Als Bundesgenosse der Eisenbahn werde der Kanal um so brauchbarer sein, je eisenbahnmäßiger er durch das Schlepplmonopol eingerichtet werde. Aus dem Hinweise des Ministers der öffentlichen Arbeiten, daß der jetzt 92 Millionen Tonnen betragende Gesamtverkehr des westfälischen Industriegebietes in 12 Jahren auf 141 Millionen Tonnen angewachsen sein werde, habe die Kommission für sich die weitere Verpflichtung hergeleitet, neben dem alsbaldigen Ausbau des Rhein-Hernekanals auch den demnächstigen Bau des Lippekanals schon jetzt gesetzlich festzulegen. Mit dem Bau dieses Kanals solle spätestens 1 Jahr nach der Inbetriebsetzung des Emscherkanals, mit dem Grunderwerb für denselben sogleich vorgegangen werden. Das solle geschehen, nicht nur, um billig zu erwerben, sondern auch, um der Industrie, auf deren Ansiedelung gerechnet werde, rechtzeitig eine feste Orientierungslinie zu geben. Für die Aufnahme der Lippekanalisierung in die Vorlage wäre auch die Erwägung maßgebend gewesen, daß es der Billigkeit entspreche, der Lippe dafür einen Ersatz zu geben, daß sie dem Rhein-Hernekanal das zur Speisung erforderliche Wasser in erster Linie geben müsse. Auch mache man zur Bewältigung des Verkehrs im Ruhr-Emschergebiete nur halbe Arbeit, wenn man die Lippe ablehne.

Der Minister v. Budde äußerte zu dem in der Kommissionsberatung in die Vorlage aufgenommenen Schlepplmonopol, nach

welchem der Staat auf dem Kanale neben der Wasserpolizei, Schleusenbedienung, Unterhaltung und Abgabeneinnahme auch die Betriebskraft stelle, daß dasselbe einen fahrplanmäßigen Verkehr bis zur äußersten Grenze der Leistungsfähigkeit ermögliche, Beschädigungen der Kanalsohle und der Ufer vorbeuge und dadurch die Unterhaltungskosten vermindere, manche Betriebskosten verbillige, die wirtschaftliche Gestaltung des Schlepptarifs nach den Bedürfnissen des Erwerbslebens und die Beteiligung der Garantieverbände an den Ergebnissen des Schlepptriebs und dadurch eine Entlastung der Verbände von ihren Verpflichtungen ermögliche.

Der Abgeordnete Herold hält ebenfalls zur Bewältigung des Verkehrs zwei Dortmund-Rheinverbindungen für nötig, erklärt, daß die Landwirtschaft durch die geplanten Kanäle keine Nachteile habe, und stellt die fast ausnahmslose Zustimmung des Centrums zu der in der Kommissionsberatung ergänzten Vorlage in Aussicht.

Der Abgeordnete v. Arnim-Züsedom will die Kanalvorlage nur bis zur Weser, nicht bis Hannover, und nur ohne die Lippe gutheißen.

Freiherr von Zedlitz und Neukirch aber nennt in Übereinstimmung mit der sehr beträchtlichen Mehrheit der Freikonservativen die Kanalisierung der Lippe im Anschluß an den Bau der Emscherlinie für eine verkehrspolitische Notwendigkeit. Der Bergbau und die Industrie wende sich immer mehr aus dem eigentlichen Ruhrgebiete in das Lippegebiet hin, so daß es zweckmäßig sei, bereits jetzt den Bau auch dieser Linie in sichere Aussicht zu stellen.

Die Hauptrede für die Lippe hielt in der zweiten Lesung der Abgeordnete Schwarze-Lippstadt. Bei den Vorlagen von 1899 und 1901 hätte es geheißen: „Lippe oder Emscher,“ und wie unheilvoll diese Parole damals gewirkt habe, wüßten die Herren, die dem Landtage damals angehört hätten. Jetzt heiße es glücklicherweise: „Lippe und Emscher,“ und diese Parole sei wohl maßgebend gewesen dafür, daß der Kanal überhaupt in der Kommission zustande kam. Daß man sich für die Lippe und die Emscher geeinigt, wäre zum guten Teile sein (des Redners) Werk, indem er veranlaßt habe, daß sich die Vertreter der Lippe und Emscher, die sich entzweit hatten, wieder zusammenfanden, an demselben Strange zögen und die ganze Kanalvorlage mit Lippe und Emscher zustande bringen wollten.

Bei den früheren Kanalvorlagen sei den Abgeordneten von der Regierung vorgehalten worden: „Die Lippe ist der Kanal der Zukunft, die Emscher der Kanal der Gegenwart.“ Die Entwicklung des Kohlenbergbaues an der Lippe sei aber in so eminenter Weise in den letzten Jahren fortgeschritten, daß die Regierung diese Parole nicht mehr aufrecht erhalten könne und sich jetzt damit einverstanden erkläre, daß die Lippe kanalisiert werde. Wer die Entwicklung näher verfolgt habe, müsse wirklich staunen. Früher hätte es bis auf 10 km keinen Schacht an der Lippe gegeben, jetzt seien schon zwei Zechen sogar nördlich der Lippe,

die Zechen Werne und Trier I. Zechen seien jetzt auch an dem Punkte, wo der Dortmund-Emskanal in den Lippekanal übergehe. Die beiden Zechen Lippe-Emscher, die Zechen Preußen, Achenbach und Viktoria-Luise rückten so nahe an die Lippe, daß es nur eine Frage der Zeit sei, wann sie die Lippe berühren würden.

Die Entwicklung sei so weit gegangen, daß nicht 1 qm längs des nördlichen und südlichen Ufers der Lippe noch frei sei, alles sei dort auf Kohle gemutet und zum größten Teil schon verlichen. Schon diese Entwicklung der Kohlenindustrie an der Lippe berechtige zur Kanalisierung der Lippe.

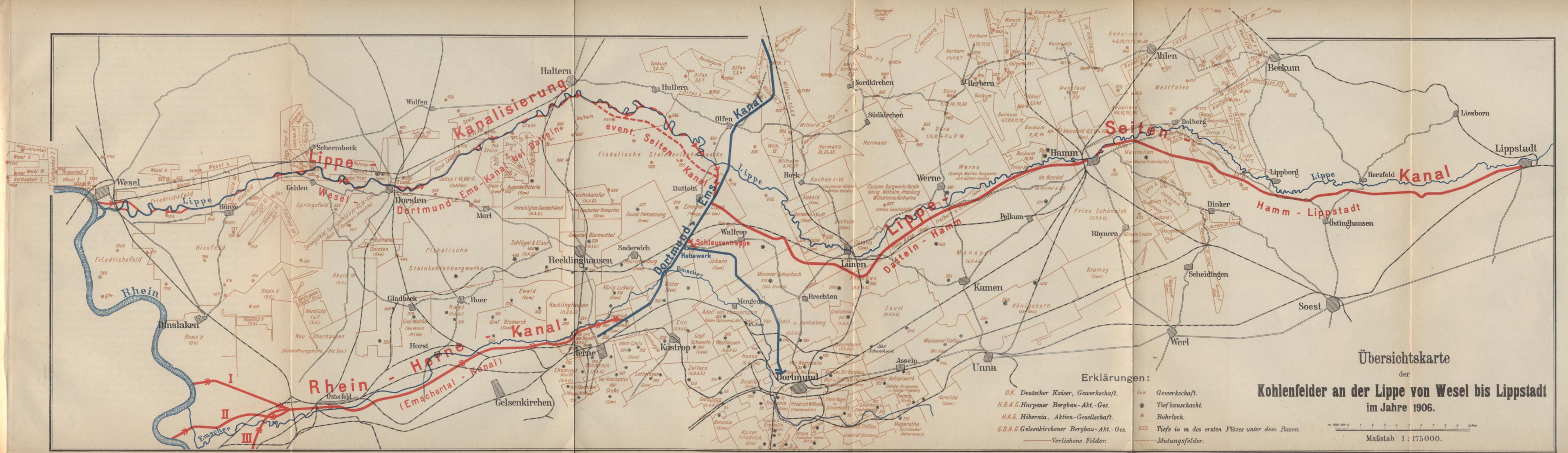
Dann verlange die Entlastung der Eisenbahnen im Industriegebiete die Kanalisierung der Lippe. Herr v. Arnim habe früher hervorgehoben, daß, wenn man die Eisenbahnen entlasten wolle, man das durch den Emscherkanal allein nicht tun könne, da dieser nur 16 Millionen bewältige, während der Zuwachs bis 1912 über 50 Millionen betragen würde. Das sei richtig, man müsse daher von vornherein die Lippe gleichzeitig mit der Emscher zum Ausbau bestimmen.

Wer decentralisieren wolle, müsse unbedingt für die Lippe stimmen. Würde die Emscher allein kanalisiert, so würde der jetzige Wasserkopf im Ruhr-Emschergebiete zweifellos noch viel dicker werden und es würde eine Entwicklung kommen, die niemand wünschen könne. Durch die Kanalisierung der Lippe aber würde der Verkehr nach Norden und Osten gezogen und tatsächlich warte man an verschiedenen Stellen nur noch auf die Kanalisierung der Lippe, um auch dort Montanindustrie zu treiben, die z. T. schon jetzt in Hamm, Lippstadt und Lünen vorhanden sei. Um die Decentralisation zu fördern, habe man in der Kommission für die Bestimmung gestimmt, daß mit dem Grunderwerb für den Lippekanal schon jetzt vorgegangen werde, damit die Industrie wisse, wo der Kanal hinkomme und sich darauf einrichten könne.

