

14

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband für Binnenschifffahrt.

Verbands-Schriften.

Neue Folge.

Nr. XVII.

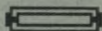
Verhandlungen des VI. Verbandstages

des

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen
Verbandes für Binnenschifffahrt

in Mannheim

am 10., 11. und 12. September 1903.



Berlin-Grünwald

Verlag von A. Troschel

1906.

III A 1.2839

Verbands-Schriften

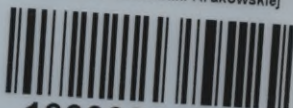
des

Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt.

Neue Folge.

- No. I. **Die Einsenkung der Schiffe und ihr Einfluss auf die Bewegungen und den Widerstand der Schiffe.** Ingenieur und Baurat Haack-Charlottenburg. Preis Mark 2,50, für Mitgl. Mark 1,50, bei 25 Stück Mark 1,25.
- No. II. **Zur Frage der Schifffahrts-Abgaben auf bisher abgabefreien offenen Strömen in Deutschland.** Dr. Jos. Landgraf-Wiesbaden. Preis Mark 1,—, für Mitgl. 50 Pf., bei 25 Stück 40 Pf.
- No. III. **Uferbefestigungen an Flüssen und Kanälen.** Baumeister und Ingenieur Rabitz-Berlin. Preis Mark 1,50, für Mitgl. 75 Pf., bei 25 Stück 55 Pf.
- No. IV. **Rentabilität der Binnenschiffsgefäße.** Büsser-Coepenick. Preis 75 Pf., für Mitgl. 40 Pf., bei 25 Stück 30 Pf.
- No. V. **Die wirtschaftlichen Beziehungen Ostdeutschlands zu dem Verkehrsgebiet des Donau-Oderkanals und seiner Verbindung mit Weichsel und Dniester.** Reichstagsabgeordneter Gothein. Preis Mark 1,75, für Mitgl. Mark 1,—, bei 25 Stück 75 Pf.
- No. VI. **Die Beziehungen der Seeschifffahrt zur Binnenschifffahrt.** Ingenieur Renner-Köln. Preis Mark 1,50, für Mitgl. 75 Pf., bei 25 Stück 55 Pf.
- No. VII. **Fortschritte auf hydrographischem Gebiete in Oesterreich.** Oberbaurat und Dipl. Ingenieur Lauda-Wien. Preis Mark 1,—, für Mitgl. 50 Pf., bei 25 Stück 40 Pf.
- No. VIII. **Fortschritte in der Ausbildung der Fahrwinne in der österreichischen Donau.** Baurat Herbst-Wien. Preis Mark 2,75, für Mitgl. Mark 1,50, bei 25 Stück Mark 1,25.
- No. IX. **Beiträge zur Frage über die Umlaufwerte Woltmann'scher Flügel.** Baurat Hajós-Budapest. Preis 60 Pf.
- No. X. **Der Oder-Weichsel-Dniester-Kanal.** Obergeringieur von Chrzaszewski-Krakau. Preis Mark 1,—, für Mitgl. 60 Pf., bei 25 Stück 45 Pf.
- No. XI. **Rück- und Ausblicke auf den Ausbau der Oder.** Regierungs- und Baurat Hamel-Breslau. **Entwicklung der Breslauer Hafenverhältnisse.** Stadtbaurat von Scholtz-Breslau. Preis Mark 1,—, für Mitgl. 60 Pf., bei 25 Stück 45 Pf.
- No. XII. **Verlauf des fünften Verbandstages in Breslau, am 2., 3., und 4. September 1901.** Preis Mark 2,50, für Mitgl. Mark 1,50, bei 25 Stück Mark 1,20.
- No. XIII. **Über den Stand der Arbeiten für die Herstellung eines generellen Entwurfs zu einem Grossschifffahrtswege zwischen Donau und Main.** Bauamtmann Faber-Nürnberg. Preis Mark —,50, für Mitgl. Mark —,30, bei 25 Stück Mark —,25.
- No. XIV. **Bericht über die bisherigen Ergebnisse des Schiffsverkehrs am Eisernen To**
Schiffahrtsbel
glieder 45 Pf

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000316784

die Königlich ungarische
Preis 85 Pfg., für Mit-

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband für Binnenschifffahrt.

Verbands-Schriften.

Neue Folge.

Nr. XVII.

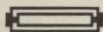
Verhandlungen des VI. Verbandstages

des

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen
Verbandes für Binnenschifffahrt

in Mannheim

am 10., 11. und 12. September 1903.



Berlin-Grünwald

Verlag von A. Troschel.

1906.



11-354207

Erster Verhandlungstag.

Donnerstag, den 10. September 1903.

Tagesordnung:

1. Begrüßungen.
2. Überblick über den gegenwärtigen Stand der Bestrebungen zur Förderung der Fluß- und Kanalschifffahrt.
 - a) im Deutschen Reiche. (Berichterstatter: Generalsekretär *Rágóczy*-Berlin, Schriftführer des Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt.)
 - b) in Österreich. (Berichterstatter: Professor Hofrat *A. Ölwein*-Wien.)
 - c) in Ungarn. (Berichterstatter: Sektionsrat im Königlich Ungarischen Ackerbau-Ministerium *von Krisztinkovich*-Budapest.)
3. Die Interessengemeinschaft von Eisen- und Wasserstraßen in Baden. (Berichterstatter: Regierungsrat *Brand*-Karlsruhe und Handelskammer-Syndikus Dr. *Emminghaus*-Mannheim.)
4. Die Planfeststellung und Enteignung für die Wasserstraßen bzw. das Enteignungsrecht für Wasserstraßen in Österreich. (Berichterstatter: Dr. *Arnold Krasny*, K. K. Ministerial-Sekretär im Österreichischen Eisenbahnministerium-Wien.)
5. Die Verbesserung der Schifffahrt der oberen Donau von Kehlheim bis Ulm. (Berichterstatter: Königl. Bauamtman *Eduard Faber*-Nürnberg.)

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting**-Berlin:

Gemäß § 5 unserer Verbands-Satzungen übernehme ich den
Vorsitz.

Bildung des Bureaus.

Wir haben uns erlaubt, als Verbandsbureau die vier Vorsitzenden der großen Vereine und die Schriftführer derselben zu berufen, und dürfen hierbei gewiß auf Ihre Zustimmung rechnen. —

Begrüßungen.

Meine hochverehrten Herren! Ich habe zunächst alle hier so zahlreich erschienenen Herren, die Teilnehmer des Verbandstages und die Gäste, herzlichst willkommen zu heißen. Wir haben die Freude, Männer aus allen Teilen und Gauen des Deutschen Reichs in unserer Mitte zu sehen, aber auch zu unserer lebhaften Genugtuung und Befriedigung eine besonders große Anzahl von Herren aus den befreundeten Monarchien, aus Österreich und aus Ungarn.

Diese so stattliche Zahl von Erschienenen beweist doch, daß auch heute noch die Bedeutung der Binnenschifffahrt unverändert bewertet wird und daß die unausgesetzte Vermehrung der Schienen- und Eisenbahnwege an der wirtschaftlichen Macht und Kraft der Binnenschifffahrt nicht zu rütteln vermocht hat.

Einen ganz besonders warmen Gruß und Dank möchte ich aber auch unseren hochverehrten Ehrengästen entbieten, die heute hier als Vertreter staatlicher, kommunaler und kommerzieller Körperschaften erschienen sind.

Es drängt mich sodann weiter, eines Mannes besonders zu gedenken und ihm unsere Freude auszudrücken, daß wir ihn hier sehen, der nicht in einer amtlichen Eigenschaft erschienen ist, das ist der vorjährige Verbandsleiter, der Herr Geheimrat *Wittich*.

(Lebh. Beifall).

Wir haben leider nicht die Freude, ihn, wie damals in Breslau, den Verband leiten, aber wir haben doch die Genugtuung, ihn hier in alter Frische unter uns zu sehen.

Ich glaube, meine Herren, Sie werden nachher aus den Berichten unseres Geschäftsführers und der Vertreter der verschiedenen großen Vereine ein klares Bild über die gegenwärtige Lage der Binnenschifffahrt bekommen. Ich möchte mich daher auf irgendwelche Einzelheiten bei diesen kurzen Begrüßungsworten nicht einlassen.

Aber ich meine, eine Tatsache muß man doch immer wieder betonen: daß nämlich offenbar und offensichtlich die ungeheure wirtschaftliche, kulturelle Bedeutung der Binnenschifffahrt immer noch in weiten Kreisen außerordentlich verkannt und unterschätzt wird. Die eine Tatsache und der eine Hinweis möge genügen: Hier der Ort, in dem wir diesmal tagen, die gastfreie, aufstrebende,

sichtlich blühende Stadt Mannheim allein hat zusammen mit ihrem Nachbarhafen Ludwigshafen im vergangenen Jahre nach amtlichen Zahlen einen ebenso großen Güterverkehr gehabt wie der binnländische Umschlag des größten deutschen Seehafens, Hamburg, war. Diese eine Tatsache sollte doch wirklich denen zu denken geben und ihnen die Augen öffnen, welche immer noch in der Binnenschifffahrt etwas Minderwertiges sehen und die nicht müde werden, mit mehr oder weniger Witz auf die Wertlosigkeit von Wasserstraßen hinzuweisen,

(Lebh. Beifall.)

Ja, meine Herren, man hat deshalb mit vollem Recht gesagt, daß auch heute, im Zeitalter der Eisenbahnen, die Binnenschifffahrt noch nach wie vor ihre Bedeutung behält.

Ich möchte noch auf einen andern Gesichtspunkt hinweisen. Immer mehr herrscht heute in allen Kulturstaaten das Bestreben und die Neigung, die Eisenbahnen in der Hand des Staates zu vereinigen, die mächtige Hand des Staates über das gewaltige Schienennetz auszubreiten. Man kann diesem Bestreben, das sich heute nicht bloß in Deutschland, sondern fast in allen Staaten geltend macht, freundlich oder feindlich gegenüberstehen; jedenfalls muß man mit dieser im Zuge der Zeit liegenden Neigung rechnen. Nun meine ich, es ist gerade angesichts dieser Erscheinung für jeden verständigen Verkehrspolitiker doch wohl ohne weiteres klar, daß in der intensiven Förderung der Binnenschifffahrt ein absolut notwendiges Gegengewicht gegen diese Zentralisation und gegen diese Art von Monopol zu suchen und zu finden ist. Nur in der Förderung der Binnenschifffahrt liegt die Möglichkeit, sich der Allgewalt des Staates auf dem Gebiete der Tarifpolitik in etwas zu entziehen, dieser Allgewalt, die in dem Zeitalter wirtschaftlichen Kampfes immerhin unter Umständen verhängnisvoll werden kann, und dem gegenüber die Binnenschifffahrt als Regulator auf dem Gebiete des Tarifwesens dienen kann.

Meine Herren! Die Herren, die heute aus Preußen erschienen sind, hätten eigentlich Anlaß zu einem gewissen Gefühl der Entmutigung; denn wir dürfen uns doch nicht verhehlen, daß die große und augenblicklich größte Binnenschifffahrtsaufgabe, die wir in Preußen haben, die große Kanalvorlage, im Begriffe ist, auf einem der gefährlichsten Punkte anzulangen, die es im öffentlichen Leben geben kann, nämlich auf dem der Versumpfung.

Nun, meine Herren, ich möchte auf diese heikle Frage in diesem Augenblick jedenfalls nicht näher eingehen. Ich möchte

aber doch meinen: Auch wir wollen den Mut nicht sinken lassen; und ich glaube, wir brauchen es auch nicht. Zu groß und zu mächtig und zu bedeutungsvoll sind die Interessen, die die Binnenschifffahrt und die wir vertreten, und keine einsichtige Staatsregierung und kein sich seiner Verantwortung bewußtes Parlament wird sich auf die Dauer der Förderung und Pflege der Binnenschifffahrt entziehen können.

Gerade auch die heutige Tagung zeigt wiederum, meine Herren, wie sich über den Rahmen des engeren und weiteren Vaterlandes hinaus das Netz der Wasserstraßen spannt, und daß auch für uns mit einer kleinen Variante der alte Sinnspruch gilt: Ströme trennen nicht, Ströme verbinden!

(Lebh. Beifall.)

Ich erteile nunmehr das Wort Seiner Exzellenz dem Herrn badischen Minister des Innern *Dr. Schenkel*.

Seine Excellenz Minister des Innern **Dr. Schenkel**:

Hochgeehrte Versammlung! Namens der Großherzoglichen Regierung gestatte ich mir, den hier zu seiner VI. Tagung versammelten Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verband für Binnenschifffahrt herzlichst zu begrüßen, und ich gestatte mir auch, die Einladung, die die Großherzogliche Regierung an Sie bereits schriftlich gerichtet hat, an der morgigen Festfahrt teilzunehmen, hier mündlich zu erneuern, mit der Bitte, Sie mögen sich recht zahlreich zu der morgigen Schiffsreise, die hoffentlich von bestem Wetter begünstigt sein wird, einfinden.

Als vor sieben Jahren die Vereine für Binnenschifffahrt in Deutschland zu der Gründung dieses Verbandes zusammentraten, da lagen wir sozusagen an der Außengrenze seines Wirkungsbereiches. Wir haben mit Teilnahme von der Gründung des Verbandes Kenntnis genommen. Wir haben die wertvollen Veröffentlichungen über die Sitzungen des Verbandes und die Arbeiten, die in wirtschaftlicher und technischer Beziehung von den Verbandsmitgliedern geliefert worden sind, in unseren Bibliotheken verwahrt und sie auch fleißig benutzt. Aber unsere Teilnahme war seither — das wird ja wohl mancher von den Herren aus dem Norden und aus dem Osten schon beklagt haben — im wesentlichen eine Teilnahme des Kopfes, eine Teilnahme von der Entfernung aus. Nunmehr aber, glaube ich, da der Verband zum ersten Male seine Tagung in das Rheingebiet, in diese blühende Handelsstadt, den Sammel- und Endpunkt, kann man wohl sagen,

der deutschen Rheinschiffahrt verlegt hat, nunmehr werden Sie finden, daß unsere Teilnahme auch eine nähere, eine Teilnahme des Herzens und der Tat geworden ist; und Zeugnis dafür legt die Tatsache ab, daß aus der Mitte unsers Handels- und Industriestand, unserer Schiffahrtsunternehmungen und unserer Techniker eine reiche Anzahl von sachverständigen Persönlichkeiten sich hier zu Ihrer Sitzung eingefunden hat.

Wir haben ja auch gewiß hier in Baden allen Grund dazu, ein großes Interesse für die Tätigkeit eines Verbandes und der Vereine zu betätigen, die sich der deutschen Binnenschiffahrtsdinge annehmen. Zwar haben wir in unserm Lande keine künstlichen Wasserstraßen, keine Kanäle, um die es sich bei Ihren Verhandlungen vielfach handelt, und ich glaube auch nicht, daß solche Kanäle hier oberhalb Mannheims für absehbare Zeit ernsthaft in Frage kommen werden. Wohl aber sind wir im Verhältnis zu der Größe unseres Landes mit einer ganzen Anzahl von bedeutungsvollen Wasserstraßen gesegnet, die wir zwar nicht allein besitzen, die wir mehr oder minder in Gemeinschaft mit anderen Staaten besitzen und die wir in Gemeinschaft mit den anderen Beteiligten zu immer größerer Leistungsfähigkeit unter Benutzung der fortgeschrittensten technischen Mittel auszubilden bestrebt sind.