Weiter habe man der Lippe bisher immer Wasser entzogen, ohne jede Entschädigung, und durch den Seitenkanal Hamm-Datteln werde ihr in Zukunft noch mehr entzogen werden. Mit Recht verlange man, daß als Entschädigung dafür die Kanalisierung der Lippe erfolge, und man bitte dortseits die Abgeordneten, die Kanalvorlage abzulehnen, wenn nicht auch die Lippe kanalisiert werde. Die Lippe liefere das Wasser für den ganzen Kanal; sie habe deshalb die Berechtigung, zu verlangen, daß auch sie kanalisiert werde.

Dann sei die Lippe früher schiffbar gewesen. Mit der Einführung der Eisenbahn habe man diese Schiffbarkeit nicht mehr hochgehalten, auch habe man den Fluß allmählich versanden lassen, und so sei die frühere Schiffbarkeit in Wegfall gekommen. Die Regierung habe, wie sie jetzt auch tatsächlich anerkenne, nun die Verpflichtung, den Fluß wieder schiffbar zu machen.

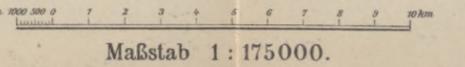
Auch sei an der Lippe ein großer lokaler Verkehr zu erwarten. Abgesehen von der bereits erwähnten zu erwartenden Kohlenförderung und



Übersichtskarte
der

Kohlenfelder an der Lippe von Wesel bis Lippstadt
im Jahre 1906.

- Erklärungen:**
- D.K. Deutscher Kaiser, Gewerkschaft.
 - H.B.A.G. Harpener Bergbau-Akt.-Ges.
 - H.A.G. Hibernia, Aktien-Gesellschaft.
 - G.B.A.G. Gelsenkirchener Bergbau-Akt.-Ges.
 - Verliehene Felder.
 - Gew. Gewerkschaft.
 - Tiefbauschacht.
 - Bohrloch.
 - 522 Tiefe in m des ersten Flözes unter dem Rasen.
 - - - Mutungsfelder.



Montanindustrie produziere die Zementindustrie in Beckum schon jetzt jährlich mehrere Millionen Tonnen, und seien bei Büren und Geseke große Zementfabriken und Kalkwerke. Auch habe man bedeutende Stein- und Marmorindustrien im Lippegebiete.

Man dürfe zudem behaupten, daß an der Lippe mehr landwirtschaftliche Interessen in Frage kämen, als an dem gesamten sonstigen Kanalnetz. Die Lippe sei in ihrem oberen Laufe ein vollständig ebenes Tal mit kilometerweit ausgedehnten Wiesenflächen. In dem sandigen Teile könne man aus Tausenden von Morgen leichten Ackerbodens üppige Wiesen schaffen, und welche Wirkungen solche Umwandlung habe, das könne man an der Boker Heide sehen, die jetzt zu den ertragreichsten Wiesenflächen zu rechnen sei. Dann sei mit der Kanalisierung der Lippe auch der landwirtschaftliche Vorteil zu erwarten, daß die Sommer-Hochfluten, welche häufig den größten Schaden angerichtet hätten, eingedämmt würden.

Wenn die Lippefreunde sich jetzt begnügten mit einer gesetzlichen Festlegung der Lippekanalisierung und der Ausführung derselben ein Jahr nach Inbetriebsetzung des Emscherkanals, so hätten sie Bescheidenheit geübt, was man mit der einstimmigen Annahme der Lippekanalisierung belohnen möchte.

Zum Schlusse der zweiten Lesung sprach der Abgeordnete Schmieding-Dortmund über die Bedeutung der Kohlenindustrie, der im wesentlichen das Kanalnetz Rhein-Hannover dienen solle, für den ganzen Staat. Die Kohlenschätze Schlesiens und Westfalens gehörten nicht einer einzelnen Provinz, sie gehörten der ganzen Monarchie. Denn die Kohle finde wie das Eisen überall Verwendung und man tue allein schon dadurch dem Lande einen großen Dienst, daß man diesen notwendigen Brennstoff auch der Allgemeinheit wesentlich billiger zugänglich mache. Aber auch in finanzieller Beziehung sei das westfälische Industriegebiet die Grundlage für die glänzende Lage des Staates. Jeder werde zugeben, daß diese Finanzlage ihre Ursache zuletzt in der guten Rente habe, welche die Staatseisenbahn liefere, und alimentiert werde die Eisenbahn in erster Linie aus dem rheinischen Industriegebiete. Aus den Einnahmen dieses Gebietes seien im wesentlichen fast alle Nebenbahnen des Ostens gebaut. Auch die landwirtschaftlichen Schutzzölle seien ohne diese glänzende Industrie unmöglich. Nur der in Preußen und Deutschland so groß entwickelten Industrie hätten die Landwirte Handelsverträge mit so günstigen Schutzzollbedingungen für die Landwirtschaft zu verdanken und es würde nicht verständlich sein, die Henne tot zu schlagen, welche die goldenen Eier lege. Er erinnere die Landwirte an den Ausspruch des Fürsten Bismarck: „Diese beiden produktiven Stände, Industrie und Landwirtschaft, gehören absolut zusammen.“ Und derselbe Fürst Bismarck habe 1881 gesagt, daß auch das ausgedehnteste Eisenbahnnetz bezüglich des Transports von Massengütern keinen Ersatz für Kanäle bieten könne und deshalb die Elbe mit der Weser, die Weser mit der Ems und die Ems mit dem Rheine zu verbinden sei.“

Es erfolgte darauf die Abstimmung der zweiten Lesung, wobei die Vorlage durch Aufstehn der Majorität ihre Annahme fand.

In der dritten Lesung erklärt sich der Abgeordnete Fritzen nach wie vor als Freund der Lippekanalisation, aber aus sozialen und verkehrspolitischen Gründen als Gegner der Emscherlinie. Auch gefällt es ihm nicht, daß der Lippekanal erst nach 10—15 Jahren, 1 Jahr nach Inbetriebsetzung des Emscherkanals in Angriff genommen werden solle.

Bei der am 8. 2. 1905 vorgenommenen namentlichen Abstimmung wurde die Kanalvorlage, also auch die Lippekanalisation, vom Abgeordnetenhaus mit 244 gegen 146 Stimmen angenommen.

Im Herrenhause äußerte der Reichskanzler Fürst von Bülow: Unter langwierigen Kämpfen hätte man einen Zolltarif zustande gebracht, der den berechtigten Forderungen der Landwirtschaft möglichst entgegenkomme, und in diesem Kampfe habe die Industrie treu mitgeholfen. Ebenso sei unter Mitwirkung der Industrie ein System von Maßnahmen zur Förderung und wirtschaftlichen Kräftigung des Ostens eingeführt. Endlich seien die Meliorationsvorlagen für den Osten unter Mitwirkung aller Parteien ohne Anstand Gesetz geworden. Wenn nunmehr der Rhein-Leinekanal gebaut werde, so könne das auch in den Augen der östlichen Landwirte nicht eine einseitige Bevorzugung der Industrie sein, sondern lediglich ein Schritt der Fürsorge des Staates für alle Zweige der volkswirtschaftlichen Tätigkeit. Wie im Reiche gerade die großen Industriellen in Rheinland und Westfalen mit Entschiedenheit für einen verstärkten Zollschatz der Landwirtschaft eingetreten seien, so geböten in Preußen das Solidaritätsgefühl und die politische Klugheit, daß die Landwirtschaft die Industrie in der für diese so hochwichtigen Frage nicht im Stiche lasse.

Der Herzog zu Trachenberg, Fürst von Hatzfeldt sagte, daß es freilich nicht mehr der Kanal sei, der eine durchgehende Wasserstraße zwischen dem Osten und Westen der Monarchie herstellen wollte, der Kanal, für den sich das Haus in der Sitzung vom 30. 6. 1883 in einer Resolution ausgesprochen habe, aber der damalige Wunsch solle doch jetzt teilweise in Erfüllung gehen. Eine Reihe von einzelnen Kanälen solle teils im Westen, teils im Osten hergestellt werden, der Westen solle Wasserstraßen für Sechshunderttonnen-Schiffe, der Osten für Vierhunderttonnen-Schiffe erhalten. Sei es auch kein einheitliches Werk, so sei doch die Vorlage wegen ihrer großen Vorteile freudig zu begrüßen.

Sowohl von dem Kommissionsberichterstatte Haken, wie auch von dem Freiherrn von Durant wurde auf den die Annahme erleichternden Umstand hingewiesen, daß durch Wegfall des Stückes Hannover-Elbe die Gefahr beseitigt sei, daß das durch die Verbindung mit dem Rheine geschaffene neue Einfallstor einen Weg bis nach Ostdeutschland erhalte.

Der Freiherr von Landsberg-Steinfurt weist auf die Umstände hin, weshalb jetzt er und die westfälischen Landwirte für den Kanal seien. In der Sitzung vom 20. 12. 1904 habe die Landwirtschaftskammer erklärt, daß, wenn der Kanal vom Rheine nach Hannover gebaut werden solle, es im Interesse der westfälischen Landwirtschaft für erforderlich erachtet werde, daß erstens gleichzeitig auch die Lippe von Lippstadt bis zur Mündung kanalisiert werde, zweitens die Einfuhr fremder Produkte der Land- und Forstwirtschaft nicht durch niedrige Tarife auf den Wasserstraßen erleichtert werde, daß deshalb drittens auf den Kanälen dem Staate das Transportmonopol gewahrt werde, sodaß er die Tarife entsprechend hoch gestalten könne, und daß viertens auch auf den natürlichen Wasserstraßen Schiffsabgaben in entsprechender Höhe eingeführt würden. Diese Anträge hätten in dem Gesetzentwurfe ihre Berücksichtigung gefunden. In keiner andern Provinz hingen außerdem Industrie und Landwirtschaft so enge zusammen. Darum müßten sie dem berechtigten Verlangen der Industrie nach einem weitem Ausbau der Verkehrswege Rechnung tragen.

Eine höchst interessante Gestalt nahm die Debatte schließlich durch den Antrag des Grafen von Mirbach-Sorquitten an, in einer Resolution der Regierung die Erwägung anheimzustellen, statt des Kanals elektrische Bahnen mit ihrer bedeutend größeren Geschwindigkeit auch für den Güterverkehr einzuführen.

Der Minister von Budde entgegnete, daß seines Wissens bis jetzt noch nirgends elektrische Bahnen für den Gütermassenverkehr eingeführt seien, daß der enge Raum im Industriegebiete auch die erforderlichen Radienkrümmungen nicht gestatte, daß die Lippekanalisierung zweifellos den Ausbau einer schon bestehenden Wasserstraße und die Emscherlinie im gewissen Sinne nur der räumlich verschobene früher schon gewünschte Ausbau der Ruhr sei, daß die Vorlage nicht bloß dem Verkehr, sondern auch zur Beseitigung der Hochwasserschäden und zur allseitigen Ausnutzung und Verwertung des von der Natur dem Lande gegebenen Wassers diene. Auch solle für die Nordseehäfen Emden und Bremen ein wirtschaftliches Hinterland, dessen sie noch entbehrten, geschaffen und Rhein und Weser verbunden werden. Der elektrische Eisenbahnbetrieb würde für den Gütermassenverkehr viel teurer werden, als der in der Vorlage vorgeschlagene elektrische Betrieb auf dem Kanale.

Wiewohl der Graf von Mirbach-Sorquitten darauf hinwies, daß der elektrische Güterbetrieb schon auf einer 132 km langen Landstrecke um Newcastle on Tyne eingeführt sei, wurde die Resolution abgelehnt.

Die Kanalvorlage wurde in der vom Abgeordnetenhaus beschlossenen Form auch vom Herrenhaus am 1. April 1905 angenommen.

Die somit zum Gesetze gewordene Kanalvorlage besagt:

§ 1. Die Staatsregierung wird ermächtigt, für die nachstehend bezeichneten Bauausführungen die folgenden Beträge nach Maßgabe der von den zuständigen Ministern festzustellenden Pläne zu verwenden:

1. für Herstellung eines Schiffahrtskanals vom Rhein zur Weser einschließlich Kanalisierung der Lippe und Nebenanlagen und zwar

a) für einen Schiffahrtskanal vom Rhein in der Gegend von Ruhrort oder von einem nördlicher gelegenen Punkte bis zum Dortmund-Emskanal in der Gegend von Herné (Rhein-Hernekanal), einschließlich eines Lippe-Seitenkanals von Datteln nach Hamm 74500 000 Mk.,

d) für die Kanalisierung der Lippe oder die Anlage von Seitenkanälen von Wesel bis zum Dortmund-Emskanal bei Datteln und von Hamm bis Lippstadt 44600 000 Mk.

A. Mit der Ausführung des im § 1 unter 1 a bis c bezeichneten Kanals vom Rhein zur Weser mit Anschluß nach Hannover ist nur dann vorzugehen, wenn vor dem 1. Juli 1906 die beteiligten Provinzen oder andere öffentliche Verbände der Staatsregierung gegenüber in rechtsverbindlicher Form nachstehende Verpflichtungen übernommen haben, und zwar:

1. hinsichtlich des im § 1 unter 1 a aufgeführten Rhein-Hernekanals einschließlich des Lippe-Seitenkanals Datteln-Hamm den durch die Schiffahrtabgaben und sonstige laufende Einnahmen dieser Kanäle etwa nicht gedeckten Fehlbetrag der von dem zuständigen Minister festgesetzten Betriebs- und Unterhaltungskosten dieser Kanäle bis zur Höhe von 535 000 M. für das Rechnungsjahr dem Staate zu erstatten,

ferner einen Baukostenanteil von 24 830 000 M. aus eigenen Mitteln in jedem Rechnungsjahr mit 3 vom Hundert zu verzinsen und vom 16. Betriebsjahre ab auch mit $\frac{1}{2}$ vom Hundert sowie den ersparten Zinsbeträgen zu tilgen, soweit die laufenden Einnahmen dieser Kanäle nach Abzug der aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten zur Verzinsung und Abschreibung des für den

Rhein-Hernekanal und den Lippe-Seitenkanal verausgabten Baukapitals mit zusammen $3\frac{1}{2}$ vom Hundert nicht ausreichen.

B. Mit dem Grunderwerb für die im § 1 unter 1 d bezeichnete Kanalisierung der Lippe oder für die Anlage von Lippe-Seitenkanälen von Wesel bis zum Dortmund-Emskanal bei Datteln und von Hamm bis Lippstadt ist baldmöglichst und mit dem Bau spätestens 1 Jahr nach der Betriebseröffnung des Rhein-Hernekanals vorzugehen, wenn **vor dem 1. Juli 1906** die beteiligten Provinzen oder andere öffentliche Verbände der Staatsregierung gegenüber in rechtsverbindlicher Form die Verpflichtung übernommen haben, den durch die Schifffahrtabgaben und sonstige laufende Einnahmen der kanalisierten Lippe oder der Lippe-Seitenkanäle von Wesel bis zum Dortmund-Emskanal bei Datteln und von Hamm bis Lippstadt etwa nicht gedeckten Fehlbetrag der von dem zuständigen Minister festgesetzten Betriebs- und Unterhaltungskosten für die Lippe von Wesel bis zum Dortmund-Emskanal und von Hamm bis Lippstadt, sowie für die etwa zu erbauenden Lippe-Seitenkanäle bis zur Höhe von 430 000 M. für das Rechnungsjahr dem Staate zu erstatten,

ferner einen Baukostenanteil von 14870 000 M. aus eigenen Mitteln in jedem Rechnungsjahre mit 3 vom Hundert zu verzinsen und vom 16. Betriebsjahre ab auch mit $\frac{1}{2}$ vom Hundert sowie den ersparten Zinsbeträgen zu tilgen, soweit die laufenden Einnahmen dieser Fluß- und Kanalstrecken nach Abzug der aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten zur Verzinsung und Abschreibung des verausgabten Baukapitals mit zusammen $3\frac{1}{2}$ vom Hundert nicht ausreichen.

Bei Berechnung der aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten gelangt ein bisher zur Unterhaltung der Lippe von Wesel bis zum Dortmund-Emskanal und von Hamm bis Lippstadt verausgabter Betrag von 50000 M. zur Absetzung. — — — — —

§ 11.

In Verbindung mit den in diesem Gesetze vorgesehenen Unternehmungen ist eine Verbesserung der Landeskulturverhältnisse nach Möglichkeit herbeizuführen. Bei der Aufstellung,

Ausarbeitung und Ausführung der Pläne haben die Organe der landwirtschaftlichen Verwaltung mitzuwirken

§ 12.

Dem Staate liegt bei Durchführung der in diesem Gesetze vorgesehenen Unternehmungen die Herstellung derjenigen Anlagen ob, die für die benachbarten Grundstücke oder im öffentlichen Interesse zur Sicherung gegen Gefahren und Nachteile notwendig sind, ingleichen die Unterhaltung dieser Anlagen, soweit sie über den Umfang der bestehenden Verpflichtungen zur Unterhaltung vorhandener, demselben Zwecke dienender Anlagen hinausgeht. Wo die Herstellung der Anlagen zur Sicherung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren und Nachteile mit der Ausführung des Bauplanes nicht vereinbar oder wirtschaftlich nicht gerechtfertigt erscheint, ist Schadenersatz zu gewähren . . .

§ 15.

Fehlt einem Grundstücke der Anschluß an den Kanal . . . und erscheint die Herstellung des Anschlusses aus Gründen des öffentlichen Wohles, insbesondere im Interesse der Förderung des Kanalverkehrs geboten, so bedarf es für die Ausführung des Anschlusses zur Enteignung einer Kgl. Verordnung nicht, vorausgesetzt, daß nicht der Eigentümer zur Abtretung des mit Gebäuden besetzten Grund und Bodens und der damit in Verbindung stehenden eingefriedigten Hofräume gegen seinen Willen angehalten werden soll. Die Zulässigkeit der Enteignung wird vom Bezirksausschusse ausgesprochen.

§ 16.

Dem Staate kann an dem Kanale . . . durch Kgl. Verordnung das Recht zur Enteignung solcher Grundstücke verliehen werden, deren Erwerb zur Erreichung der mit dem Unternehmen in Verbindung stehenden, auf das öffentliche Wohl gerichteten staatlichen Zwecke erforderlich ist. Von dem Enteignungsrecht ist spätestens bis zum 1. Juli 1909 Gebrauch zu machen. Auch darf es zu beiden Seiten des Kanals nicht über eine Linie hinaus ausgedehnt werden, welche sich in der Entfernung von 1 km. von der Kanalmittellinie hinzieht.

§ 18.

Auf dem Kanal vom Rhein zur Weser, auf dem Anschlusse nach Hannover, auf dem Lippekanal und auf den Zweigkanälen dieser Schiffahrtsstraßen ist

einheitlicher staatlicher Schleppbetrieb einzurichten. Privaten ist auf diesen Schifffahrtstraßen die mechanische Schlepperei untersagt. Zum Befahren dieser Schifffahrtstraßen durch Schiffe mit eigener Kraft bedarf es besonderer Genehmigung. — — —

§ 19.

Auf den im Interesse der Schifffahrt regulierten Flüssen sind Schifffahrtsabgaben zu erheben. — — — — —

Die Bedingung, von welcher die Ausführung des Gesetzes abhängig gemacht war, wurde seitens der Provinz Westfalen am 16. 2. 1906 durch einen Beschluß erfüllt, dessen wesentlicher Teil hier Platz finden möge.