Ich will hier nicht reden von dem uns zusammen mit zwei deutschen Königreichen, mit der Schweiz und namentlich mit dem hier so reich vertretenen Österreich gehörigen Bodensee. Er ist ja zurzeit noch kein Bestandteil des allgemeinen Wasserstraßennetzes; sein durch die fünf Dampfschiffahrtsverwaltungen vermittelter Verkehr bildet eigentlich nichts anderes als eine Fortsetzung des von den gleichen Verwaltungen besorgten Eisenbahnverkehrs.

Aber ich kann sehr wohl reden von den drei anderen Wasserstraßen, die unser Land zwar nicht durchfließen, aber auf weite Erstreckung berühren. Das ist vor allem, um mit der kleinsten anzufangen, der Main, der ja schon häufig Gegenstand Ihrer Beratungen gewesen ist. Wir sind im Norden unseres Landes freilich nur auf die kleine Strecke von 35 km, zusammen mit Bayern Mitbesitzer des Mains und haben es sehr begrüßt, als namentlich dieser Staat den Main neuerdings durch große Opfer zu einer für die Kettenschleppschiffahrt sehr leistungsfähigen Wasserstraße auch auf unserem Gebiete umgewandelt hat.

Wir sind dann ferner zusammen mit Hessen und mit Württemberg Mitbesitzer des Neckars. Er liegt zwischen Heilbronn und

Mannheim, zwischen dieser Stadt und dem großen württembergischen Handelsplatze zum größten Teil auf badischem Gebiet. Übrigens liegt das Schwergewicht der wirtschaftlichen Interessen zum größten Teile auf württembergischer Seite.

Wir haben aber gern dazu mitgewirkt, als von Württemberg aus der Gedanke einer Kettenschiffahrt auf dem Neckar vor 25 Jahren auftauchte, diesen Neckar leistungsfähig für die neue, moderne Art des Wasserverkehrs zu machen, indem wir ihn ordentlich aufgeräumt, mit Zeilenbauten versehen und die Tiefe zu einer dauernden Schiffahrt hergestellt haben.

Aber vor allem, meine Herren, sind wir am Oberrhein zur Hälfte Mitbesitzer der großen rheinischen Wasserstraße von Basel bis an die hessische Grenze. Als, wie ich ja immer von neuem anerkennen muß, durch die aufopferungsvolle und einsichtige Tätigkeit der Staaten am Mittel- und Niederrhein diese große Wasserstraße des Rheins zu einem den Anforderungen der Großschiffahrt in vollem Maße entsprechenden gewaltigen Schiffahrtswege umgestaltet worden ist, da sind wir in Baden in der Verbesserung der Verkehrseinrichtungen unseres Rheingebietes nicht zurückgestanden. Wir haben namentlich durch Herstellung einer ganzen Anzahl mit den modernsten Einrichtungen ausgestatteter Häfen die Schiffahrtsbeteiligten eingeladen, auf unserm Gebiete umzuschlagen, zu lagern und Industrie-Anlagen herzustellen. Vor allem steht hier der Mannheimer Hafenplatz voran, der den Verband zu sich eingeladen hat, und der sich freut, daß Sie diesem Rufe so zahlreiche Folge geleistet haben. Die Mannheimer Hafenanlagen sind die vielseitigsten am badischen Rhein; dieser Hafen, teils vom Staat, der Handelshafen, teils von der Stadtgemeinde, der Industriebahnhof, teils von Privatunternehmungen, der Rheinauhafen, hergestellt.

Ihm schließen sich als bedeutende und einem größeren Wachstum entgegenstrebende Verkehrsanlagen die neuen Rheinhäfen von Kehl und Karlsruhe an.

Unzweifelhaft ist für den Rhein auf unserem Gebiete ja noch Weiteres zu tun. Wie sie alle wissen, wahrscheinlich liegt vielen von Ihnen das Wort auf der Zunge, handelt es sich aber jetzt darum, den Rhein hinauf bis nach Straßburg—Kehl durch Regulierung zu einer leistungsfähigeren Wasserstraße auszugestalten. Wie sie alle wissen, ist nach langjährigen Verhandlungen der drei oberrheinischen Uferregierungen das Projekt einer solchen Regulierung aufgestellt worden und eine vorläufige Vereinbarung

unter den drei beteiligten Regierungen zustande gekommen. Aber gerade, als das Schiff, das schon voll befrachtet war, mit dem fast fertigen Vertrag in den Hafen einlaufen sollte, ist es auf eine Hemmung, auf eine Sandbank geraten, wie das ja manchmal in Schiffsdingen leider der Fall ist. Aber ich habe das volle Vertrauen, es wird dies nur eine vorübergehende Hemmung sein, und es wird einer der nächsten Verbandstage erzählen können, wie sich nunmehr der Rhein, und zwar ohne daß die blühende Handelsstadt Mannheim dadurch in ihren Lebensinteressen irgendwie gefährdet wird, auch hinauf nach Straßburg, nach unserm neuerworbenen elsässischen Besitz, und nach dem gegenüberliegenden Kehl, seiner Natur als eines mächtigen, wasserreichen Stromlaufes entsprechend, durch künstliches, wohl berechnetes Eingreifen allmählich zu einer dauernd für die Großschiffahrt benutzbaren Wasserstraße auswächst.

(Beifall).

Meine Herren! Im Anschluß an das, was ich von diesen Hemmungen gesagt habe, erlaube ich mir noch ein kurzes Wort. Mehr als bei anderen Verkehrseinrichtungen, mehr noch als bei den Eisenbahnen sind, wenn es sich um das Projekt einer Wasserstraße, um seine endgültige Durchführung und insbesondere darum handelt, wer die Kosten tragen soll, sehr verschiedenartige, zum Teil widerstreitende Interessen an der Sache beteiligt, was zur Folge hat, daß die Reise von den ersten Keimen des Projektes bis zu seinem endgültigen Abschluß und bis zur Vollendung eine ziemlich lange ist und daß manche Hemmungen inzwischen auf einer derartigen Reise eintreten.

Es hängt das schon damit zusammen, daß zwei große Hauptgruppen bei der Ausführung und bei der Benutzung der Wasserstraßen in Betracht kommen. Die eine Gruppe wird, wenn auch nicht ausschließlich, so doch hauptsächlich, von den Herren vertreten, die hier in den Binnenschiffsvereinen und dem Verbandsvertreten sind; es ist die Gruppe der Beteiligten, welche einen Nutzen von der Wasserstraße haben, es sind diejenigen, denen die Wasserstraße zum Gütertransport dienen soll, oder welche ihre Arbeit zur Verfügung stellen, um als Techniker die Wasserstraße auszuführen, um die Verkehrsmittel zu liefern, die die Wasserstraße befahren sollen. Aus diesen Kreisen heraus werden in der Regel die Projekte entworfen, werden die Bedürfnisse klargelegt, werden die Materialien in technischer und wirtschaftlicher Beziehung beschafft, auf Grund deren ein endgültiges Urteil gefaßt

wird. Hauptsächlich aus diesen Kreisen heraus wird auch die Bewegung für die Wasserstraßen in weitere Schichten hineingetragen, und ich darf wohl sagen: wenn das Wasserstraßenwesen populär geworden ist, wenn in den weiteren Volksschichten immer mehr das Bedürfnis erkannt wird, daß neben den großen Eisenschienen-netzen auch die Wasserstraßen als Zubringer, als Konkurrenten der Eisenbahn und gleichzeitig als ihr hilfreiche Verkehrseinrichtungen ausgebaut werden müssen, so sind namentlich diese Vereine und ist auch Ihr Verband zu einem großen Teile daran beteiligt gewesen. Er hat daran ein nicht geringes Verdienst und namentlich auch daran, daß der Gedanke immer weiter in die Bevölkerung dringt, es handle sich um ein einheitliches Wasserstraßen-netz in ganz Mitteleuropa, es handle sich darum, gewisse einheitliche Grundsätze durchzuführen, sowohl für die Ausbildung der Wasserstraßen selbst als auch für die Ausbildung des Schiffswesens, welches die Straßen benutzen soll.

Diesem Kreise steht nun aber eine andere Gruppe von Beteiligten entgegen, das sind die öffentlichen Gemeinschaften, der Staat, die weiteren Kommunalverbände, die Städte. Sie gehören ja insofern einerseits auch zu den Beteiligten der ersteren Art, als sie von dem Gesichtspunkte einer Hebung der volkswirtschaftlichen Zustände und einer Vermehrung der Steuerkraft ein Interesse daran haben, daß weitere Wasserstraßen ausgebildet und daß die vorhandenen natürlichen Wasserwege verbessert werden. Aber sie sind auch noch nach anderer schwerer wiegender Seite beteiligt, nämlich als diejenigen, welche endgültig den Aufwand oder doch wenigstens den größten Teil des Aufwandes für die Wasserstraßen zu tragen haben. Denn die Wasserstraße deckt nicht, wie dies doch bei der Eisenbahn im wesentlichen oder in der Regel der Fall ist, ihren Aufwand selber durch das Entgelt, das die Beteiligten zum Zwecke der Verzinsung und der Tilgung der aufgenommenen Schulden zu bezahlen haben. Für viele Wasserstraßen darf, und zwar mit Recht, kein Entgelt erhoben werden, nämlich für alle bloß regulierten natürlichen Wasserstraßen; und bei den anderen, bei den Kanälen, bei den kanalisiertem Flüssen, bei den Häfen ist es durch die Natur der Sache meistens verboten, daß Gebühren in der Höhe erhoben werden, welche zu einer vollen Deckung des Aufwandes ausreicht.

(Sehr richtig!)

Deshalb, meine Herren, weil eben diese öffentlichen Gemeinschaften zahlen sollen, was von anderen Seiten als nützlich und als

notwendig bezeichnet und auch erwiesen wird, wird die Sache in der Regel recht langsam und bedächtigt erwogen. Dies kommt auch daher, weil die Anschauung der Leiter jener öffentlichen Gemeinschaften nicht ausschließlich maßgebend ist, vielmehr auch die Vertretungskörperschaften des Staates und der Kommunalverbände mitzureden haben, ferner auch daher, weil nicht der einzelne Staat allein zu befinden hat, sondern weil er, da die Wasserstraßen in der Regel mehrere Staatsgebiete berühren und in ihrem Lauf durch verschiedene Gebiete wieder ein einheitliches Netz darstellen, zunächst die anderen Staaten fragen und sich mit ihnen vereinbaren muß. Da gibt es dann mancherlei Hemmungen, bis dasjenige, was vom volkswirtschaftlichen Interesse aus wünschenswert, ja vielleicht notwendig ist, zu seinem Erfolge gelangt.

Aber ich kann wohl sagen: Gerade auf seiten des letzteren Faktors, auf seiten derjenigen, die als Kapitäne und Lotsen die Staaten und die Kommunalverbände zu leiten haben, ist das Bewußtsein von der Notwendigkeit der Weiterentwicklung unseres deutschen Wasserstraßennetzes immer reger und tiefer geworden. Wenn es so geworden ist und wenn infolge davon in den letzten Jahrzehnten und Jahren auch tatsächlich große Erfolge erzielt worden sind, ist das zu einem nicht geringen Teil der aufklärenden und anregenden Tätigkeit der anderen großen Gruppe der Interessenten zu verdanken, die hier von Ihnen, den Vereinen und dem Verbands, vertreten wird. Ich bin versichert, wenn diese Gruppe von Beteiligten auch fernerhin ihre Tätigkeit nicht bloß ausdehnt, sondern vertieft, wenn dabei nicht allein der Weitblick auf die fernsten Ziele maßgebend ist, sondern auch eine weise Selbstbeschränkung Platz greift, die das zuerst Mögliche, das zunächst Nützliche und Ausführbare hauptsächlich ins Auge faßt, so werden Sie sich als ein kräftiges und unentbehrliches Glied denjenigen Organisationen anschließen, die dazu berufen sind, unser wirtschaftliches Leben, und zwar nicht bloß im Deutschen Reiche, sondern auch in dem uns stammverwandten und eng verbündeten Österreich und Ungarn, zu entfalten und in immer engeren einheitlichen Zusammenschluß zu bringen.

Ich schließe, hochgeehrte Versammlung, mit dem Wunsche, daß zur Erreichung dieses Erfolges auch die Beratungen, die Sie heute in dem VI. Verbandstage pflegen und morgen noch weiter führen werden, ein Wesentliches beisteuern mögen

(Lebh. Beifall).

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting**:

Das Wort hat der Herr Unterstaatssekretär des preußischen Arbeitsministeriums, Exzellenz **Schultz**.

Königlich Preußischer Unterstaatssekretär im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Exzellenz **Schultz**:

Im Namen der preußischen Staatsregierung habe ich die Ehre, den VI. Verbandstag des Deutsch-Österreich-Ungarischen Binnenschiffahrtsverbandes auf das freundlichste zu begrüßen. Ich darf die Versicherung hinzufügen, daß die durch mich vertretene Regierung den Verhandlungen des diesjährigen Verbandstages mit dem lebhaftesten Interesse folgen wird.

Durch die Verhandlungen der früheren fünf Verbandstage sind nicht allein die den beiden Reichen Deutschland und Österreich-Ungarn angehörigen Techniker und Freunde der Binnenschiffahrt immer mehr einander nähergebracht, sie sind auch durch den wechselseitigen Austausch ihrer Pläne, ihrer Ideen und Ansichten immer mehr zur Lösung ihrer hochbedeutsamen Aufgaben befähigt worden. Es sind aber auch die Regierungen selber in ihren auf die Förderung der Binnenschiffahrt gerichteten Bestrebungen durch diese Verhandlungen und durch den mehr oder minder lauten Widerhall, den diese Verhandlungen in der Bevölkerung gefunden haben, unterstützt und gefördert worden; und es hoffen die Regierungen, auch durch die Verhandlungen des diesjährigen Verbandstages mit dem besten Rüstzeuge ausgestattet zu werden, um die immer von neuem hervortretenden Widerstände zu beseitigen und zum endlichen Siege zu gelangen

(Lebh. Beifall).

Mit um so größerer Spannung sieht die preußische Staatsregierung den diesjährigen Verhandlungen Ihres Verbandstages entgegen, als ja bekanntlich in diesem Sommer Hochwasserkatastrophen von neuem eingetreten sind, Hochwasserkatastrophen von einer Erheblichkeit, wie wir sie seit dem Jahre 1854 nicht mehr gehabt haben und die wie in Österreich, so in unseren preußischen Provinzen Schlesien, Posen, Brandenburg und Westpreußen die verderblichsten Wirkungen hervorgerufen haben.

Selbstverständlich, und das hat uns nicht überraschen können, sind durch diese elementaren Ereignisse, die ja im höchsten Grade zu beklagen sind, Vorwürfe und Anklagen gegen unsere preußische Wasserbauverwaltung von neuem hervorgerufen worden. Von neuem hat man unsere Wasserbauverwaltung der Unfähigkeit

angeklagt, solchen elementaren Ereignissen wirksam Einhalt zu gebieten; und Vorurteile, wie wir sie durch die zehnjährigen Verhandlungen unseres Hochwasser-Ausschusses glücklich beseitigt zu haben glaubten, sind in fast unverminderter Stärke wieder wachgerufen.

Nachdem sich aber die erste Aufregung gelegt hatte, überzeugte man sich von selbst von der Ungerechtigkeit dieser Anklagen, und man sagte sich, daß die baulichen Ausführungen, welche von uns zur Begegnung und Verminderung der Hochwasserkatastrophen auf Grund der im Jahre 1900 ergangenen Hochwassergesetze für Schlesien erst haben begonnen werden können, unmöglich schon den jetzt hereingebrochenen gewaltigen elementaren Ereignissen Einhalt gebieten konnten.

Wie aber kein Mißgeschick und kein Unglück nach allen Richtungen hin und in allen Beziehungen schlechthin verderblich zu sein pflegt, so hat auch dieses beklagenswerte Ereignis der Hochwasserkatastrophen die eine günstige Folge gehabt, daß man sich allgemein von der Notwendigkeit überzeugt hat, alle die Maßnahmen, die von unserm Hochwasser-Ausschusse vorgeschlagen waren, in vollem Umfange konsequent und ohne Scheu vor den gewaltigen Kosten durchzuführen,

(Lebh. Beifall),

wie auch die Erkenntnis der Notwendigkeit immer mehr verallgemeinert ist, daß nicht allein die mit der Fürsorge für den Wasserbau in Preußen betrauten Behörden einträchtiglich zusammenwirken, sondern daß auch die preußischen und die österreichischen Behörden bei der Regulierung der ihnen gemeinsamen Flüsse Hand in Hand miteinander vorzugehen haben und ein Einvernehmen so schnell als möglich in dieser Beziehung herbeigeführt werden müsse

(Beifall).

Wir hoffen und vertrauen, daß, wie die beiden Staaten Deutschland und Österreich-Ungarn sich bei ihren Bestrebungen, die auf Vermehrung der künstlichen Wasserstraßen gerichtet sind, gegenseitig gefördert und unterstützt haben, sie so auch zu einer gemeinsamen Aktion sich werden bereit finden lassen, bei der es sich darum handelt, die gemeinsamen Flüsse, schiffbare und nicht-schiffbare, zu regulieren und auch in der Stunde der Gefahr Hand in Hand miteinander vorzugehen

(Beifall).

Wir sind gewiß, daß die Verhandlungen dieses Verbandstages zur Erreichung dieses erstrebenswerten Einverständnisses auch ihr

gutes Teil beitragen und dazu helfen werden, daß, wie die, gottlob, in politischer Beziehung bestehende *entente cordiale* zwischen den beiden Reichen immer mehr gefestigt und gekräftigt wird, sich die beiden Staaten auch auf dem Gebiete der Regulierung ihrer Flüsse und der Abwehr der Hochwasserkatastrophen zusammenfinden werden.

Gern benutze ich diese Gelegenheit, um namens der preußischen Staatsregierung der österreichischen Regierung vollen Dank und den Ausdruck unbedingter Befriedigung über den von ihr veranlaßten Wettbewerb bezüglich der Schiffshebewerke auszusprechen. Wir hoffen mit den Vertretern der österreichischen Staatsregierung, daß dieser so glänzend inszenierte Wettbewerb vollen Erfolg haben werde und die nicht allein für den Bau der österreichischen Kanäle, sondern für den Kanalbau im allgemeinen hochbedeutsame Frage der Überwindung großer Kanalgefälle einer günstigen Lösung wird entgegengeführt werden.

(Lebh. Beifall).

Wenn wir, die Vertreter der preußischen Staatsregierung, auch nicht vor Sie hintreten können mit glänzenden und blendenden Erscheinungen und Erfolgen, so möchte ich mir doch gestatten, um Ihnen wenigstens einen kleinen Beweis dafür zu geben, daß die preußische Staatsregierung unablässig bestrebt ist, ihr Interesse für die Förderung der Binnenschifffahrt nach allen Richtungen hin und in vollem Umfange wahr zu machen und zu betätigen, Ihnen den ersten Teil des soeben erschienenen Führers auf den preußischen Wasserstraßen, der das Donau- und Rheingebiet enthält, zu geneigter Kenntnissnahme zu überreichen. Die übrigen vier Teile dieses jetzt in zweiter Auflage unter Berücksichtigung der Veränderungen des letzten Jahrzehnts erscheinenden Führers auf den preußischen Wasserstraßen sind bereits im Druck und werden in kurzem veröffentlicht werden.

(Lebh. Beifall.)

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting**:

Das Wort hat der Herr Oberbürgermeister der Stadt Mannheim!

Oberbürgermeister **Beck**-Mannheim:

Meine Herren! Die letzte Tagung des Kongresses erfolgte im Nordosten des Reiches, — in Breslau. Mit Staunen gewahrten wir Süddeutschen die gewaltige Entwicklung der Wasserstraßen in dem unserer persönlichen Beobachtung so fern liegenden Osten und freuten uns der zahlreichen Berührungspunkte und gemein-

schaftlichen Ziele mit unseren norddeutschen Brüdern. Denn mögen auch die Verhältnisse zwischen Nord und Süd, Ost und West in unserem Vaterlande grundverschieden sein, so sind wir doch alle einig in der Überzeugung von der Notwendigkeit, ja Unentbehrlichkeit der Wasserstraßen, ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung für alle Erwerbsstände ohne Ausnahme. Darum sind wir aber auch einig in den Grundzielen einer rationellen, allen Interessen gleichmäßig Rechnung tragenden Verkehrspolitik, vor allem in dem friedlichen, jeder Schikane fernstehenden, loyalen Wettbewerb zwischen Schienen- und Wasserstraßen auf dem gemeinsamen, für beide Nebenbuhler unendlichen Raum bietenden Felde der Bewältigung des riesenhaft anschwellenden neuzeitlichen Güterverkehrs. Wenn nicht alle Zeichen trügen, sehen wir deshalb auch die Nationen, einstmals geblendet von dem Glanze der jüngeren Verkehrsschwester, vom Standpunkte der Unterschätzung wieder zur vollen Anerkennung der kultur-befruchtenden und verkehrsschaffenden Wichtigkeit der Schifffahrt zurückkehren.

Zeugnis von diesem Umschwunge der öffentlichen Meinung geben auch die gewaltigen Hafenbauten, die wir allenthalben in unserem Vaterlande entstehen sehen, die häufig den Geburtstag eines epochemachenden Aufschwunges der Städte bedeuten, Hafenanlagen, denen wir es mit zu verdanken haben, wenn stolze Flotillen mit gewaltigen Fahrzeugen unsere mächtigen vaterländischen Ströme mit ihren Nebenflüssen zur Vermittlung des Austausches von Handelsgütern, zur Befruchtung der Industrie durchfurchen.

Wenn bei der Wahl des Kongreßortes Wert darauf gelegt wird, vollem Verständnis und warmem Interesse für die Kongreßberatungen bei den Staats- und Kommunalbehörden zu begegnen und auf praktische Erfolge bei der Erörterung und Lösung noch immer bestrittener Fragen hinweisen zu können, so sind Sie — wie ja schon der Vertreter der Großherzoglichen Regierung hervorhob — hier im Lande Baden und in unserer Stadt nicht fehlgegangen. War es doch — ich darf dies wohl aus der Geschichte der Wasserstraßen hervorheben —, als die Wasserfrachten des Rheins mit Beginn des Wettbewerbs der Eisenbahnen und durch die drückenden Rheinzölle auf ein Viertel ihrer früheren Durchschnittshöhe zurückgingen, war es doch die badische Regierung, die schon im Jahre 1855 die Rheinuferstaaten auf die dem Rheinverkehr drohende Konkurrenz neuer mitteleuropäischer Verkehrswege hinwies, jedoch erst nach mehr als einem Jahrzehnt die

völlige Abgabefreiheit des Rheines und damit jene in stolzen Zahlenreihen Ihnen oftmals vorgeführte glänzende Zunahme der Güterbewegung auf dieser Hochstraße des Verkehrs zu erreichen vermochte.

Hierin ist Baden — wie ich schon gestern*) hervorhob — das klassische Beispiel einer friedlichen Vereinigung der Interessen der Schienen- und Wasserwege, eine vollkommene Abgabefreiheit aller staatlichen und städtischen Häfen verwirklicht. Ergänzend darf ich wohl noch hinzufügen, daß trotz des für die weitestgehenden Bedürfnisse berechneten staatlichen Handelshafens die hiesige Stadtgemeinde sich im letzten Jahrzehnt zu dem weiteren Bau eines eigentlichen Industriefhafens entschloß, der nach seinem völligen Ausbau in drei Etappen mehr als drei Millionen Quadratmeter hochwasserfreie Plätze an der Wasserstraße der Industrie zur Verfügung stellt und dessen völlige Besiedelung auf dem rechten Ufer schon nach wenigen Jahren sich vollzogen hat.

Doch wozu bedarf es der Worte! Die von der Großherzoglichen Regierung geplante Fahrt durch unsere staatlichen Hafenanlagen und die Besichtigung von der Landseite wird Ihnen noch besser, als es Worte zu tun vermögen, beweisen, welch bedeutender Faktor die Schifffahrt für die kommerzielle und industrielle Stellung unserer Stadt und des ganzen Landes geworden ist.

Diese gewaltige, für viele deutsche Häfen vorbildlich gewordene Schöpfung des — wenn Sie nicht die Tonnenzahl, sondern den Wert des Güterumschlags in Betracht ziehen — größten europäischen Binnenhafens bildet aber auch den einzigen Mittelpunkt unseres Stolzes und unserer Genugtuung und ermutigte uns allein, eine so ernste, ausschließlich den Forderungen des Verkehrs gewidmete Versammlung zu einer Tagung in unseren Mauern einzuladen.

Nirgendwo werden deshalb auch Ihre Beratungen, denen wir besten Verlauf und vollen Erfolg wünschen, mit größerem Interesse aufgenommen werden als in unserer Bürgerschaft, die in Ihnen Mitstreiter in einer wichtigen Lebensfrage begrüßt und deshalb aufrichtigen Herzens meinen freundlichen Empfangsgruß an Sie teilt.

Wohl werden in einer Stadt, der das nüchterne, alltägliche, ruhe- und rastlose Erwerbsleben seinen Stempel allüberall in unverkennbarer Charakteristik aufdrückt, unsere ernstlichen Bemühungen

*) Bei dem Festbankett, das Stadt und Handelskammer Mannheim den Teilnehmern des Verbandstages geboten hatte.

nicht von vollem Erfolg gekrönt sein, nach der Last und Hitze der Tagesberatung unseren lieben Gästen, die sich mit Mühe und Not von ihrem heimischen Arbeitssessel oder Reißbrette getrennt haben, auch einige Stunden der Erfrischung für Herz und Gemüt zu bieten. Mögen Sie dies mit Nachsicht beurteilen, und mögen Sie — zurückgekehrt zu den heimischen Penaten — nicht nur die leider hergebrachte Vorstellung von der Quadratstadt, aus deren übelberufenem Stadtplane angeblich die Langeweile entgegengähne,

(Heiterkeit),

sondern auch das *Goethe'sche* Wort vom „freundlichen“ Mannheim umschweben.

(Lebh. Beifall.)

Sie alle, die reichsdeutschen Kongreßteilnehmer, die Sie von den Gestaden der deutschen Ströme so zahlreich hier erschienen und, unsere lieben deutschen Stammesgenossen, und die übrigen hochgeschätzten Gäste aus Österreich, die Vertreter des uns verbündeten stolzen, gastfreundlichen Ungarvolkes, deren fruchtbare Gefilde und Wohnsitze der gewaltige Donaustrom bespült, Sie alle heiße ich namens der städtischen Behörde herzlich willkommen mit dem alten symbolischen Volksworte:

Aller Ströme König — der Rhein,
Die Donau soll seine Gemahlin sein!

(Lebh. Beifall.)

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting**:

Ich möchte namens des Verbandstages den Herren Vorrednern, die in so warmen, bedeutsamen und interessanten Ausführungen uns begrüßt haben, herzlichen Dank aussprechen.

Ich danke Ihnen, Herr Minister, Ihnen, Herr Unterstaatssekretär, und Ihnen, Herr Oberbürgermeister, aufrichtigst für das, was wir aus Ihrem Munde hören durften. Wir entnehmen daraus, woran wir von Anfang an nicht gezweifelt haben: daß in den maßgebenden und leitenden Stellen überall volle Einsicht in die Bedeutung der von uns vertretenen Interessen herrscht. Wir entnehmen daraus aber auch ferner, daß an jenen maßgebenden Stellen die Überzeugung herrscht: alles amtliche und behördliche Wirken könne nicht produktiv und nicht nutzbringend sein, wenn es sich nicht stützt auf die freie Mittätigkeit der betreffenden Berufskreise.

(Sehr richtig!)

Ich glaube, wir können auf diese so schönen Worte nur mit dem Wunsche antworten, daß die Harmonie, die offenbar in allen

beteiligten Staaten Deutschlands und in Österreich-Ungarn zwischen den Organen der Strombauverwaltung einerseits und den Berufskreisen andererseits zurzeit herrscht, weiter und möglichst lange bestehen bleiben möge zu Nutz und Frommen der Binnenschifffahrt (Beifall).

Wir treten nunmehr in die Tagesordnung ein:

Der Punkt 2 ist:

Überblick über den gegenwärtigen Stand der Bestrebungen zur Förderung der Fluß- und Kanalschifffahrt, und zwar zunächst im Deutschen Reiche.

Berichterstatter Generalsekretär **Rągóczy** - Berlin:

Hochansehnliche Versammlung! Wenn das Kind zum Knaben heranwächst, der Knabe zum Jüngling und der Jüngling zum Manne, dann mehren sich seine Wünsche, dann werden seine Anforderungen an die Umgebung und an sich selbst größer.

Wie dem einzelnen Menschen, so geht es der Nation. Unser Land, unser großes, einiges Deutsches Reich, das sich in den letzten 30 Jahren zu einem großen Industrie- und Exportstaate aufgeschwungen, ist einem solchen Menschen zu vergleichen. Unermeßlich sind seine Bedürfnisse gewachsen im Vergleich zu dem letzten Jahrhundert, welches hinter uns liegt.

Es geht nicht allein dem einzelnen Manne, es geht manchen Ständen so, daß man ihnen den Vorwurf macht, sie verlangten zuviel, ihre Ansprüche gingen ins Unermeßliche, überschritten die zulässige Grenze; und deshalb werden ihre Wünsche und Anforderungen kurzerhand abgewiesen.