„B. Provinziallandtag beschließt:

1. Provinzialverband übernimmt zur Ausführung der im § 1 des Gesetzes, betreffend die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen, vom 1. April 1905 (Ges.-S. S. 179) aufgeführten Kanäle und sonstigen Bauten die aus § 2 des Gesetzes sich ergebenden Verpflichtungen, soweit sie auf die Provinz Westfalen entfallen und zwar mit folgender Maßgabe:

es entfallen von den gesamten jährlichen Garantieverpflichtungen auf die Provinz Westfalen:

a) beim Rhein-Herne-Kanal mit dem Lippe-Seitenkanal Datteln-Hamm 55,5 %,

b) beim Ems-Weser-Kanal 31,0 %,

c) bei der Lippekanalisierung von Wesel bis Datteln mit dem Lippe-Seitenkanal von Hamm bis Lippstadt 73,2 %

bei Feststellung der von den beteiligten Verbänden zu leistenden Zahlungen wird der ganze Rhein-Weser-Kanal unter Einbeziehung des Dortmund-Ems-Kanals von Herne-Dortmund bis Papenburg als einheitliches Unternehmen behandelt. Auf die Provinz Westfalen entfallen somit von den nach § 2 des Gesetzes zu leistenden Beträgen, solange die kanalisierte Lippe (§ 1 d des Gesetzes) nicht in Betrieb genommen ist, 40,7 % und nach diesem Zeitpunkte 47,5 %.“

Seitens des rheinischen Provinziallandtages wurde die Bedingung am 14. 2. 1906 durch folgenden Beschluß erfüllt:

„1. Der Provinzialausschuß wird ermächtigt, die im § 2 des die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen betreffenden Gesetzes vom 1. April 1905 verlangten Verpflichtungen, soweit sie auf die Rheinprovinz fallen, und zwar 44,5% der Verpflichtungen für den Rhein-Hernekanal und 26,8 % derjenigen für die kanalisierte Lippe in rechtsverbindlicher Form zu übernehmen. Bei Feststellung der von den beteiligten Verbänden zu leistenden Zahlungen ist indessen, wenn möglich, der gesamte Rhein-Weserkanal einschließlich des Ems-Dortmundkanals von Herne-Dortmund bis Pappenburg als ein einheitliches Unternehmen zu behandeln. Hierbei entfallen auf die Rheinprovinz von den nach § 2 des Gesetzes zu leistenden Beiträgen, so lange die kanalisierte Lippe nicht in Betrieb genommen ist, 17,5 % und nach diesem Zeitpunkte 19,5 %.“

Die Provinz Hannover erfüllte die Bedingung durch einen entsprechenden Beschluß vom 23. 2. 1906.

XII.

Rückblick.

Mit dem Gesetze vom 1. 4. 1905 hat das nahezu ein halbes Jahrhundert währende Streben der Lippeanwohner und insbesondere die zwanzigjährige Tätigkeit des Lippevereins einen Abschluß erhalten. Zu Ende ist das Ringen, und in erfolgfroher Stimmung tun wir einen Rückblick auf das schwere Werk.

In den fünfziger und sechziger Jahren handelte es sich den damaligen Kanalprojekten gegenüber um die Verteidigung einer bestehenden Wasserstraße, die für die erwähnten Projekte das Wasser hergeben und dadurch selbst vernichtet werden sollte. Von einer Kohlenindustrie in ihrem eigenen Flußtale haben die Lippeanwohner damals noch nicht gesprochen.

Aber im Jahre 1876 wurde die Ansicht laut, daß der Bergbau sich nach der Lippe und über dieselbe hinaus ausdehnen werde. Bürgermeister v. Albert und andere Weselaner und die Dorstener Fabrikanten Evelt und Reischel sowie der Dortmunder Mark-

scheider Effing basierten ihr Streben auf dieser Überzeugung. Daher wünschten sie die Verbesserung der Lippeschiffahrtsstraße für die zu erwartende eigene Industrie nicht weniger als für den östlichen Teil des Kohlenreviers.

Lebhafter wurde die Tätigkeit der Unterlipper in dieser Richtung, als 1882 die Staatsregierung mit dem Rhein-Emshäfenkanale hervortrat, und günstige Umstände brachten ihnen Erfolg.

Zunächst waren ihnen die Bedenken günstig, welche das Emscherkanalprojekt erregte. Diese nötigten die Regierung von dem Rhein-Emshäfenkanale nicht den notwendigsten, den westlichen Teil vorzuschlagen, sondern den östlichen. Sie nötigten dieselbe ferner, für den Westarm sogar die Lippe ins Auge zu fassen. Damit wurde die Lippe von der Regierung selbst als ein Konkurrenzprojekt der Emscherlinie gegenübergestellt.

Der zweite zum Ziele führende Umstand bestand in der Notwendigkeit, das Wasser für den Rhein-Emshäfenkanal, mochte sein westlicher oder sein östlicher Arm zunächst gebaut werden, der Lippe zu entnehmen. Damit erhielt diese ein moralisches Anrecht auf Entschädigung durch eigene Kanalisation und bei etwaiger vorheriger Ausführung des östlichen Armes ein gewisses Vorrecht vor der Emscherlinie.

Man könnte hier die Frage aufwerfen, welche Folgen es gehabt haben würde, wenn statt des Dortmund-Emshäfenkanals zuerst die Emscherlinie zur Entscheidung gestanden hätte. Alsdann hätten sich die Lippeanwohner vielleicht schon 1882 statt 1885 zu einem Vereine zusammengeschlossen, um die für die Emscherlinie notwendige Wasserentnahme nur gegen die Neukanalisation des eigenen Flusses zu gestatten. Aber wenn ohne die Gewährung der Lippekanalisation die Emscherlinie angenommen worden wäre, dann hätte m. E. der Verein sich wohl zunächst in sein Los ergeben, da bei damaliger Lage der Industrieverhältnisse eine zweite Verbindung mit dem Rheine noch nicht als so notwendig erkannt war.

Die alsdann vielleicht anstandslos erfolgte Annahme des Dortmund-Emskanals und die damit gebotene weitere Wasserentnahme hätten sich die Lippeanwohner insofern vielleicht auch gefallen lassen, als dieser Kanal ihren industriellen Interessen nicht wie der Emscherkanal entgegenstand. Aber die Schädigung der Landwirtschaft an den Ufern der Lippe hätte vielleicht noch

ein Dringen auf Neukanalisierung des Flusses zur Folge gehabt, und dieses hätte dann in der mit der Zeit entwickelten Notwendigkeit eines zweiten Kanals für das westfälische Industrievier eine bedeutende Unterstützung gefunden.

Jedenfalls war es aber für die Lippe günstiger und für ein stetiges Wirken seiner Anwohner vorteilhafter, daß nicht der Emscherkanal, sondern, wie es geschah, der Dortmund-Emskanal zuerst für die Ausführung beschlossen wurde. Da dieser der Lippe gegenüber kein Konkurrenzunternehmen bildete und seine Annahme die Wahl zwischen Emscher und Lippe zur Fortsetzung nach dem Rheine frei liefs, ja sein Bau sogar im Interesse der späteren Lippekanalisierung lag, so hatte man durchaus keinen Grund, der Wasserentnahme für den Dortmund-Emskanal entgegenzutreten. Erst nach der Genehmigung des Dortmund-Emskanals hieß es handeln und entweder die Lippelinie fordern oder den Bau der Emscherlinie nur gegen Entschädigung durch die Lippekanalisation zuzugeben.

Je länger drittens noch die technischen Bedenken gegen die Emscherlinie bestanden und die Annahme derselben verhinderten, desto länger blieb dem Lippeverein sein Ziel gesteckt und seine Hoffnung wach.

Letztere wurde sogar immer stärker und begründeter, da viertens das Industrievier sich inzwischen derart aufs äußerste entfaltet und auch die Lippegegend sich so zu entwickeln begann, daß beider wegen sich neben der Emscherlinie die Lippeinie als notwendig erwies.

So führte der natürliche Verlauf der Dinge die Lippesache um so leichter zum Ziele, als ihr auch das Wohlwollen entscheidender Kreise zur Seite stand. Denn die Lippesache war eine gerechte Sache. Man wollte das Lippewasser nicht opfern, das man für die bestehende Schifffahrt und später der eigenen Industrie wegen für die Neukanalisierung nötig hatte. Man wollte sich auch nicht die Ländereien durch Wasserentziehung entwerten lassen. Das Recht der Lippeanwohner war unzweifelhaft und ihre Gründe, wie der Abgeordnete Stengel sagte, durchschlagend. Dabei durchkreuzte ihr Ziel nicht fremde Interessen. Denn soweit die Kanalisierung der Lippe selbst dadurch nicht gefährdet wurde, ist der

Lippeverein stets für die Schaffung zweier Verbindungen zum Rheine eingetreten. —

Das Ziel ist erreicht. Einen Rückblick haben wir getan auf die Handlung, noch nicht auf die Handelnden, die in dem Kampfe für Recht und Billigkeit und in der Wahrung vitaler Interessen des Staates und der Heimat sich besonders hervorgetan haben.

Man freut sich ihres nie nachlassenden Eifers, ihres schlagfertigen Mutes, ihrer wachsamen Umsicht und staunt über die ideale Energie, mit der sie sich den unendliche Zeit und Mühe beanspruchenden Aufgaben unverdrossen hingaben.