Meine Herren! In einer ähnlichen ungünstigen Lage befindet sich die Binnenschifffahrt. Nachdem, wie ich eben erwähnte, die Entwicklung unseres Landes zu einer Ausdehnung der Interessen geführt hat, nachdem wir gesucht haben, in dem überseeischen Verkehre unsere Kräfte zu stählen und zu vermehren und die Grundlage für unsere Selbsterhaltung in dieser Erweiterung unseres Arbeitsgebietes zu finden, haben wir zum Teil vergessen, daß wir auch zu Hause, hier im Lande selbst, wichtige Gebiete haben, die vernachlässigt sind.

Wenn der Auswanderer, der dem fernen unbekanntem Ziele — in der Regel sind es ja die Vereinigten Staaten — zustrebt in der Hoffnung, dort sein Glück zu finden, nach Jahrzehnten in die Heimat zurückkehrt, dann vergißt er, was er dieser zu verdanken

hat. Oft genug verkennt er, daß diese seine Heimat sich in den letzten Jahren auch fortentwickelt hat, daß auch sie eine Bedeutung besitzt, daß auch die engen kleineren Verhältnisse Raum bieten für eine fruchtbringende Tätigkeit.

Ähnlich ist es mit dem Verhältnis zwischen der Seeschiffahrt und der Binnenschiffahrt. Von der deutschen Seeschiffahrt, mit der sich Deutschland wohl mit Recht in die erste Reihe der Kulturvölker des Weltalls stellen darf, lenkt sich der Blick auf die deutsche Binnenschiffahrt und, wie in der Denkschrift ausgeführt ist, die die Handelskammer Mannheim dem Kongresse in liebenswürdiger Weise überreicht hat, stellt auch der Binnenschiffahrtsverkehr in unserm größten Handelsemporium Hamburg noch immerhin den vierten bis dritten Teil des gesamten Verkehrs dar.

Meine Herren! Diese eine Tatsache, die allerdings — nach Zuschriften, die an mich gelangt sind, darf dies ausgesprochen werden — in Hamburg noch zu wenig gewürdigt wird, zeigt, wie groß der Einfluß der Binnenschiffahrt auf die Entwicklung unserer Seeküste, unserer großen Hafenstädte gewesen und noch andauernd ist. Das gilt in negativem Sinne nicht minder von den Handelsplätzen, die ungünstiger gelegen, die von Hamburg und Bremen überflügelt sind, Tilsit, Memel, Königsberg, Rostock, Wismar, die der befruchtenden Tätigkeit einer leistungsfähigen reich besiedelten Binnenwasserstraße entbehren müssen.

Auch wir empfinden es, daß die gesamte öffentliche Meinung sich mit einer wahren Begeisterung seit einigen Jahren für die Bestrebungen und die Entwicklung der großen Seeschiffahrt interessiert und sich ihr widmet, während der armen Binnenschiffahrt, gewissermaßen als Stiefschwester, vielfach nur ein mitleidiges Lächeln zuteil wird.

Meine Herren! Wir, die wir hier als Vertreter der Binnenschiffahrtsinteressen versammelt sind, haben mit allem Nachdruck immer wieder die Forderung zu erheben, daß die Binnenschiffahrt als ein gleichberechtigter Verkehrsfaktor von seiten der Gesetzgebung und Verwaltung dieselbe Beachtung und Berücksichtigung ihrer Interessen verdient wie die Seeschiffahrt, die ja nun einmal durch die Gewaltigkeit ihrer ganzen äußeren Erscheinung etwas Anziehendes, Faszinierendes besitzt.

Der Binnenschiffahrtsverkehr bewegt sich auf den meisten Strömen in einem einfachen Rahmen. Der große Schleppzug, der träge auf dem Strome dahinfährt, der in den vielen

anhängenden Kähnen Zehntausende an Zentnern hinter sich hat, vermag den Uferbewohner, den unbeteiligten Zuschauer, nicht in dem Maße zu begeistern, wie der große stampfende Ozeandampfer, der an den Hafentplätzen anlegt und Tausende von Auswanderern aufnimmt und Hunderttausende von Zentnern Güter über das Meer führt.

Wir haben gleich, trotzdem und gerade deshalb die Forderung zu erheben, besonders in einzelnen Bundesstaaten — wir befinden uns hier in dem gastfreien Lande Baden, wo die Verhältnisse günstiger liegen als wie in manchen anderen Ländern — daß unsere Bedürfnisse in gleicher Weise wie die der anderen Verkehrszweige berücksichtigt werden

(Lebh. Beifall).

Wenn ich hier die Ehre habe, als Einleitung in die sachlichen Verhandlungen noch einige Worte über den gegenwärtigen Stand der Binnenschiffahrts-Bestrebungen und die Entwicklung der Binnenschiffahrtswege im Deutschen Reiche zu sagen, so muß ich mich an dieser Stelle kurz fassen. Denn wir haben eine große Fülle von einzelnen Vorträgen, die ja alles das eingehend vorführen werden, was ich Ihnen nur auszugsweise schildern könnte. Es ist aber doch von Interesse, eine kleine Rundreise durch das deutsche Vaterland zu machen, um denjenigen Herren, die nicht mitten in den Dingen stehen, ein Bild von der Bewegung zu geben, die durch das ganze Land geht, die nicht von heute auf morgen entstanden ist und nicht von heute auf morgen begraben wird, wenn die Umstände auch noch so ungünstig erscheinen.

Es ist eben der großen, schweren Unglückskatastrophe gedacht worden, die im östlichen Teile unseres deutschen Vaterlandes eine große Not, großes Elend und großen Jammer verursacht hat, wovon insbesondere die Provinz Schlesien betroffen ist, in der vor zwei Jahren der V. Verbandstag so reiche Belehrung und so gastliche Aufnahme gefunden hatte. Der dauernde Schaden, welcher hier angerichtet ist, ist noch nicht zu übersehen.

Abgesehen von den erforderlichen Arbeiten zur Abwendung derartiger Hochwasser-Katastrophen, sind aber an der Oder noch eine Reihe sonstiger berechtigter Wünsche der Binnenschiffahrtsinteressenten vorhanden. Seit Jahren wird geklagt über unzureichende Umschlagsverhältnisse, unzureichende Hafeneinrichtungen, unzureichende Gestaltung der Schleusen; wenn heute, wo das große Unglück auf Schlesien und auf dem ganzen preußischen Staate lastet, es sich auch die schlesische Binnenschiffahrt versagt, ihre

Forderungen geltend zu machen und bescheiden zurücktritt angesichts der großen Schäden, die die Landwirtschaft betroffen haben, erheischen auch ihre Bedürfnisse unabweislich ihre Erfüllung, und die preußische Staatsregierung wird sich nicht der Pflicht entziehen können, sie endlich nachhaltig, planmäßig, wenn auch stückweise zu befriedigen. Die Größe des Verkehrs, der sich an den glücklichen Schwestern der Oder, an Elbe und Rhein entwickelt hat, und seine Bedeutung hat diesen Stromgebieten von vornherein ein so weitgehendes Interesse in allen Teilen der Verwaltung und der Bevölkerung gesichert, daß die östlichen Stromgebiete mit gewissem Neide auf die westlichen Wasserstraßen hinblicken; es ist zu hoffen, daß die umfassenden Maßnahmen, welche der preußische Herr Unterstaatssekretär für den Hochwasserschutz in Aussicht gestellt hat, sich in gleicher Weise auch auf die Förderung der schiffahrtlichen Verhältnisse erstrecken werden, daß endlich die Oder zu einer leistungsfähigen Wasserstraße ausgebaut wird.

In Ostpreußen ist es Königsberg, der alte preußische Seehafen, der nach Erneuerung seines Blutes, nach Zuführung neuer Kraft verlangt. Es ist erfreulich, daß nach den letzten Nachrichten die Vertreter der Landwirtschaft sich entschlossen haben, an den Bestrebungen mitzuwirken, die auf die Anlage des Masurischen Kanals als Betriebskanals für die dortige Landwirtschaft hingehen

(Lebh. Beifall).

Wir haben in Ostpreußen, das bekanntlich eine Hochburg des sog. Agrariertums darstellt, ein ganz symptomatisches Zeichen dafür zu erblicken, daß sich in den Kreisen einsichtsvoller Landwirte immer mehr die Überzeugung Bahn bricht, daß Landwirtschaft und Schifffahrt nicht grundsätzlich sich gegenüber stehen. Daß sie, wo die wirtschaftliche Hebung einer ganzen Provinz in Frage kommt, nicht gegeneinander ausgespielt werden dürfen, hier zeigt sich, daß Konsumenten und Produzenten an der Schifffahrt ein gleichartiges Interesse erkennen und betätigen. Wir müssen es gerade bei dem gegenwärtigen Stand der Dinge in Preußen mit ganz besonderer Freude begrüßen, wenn sich dort ansehnliche Großgrundbesitzer von der Gesamtheit ihrer Berufsgenossen getrennt haben und kraftvoll für die Ausführung eines Kanalunternehmens eintreten, das für uns unscheinbar erscheinen mag, für die Entwicklung des ostpreußischen Landes aber von der allergrößten Bedeutung ist

(Beifall).

In ähnlicher Lage wie Königsberg befindet sich Stettin. Nachdem der Kaiser-Wilhelm-, der Nordostseekanal in Betrieb genommen worden ist, hat sich gezeigt, daß die großen Hoffnungen, welche an die Belebung der Ostsee geknüpft wurden, sich nur zum geringsten Teile erfüllt haben, daß vielmehr umgekehrt der erleichterte Seeverkehr durch den Kanal wesentliche Vorteile für die ostpreußischen Seehäfen nicht gebracht, sondern nur den Verkehr nach Hamburg hingezogen hat. Auch Stettin erkennt immer mehr, daß seine Zukunft nicht allein in der Seeschifffahrt liegen kann, sondern in einer planmäßigen Anpassung derselben an die Binnenschifffahrt. Der Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin ist der Angelpunkt aller Stettiner Bestrebungen und der Stettiner Handel hat noch nicht aufgehört zu hoffen, daß diese bedeutsame Wasserstraße, die von der Ostsee in das Herz Deutschlands, nach Berlin, auf breiteren Strecken mit größeren Fahrzeugen und in ungehindertem Verkehre führen soll, endlich zur Ausführung gelangt. Welch außerordentlich großer Verkehr in Frage kommt, das möge Ihnen die einzige Ziffer illustrieren, daß von Berlin nach Stettin auf dem alten kleinen Finowkanal, den nur Schiffe mit 170 t passieren können, im letzten Jahre 2000000 t Güter befördert worden sind.

In Mitteldeutschland finden wir eine ähnliche Bewegung. Die große Industriestadt Leipzig, die, möchte ich sagen, das treibende Element im Königreich Sachsen ist, empfindet seit Jahren immer mehr den Mangel einer schiffbaren Wasserstraße und wünscht infolgedessen eine Schifffahrtsverbindung mit der Elbe. Zwar gehen dort die Ansichten darüber auseinander, nach welcher Richtung man Anschluß suchen solle. Die naheliegendste, billigste, von der Natur gegebene Verbindung wäre die nach der Saale, wo die benachbarte, mächtig aufstrebende Stadt Halle gewissermaßen einen starken Anziehungspunkt darstellt, Halle, das bereits den südlichen Endpunkt der Elbe- bzw. Saaleschifffahrt darstellt. Leider ist die Stimmung in gewichtigen sächsischen Kreisen heute mehr wie je diesen Projekten abgeneigt; einflußreiche Männer haben ernste Bedenken geäußert, ob es richtig wäre, nach dem preußischen Halle zu gehen, es ist vielmehr eine Prüfung dahin vorgenommen worden, ob es nicht richtiger wäre, den Endpunkt der neuen Kanallinie im eigenen Lande zu suchen, um unabhängig zu sein, um die Verkehrsbedürfnisse nach den eigenen Bedürfnissen zu regeln. So haben die Handelskammern Dresden und Leipzig dringend empfohlen, den Anschluß nach Riesa an der Elbe zu suchen, ein Plan, der

zwar mehr Geld kosten, aber Sachsen in den Stand setzen würde, seine wasserwirtschaftliche Verkehrspolitik nach seinem eigenen Willen zu regeln.

Wir kommen, wenn wir weiter westwärts gehen, in das bedeutsame mittel- und nordwestdeutsche Verkehrsgebiet, welches als Niedersachsen gekennzeichnet wird und das durch das Projekt des Rhein-Weser-Elbe-Kanals seit Jahren die Blicke aller Kanalfreunde auf sich zieht. Ich versage es mir, über dieses Thema noch irgendein Wort zu verlieren. In den letzten 15, 20 Jahren ist über dieses bedeutsame Kanalunternehmen von berufener Seite soviel gesprochen und geschrieben, daß ich glauben darf: die gesamte Öffentlichkeit unseres Verbandsgebietes ist genügend über die Ausführbarkeit und Notwendigkeit dieses Unternehmens unterrichtet.

Wenn in letzter Zeit von neuem Bedenken hervorgetreten sind, wenn sich eine flauere, mißvergnügte Stimmung, eine gewisse Hoffnungslosigkeit gezeigt hat, ob diese Kanalvorlage zur Ausführung kommen werde, so wollen wir zuversichtlich hoffen und wünschen und es hier noch einmal mit allem Nachdruck aussprechen, daß dieses Projekt ausgeführt werden muß, daß es eine Notwendigkeit ist, und daß wir alle auf dem Standpunkte stehen: Der Kanal wird und muß kommen!

(Lebh. Beifall.)

Meine Herren! Es ist in den allerletzten Tagen von der einzigen Partei, die unbedingt zu den Kanalgegnern gerechnet werden darf, in den Tagesblättern der Versuch gemacht worden, die Bedeutung, die Ausführbarkeit und Notwendigkeit dieses Kanalunternehmens zu widerlegen. Der Abgeordnete *Arendt* hat nach der „Täglichen Rundschau“ in einigen Aufsätzen darzulegen versucht, daß der Mittellandkanal ein totgeborenes Kind sei, eine Bezeichnung, die nicht neu ist, daß ein Nordsee-Küstenkanal weit empfehlenswerter sei, ein Projekt das s. Zt. von Bismarck empfohlen worden sei, der doch einer der besten praktischen Nationalökonomien gewesen sei. Es handele sich darum, im Falle eines Seekrieges den Verkehr von Seeschiffen direkt von Kiel bis Emden—Wilhelmshaven zu leiten. Meine Herren! In dieser Idee, die auf den ersten Blick etwas Faszinierendes für Leute hat, deren Urteil durch keine Sachkenntnis getrübt ist, in dieser Darstellung, dieser literarischen Produktion können wir nur den Versuch erblicken, einen Keil zu treiben in die niedersächsischen Kanalfreunde, die bisher unentwegt in der Forderung des Mittellandkanals fest zusammengestanden

haben. Der Abgeordnete Arendt versucht hier, einen Seekanal, einen Kanal, der der Kriegsmarine dienen soll, den wichtigen Handelsinteressen gegenüberzustellen, die das Binnenland im Interesse der Stärkung seiner Wettbewerbsfähigkeit mit dem Auslande verlangt und notwendig hat. Der Abgeordnete Arendt verkennt vollständig den Zweck des Binnenlandkanals. Er vermischt zwei Dinge, die durchaus nichts miteinander zu tun haben. Die Regierungskreise, die Parlamentarier mögen darüber denken, wie sie wollen; wir, die Vertreter der produktiven Stände, die wir täglich an unserm eigenen Leibe die Notwendigkeit des Ausbaues der Wasserstraßen spüren, müssen einen solchen Versuch, einen Keil zwischen unsere Freunde zu treiben, mit aller Entschiedenheit zurückweisen.