Schmerzlich ist es nur, daß so manche den schönen Erfolg ihres Strebens nicht mehr erlebten. Gestorben ist der Bürgermeister Baur-Wesel, der im Verein mit seinen Mitbürgern de Haas und Becherer in Wort und Schrift für die Rechte der Lippe eintrat und neben Bürgermeister Werner als Gründer des Lippevereins bezeichnet werden kann. Gestorben ist der Ökonomie-Kommissionsrat Sterneborg, der so eingehend und überzeugend die Notwendigkeit der Lippekanalisation für die Landwirtschaft nachwies. Gestorben sind Kommerzienrat Schüchtermann und Baurat Staberow, die mit dem Oberbürgermeister Geheimrat Schmieding, dem Bergrat Kleine, dem Kommerzienrat Brauns und dem Baurat Mathies den Kern der Dortmunder Wirksamkeit bildeten. Gestorben ist der Weseler Handelskammerpräsident von der Trappen, den der Verein, als er Alters halber 1896 seine Geschäfte niederlegte, mit der Ernennung zum Ehrenmitgliede ehrte.

Aber auch für die noch lebenden Veteranen hat das heiße Ringen nicht aufgehört, ohne seine Spuren zu hinterlassen. Mögen sie zum Entgelt die Freude über ihr Werk voll und ungetrübt genießen, möge ihnen die Dankbarkeit, welche ihnen Staat und Heimat schulden, den gebührenden Ruhmeskranz gern gewähren!

Der zur Führerschaft notwendigen Eigenschaften des Kommerzienrats Kamp ist S. 52 gedacht worden. In dem Vertrauen, das ihm bei seiner Übersiedelung von Hamm nach Laar-Ruhrort im Frühjahr 1898 der Lippeverein ausdrückte, indem er ihm die Niederlegung des Vorsitzes nicht gestattete, hat er schon einen Beweis gefunden, wie felsenfest man auf die Treue seines Charakters und das Geschick seines Talentes baute.

In der Generalversammlung vom Herbst 1897 nennt Oberbürgermeister Dr. Fluthgraf ihn „die treibende Kraft für den Fortgang der Arbeiten“. In seiner Bescheidenheit schiebt aber Kommerzienrat Kamp „den größten Teil der Ehrung“ dem Ersten Bürgermeister Matthaei-Hamm zu, „da dieser den größten Teil der Arbeiten zu leisten habe und mit Eifer und Geschick für die schriftlichen Arbeiten Sorge“.

Der Verdienste des Oberbürgermeisters Werner-Cottbus und des Mühlenbesitzers Schüler-Lippstadt ist S. 51 und 123 gedacht.

Ohne die technische Tüchtigkeit des Bergwerksdirektors Bergrat Kleine-Dortmund und des Eisenbahnbetriebs-Direktors Schönfeld-Lippstadt hätten dem Kampfe manche der wirksamsten Waffen gemangelt, und ohne die schneidigen und überzeugenden Worte Kamps, Fluthgrafs, besonders aber Kleines und des Amtsgerichtsrats Schwarze-Lippstadt, des ersteren im Provinziallandtage und bei den Beratungen mit den Ministerialkommissaren, des letzteren im Abgeordnetenhouse, wäre die Lippesache an maßgebender Stelle nicht so zur Geltung gekommen.

Wenn wir last not least des durch das kräftigste Mitwirken bewiesenen Wohlwollens der Landeshauptleute Overweg, Holle¹ und v. Renvers gedenken, haben wir noch nicht alle Männer genannt, die hier erwähnt zu werden verdienten.

Sämtlichen sei in der vorliegenden Schrift, die von ihrem Wirken berichtet, ein vorläufiges Denkmal gesetzt, denn das schönste und ehrendste werden sie demnächst sich selbst in dem Lippekanale gesetzt haben.

¹) Unterstaatssekretär Dr. Holle wurde am 24. 5. 1905 „wegen der großen Verdienste, die er sich als Landeshauptmann der Provinz Westfalen um den Verein für Schiffbarmachung der Lippe erworben“, zum Ehrenmitgliede des Vorstandes ernannt.

Anhang.

I.

Die Organisation des Vereins für Schiffbarmachung der Lippe.

A. Die am 3. 1. 1885 zu Hamm a. d. Lippe zum ersten Male zusammengekommenen Lippeinteressenten nannten sich, obwohl sie noch keine Satzungen aufstellten, doch schon bald Verein für Schiffbarmachung der Lippe. Nach Gründung eines übrigens nur kürzere Zeit wirkenden Spezialkomitees für die untere Lippe am 21. 2. 1891 und eines ebensolchen für die obere Lippe am 2. 5. 1891 wurden für den Gesamtverein am 21. 11. 1891 Satzungen angenommen, zu Hamm, das Sitz des Vereins blieb, obwohl die Vorstands- und Ausschußsitzungen sowie die Generalversammlungen meistens in Dortmund stattfanden. Die Zahl der sich auf das ganze Lippegebiet verteilenden zahlenden Mitglieder betrug 1888 156, 1893 263, 1899 280.

B. 1. Die Leitung des Vereins lag vom 3. 1. 85 bis 16. 12. 87 in der Hand des Bürgermeisters Werner-Hamm, dem der Bürgermeister Baur-Wesel und der Generaldirektor Kamp-Hamm und in technischer Beziehung der Wasserbauinspektor Roeder-Hamm zur Seite standen.

2. Vom 16. 12. 87 bis 21. 11. 1891 lag die Leitung in den Händen einer Kommission, die den Bürgermeister Werner zum Vorsitzenden wählte. In dieselbe waren am 16. 12. 87 in der Generalversammlung zu Dorsten 25 gewählt, zu denen in Hamm am 4. 2. 88 25 kooptiert wurden. Aus diesen 50 wurde unter demselben Datum ein engerer Ausschuß gewissermaßen als Vorstand gewählt. In denselben gehörte aus Wesel Bürgermeister Baur und Handelskammerpräsident von der Trappen, aus Dorsten Gutsbesitzer Fritz von Raesfeld, aus Hamm Bürgermeister Werner,

Wasserbauinspektor Roeder, Generaldirektor Kamp, Direktor der Westf. Drahtindustrie Wiethaus, Fabrikbesitzer Hobrecker, Fabrikbesitzer Dr. Hundhausen, Mühlenbesitzer Brüggemann und Ziegeleibesitzer Köchling, aus Lippstadt Bürgermeister Haumann und Kommissionsrat Sterneborg, aus dem übrigen Lippegebiete Direktor Peitsch von der Gewerkschaft Graf Moltke, Direktor Mosebach von der Gewerkschaft General Blumenthal, und statt des letzteren seit 1889 sein Nachfolger in der Direktion Direktor Küpper, ferner der Vorsitzende des Grubenvorstandes der Eisenhütte Westphalia-Lünen.

Ehrenmitglieder der Kommission waren die Landräte Frohwein (Rees-Wesel), Freiherr von Reitzenstein (Recklinghausen), Freiherr von Bönninghausen (Coesfeld), Graf von Wedel (Lüdinghausen), Freiherr von der Heyden-Rynsch (Landkreis Dortmund), Freiherr von Vincke (Hamm), Freiherr von Bockum-Dolfs (Soest), Freiherr von Werthern (Lippstadt), Knickenberg (Beckum).

3. Nach Annahme der Satzungen am 21. 11. 1891 lag die Leitung bei dem von einem Ausschusse gewählten und unterstützten Vorstände. Der Vorstand hatte 12, der Ausschuß 36 Mitglieder.

C. Im Vorstande waren seitdem (21. 11. 1891)

Erster Vorsitzender:

Bürgermeister Werner-Hamm bis Ende März 1892,
Kommerzienrat Kamp-Hamm bezw. -Laar seit 1. 4. 92.

Zweiter Vorsitzender:

Bürgermeister Baur-Wesel bis 1892,
Oberbürgermeister Dr. Fluthgraf-Wesel 1892 bis 1904,
Erster Bürgermeister Matthaei-Hamm seit 1904.

Dritter Vorsitzender:

Erster Bürgermeister Matthaei-Hamm von 1903 bis 1904,
Bürgermeister Poppelbaum-Wesel seit 1904.

Schriftführer:

Erster Bürgermeister Matthaei-Hamm seit 1902.

Die übrigen Vorstandsmitglieder:

Handelskammer-Präsident Generaldirektor Kommerzienrat Brauns-Dortmund, bis 1904.

Direktor Friedrichs-Lünen bis 1894.

Bürgermeister Haumann-Lippstadt bis 1901.

Bergwerksdirektor Bergrat Kleine-Dortmund seit 1894.

Bürgermeister Lappe-Dorsten seit 1900.

Bürgermeister Middendorf-Dorsten bis 1899.

Bürgermeister Nohl-Lippstadt seit 1901.

Fabrikbesitzer Dr. Ostrop-Bruch, später Osterfeld,
Baurat Roeder, als Ehrenmitglied bis 1894.

Eisenbahnbetriebsdirektor Schönfeld-Lippstadt.

Freiherr von Schorlemer-Overhagen-Lippstadt.

Kommerzienrat Schüchtermann-Dortmund bis 1895.

Ökonomie-Kommissionsrat Sterneborg-Lippstadt von 1892
bis 1903.

Handelskammerpräsident von der Trappen-Wesel bis 1896,
Ehrenmitglied bis 1903.

Handelskammerpräsident Welsch-Wesel seit 1898.

Handelskammerpräsident Westermann-Wesel von 1896—1898.

D. Zum Ausschuß gehörten oder gehören:

1. Alle Vorstandsmitglieder,

2. von Ascheraden, Freiherr, Geschäftsführer der Handelskammer
Bielefeld, seit 1901.

Bagel, Ehrenbürgermeister von Obrighoven bei Wesel.

Becker, Bürgermeister, Lünen, seit 1896.

Beukenberg, Generaldirektor vom Hörder Bergwerksverein,
seit 1904.

Böhm, Sägemühlenbesitzer, Wesel, bis 1901.

Brüggmann, Kommerzienrat, Dortmund, seit 1895.

Buddeberg, Direktor der Zeche Rheinelbe, bis 1896.

Denecke, Fabrikbesitzer, Geseke.