(Lebh. Beifall.)

Meine Herren! In Niedersachsen ist noch ein Kanalunternehmen in den letzten Jahren mit Erfolg betrieben worden. Der Bau eines Staats-Ems-Kanals, eines Unternehmens, dessen sich besonders der Schiffsahrtsverein in Oldenburg angenommen hat. Es ist in den letzten Wochen eine bemerkenswerte Denkschrift darüber erschienen. In diesem Kanalunternehmen erblicken wir den bedeutsamen Versuch, das vorwiegend landwirtschaftlich entwickelten Großherzogtum Oldenburg mit einer schiffbaren Wasserstraße zu versehen, die das zwischen Weser und Ems gelegene Land für einen Durchgangsverkehr zu erschließen. Wir wünschen unseren oldenburgischen Freunden vollen Erfolg für ihre Bestrebungen und der Oldenburgischen Regierung die freundnachbarliche Förderung der preußischen Staatsregierung zur Ausführung des Kanals.

In Ostfriesland, in der großen Moorgegend, zeigt sich auch, daß die Landwirte den Nutzen des Kanals anerkennen. Nach den Nachrichten, die ich in den allerletzten Tagen bekommen habe, haben sich dort die praktischen Holländer zu Genossenschaften zusammengefunden, um Torfbriketfabriken zu errichten. Man hat dort im Emsgebiete eine Reihe von kleinen Kanälen und entlang diesen Kanälen hat sich bereits eine ganze Anzahl Genossenschaften gegründet, die also tatsächlich den Kanal als ein unmittelbares Werkzeug zur Gewinnung und Ausnutzung der landwirtschaftlichen Bodenschätze betrachten. Wieweit die Holländer in diesem Punkte gegangen sind, geht aus einer Zuschrift hervor, in der gesagt ist: „Wir haben von unserer Seite sofort die Gefahr erkannt, welche in einem Raubbau liegen würde, und werden

unsere Schätze dagegen schützen.“ Wir sehen hier an diesem Beispiele, daß, weil wir die Schätze in unserm Lande nicht heben, der Ausländer sich derselben bemächtigt.

Wir kommen zum Rhein, an dessen gastlichen Gestaden wir hier weilen. Seine Anforderungen sind ja nicht entfernt in dem Maße groß wie die der östlichen Stromgebiete, weil die Rheinuferstaaten seit langem einträchtiglich zusammenwirken, um den Bedürfnissen der Binnenschifffahrt in weitestem Maße entgegenzukommen. Hier haben sich nicht allein die Staatsregierungen, auch die Kommunen, großgewerblichen Etablissements, die Werften und Reedereien zu großen Anlagen emporgeschwungen, die unsere Bewunderung verdienen. Ich darf, nachdem die Frage der Oberrheinregulierung bereits von dem Herrn Minister *Dr. Schenkel* in seiner Begrüßungsansprache gestreift worden ist, als Ergänzung meines Referates ganz kurz erwähnen, daß man in Elsaß-Lothringen, nachdem die Regulierung gewissen Kreisen als nicht ausführbar erscheint, erwägt, einen Lateral-Kanal von Lauterburg bis Straßburg auszubauen, um das Land, insbesondere Straßburg von dem Wohlwollen Badens unabhängig zu machen. Da Straßburg große Opfer hierfür zu bringen bereit ist, ist die Möglichkeit vorhanden, daß diese Idee verwirklicht wird.

Wenn in den letzten Tagen von den Zeitungen berichtet worden ist, daß ein 200 t-Schraubendampfer zum ersten Male die Fahrt nach Basel unternommen hat und wenn daran Hoffnungen der Schweizer Freunde auf Wiedererschließung der Oberrheinschifffahrt bis an die schweizerische Grenze geknüpft werden, so erwähne ich dieses nur als ein Zeichen der Zeit, als ein Zeichen dafür, daß allüberall in der Binnenschifffahrt ein wichtiges Moment zur Förderung des nationalen Wirtschaftslebens erblickt wird.

Leichter erreichbar erscheinen die Hoffnungen und Pläne auf rechtsrheinischem Gebiete. Da sind es ja die berufenen Vertreter, die hier in unserer Mitte weilen, die heute und an den folgenden Tagen mit größerer Sachkenntnis, als sie mir zu Gebote steht, sich hierüber äußern werden. Ich kann nur kurz sagen: die Bestrebungen auf Fortführung der Mainkanalisation von Hanau bis Aschaffenburg und nach Herstellung einer abgabefreien Verbindung von Aschaffenburg bis Kelheim zeigen, daß auch in Bayern die produktiven Kreise des Landes rege sind und in der Erschließung geeigneter Verkehrswege die Grundlage für die fernere gedeihliche Entwicklung von Handel und Gewerbe erblicken.

Wie die Idee des Flottenvereins besonders in Süddeutschland festen Fuß gefaßt hat, so ist auch ebenso bemerkenswert, daß die Bestrebungen auf Schaffung eines großen Verbindungskanals vom Atlantischen Ozean zum Schwarzen Meer hier mit vollem Ernste erfaßt werde.

Ich komme nach Mannheim, dem Endpunkt meiner Reise, dem wichtigsten Handels- und Schifffahrtsplatze am Rheine südlich der Mainlinie. Hier mündet der Neckar, der eine entwicklungs-fähige Industrie an seiner Brust birgt, der auf seinem Laufe an schönen Rebenbergen vorbeieilt und der aufwärts in das schöne sagenumwobene Württemberger Land führt. Hier begegnen wir der großen Frage der Neckarkanalisation, die bereits eingehend erörtert ist und uns in den folgenden Referaten beschäftigen wird, so daß ich glaube, den betreffenden Herren Referenten nicht vorgreifen zu sollen.

Ich schließe meine Ausführungen*) in der Hoffnung, daß die heutige Tagung das Zusammenhalten aller Wasserstraßenfreunde stärken wird, eine Einigkeit, die nicht durch ungünstige Winde, durch Parteien, Zeitungen, einzelne Stände oder Personen auseinandergerissen werden kann, mit dem Ausdrucke der Hoffnung, daß zielbewußtes Bestreben die großen Forderungen, die nie von der Tagesordnung verschwinden werden, ihrer Erfüllung entgegenführen werde zum Segen unseres Vaterlandes.

(Lebh. Beifall).

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting:**

Zur Eröffnung der Diskussion habe ich mitzuteilen, daß zwei Anträge eingegangen sind, einer von dem Oberbürgermeister Geheimem Hofrat Ritter Dr. von Schuh-Nürnberg und ein zweiter seitens des Vorsitzenden der Handelskammer in Duisburg, Bankdirektor Keller, namens der Handelskammern zu Duisburg, Essen, Mülheim a. d. Ruhr und Ruhrort, des Bergbaulichen Vereins zu Essen und des Wirtschaftlichen Vereins in Düsseldorf. Der Antrag des Herrn von Schuh befaßt sich mit der Mainkanalisation von Offenbach nach Aschaffenburg und schlägt eine Resolution vor. — Bei den Handelskammern zu Duisburg usw., die von dem vorgenannten Herrn vertreten sind, handelt es sich um die Abgabe einer Erklärung im Interesse der Fortführung der Rheinschifffahrt bis Straßburg.

*) Vgl. die zusätzlichen Ausführungen des Berichterstatters bei Beginn der Verhandlungen der Nachmittags-Sitzung.

Oberbürgermeister Geheimer Hofrat **Dr. Ritter von Schuh-Nürnberg**:

Meine hochverehrten Herren! Die Herren Vorredner und der Herr Berichtstatter zu Punkt 2 unserer Tagesordnung haben bereits auf die hohe Bedeutung einer Main-Donau-Großschiffahrtsstraße hingewiesen, welche diese nicht bloß für die angrenzenden Uferstaaten, sondern vielmehr noch für den allgemeinen, den deutschen, den europäischen Verkehr hat. Ich und wohl Sie alle, wir schließen uns diesen Anschauungen vollständig an.

Seit Jahren betrachtet es der Bayerische Kanalverein als eine seiner Hauptaufgaben, diesen Binnenschiffahrtsweg, für welchen er mit großen Opfern ein technisches Projekt ausarbeiten ließ, zu fördern. Wenn seine Bestrebungen auch in den Kreisen, die vor allem dafür zu gewinnen waren, anfänglich noch keine wohlwollende Aufnahme gefunden haben, so hat sich die Sachlage seitdem doch insofern anders gestaltet, als der bayerische Landtag schon vor mehreren Jahren seine Zustimmung zu der Fortsetzung der Mainkanalisierung von Offenbach bis nach Aschaffenburg erklärt und die Mittel für die Ausarbeitung eines Projektes für diese Kanalisierung, das unterdessen auch ausgearbeitet wurde, genehmigt hat.

Freilich sind die Verhandlungen, die von den beteiligten Mainuferstaaten über diese Fortsetzung der Mainkanalisierung eingeleitet wurden, in den letzten Jahren bedauerlicherweise arg ins Stocken geraten. Wohl hört man von Zeit zu Zeit, daß die Verhandlungen demnächst wieder aufgenommen würden; und so konnte man namentlich in den letzten Tagen lesen, daß für die Fortsetzung der Verhandlungen in Nürnberg der 21. ds. Monats in Aussicht genommen sei. Was man aber über die Ergebnisse der bisherigen Verhandlungen hört, ist nicht sehr trostreich. So sollen Preußen und Hessen bestrebt sein, eine etwaige Beeinträchtigung ihrer Eisenbahngemeinschaft und der weiter unten liegenden Mainstädte durch eine vertragsmäßige Festlegung der bayerischen Bahntarife und der Schiffahrtsgebühren hintanzuhalten. Auch sollen von der Stadt Hanau ganz außerordentlich hohe Präzipualleistungen verlangt werden. Man darf aber doch erwarten, daß die Einzelinteressen nicht in den Vordergrund gestellt werden, wenn es sich um das wirtschaftliche Gesamtinteresse Deutschlands handelt, und daß nicht etwa der größere Staat den kleineren sein Übergewicht fühlen lassen will.

Es würde die Freude des deutschen Volkes an der errungenen politischen Gemeinschaft sehr verkümmern, wenn der Einheitsgedanke gerade auf dem Verkehrsgebiete, dem wichtigsten Faktor eines gesunden wirtschaftlichen Lebens, versagen sollte. Und dabei handelt es sich doch nicht um eine besonders große Sache. Es handelt sich zunächst nur um die Kanalisierung des Maines auf einer Strecke von 46 km. Es darf daher erwartet werden, daß endlich ein Ausgleich hinsichtlich der auf grundsätzlichen Meinungsverschiedenheiten beruhenden Schwierigkeiten gefunden werden wird.

Diesen Erwartungen, ersuche ich Sie, bei dieser Gelegenheit einen Ausdruck zu geben durch die EntschlieÙung, die ich vorschlage:

„Der Verbandstag gibt sich der zuversichtlichen Erwartung hin, daß die Verhandlungen der Mainuferstaaten wegen des Abschlusses eines Vertrages über die Fortsetzung der Mainkanalisierung von Offenbach nach Aschaffenburg endlich zu einem befriedigenden Abschlusse gelangen, daß zu diesem Zwecke die beteiligten Staaten von Bedingungen, welche eine Einigung unmöglich machen, absehen und zur Erreichung einer gleichmäßigen, wirtschaftlichen Fortentwicklung der einzelnen Bundesgebiete einander möglichst entgegenkommen werden.“

(Lebh. Beifall.)

Vorsitzender Geheimer Regierungsrät **Witting**:

Ich möchte fragen, ob zu dieser Resolution das Wort gewünscht wird.

(Pause.)

Wenn das nicht der Fall ist, darf ich wohl annehmen, daß der Verbandstag der vorgeschlagenen Erklärung beitrifft. — Ich stelle den einmütigen Beitritt des Verbandstages zu dieser Erklärung fest.

Ferner habe ich dem Herrn Handelskammerpräsidenten Keller von Duisburg das Wort zu erteilen. Hierbei handelt es sich aber nur, wenn ich den verehrten Herrn richtig verstanden habe, um die Abgabe einer Erklärung, nicht um die Stellung eines Antrages.

Handelskammerpräsident **Keller** - Duisburg:

Namens der Handelskammern zu Duisburg, Essen, Mülheim a. d. Ruhr und Ruhrort, des Bergbaulichen Vereins in Essen und des Wirtschaftlichen Vereins in Düsseldorf habe ich folgende Erklärung abzugeben:

„Es ist ein dringendes wirtschaftliches Bedürfnis, daß die Kanalisierung des Mains fortgesetzt, der Neckar durch Kanalisierung in eine leistungsfähige Wasserstraße und der Oberrhein bis Kehl und Straßburg in eine regelmäßig benutzbare Wasserstraße umgewandelt werde.

Diese Interessen dürfen durch die Schwierigkeiten der Kostenverteilung auf die beteiligten Staaten nicht Not leiden, andererseits auch nicht durch Bedingungen erschwert werden, die gegenüber dem großen und allgemeinen wirtschaftlichen Werte der Wasserstraßen nicht berechtigt sind.

Der Rhein ist in dankenswertem Zusammenarbeiten aller Uferstaaten bis Mannheim und am Maine bis Offenbach zu einem der bedeutendsten Verkehrswege der Welt geworden und hat zu einem nicht geringen Teile zu dem großen wirtschaftlichen Aufschwung des westlichen Deutschlands beigetragen. Diese befruchtenden Wirkungen werden durch die Erweiterung der Wasserstraßen am Oberrhein, Main und Neckar weiter ins Land hineingetragen.

Die Interessen der niederrheinischen Industrie und des westdeutschen Kohlenbergbaues vereinigen sich unseres Erachtens mit denen Süddeutschlands in dem Wunsche, daß das am Rheine begonnene Werk durch den Ausbau der oberdeutschen Wasserstraßen zu seiner Vollendung geführt werde, zum Segen des Handels und der Industrie und zum wirtschaftlichen Gedeihen unseres engeren Vaterlandes.“

Meine Herren! Auf eine große Begründung dieser Erklärung verzichte ich. Ich wünsche nur, einige Worte hinzuzufügen gegenüber dem Vertreter der Stadt Mannheim. Die Stadt Mannheim kann vielleicht befürchten, daß sie durch diese leistungsfähige Wasserstraße geschädigt würde. Ich möchte demgegenüber feststellen, daß ich eine der ältesten und größten Hafenstädte am Niederrhein vertrete, daß seit 15 Jahren oberhalb und unterhalb dieses Hafens neue Häfen entstanden sind und daß außerdem die ganz neue Wasserstraße von Emden nach Dortmund einen Teil des Verkehrs vom Rhein abgelenkt hat. Wir haben alle diese Anlagen ohne Furcht und Mißgunst entstehen sehen und sind in unseren Erwartungen nicht getäuscht worden. Der Verkehr auch in unserm Hafen hat nicht abgenommen, sondern immer noch zugenommen.

(Beifall.)

Ich meine, so wird es auch Mannheim gehen; denn alle diese neuen Verkehrsstraßen ziehen neuen Verkehr an sich, sodaß auch die alten darunter nicht leiden.

Der Herr Großherzoglich Badische Minister hat in seiner Ansprache hervorgehoben, daß das Schiff mit dem Vertrag wegen der Regulierung des Oberrheins beinahe in den Hafen eingelaufen gewesen, aber dann leider auf einer Sandbank festgefahren sei. Ich glaube, wenn der Verbandstag unsere Erklärung einstimmig annimmt, kann er vielleicht dadurch beitragen, daß dieses Schiff wieder flottgemacht werde,

(Lebh. Beifall.)

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting:**
Wird zu dieser Erklärung das Wort gewünscht?

Handelskammersyndikus **Dr. Martens-Dortmund:**
Als Vertreter der Handelskammer zu Dortmund möchte ich nur erklären, daß unsere Kammer sich der soeben verlesenen Erklärung auch voll anschließt, und ich möchte ferner meinerseits gleichfalls die Bitte aussprechen, daß der Verbandstag diese Erklärung zu der seinigen machen möge.

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting:**
Ja, meine Herren, da habe ich gewisse geschäftsordnungsmäßige Bedenken, ob wir uns hier der Erklärung anschließen können. Ich stelle es der Versammlung anheim, hatte aber meinerseits den Wunsch der Interessenten so aufgefaßt, daß wir von der Erklärung Kenntnis nehmen und sie ins Protokoll einfügen sollten, zumal wir einstweilen noch nicht über die Sache diskutiert haben. Ich weiß nicht, ob seitens des Herrn Handelskammerpräsidenten **Keller** gegen die Einverleibung ins Protokoll Widerspruch erhoben wird.

Handelskammerpräsident **Keller-Duisburg:**

Wenn es geschäftsordnungsmäßig nicht als zulässig zu erachten ist, daß der Verbandstag diese Erklärung als die seinige annimmt, dann würde ich bitten, sie ins Protokoll aufzunehmen.

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting:**
Dem steht geschäftsordnungsmäßig nichts im Wege, weil sie zu Punkt 2 eingebracht ist.

Reichstagsabgeordneter Bergrat **Gothein-Breslau** (zur Geschäftsordnung):

Ich möchte Ihnen vorschlagen, diese Erklärung angesichts ihrer Ausgiebigkeit doch erst in Druck zu geben, damit wir tatsächlich wissen, was wir beschließen; denn so nach einmaligem Vorlesen wird das jetzt für uns kaum möglich sein.

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting**:
Wird gegen diesen Vorschlag Widerspruch erhoben?
(Pause.)

Das scheint nicht der Fall zu sein. Dann wird der Vorstand der Anregung gemäß verfahren und über diese Frage, soweit es morgen die Zeit zuläßt, noch Verhandlungen herbeiführen. Jedenfalls wird die Erklärung später dem Protokoll einverleibt werden. —
Wird zu dem Berichte noch das Wort gewünscht?

Reichstagsabgeordneter Bergrat **Gothein-Breslau**:
Meine Herren! Eine Wendung des Herrn Berichterstatters, welche mißverständlich aufgefaßt werden könnte, nötigt mich, kurz darauf einzugehen. Der Herr Berichterstatter hat bei Erwähnung der großen Überschwemmungen in Schlesien und des Unglücks, das durch dieselben herbeigeführt worden ist, gesagt, daß angesichts dieses Moments die Binnenschifffahrt und die Oderinteressenten zurückstehen und ihre Forderungen in den Hintergrund stellen. Meine Herren! Bescheidenheit ist eine sehr schöne Sache; aber man kommt gewöhnlich nicht ganz weit damit. Ich möchte als Vertreter des „Schlesischen Provinzialvereins für Fluß- und Kanalschifffahrt“ erklären, daß die Oderschifffahrtsinteressenten in keiner Weise etwa die Absicht haben, ihre berechtigten Wünsche auf Verbesserung der Verkehrsanlagen an der Oder irgendwie zurückzustellen, bis die Fragen der besseren Regulierung im Hochwasserinteresse erledigt sind.

Meine Herren! Ich bin im Gegenteil der Meinung, daß gerade die schweren Schädigungen, welche die Schifffahrt durch Hochwasser zwei Jahre hintereinander erlitten hat, es um so notwendiger machen, die Forderungen der Schifffahrt auf Verbesserung der Verkehrsanlagen, der Hafenanlagen, der Schleusenanlagen zu unterstützen. Denn es wird bei jedem derartigen Hochwasser zwar sehr viel von der Notlage der geschädigten Landwirtschaft und der beteiligten Industrien gesprochen — und ich gehöre selbst zu diesen Notleidenden; denn ich bin sowohl in meinem landwirtschaftlichen wie meinem Fabrikbetriebe bei diesen Gelegenheiten zweimal völlig überschwemmt worden — aber gewöhnlich spricht bei diesen An-

lassen niemand von der außerordentlich schweren Schädigung, die die Schifffahrt durch diese langen Unterbrechungen durch Hochwasser und die folgende Versandung usw. erleidet. Dem Schiffer geht tatsächlich seine Ernte durch ein derartiges Hochwasser genau in demselben Maße verloren wie der Landwirtschaft. Die Ernte, die sich in dem Gewinnertragnis ausdrückt, wird durch derartige lang andauernde gewaltige Hochwasser vollständig annulliert.

(Sehr richtig!)

Meine Herren! Da gerade bei den Wasserverhältnissen des Oderstromes der Verkehr sich größtenteils auf die leider kurzen Perioden günstiger Wasserstände zusammendrängt, erscheint es um so notwendiger, wenigstens dafür Sorge zu tragen, daß die Schleusen in diesen Zeiten den Verkehr bewältigen und die Hafenanlagen das Ein- und Ausladen der Schiffe schnell ermöglichen, damit man nicht drei Wochen und womöglich länger warten muß, ehe man einen Platz zum Aus- oder Einladen erhält, oder acht Tage und länger vor der Schleuse liegen muß, ehe man durchgeschleust wird.

Gerade der Umstand wiederholter Hochwasser läßt für die Oderschifffahrt es als doppelt notwendig erscheinen, in demselben Maße wie früher die Forderung auf Erfüllung ihrer berechtigten Wünsche hinsichtlich der Verkehrsverbesserungen im Stromgebiete aufrecht zu erhalten und erneut zu vertreten. Das wollte ich, um einem Mißverständnis vorzubeugen, kurz hervorheben.

(Lebh. Beifall.)

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting:**

Ich möchte fragen, ob zu Punkt 2a der Tagesordnung das Wort noch gewünscht wird.

(Pause.)

Da das nicht der Fall ist, so bitte ich den Berichterstatter zu b, Herrn Professor Hofrat A. von Ölwein-Wien, freundlichst zu seinem Bericht

Der gegenwärtige Stand der Wasserstrassenfrage in Österreich

das Wort nehmen zu wollen.

Berichterstatter Professor Hofrat A. von Ölwein-Wien: (Der Bericht liegt gedruckt vor).*)

*) Siehe Verbandsschrift Neue Folge Nr. XXI.

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting:**
Wird zu Punkt b das Wort gewünscht?

(Pause.)

Es ist nicht der Fall.

Dann bitte ich den Herrn Sektionsrat von Krisztinkovich über

Die Bedeutung des Donau-Theiss- und des Donau-Save-Kanals für den mitteleuropäischen Wasserverkehr

zu berichten.

Berichterstatter Sektionsrat im Königlich Ungarischen Ackerbauministerium von **Krisztinkovich-Budapest.** (Der Bericht liegt gedruckt vor).*)

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting:**

Ich möchte fragen, ob zu diesen Ausführungen das Wort gewünscht wird.

(Pause.)

Wenn das nicht der Fall ist, dann, meine Herren, kann ich wohl den Gegenstand als erledigt betrachten und möchte mir nun folgende geschäftsordnungsmäßige Vorschläge erlauben.

Es ist durchaus nötig, daß wir jetzt schließen. Es kann der Vortrag des Herrn Regierungsrats Brand jetzt nicht mehr gut stattfinden, weil sonst unser ganzes Programm ins Wanken kommt. Ich möchte mir daher den Vorschlag erlauben, daß wir diesen Vortrag heute am Nachmittag entgegennehmen, was um so leichter möglich ist, als der erste auf den Nachmittag festgesetzte Vortrag des Herrn Dr. Krasny fortfällt. Der Herr Berichterstatter ist verhindert hier auf dem Verbandstage zu erscheinen.

Wir würden also heute Nachmittag die Vorträge der Herren Regierungsrat Brand und Handelskammersyndikus Dr. Emminghaus und ferner den schon ohnehin auf der Tagesordnung stehenden Vortrag des Herrn Bauamtman Faber hören. Beide Themata, meine Herren, sind von großer Bedeutung und Wichtigkeit, und wir hoffen, daß sich die Herren pünktlich um $\frac{1}{2}$ 2 Uhr hier wieder einfinden werden.

Ich habe aber noch eine Mitteilung zu machen. Die morgige Sitzung beginnt nicht um 9, sondern um $\frac{1}{2}$ 9 Uhr, weil es sich um

*) Siehe Verbandsschrift Neue Folge Heft Nr. XXII.

die wahrscheinlich sehr kurze Erledigung eines Antrages des Herrn Oberingenieurs Egan-Budapest auf Einsetzung eines betriebstechnischen Ausschusses handelt. —

Ich schließe die Sitzung.

(Schluß: 12³/₄ Uhr.)

Nachmittagssitzung.

Beginn: 2,20 Uhr nachmittags.

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting** :

Meine Herren! Wir treten nunmehr mit einer etwas starken Verspätung in unsere Nachmittagstagesordnung ein.

Zunächst hat der Herr Generalsekretär Rágóczy noch eine Mitteilung zu machen.

Generalsekretär **Rágóczy-Berlin** :

Ich habe heute morgen, da ich mich ja bei meinen Ausführungen einer möglichst Kürze befleißigen mußte, die Erwähnung von drei wichtigen Kanalprojekten vergessen zu erwähnen. Ich möchte nur in aller Kürze die drei Projekte namhaft machen, ohne näher darauf einzugehen — drei Kanalprojekte, auf deren Ausführung gewisse Landesteile und zwar bedeutungsvolle Wirtschaftsgebiete, großen Wert legen. Es sind der Kiel-Elbe-Kanal, die Lahnkanalisation und die Mosel- und Saarkanalisation. Um nicht mißverstanden zu werden — in der Zwischenzeit sind verschiedene Anfragen an mich gerichtet — möchte ich bemerken, daß wir diese Bestrebungen als berechtigte und deren Verwirklichung als notwendig erachten, und daß diese Anlagen im Interesse der Entwicklung von Industrie und Handel der betreffenden Bezirke als dringliche zu bezeichnen sind.

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting** :

Wir kommen nun zu dem ersten Verhandlungsgegenstande

Interessen-Gemeinschaft von Eisen- und Wasserstrassen oder die gegenseitige Ergänzung und das Hand-in-Handgehen dieser beiden Verkehrsmittel.

Berichterstatter Regierungsrat **Brand-Karlsruhe**. (Der Bericht liegt dem Verbandstage gedruckt vor.)*

*) Siehe Verbandsschriften, Neue Folge, Heft Nr. XVI.

Mitberichterstatter Handelskammersyndikus
Dr. Emminghaus - Mannheim:*)

Meine Herren! Es wird mir schwer fallen, mich in diesem wenig akustischen Raume verständlich zu machen; denn ich bin stark erkältet und dadurch genötigt, mich möglichst kurz zu fassen. Außerdem hat der Herr Berichterstatter Brand den Gegenstand so eingehend behandelt, daß mir nicht viel zu sagen bleibt. Meine Aufgabe soll sein, Ihnen in Ergänzung der Ausführungen des Herrn Berichterstatters am Beispiele Mannheims zu zeigen, wie in der Tat das Hand-in-Hand-Arbeiten von Wasserstraßen und Eisenbahnen von außerordentlich hohem volkswirtschaftlichen Werte ist. Ich werde versuchen, den Herrn Berichterstatter nicht oder wenigstens nur gelegentlich zu wiederholen und den Gegenstand von einem neuen, wenigstens für heute neuen Standpunkte zu betrachten.

Der Herr Berichterstatter hat sich im zweiten Teile seines Berichts damit beschäftigt, die gegenseitige Einwirkung der Kettenschiffahrt auf dem Neckar und des Bahnbetriebes längs dieser Strecke zu erläutern. Er hat Ihnen gezeigt, wie die Befürchtungen sowohl derjenigen zerstreut wurden, die von der Einrichtung der Kettenschiffahrt eine schwere Schädigung der gleichlaufenden Eisenbahn befürchtet haben, als auch derjenigen, die umgekehrt der Meinung waren, daß gegenüber einer leistungsfähigen Eisenbahn die neue Kettenschiffahrt auf dem Neckar nicht wettbewerbsfähig sein würde. Schließlich hat sich herausgestellt, daß weder das eine noch das andere der Fall war, sondern, wie der Herr Berichterstatter ausgeführt hat, beide Teile von dem Zusammenarbeiten Nutzen gezogen haben und daß dieses vielleicht schon hier auf diesem beschränkten Verkehrsbezirk bei der Staatsbahn mehr als bei der Schiffahrt der Fall gewesen ist. Immerhin ergibt sich auch aus diesem kleinen Bilde, welchen Wert es hat, wenn vernünftig geleitete Staatsbahnverwaltungen sich die Verbindung mit dem Wasserwege zunutze zu machen wissen.

Der Herr Berichterstatter hat mit Recht das von ihm behandelte Gebiet als ein beschränktes Verkehrsgebiet bezeichnet, das auf der einen Seite durch Heilbronn, einen Knotenpunkt wichtiger Eisenbahnverbindungen und eine aufstrebende Handels- und Industriestadt, auf der andern Seite von dem verkehrsgewaltigen Mannheim abgeschlossen wird, der Nährmutter der badischen Staatseisenbahnen. Das Wort von der „Nährmutter der badischen Staatseisenbahnen“

*) Der Bericht mit Tabellen-Anlagen ist erschienen als Verbandsschrift, Neue Folge, Heft Nr. XXVIII,

hat häufig zu Mißverständnissen und anzüglichen Deutungen Anlaß gegeben. Ich will nun heute versuchen, darzutun, daß dieses Wort in der Tat der Wahrheit entspricht und daß es nicht zuviel gesagt ist, wenn man behauptet, daß die badischen Staatseisenbahnen in ihrer Rente und Existenz mehr oder weniger von dem Vorhandensein Mannheims abhängig sind.