Frontke, Amtmann, Olfen, seit 1901.

Grote, Bürgermeister, Haltern, bis 1905.

Schulte-Herzfeld, Kaufmann, Herzfeld, bis 1901.

Höflinghaus, Beigeordneter, Lünen, bis 1902.

Jesse, Erbsälzer, Westernkotten, bis 1901.

Keimer, Rentmeister, Hovestadt, bis 1895.

Kiesekamp, Kommerzienrat, Handelskammerpräsident, Münster

Kisker, Kommerzienrat, Lippstadt.

Kleine sen., Brauereibesitzer, Lippstadt, seit 1901.

Klumpp, Fabrikbesitzer, Lippstadt, seit 1898.

Küpper, Direktor der Zeche Blumenthal bei Recklinghausen,
bis 1895.

- Lämmerhirt, Grubendirektor, Warstein, bis 1901.
Leising sen., Ziegeleibesitzer, Hamm, bis 1892.
Luyken, Chr., Rentner, Wesel, seit 1901.
Manger, Grubendirektor, Warstein, 1901—1903.
Mathies, Regierungsrat, Generaldirektor, Dortmund, seit 1904.
Meyer, Regierungsrat a. D., Direktor der Enscheder Eisenbahn, von 1895 bis 1903.
Müser, Generaldirektor des Harpener Bergbauvereins, seit 1901.
v. Othegraven, Kaufmann, Wesel.
Plettenberg, Graf, Hovestadt, seit 1895.
Potthoff, Fabrikbesitzer, Lünen, seit 1894.
Russell, Domänenrat, Recklinghausen, seit 1895.
Saarmann, Bürgermeister, Lünen, 1893 bis 1896
Schmieding, Geheimer Regierungsrat, Oberbürgermeister, Dortmund, seit 1893.
Schregel, Sägemühlenbesitzer, Haltern.
Staberow, Baurat, Direktor der Enscheder Eisenbahn, bis 1895.
Schüler, Mühlenbesitzer, Lippstadt.
Schulz, Ferdinand, Lünenhütte, Lünen, bis 1894.
Sterneborg, Stadtverordneter, Lippstadt, seit 1904.
Tomson, Direktor des Harpener Bergwerksvereins, bis 1901.
Thurmann, Kaufmann, Lippstadt, bis 1901.
Verlohr, Bergwerksdirektor, Gladbeck, später Meiderich, bis 1903.
Wiethaus, Kommerzienrat, Hamm.
Willenbrink, Kaufmann, Herzfeld, seit 1901.

E. Ehrenpräsident:

Der Geheime Oberregierungsrat Landeshauptmann a. D. Overweg, Berlin, seit 18. 1. 1900.

F. Ehrenmitglieder:

1. Die unter II genannten Landräte bezw. deren Amtsnachfolger, welches sind v. Gescher (Rees) von 1889 bis 1895, Graf Spee (Rees) seit 1895, Graf Merfeldt (Recklinghausen), Schulze-Pelkum (Hamm), Hoffmann (Beckum), Freiherr v. Landsberg-Steinfurt (Münster), Graf v. Westphal (Münster), ferner die Regierungspräsidenten Schwarzenberg (Münster) bis 1896, v. Gescher (Münster) seit 1895, Winzer (Arnsberg) bis 1901. Dr. v. Renvers (Arnsberg) bis 1904. Dr. Freiherr v. Coels v. d. Brügghen (Arnsberg). Dr. Holle, Unterstaatssekretär, seit 1905.
2. von der Trappen-Wesel und Roeder-Hamm (s. Vorstand).



II.

Generalversammlungen, Vorstands- und
Ausschuss-Sitzungen.

(Dieselben fanden, wo nicht näher angegeben, in Dortmund statt;
die Generalversammlungen sind mit einem * bezeichnet.)

* 3.	1. 85	Hamm	10. 10. 95
* 18.	10. 86	Hamm	* 6. 12. 95
* 16.	12. 87	Dorsten	24. 9. 96
5.	1. 88		* 28. 11. 96
* 4.	2. 88	Hamm	18. 12. 96
15.	1. 89		27. 2. 97 Münster
* 30.	1. 89	Recklinghausen	12. 11. 97
19.	10. 89		* 24. 11. 97
25.	3. 91		26. 3. 98
27.	6. 91		10. 6. 98 Münster
18.	7. 91	Soest	* 23. 8. 98 Wesel
31.	10. 91		* 20. 1. 99
* 21.	11. 91	Hamm	11. 3. 99 Münster
8.	1. 92		22. 3. 99
19.	1. 92	Hamm	21. 6. 99
30.	3. 92		7. 12. 99 Münster
14.	10. 92		14. 12. 99 Münster
16.	5. 93		* 18. 1. 1900
* 17.	6. 93		29. 10. 1900
17.	10. 93		1. 12. 1900
23.	11. 93		25. 2. 01
9.	1. 94		* 4. 11. 01
18.	1. 94		4. 12. 02
11.	5. 94		12. 3. 03
7.	8. 94		21. 12. 03
* 12.	10. 94		* 6. 1. 04
19.	11. 94		24. 5. 05

III.

Statut des Vereins
für die Schiffbarmachung der Lippe.

I. Zweck des Vereins.

§ 1.

Der Verein bildet den Mittelpunkt für alle vertretbaren Bestrebungen zur ausgiebigen Benutzung des Lippeflusses für die Bedürfnisse des Verkehrs und der Landwirtschaft und stellt sich namentlich das Ziel, die Kanalisation dieses Flusses von der Rheinmündung aufwärts bis Lippstadt für Schiffsgefäße, welche den heutigen Anforderungen der Industrie entsprechen, sowie den Anschluß des kanalisierten Flusses an den Dortmund-Ems-Kanal herbeizuführen und gleichzeitig der Landwirtschaft nach Möglichkeit durch Abgabe von Wasser zu Meliorationszwecken zu dienen.

Der Sitz des Vereins ist in Hamm in Westfalen.

II. Mitgliedschaft des Vereins.

§ 2.

Die Mitgliedschaft des Vereins wird seitens einer einzelnen Person durch Zahlung eines jährlichen Beitrages von 12 Mark erworben.

Von Vertretern bedeutender Interessen (Eigentümern grosser Grundkomplexe oder industrieller Unternehmungen) wird erwartet, daß dieselben einen erhöhten Beitrag leisten.

Ebenso können Behörden, Kommunal-Verbände, Korporationen, Gewerkschaften und andere gesellschaftliche Verbände als solche dem Verein gegen einen erhöhten Beitrag beitreten.

Der in den Fällen der Absätze 2 und 3 zu entrichtende Beitrag wird von dem Ausschuß nach pflichtmässigem Ermessen unter Berücksichtigung des Interesses an der angestrebten Verkehrs-Verbesserung festgestellt.

§ 3.

Die Ernennung von Ehrenmitgliedern ist zulässig. Dieselben können zu den Ausschuß-Sitzungen und General-Versammlungen eingeladen werden.

III. Rechte und Pflichten der Mitglieder.

§ 4.

Jedes Mitglied hat gegen Vorzeigung seiner Mitgliedskarte Zutritt zu den Generalversammlungen des Vereins, sowie Sitz und Stimme in denselben. Die Abstimmungen erfolgen mit absoluter Mehrheit der vertretenen Stimmen. Jedes nicht am Sitze der Generalversammlung wohnhafte Mitglied kann seine Stimme durch Vollmacht abgeben, jedoch dürfen nicht mehr als zehn Einzelstimmen in einer Hand vereinigt sein.

Die in den Absätzen 2 und 3 des § 2 bezeichneten Mitglieder erhalten eine ihrer Beitragsleistung entsprechende erhöhte Anzahl von Stimmen, welche vom Ausschuß pflichtmäßig festgesetzt und in der Mitgliedskarte vermerkt werden. Die Abstimmung durch einen oder mehrere Bevollmächtigte ist zulässig.

Ueber Gegenstände, welche nicht auf der Tagesordnung (§ 7) stehen, darf nicht abgestimmt werden.

IV. General-Versammlung.

§ 5.

Alljährlich findet eine ordentliche Generalversammlung statt. Der Vorstand ist berechtigt, und auf Antrag von einem Viertel aller Stimmen verpflichtet, eine außerordentliche Generalversammlung zu berufen.

§ 6.

In der ordentlichen Jahresversammlung wird durch Akklamation oder Zettelwahl mit relativer Mehrheit ein Ausschuß ernannt, welcher aus 36 Mitgliedern besteht. Bei der ersten Wahl vor Ausschreibung der Beiträge (§ 4) hat jedes Mitglied eine Stimme. Der Ausschuß tritt unmittelbar nach der Generalversammlung zusammen und wählt unter dem Vorsitze des bisherigen Vereinsvorsitzenden mit absoluter Mehrheit der vertretenen Stimmen aus seinen Mitgliedern einen Vorstand von 12 Mitgliedern, von denen mindestens je eins in Wesel, Lünen, Dorsten, Hamm, Lippstadt, Dortmund und Recklinghausen wohnen muß.

Die Amtsdauer des Ausschusses und des Vorstandes währt grundsätzlich ein Jahr. Doch bleibt derselbe auch über diese Zeit hinaus bis zur Einführung der giltig gewählten neuen Mitglieder im Amte.

§ 7.

Die Tagesordnung für jede Generalversammlung wird vom Vorstände den Mitgliedern mindestens eine Woche vorher bekannt gegeben.

§ 8.

Die Generalversammlung nimmt die Jahresrechnung ab und erteilt darüber Entlastung.

§ 9.

Über Abänderung der Statuten oder Auflösung des Vereins kann durch eine Generalversammlung mittelst Zettelabstimmung mit zwei Dritteln aller in der Versammlung vertretenen und mindestens der Hälfte aller vorhandenen Stimmen Beschluß gefaßt werden.