Der Grund dafür, daß Mannheim diese Rolle im Verkehr spielen kann, liegt, abgesehen von seiner ganzen Lage an der Mündung des Neckars in den Rhein, d. h. am Zusammenfluß zweier schiffbarer Ströme, hauptsächlich in zwei Dingen, die ich zu den wichtigsten Ereignissen der deutschen Verkehrsgeschichte zählen möchte; das ist einerseits die Befreiung des Rheins, wie ich mich kurz ausdrücken möchte, von allerlei Hindernissen finanzpolitischer und zünftlerischer Art, sodann aber die Aufnahme der Dampfkraft in die Schifffahrt zu Zwecken des Schleppezuges.

Ich will dabei keineswegs die Wichtigkeit zweier anderer Faktoren unterschätzen, die ebenfalls dazu geführt haben, Mannheim seine jetzige Stellung zu verschaffen; ich meine die Verbesserung der Schifffahrtsstraße auf dem Rhein, die die Uferstaaten mit außerordentlich großen Aufwendungen im Laufe des letzten halben Jahrhunderts bewirkt haben, und endlich die Tatsache, daß Baden von vornherein mit einem Staatsbahnsystem der Schifffahrt gegenübergetreten ist. Wenn wir uns vergegenwärtigen, daß der Ausbau des badischen Staatsbahnsystems gegen Ende der dreißiger Jahre des vorigen Jahrhunderts beschlossen und im Jahre 1840 die erste Strecke gebaut wurde, so zeigt das, in wie außerordentlich kurzer Zeit sich die enorme Verkehrsentwicklung in Mannheim vollzogen hat.

Der Herr Berichterstatter hat einen kurzen Rückblick auf die Zeiten vor der Erbauung von Bahnen geworfen. Ich will daran erinnern, daß die Badische Regierung im Jahre 1840 im Anschluß an ihre Staatsbahn einerseits und im Anschluß an den uralten Neckarstaden andererseits den ersten kleinen Rheinhafen eröffnete. Es ist für die Entwicklung des Verkehrs bezeichnend, daß Seine Königliche Hoheit der Großherzog, der damals als Erbprinz der Eröffnung dieses Mannheimer Rheinhafens beiwohnte, fast 50 Jahre später bei der Eröffnung des großen neuen Rheinkais daran erinnern konnte, wie damals die Sorge der maßgebenden Stellen der Frage galt, ob dieser Rheinhafen auch jemals von dem Verkehr würde in Anspruch genommen werden und ob man nicht von vornherein eine viel zu große Anlage geschaffen hätte.

Im Jahre 1870 wurde der große Mühlauhafen von 2 km Länge begonnen und bald darauf eröffnet. Gegenwärtig stehen wir am Endpunkt einer Entwicklung, die nicht schon 1840, sondern eigentlich erst an der Scheide der sechziger und siebziger Jahre eingesetzt hat, und zwar auf Grund der sogenannten Revidierten Rheinschiffahrtsakte, die sämtliche noch vorhandenen Hindernisse der freien Stromfahrt gänzlich beseitigte, auf Grund der Einigung der deutschen Stämme im Jahre 1870 und des damit einsetzenden Aufschwunges der deutschen Industrie und des deutschen Welthandels. Ein Blick auf die Geschichte der Befreiung des Rheins im einzelnen lehrt, welch bedeutsamen Einfluß in dieser Richtung nicht nur die Revision der Rheinschiffahrtsakte von 1868, sondern, auf dieses Ziel hinführend, der Krieg von 1866 und schließlich der deutsch-französische Krieg 1870 gehabt hat.

Auf die Geschichte der Rheinschiffahrt in dieser Periode einzugehen, hieße Eulen nach Athen tragen, nachdem erst in diesen Tagen in den Schriften des „Vereins für Sozialpolitik“ Professor Gothein in Bonn eine Geschichte der Rheinschiffahrt bis zur Revision der Rheinschiffahrtsakte geliefert hat, die meines Erachtens ein *standard work* für die Behandlung dieser Frage ist.

Gotheins Darstellung schließt, wie ich sagte, mit der Revidierten Rheinschiffahrtsakte. Mit diesem Zeitpunkt beginnt die eigentliche Entwicklung Mannheims und seines Hafens am Endpunkt der Rheinschiffahrt und am nördlichen Ende des badischen Staatsbahnsystems. Die Geschichte der Rheindampfschiffahrt zeigt, wie nach einigen, ohne dauernden Erfolg unternommenen Versuchen in den zwanziger Jahren, die darauf ausgehen, Dampfer zur Beförderung von Gütern und hauptsächlich Personen auf dem Rheine laufen zu lassen, mit Dampfschiffen zunächst die Personenbeförderung und — infolge der noch bestehenden Beschränkungen durch die Zunftrechte der Schiffer — nur die Beförderung eiliger Güter in ganz beschränktem Umfange betrieben wurde. Es hat eine lange Zeit gedauert, bis die Schleppschiffahrt eingeführt werden konnte; die ersten Versuche scheiterten zu jener Zeit an dem Widerstande der zunftmäßig organisierten Schiffer, die, auf ihre Zunftrechte pochend, die Verbindung der Schiffahrt mit dem Eigenhandel und der Spedition zu verhindern trachteten. Das gelang ihnen auch eine lange Zeit. Rheinische Großkaufleute hatten zwar schon in den dreißiger und vierziger Jahren die Wichtigkeit des Schleppens auf dem Strome erkannt, konnten aber gegenüber dem organisierten Widerstande der Schiffer, denen auch von den Regierungsorganen viel-

fach Beistand geleistet wurde, mit ihren Absichten nicht durchdringen.

Dazu kam, daß wegen der Vielherrschaft an den Ufern des Rheins und der Interessengegensätze zwischen den einzelnen Plätzen am Rhein, die, wie z. B. Köln und Mainz, ihre Stapelrechte mit großer Zähigkeit verteidigten, eine eigentliche freie Großschiffahrt überhaupt nicht entstehen konnte. Es gab nur einen Zwischenverkehr zwischen den einzelnen, durch Stapelrechte begünstigten Plätzen und Verbindungen mit sog. Rangfahrten, zu denen aber nur wenige berechtigt waren; und sie stellten keine freie Schiffahrt dar; vielmehr konnten die Berechtigten, da der Landtransport vor der Eisenbahnära viel teurer war, ihrerseits Frachten und Bedingungen diktieren.

Interessant ist es, daß immerhin schon in den dreißiger Jahren der Rheinstrom vereinzelt bis nach Basel hinauf von Dampfern befahren wurde. Es ist der 22. September 1825, von dem eine badische Konzession für ein Schiffahrtsunternehmen zwischen Mannheim und Basel datiert. Aber erst seit 1830 steht Mannheim in einigermaßen regelmäßiger Dampferverbindung mit den unteren Stromstrecken. Um dieselbe Zeit sehen wir sogar ein kleines Schiffahrtsunternehmen auf der Strecke Straßburg—Basel in Betrieb. Freilich haben alle diese Versuche, wie ich schon erwähnte, zu dauerndem Erfolg nicht geführt. Es mag das wohl daran gelegen haben, daß einerseits die Schiffsgefäße, die man damals anwandte, zu klein und die zu ihrer Fortbewegung notwendigen Kohlenmengen wegen der Rückständigkeit des Maschinenbaues zu groß und daß andererseits die Fahrwasserverhältnisse im offenen Strome noch nicht genügten, um einen Dampferverkehr mit Erfolg zu betreiben.

Indessen hatten sich doch schon nach der ersten Rheinschiffahrtskonvention in den dreißiger Jahren infolge von gewissen Verkehrserleichterungen, die jene Konvention brachte, auf dem Niederrhein einige Dampfschiffahrtsgesellschaften bilden können, die nicht nur den Personenverkehr, sondern auch den Güterverkehr in größerem Umfange zu pflegen sich zur Aufgabe setzten und von denen zwei, die wir jetzt als eng verbündete Köln—Düsseldorfer Gesellschaft kennen, heute noch blühen.

Ihnen ist als erstes Unternehmen am Oberrhein im Jahre 1842 die Mannheimer Dampfschiffahrt gefolgt, zunächst als Unternehmen einer Schiffervereinigung, das bald in die heute bestehende Aktiengesellschaft überging. Sie steht heute an der Spitze der rheinischen Reedereien mit einem Park von 66 Kähnen, die im

ganzen 67 000 t Ladefähigkeit haben; ihre Flotte entspricht also in ihren Maßen dem Durchschnitt auf dem Rhein, der heute ein Schiff von 1000 t ist, während kleinere Schiffe im allgemeinen nicht mehr als rationell und rentabel angesehen werden können.

Das Auftreten dieser Gesellschaft, die ihrerseits im Gegensatz zu den älteren Unternehmungen ganz besonderes Gewicht darauf legte, den Dampf zum Schleppen von Kähnen zu verwenden, bedeutet den Übergang von den alten unhaltbaren Zuständen zum modernen Großbetrieb in der Rheinschifffahrt.

Kurz vor ihrem Zustandekommen war, wie ich schon erwähnte, in Mannheim der kleine erste Rheinhafen eröffnet worden. Es hat aber nicht sehr lange gedauert, bis die Befürchtung, die die maßgebenden Stellen damals hegten, daß der Hafen zu groß sei, entkräftet war, und es machte sich immer zwingender das Bedürfnis geltend, größere Anlagen zu schaffen. Und schließlich in den neunziger Jahren wich die Sorge über die Ausnutzung der geschaffenen Anlagen der anderen Sorge darüber, wie es sich würde ermöglichen lassen, auf dem immerhin beschränkten Gebiete zwischen Neckar und Rhein und dem Weichbild der Stadt für neue Bedürfnisse auch neue Anlagen zu schaffen.

Gegenwärtig liegen die Dinge, wie Sie bei der Besichtigung morgen sehen werden, so, daß das Staatshafengebiet ausgebaut und von dem Verkehr voll in Anspruch genommen ist, so daß neue Ansiedlungen in unserm Staatshafen kaum mehr möglich sind.

Da nun zum Teil wegen dieses Raummangels zum Teil aus Gründen der Feuersicherheit, die in einem Handelshafen ja eine ganz besondere Bedeutung beanspruchen darf, die Aufnahme von neuen industriellen Unternehmungen in dem Staatshafen nicht wünschenswert schien, so hat die Stadtgemeinde, einer Anregung der Handelskammer folgend, die Erbauung des Industriebhafens, den Sie hier (Redner weist auf die Karte) abgebildet sehen, übernommen und mit Aufwendung von sehr erheblichen Mitteln dort eine muster-gültige Anlage von großer Ausdehnung geschaffen, die besonders für die Ansiedlung industrieller Unternehmungen bestimmt ist.

Ich erwähne diese Anlage, über die ja heute und gestern schon von berufenerer Seite ausführlich gesprochen worden ist, nur deshalb, um daran die Bemerkung zu knüpfen, daß es auch hier die Staatsbahnverwaltung an dem weitesten Entgegenkommen nicht hat fehlen lassen, freilich wohl geleitet von dem Wunsche, aus der neuen Anlage auch für ihre Linien den bestmöglichen Nutzen zu ziehen.

Ähnliche Gründe sind es gewesen, die die Staatsbahnverwaltung veranlaßten, im Laufe dieses Jahres den Rheinauhafen, der von den privaten Unternehmern aus persönlichen Gründen nicht gehalten werden konnte, auf ihre Rechnung zu übernehmen und ebenfalls ihren Linien aufs engste anzuschließen. —

Anderer Art sind vermutlich die Erwägungen gewesen, die es der Verwaltung haben geraten erscheinen lassen, für 9 Millionen Mark in Kehl einen Hafen zu bauen. Ich will aber auf diesen Gegenstand hier nicht weiter eingehen, weil er tatsächlich außerhalb des heute zu behandelnden Gebietes liegt. —

Angesichts der vorgeschrittenen Zeit muß ich mich jetzt darauf beschränken, nur noch mit Hilfe einiger weniger Ziffern Ihnen zu zeigen, welche Bedeutung Mannheim in seiner Eigenschaft als Umschlagsplatz hat und in wie hohem Maße das Zusammenwirken, das verständnisinnige Zusammenarbeiten der Staatsbahnverwaltung mit der Großschiffahrt auf dem Rheine dazu mitgewirkt hat, in Mannheim einen Umschlagsplatz zu schaffen, dem die badische Staatsbahnverwaltung und damit, wie vorhin schon angedeutet worden ist, der ganze badische Staat außerordentlich große Erfolge verdankt.

Wenn wir das Jahr 1870, das als erstes in der dem Referate angehängten Tabelle aufgeführt ist, als anormal außer acht lassen und 1871 als Anfangsjahr nehmen, so sehen wir, daß sich der Verkehr seit jenem Jahre, wo er im Hafen eben die erste Million Tonnen überschritten hatte, in fast ununterbrochenem Aufsteigen verachtfacht hat. Nur an zwei Stellen, zuletzt 1901 und 1902 gegen 1900 aus allbekannten, hier nicht näher zu erörternden Gründen, ist ein Rückgang eingetreten, vorher anfangs der neunziger Jahre, als neben anderen Umständen die Schwierigkeiten der handelspolitischen Verständigung mit Rußland auch unseren Verkehr beeinträchtigten.

Der Bahnverkehr ist seit jenem Jahre im ganzen um das 5 fache gestiegen, der Wasserverkehr aber um das 14 fache: auf beiden Wegen also eine wesentliche Zunahme!

Noch stärker tritt die Eigenschaft Mannheims als Umschlagsplatz hervor, wenn wir den Gesamtversand und den Gesamttempfang des Platzes in Beziehung setzen. Dann zeigt sich, wie aus Anlage 2a des Berichtes ersichtlich ist, daß der Gesamtversand zu Bahn und zu Wasser zusammen — der Wasserversand ist nicht bedeutend — zwei Drittel bis drei Viertel des Gesamttempfanges beträgt, eine Ziffer, die von einem Platze wie Berlin, der einen viel größeren

Gesamtverkehr hat, naturgemäß nicht erreicht werden kann. Berlin ist ein ungeheurer Konsumtionsplatz, aber kein Umschlagsplatz. Die rückläufige Neigung dieser Verhältnisziffer zuungunsten des Umschlags, die wir seit etwa zehn Jahren beobachten, hängt wohl mit dem wachsenden örtlichen Verbrauch der außerordentlich zunehmenden Bevölkerung und mit der Entwicklung unserer Industrie zusammen.

Spezieller noch berührt das Verhältnis des Bahnversands zum Wasserempfang unsern Gegenstand (Anlage 2b meines Berichts). Hier sind es durchschnittlich drei Viertel der außerordentlich großen im Hafen zugeführten Gütermenge, die im Versand der Bahn zufallen.