V. Ausschuß.

§ 10.

Dem Ausschuß liegt es ob, die Interessen des Vereins in weiteren Kreisen zu vertreten. Insbesondere werden die einzelnen Mitglieder innerhalb ihres Bereichs für die Erreichung der Vereinszwecke durch Lokalversammlungen, Preßtätigkeit, Beschaffung von statistischem Material usw. zu wirken haben.

Derselbe tritt alljährlich zweimal zu ordentlichen Sitzungen, auf besonderen Beschluss des Vorstandes oder auf Antrag eines Viertels seiner eigenen Mitglieder zu außerordentlichen Sitzungen zusammen.

VI. Vorstand.

§ 11.

Der Vorstand konstituiert sich unmittelbar nach der Wahl seitens des Ausschusses unter dem Vorsitz des früheren Vorsitzenden oder, sofern ein solcher nicht vorhanden, des dem Lebensalter nach ältesten hierzu bereiten Mitgliedes, stellt nötigenfalls eine Geschäftsordnung fest und wählt aus seinen eigenen Mitgliedern

1. den Vorsitzenden,
2. dessen Stellvertreter,
3. den Schriftführer,
4. den Kassierer.

Auch kann das Schriftführer- und das Kassiereramt einer besoldeten Kraft übertragen und vereint werden.

§ 12.

Der Vorstand führt die Geschäfte des Vereins, vertritt ihn nach außen, beruft die Ausschuß-Sitzungen und Generalversammlungen und hat die Vereinsbeschlüsse auszuführen und nach bestem Ermessen alle zur Förderung der Zwecke des Vereins geeignet erscheinenden Maßregeln zu ergreifen.

Er tritt auf Einladung des Vorsitzenden, beziehungsweise auf Antrag von 4 Mitgliedern zusammen und ist bei Anwesenheit von 7 Mitgliedern beschlußfähig.

§ 13.

Verbindlich für den Verein sind nur die vom Vorsitzenden und mindestens zwei Mitgliedern gezeichneten Ausfertigungen.

Das Statut ist in vorstehendem Wortlaute festgestellt in der Generalversammlung zu Hamm i. W. am 21. November 1891.

IV.

Mitgliederliste vom Jahre 1906.

Ehrenmitglieder.

- 1) Overweg, Landeshauptmann a. D. Wirkl. Geh. Oberregierungsrat, Berlin, Ehrenpräsident
- 2) Dr. Holle, Unterstaatssekretär, Berlin, Ehrenmitglied des Vorstandes
- 3) Dr. Hammerschmidt, Landeshauptmann, Münster
- 4) von Gescher, Regierungs-Präsident, Münster
- 5) von Coels von der Brüggen, Regierungs-Präsident, Arnsberg
- 6) von Bockum-Dolffs, Landrat, Soest
- 7) Freiherr von der Heyden-Rynsch, Landrat, Dortmund
- 8) Freiherr von Werthern, Landrat, Lippstadt
- 9) Graf von Westphal, Landrat, Münster
- 10) Graf von Merveldt, Landrat, Recklinghausen
- 11) Graf von Spee, Landrat, Wesel
- 12) Schulze-Pelkum, Landrat, Hamm.

Vorstand.

- 1) Kamp, Kommerzienrat, Laar bei Ruhrort, Vorsitzender
- 2) Matthaei, Erster Bürgermeister, Hamm, 1. stellv. Vorsitzender
- 3) Poppelbaum, Bürgermeister, Wesel, 2. stellv. Vorsitzender
- 4) Kleine, Bergwerksdirektor, Bergrat, Dortmund
- 5) Lappe, Bürgermeister, Dorsten
- 6) Nohl, Bürgermeister, Lippstadt
- 7) Dr. Ostrop, Fabrikbesitzer, Osterfeld i. Westf.
- 8) Freiherr von Schorlemer-Overhagen, Overhagen bei Lippstadt
- 9) Schönfeld, Eisenbahn-Direktor, Lippstadt
- 10) Sterneborg, Th., Gutsbesitzer, Stadtverordneten - Vorsteher, Lippstadt
- 11) Welsch, Handelskammerpräsident, Wesel.

Ausschuß.

Außer dem gesamten Vorstande die nachstehenden Mitglieder:

- 12) Dr. Freiherr von Ascheraden, Bielefeld
- 13) Bagel, Ehrenbürgermeister, Wackenbruch bei Wesel
- 14) Becker, Bürgermeister, Lünen
- 15) Beuckenberg, Generaldirektor, Hoerde
- 16) Brüggmann, W., Kommerzienrat, Dortmund
- 17) Fruntke, Amtmann, Olfen i. W.
- 18) Kieseckamp, Kommerzienrat, Münster
- 19) Kisker, Kommerzienrat, Lippstadt
- 20) Kleine, Wilhelm, sen. Brauereibesitzer, Lippstadt
- 21) Klumpp, Fabrikbesitzer, Lippstadt
- 22) Luyken, Christian, Rentner, Wesel
- 23) Mathies, Regierungsrat a. D., Generaldirektor, Dortmund
- 24) Müser, Generaldirektor, Dortmund
- 25) von Othegraven, Kaufmann, Wesel
- 26) Graf Plettenberg, Hovestadt, Krs. Soest
- 27) Potthoff, Fabrikbesitzer, Lünen
- 28) Schmieding, Oberbürgermeister, Geheim. Regierungsrat, Dortmund
- 29) Schregel, Sägemühlenbesitzer, Haltern
- 30) Schüler, Emil, Mühlenbesitzer, Lippstadt
- 31) Wiethaus, Kommerzienrat, Hamm
- 32) Willenbrink, Stephan, Kaufmann, Herzfeld bei Soest

Die zahlenden Mitglieder, nach ihrem Wohnorte geordnet:

- Ahsen (Kreis Recklinghausen): Gemeinde-Vorstand.
- Anröchte (Kreis Lippstadt): Schulte, Heinrich, Steinbruchbesitzer.
- Beckum: Aktien-Gesellschaft für Rheinisch-Westfälische Cement-Industrie. Illigens, Ruhr & Klasberg. Portlandcementwerk. Kreis-Vertretung. Westfalia, Aktien-Gesellschaft für Fabrikation von Portland-Cement und Wasserkalk.
- Neu-Beckum: Gewerkschaft „Elsa“, Portlandcementw. Moll, Gustav, Holzhandlung und Kalkbrennerei.
- Belecke (Kreis Arnsberg): Groskurth, G., in Firma Bangert & Groskurth.
- Berge (bei Anröchte): Coppius, Aug., Steinbruchbesitzer.
- Bielefeld: Handelskammer.
- Brambauer (bei Dortmund, Post Mengede): Gewerkschaft Minister Achenbach.
- Bricht (bei Wesel): Gemeinde. Grütering, Bernh. Holzhändler. Janssen, Johann, Wirt. Maas, Wilhelm, Gutsbesitzer. Rittmann, Hermann, Landwirt. Rittmann, Wilhelm, Landwirt. Tittmann, Hermann, Landwirt.
- Bruchhausen Rh.: Gewerkschaft Deutscher Kaiser.
- Bucholtwehnen (bei Wesel): Gemeinde-Vertretung.
- Caldenhof (bei Hamm i. W.): Loeb, Major a. D., Rittergutsbesitzer.
- Crudenburg (bei Wesel): Gemeinde. Benninghoff, Alfred Gutsbesitzer.
- Coesfeld: Kreis-Vertretung.
- Damm (bei Wesel): Engelmann, Wilh., Landwirt. Gemeinde. Heyne, Bernh., Gutsbesitzer. Neuenhoff, Herm., Landwirt. Scholten, Fritz, Landwirt. Schüring, Ernst, Landwirt.
- Datteln i. W.: Gemeinde-Vorstand.
- Dorsten a. d. Lippe.: Beisenbusch, J. W., Handelsgärtner. Holtfort, Direktor. Lappe, Bürgermeister. Gebrüder Müller, Aktien-Gesellschaft. Reckmann, Carl, Kaufmann. Rodeck, Fr. W., Kaufmann. Stadtgemeinde. de Weldige-Cremer, F. J., Banquier. de Weldige, E., Beigeordnetnr.

Dortmund: Bäumer, Louis, Dampfsägewerksbes. Brüggmann, Louis. Brüggmann, Wilhelm, Kommerzienrat. Handelskammer. Harpener Bergbau. Hoesch, Eisen- und Stahlwerk. Kleine, Bergwerksdirektor. Kgl. Oberbergamt. Kreisvertretung d. Landkreises Dortmund. Marx, Geheim. Baurat. Schüchtermann-Schillersche Familienstiftung. Stadtgemeinde. Tilmann, E., Bergassessor a. D. Union, Bergbau-, Eisen- und Stahlindustrie. Willich, Firma.

Drevenack bei Wesel: Gemeinde.

Düsseldorf: Dr. Beumer, Generalsekretär des Vereins zur Wahrung der gemeinschaftl. wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen. Haarmann, Kapp & Co. Herzoglich Arenberg'sche Hof- und Rentkammer.

Emelsum bei Wesel: Schultze, Conrad, Fabrikant.

Essen: Dr. Reismann-Grone, Redakteur & Zeit.-Bes. Snehtlage, Landrat des Landkreises Essen.

Fork b. Waltrop: Forck, Hermann, Gutsbesitzer.

Gahlen bei Wesel: Gemeindevertretung.

Gartrop-Bühl (bei Wesel): Gemeindevorstand.

Gartrop Schloß (bei Wesel): von Nagell, Freiherr.

Geseke (Kreis Lippstadt): Meteor, Kalk- u. Portlandcementwerke. Stadtgemeinde.

Haltern a. d. Lippe: Stadtgemeinde.

Hamm i. W.: Asbeck, August, Brennereibesitzer. Banning, H., Maschinenfabrik. Bergmann, Fritz, Kupferschmied. Bergmann, Carl Adolf, Kaufmann. Biehaut, Hermann, Kaufmann. Böckmann & Schievink, Holzhändler. Brüggemann, Heinrich, Mühlenbesitzer. Cobet, Emil, Apotheker. Degenhardt & Knoche, Lackfabrik. Eichmann, Otto, Kaufmann. Fechner, Geh. Justizrat. Funke, Albert, Rechtsanwalt. Geck, Leonhard Wwe., Sägemühle. Gerson, H., Rentner. Goldschmidt, Kaufmann. Griebisch, Emil, Buchdruckereibes. Hobrecker, Eduard, Fabrikbesitzer. Hobrecker, Fritz, Chemiker. Isenbeck, W. & Co., Brauerei-Akt.-Ges. Ispording, Sägewerksbesitzer. Kern, Karl, Fabrikbesitzer. Klute, Gustav, Ziegeleibesitzer. Köchling & Varro, Ziegelei. Kreisvertretung des Landkreises. Kühnlein & Böcker, Bürstenfabrik. Landmann, Hugo, Möbelfabrikant. Lenhartz & Fiik, Bauunternehmer.

Lindenstruth C. u. A., Kaufleute. Loerbroks, Otto, Zweiter Bürgermstr. „Mark“, Aktien-Brauerei. Matthaei, Richard, Erster Bürgermstr. Mehrmann, Carl, Kaufmann. Neuhaus, Adolf, Rentner. Oberg, August, Wirt. Ochs, Heinrich, Firma. Pröbsting, F. W., Brauereibesitzer. Rahlenbeck, Hermann, Hüttendirektor. Reimann & Co., Buchdruckerei. Reinoldt, Heinrich, Lohgerber. Richter, Carl, Ingenieur. Richter Dr. med., Augenarzt. Schulte, Ludwig, Justizrat. Schultz, Justizrat. Stadtgemeinde. Thiemann, Aug. Buchdruckereibesitzer. Uhlendorff, L. W., Mühlenbesitzer. Unkenbold, Dr. med. Vogel, Wilhelm, Kaufmann. Vogt, Carl, Kaufmann. Voswinkel, Richard, Apotheker. Vorschulze, C. H., Kaufmann. Phönix, Aktien-Gesellschaft für Bergbau und Hüttenbetrieb, Abt. Westf. Union. Westf. Drahtindustrie. Windthorst, Geh. Justizrat. Wilshaus, W., Gärtnereibesitzer. Wiethaus, Kommerzienrat, Generaldirektor. Zöllner, E., Kaufmann.

Herzfeld bei Soest: Gemeindevorstand. Willenbrink, Stephan, Kaufmann. Willenbrink, H., Brennereibesitzer.

Hörde i. W.: Hörder Bergwerks- und Hüttenverein.

Hovestadt (Kreis Soest): Gemeinde-Vorstand. Keimer, Rentmeister, als Vertreter des Herrn Grafen v. Plettenberg.

Hünxe bei Wesel: Gemeindevertretung.

Laar bei Ruhrort: Kamp, Heinrich, Kommerzienrat, Generaldirektor.

Lackhausen bei Wesel: Tacke, Adalbert, Fabrikbesitzer.

Liesborn (Kreis Beckum): Gemeinde-Vorstand.

Lippstadt: Abel, Siegfried, Kaufmann. Brülle, J. W., Mühlenbesitzer. Brülle, Adolf, Firma. Brülle & Schmelzer, Kaufleute. Cobet, Fritz, Kaufmann. Cohen, F. S. Firma. Claußen, Fritz, Fabrikant. Dornheim, G. C., Kaufmann. Epping, C. H., Kaufmann. Epping, J. D., Kaufmann. Geyer & Neubourg, Kolonialwaren-Großhandlung. Jesse, Max und Ernst (Gebrüder), Wein- und Spirituosenhandlung. Kisker, A., Kommerzienrat. Kleine, August, Brennereibesitzer. Kleine, Wilhelm, Brauereibesitzer. Kovert, Diedrich, Firma. Kreis-Vertretung. Lenze, Wilhelm, Kaufmann. Linhoff, Theodor, Gewerke, Witwe. Löckenhoff & Schulte, Kaufleute. Lohn & Diekhoff, Firma. Mattenklodt, Gebr., Kaufleute. Müller, Ludwig, Spediteur.

Nies, W., Brauereibesitzer. Rosenbaum, Math., Banquier. Rosenbaum, M., Witwe. Schmidt & Klump, Seifenfabrikanten. Schönfeld, Eisenbahndirektor. Schüler, E., Mühlenbesitzer. Sickermann, Julius, Agent. Siegfried, Wilhelm, Mühlenbesitzer. Staats, Hermann, Buch- und Steindruckereibesitzer. Stadtgemeinde. Sterneborg, Th., Gutsbesitzer. Timmermann, Ed. Maurermeister. Timmermann, Adolf, Maurermeister. Timmermann, Wilh., Maurermeister. Thurmann, H. W., Kaufmann. Westfäl. Landes-Eisenbahn-Gesellschaft. Wetekamp, Franz, Kaufmann. Windmüller, Sally, Direktor der Aktien-Ges. Westfälische Metallindustrie.

Lünen a. d. Lippe: Gewerkschaft Eisenhütte Westfalia. Pott-
hoff & Flume, Topfgießerei. Stadtgemeinde. Wortmann,
G. jr., Kaufmann.

Marl (Kreis Recklinghausen): Gemeinde-Vorstand.

Zeche Massen b. Unna: Bergbau-Aktien-Gesellschaft Massen.

Münster i. W.: Handelskammer. Provinzial-Verband von West-
falen. Schulz, Alexander, Bergmeister a. D.

Obrighoven-Lackhausen (bei Wesel): Bürgermeisterei.

Olfen i. W.: Amt.

Osnabrück: Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Verein.

Osterfeld i. W.: Dr. Ostrop, Fabrikbesitzer.

Overhagen (bei Lippstadt): von Schorlemer, Freiherr, Kammerherr.

Recklinghausen: Gewerkschaft „Schlägel und Eisen“. Ge-
werkschaft „General Blumenthal“. Kreisvertretung. Königl.
Bergwerks-Direktion. Sasse, Josef, Kaufmann. A. Wicking &
Comp., Westfälische Kalkindustrie. Wicking'sche Portland-
Zement- und Wasserkalkwerke.

Schermbeck (bei Wesel): Gemeinde. Prinz, Bernhard, Guts-
besitzer.

Haus Schwarzenstein (b. Peddenberg): Eichelberg, Alfred,
Rittergutsbesitzer.

Soest: Bergenthal, C. Gabriel & Bergenthal, Eisen- und Stahl-
walswerk. Kreisvertretung.

Stovern (Kreis Lingen): von Twickel, Freiherr.

Wackenbruch (bei Wesel): Bagel, C., Ehrenbürgermeister.

Waltrop (Kreis Recklinghausen): Gemeinde-Vorstand. Nierhoff,
Theodor, Holzhändler.

Warstein i. W.: Warsteiner Gruben- und Hüttenwerke.

Wesel: Adam, Gerhard, Pianofortefabrikant. Beckerhoff, H., Kolonial-, Material-, Farbwaren- u. Glasgroßhandlung. Beyer, Jakob, Kaufmann. Böhm, August, Sägemühlenbesitzer. Bösken, Eduard, Kaufmann. Brux, August, Kaufmann. Dorse-
magen, Hugo, Rentner. Dorsemagen, Julius, Gutsbesitzer. Escherhaus, Robert, Hotelbesitzer. Felderhoff, Aug., Spediteur. Grolig, Hauptmann a. D. Habich, Franz, Brauereibes. Hoevel, Johannes, Kolonialwaren-Großhandlung, Tabakfabrik und Samenhandlung. Handelskammer. vom Hövel, Wilh. & Co., Stahl- und Stabeisenhandlung. Höttger, W., Holz-Engros-Geschäft. Kehl, Albert, Kaufmann. Kreisvertretung des Kreises Rees. Krieg & Tigler, Fabrikbesitzer. Küchel, B., Hotelinhaber. Kühler, Karl, Buchhändler und Kaufmann. Kühnen, Friedrich (Inh. Heinrich Scholten), Eisen- und Kurz-
waren-Großhandlung. Lisner, Otto, Kaufmann. Daniel Luyken Sohn, Ölhandlung u. Seifenfabrik. Luyken, Christian, Kaufmann. Luyken, Wilhelm, Rentner. Momburg, Philipp, Kaufmann. Neuhaus, Richard, Kaufmann. Niederrheinische Güter-
Assekuranz-Gesellschaft. von Othegraven, W., Kaufmann. Rigaud, Alfred, Kommerzienrat. Schmidt, F. & Sohn, Blei-
walzwerk. Schmidt, Max, Kaufmann. Schneemann, M., Gutsbesitzer. Schulte, Sigismund, Justizrat. Stadtgemeinde. Tenhompel & Block, Niederrh. Dampfziegelei. Töns, W., Kaufmann. von der Trappen, C. L., Schiffsbesitzer u. Spediteur. Verein zur Wahrung gewerblicher Interessen. Voß, Moritz, Brauereibesitzer. Welsch, Edmund, Handelskammerpräsident. Weseler Bank. Weseler-Portland-Cement- und Tonwerke. Westermann, M., Königl. Lotterie-Einnehmer. van Wüllen-
Scholten, Fabrikbesitzer. Ziegler, H., Bauunternehmer.

Wiesbaden: Garschagen, Robert, Kaufmann. Hobrecker, Stephan, Kaufmann.

6-96





Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-4446

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000294609

Ch. Gies. Brzm. 1. W.