Einige absolute Ziffern mögen die hiesigen Verhältnisse noch kurz beleuchten. Es handelt sich dabei um sehr erhebliche Mengen. Der Gesamtverkehr Mannheims ist seit dem Jahre 1871 von 1 236 000 t bis heute auf 10 000 000 t gestiegen. Dabei ist der Versand auf der Bahn 1871 mit 434 000, dagegen 1902 mit 3 029 000 t beteiligt, also eine ganz außerordentliche Steigerung. Während der Empfang im Hafen zu Wasser gegen 5 000 000 t beträgt, beträgt der Versand mit der Bahn über 3 000 000 t. Es sind also mehr als drei Fünftel der zu Wasser angekommenen Mengen, die mit der Bahn weiter versendet werden, allerdings, wie ich der Wahrheit halber hinzufügen muß, nicht allein mit der Badischen Bahn, aber doch im wesentlichen; denn die Anteile der preußischen Verwaltung im Verkehr der vormals Hessischen Ludwigsbahn machen nur einen kleinen Teil dessen aus, was auf der Badischen Bahn befördert wird.

Ich muß es mir versagen, an einigen Hauptgegenständen des Mannheimer Umschlagsverkehrs des näheren darzutun, wie günstig für die Eisenbahn sich die Verhältnisse hier entwickelt haben. Nicht unterlassen darf ich aber, zum Schluß zu erwähnen, daß die Badische Staatseisenbahn auch bezüglich der Einnahmen große Vorteile von der nahen Beziehung zu Mannheim hat; und ich bitte, im Anschluß an die Ausführungen des Herrn Berichterstatters auch darauf hindeuten zu dürfen, daß von den Gesamteinnahmen der Badischen Staatseisenbahn etwa ein Drittel durchschnittlich aus den Frachteinnahmen der einen badischen Station Mannheim stammt.

Wenn wir nach den Ursachen dieser volkswirtschaftlich so außerordentlich günstigen Verhältnisse fragen, so brauchen wir nicht lange danach zu suchen. Ich habe schon von der natürlichen Gunst der Lage des Platzes gesprochen, die sich niemand zum Verdienst rechnen kann. Aber diese Gunst der Lage erkannt und genützt zu haben, ist wohl als ein Verdienst anzuerkennen; die

verständnisvolle Würdigung der wirtschaftlichen Bedeutung der Binnenschifffahrt, die sich die Staatsbahnverwaltung und überhaupt die Großherzogliche Staatsregierung von Anbeginn hat angelegen sein lassen, die sachkundige Fürsorge, die unter der Leitung des Großherzogs Friedrich der Ausgestaltung der Mannheimer Hafenanlagen, von deren Bedeutung Sie sich morgen zu überzeugen Gelegenheit haben, stets gewidmet worden ist, und endlich, *last not least*, die Tatsache, daß gerade in Mannheim ein außerordentlich tatkräftiges und wagemutiges Unternehmertum, Kaufleute, Industrielle und Reeder, den Mittelpunkt ihrer Tätigkeit gefunden haben: diesen drei Faktoren hauptsächlich verdankt Mannheim seine gegenwärtige Stellung im Verkehrsleben.

Wenn man, wie jetzt wieder, in den Zeitungen liest, daß Ausnahmetarife für eine ganze Reihe von Gütern im Antwerpen-Baseler Verkehr ermäßigt werden sollen, daß ferner für eine Anzahl Güter neue weiterermäßigte Ausnahmefrachtsätze auch im Verkehr der deutschen Nordseehäfen nach der Schweiz eingeführt werden sollen, so wird man nicht umhin können, einige Zweifel an der Zweckmäßigkeit solcher Maßnahmen zu hegen. Ich kann und will meine persönliche Überzeugung nicht zurückhalten, daß es sehr häufig widersinnig ist, wenn die Bahnen die Phantasie ihrer Beamten zur Konstruktion von Ausnahmetarifen anspannen, bei denen sie nach ihrem eigenen Bekenntnis nichts oder sehr wenig verdienen,

(Sehr richtig!)

durch die sie aber die Schifffahrt schwer benachteiligen. Denn es liegt auf der Hand: der Eisenbahnverkehr hat eine Reihe Vorteile. Ich will nicht von der Schnelligkeit der Beförderung sprechen; denn wir machen die Erfahrung, daß vielfach, auf dem Rhein wenigstens, die Beförderung zu Schiff sich rascher vollzieht als auf der Bahn. Aber es gibt gewisse Transporte, die der Eisenbahn, wenn die Frachtkosten nicht gar zu sehr teurer sind, aus anderen Gründen zufallen: weil nicht umgeladen zu werden braucht; weil der Transport in demselben Gefäße geschieht, weil bisweilen auch auf schnellere Beförderung gerechnet werden darf usw.

Wenn eine Transportart, die gewisse, wirkliche oder eingebildete Vorzüge hat, sich in ihrem Preise einer andern Transportart — ich rede hier von der Schifffahrt — nähert, ohne sie gerade zu unterbieten, so ist das unter Umständen schon ein Anlaß, daß die Schifffahrt ihrerseits, um die Transporte, die sie bisher gehabt hat,

nicht an die Eisenbahn zu verlieren, auch wieder mit den Frachten hinuntergehen muß. Es entwickelt sich also auf der einen Seite ein künstliches Geschäft, bei dem, wie schon erwähnt, die Bahn selbst bekennt, nichts zu verdienen; auf der andern Seite ruiniert man ein gegebenes natürliches Geschäft ohne Not und ohne wirtschaftlichen Zweck. Der Grund dafür, daß die Eisenbahnen hinsichtlich der Frachtbemessung freier sind als die Schifffahrt, liegt wohl darin, daß jede Eisenbahn bezüglich ihrer Verkehrswege einen monopolistischen Charakter hat, während die Schifffahrt auf ihrer Straße dem freien Wettbewerbe unterliegt, der dafür sorgt, daß die Frachten den niedrigsten Stand einnehmen, den sie, sofern überhaupt noch rentabel gearbeitet werden soll, überhaupt einnehmen können; die Eisenbahn aber kann mehr oder weniger willkürlich ihre Frachten festsetzen.

Ich glaube, es ist hier der Ort, der Hoffnung Ausdruck zu geben, daß endlich die — ich kann mich nicht anders ausdrücken — unwirtschaftliche Unterbietung der Wasserfrachten, des Wasserverkehrs durch die Eisenbahnen ein Ende nimmt, daß die hier in Mannheim zu beobachtenden Ergebnisse des verständigen Zusammenwirkens von Eisenbahn und Schifffahrt auch im übrigen Reiche den Eisenbahnverwaltungen zum Muster dienen und daß sie sich darüber belehren lassen, wie die Zusammenarbeit der Eisenbahnen mit den Wasserstraßen beiden Teilen nützt und dem Ganzen zum wirtschaftlichen Vorteil dient.

(Lebh. Beifall.)

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting** :

Ich eröffne die Diskussion, meine Herren! Wird das Wort gewünscht?

Handelskammersekretär **Dr. Stein-Duisburg** :

Ich möchte auf einen Punkt zurückgreifen, den der erste Herr Berichterstatter in seinem Vortrag behandelt hat. Er hat ausgeführt, daß die Zunahme des Wasserverkehrs in Mannheim 99 v. Hdt. betragen habe, während die Zunahme des Eisenbahnverkehrs nur etwa 80 v. Hdt. ausgemacht habe. Ein ähnliches Argument ist der Handelskammer zu Duisburg im vorigen Jahre von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten entgegengehalten worden auf die gemeinsame Beschwerde der Rheinhäfen, daß die preußische Eisenbahntarifpolitik die deutschen Nordseehäfen auf Kosten der deutschen Rheinhäfen begünstigé.

Wir haben dem preußischen Eisenbahnminister entgegengehalten, daß jener Vergleich durchaus nicht zutreffe. Es sei ganz selbstverständlich, daß eine Wasserstraße, die den Verkehr auf einem engen Gebiete zusammenfasse, ihn an sich heranziehe, in ihrer Verkehrsbewegung nicht in Vergleich gesetzt werden dürfe mit der Verkehrsbewegung der Eisenbahnen des g a n z e n L a n d e s. Denn eine große Zahl von Eisenbahnlinien ist nur gebaut worden, um abgelegenen oder gar notleidenden Gebietsteilen den Verkehr zu erschließen. Daß in der Gesamtheit des Verkehrs eines solchen Staatsbahngebietes die Verkehrssteigerung nicht eine so große ist wie auf einem den Verkehr zusammenfassenden Gebiete einer großen Wasserstraße, das ist ganz selbstverständlich.

(Sehr richtig!)

Ich habe diesen Punkt für wichtig genug gehalten, um ihn hier zu erwähnen, damit nicht etwa die Meinung aufkommen könne, man habe hier zugeben müssen, daß der Schifffahrtsverkehr auf den Wasserstraßen in so wesentlichem Umfange gestiegen sei und daß man berechtigt sei, diesen Umstand den Beschwerden der Schifffahrt über Benachteiligung durch die Eisenbahnen entgegenzuhalten. Ich wollte verhüten, daß aus dieser verschiedenartigen Verkehrsbewegung, die durchaus verständlich ist, unrichtige Folgerungen auf die wirtschaftliche Lage der Schifffahrt gezogen werden und Anträgen der Schifffahrtsinteressenten nachteilig im Wege stehen.

(Lebh. Beifall.)

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting**:
Das Wort wird nicht mehr gewünscht.

Wir kommen zu dem Vortrage:

Die Verbesserung der Schiffbarkeit der oberen Donau von Kelheim bis Ulm.

Berichterstatter Königlicher Bauamtmann
Eduard Faber-Nürnberg.

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting**:

Meine Herren! Ich möchte nochmals, indem ich die Diskussion erst eröffne und

(Pause)

da das Wort wohl nicht gewünscht wird, wieder schließe, daran erinnern, daß wir morgen um $\frac{1}{2}$ 9 Uhr anfangen.

Ich schließe die Sitzung.

(Schluß 3,36 Uhr.)

Zweiter Verhandlungstag.

Freitag, den 11. September 1903.

Beginn $1\frac{1}{2}$ Uhr vormittags.

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting**:
Ich eröffne die Sitzung.

Meine Herren! Nach dem gestrigen Beschluß des Verbandstages ist heute der erste Gegenstand der Verhandlung der Antrag des Herrn Egan auf

Einrichtung und Organisation eines betriebstechnischen Ausschusses innerhalb des Rahmens der Verbandsleitung.^{*)}

Ich erlaubte mir gestern schon zu bemerken, daß sich der Verbands-Ausschuß mit dieser Frage bereits befaßt hat und daß wir heute in der Lage sind, nach dieser Richtung schon bestimmte, formulierte Anträge zu stellen.

Ich erteile zunächst dem Herrn Antragsteller das Wort.

Oberingenieur **Edward Egan** - Budapest:

Um einerseits das Interesse der Schiffsverkehrsunternehmungen, Schiffsbesitzer und deren Betriebsorganen an den Arbeiten des Verbandes zu heben und denselben das Wirken des Verbandes durch Mitteilung von laufenden betriebstechnischen Erfahrungen möglichst nutzbar zu machen und um andererseits wieder auf den Verbandstagen durch die Erörterung und Veröffentlichung der diesbezüglichen Ergebnisse mehr Abwechslung zu bieten, gestatte ich mir hiermit den Antrag zu stellen, daß „im Rahmen der Verbandsleitung ein betriebstechnischer Ausschuß errichtet werden möge“.

Zur Begründung meines Vorschlages erlaube ich mir auf die in dieser Richtung entfaltete Tätigkeit des „Vereins deutscher

^{*)} Der Antrag mit Begründung ist in der Anlage zu diesem Berichte abgedruckt.

Eisenbahnverwaltungen“ hinzuweisen. Dieser ist eigentlich kein Verein, sondern ähnlich wie unsere Vereinigung ein Verband der deutschen, österreichischen und ungarischen Eisenbahnen. Dieser Verband hat einen besonderen technischen Ausschuß, dessen Tätigkeit — außer der Feststellung der Normalien für die Verkehrsmittel — auch darin besteht, daß er alle auf dem Gebiete des Eisenbahnbetriebes auftretenden technischen Fragen, Verbesserungen, Neuerungen und Erfindungen in eingehende Beratung zieht und die Ergebnisse der mit ihrer Erprobung gemachten Erfahrung durch Berichterstatter bei den Vereinsversammlungen behandeln läßt.

Der Ausschuß arbeitet in der Weise, daß er die seitens der geschäftsleitenden Verwaltung des Vereins oder vom Ausschuß selbst oder aber von einem Verbandsmitgliede gestellten betriebstechnischen Fragen zeitweise den einzelnen Eisenbahnverwaltungen in Form von Fragebogen zustellt; die einlaufenden Antworten bieten dann den Gegenstand der erwähnten Berichterstattung.

Auf diese Weise erhalten alle Eisenbahnen des Verbandes gegenseitig authentische Mitteilungen von den Ergebnissen der Versuche und Verbesserungen, welche an einem oder an mehreren Orten durchgeführt wurden, und sie kommen dadurch in die Lage, in ihrem Betriebe Vervollkommnungen einzuführen, die Betriebs- und Erhaltungskosten zu ermäßigen, oder aber ersparen sich Mühe und Auslagen durch die Vermeidung etwaiger aussichtsloser Versuche.

Da ich mehrere Jahre hindurch Gelegenheit hatte, die Tätigkeit des erwähnten Ausschusses zu verfolgen und mich von der Nützlichkeit seiner Arbeit zu überzeugen, bin ich der festen Überzeugung, daß auch unser Verband durch Organisierung eines solchen Ausschusses bei ernster Mitwirkung der maßgebenden Faktoren in die Lage kommen wird, den im Schiffahrtsbetriebe tätigen Mitgliedern gute Dienste zu erweisen.

Zur Unterstützung meines Antrages führe ich noch an, daß durch die Organisierung eines derartigen Ausschusses für die Schiffahrtsunternehmungen fernerhin auch der Nutzen sich ergeben wird, daß die Fabrikanstalten für Erzeugung von Verbesserungen an Schiffskesseln, Maschinen, Armaturen, Schiffsinventargegenständen, Anstrichfarben und anderen Bau- und Betriebsmaterialien größeres Interesse zeigen würden, da ihre Artikel ohne besondere Anpreisung in kurzer Zeit allen mitteleuropäischen Schiffahrtsunternehmungen und deren Betriebsorganen zur Kenntnis gelangen würden und,

wenn sie entsprechen, auf vielseitige und rasche Verbreitung rechnen können.

Im Falle der Annahme meines Antrages würde ich bezüglich der Durchführung desselben es am besten erachten, wenn der heutige Verbandstag die Geschäftsleitung des Verbandes beauftragen würde, daß dieselbe bis zum nächsten Verbandstage für den betriebstechnischen Ausschuß eine entsprechende Geschäftsordnung ausarbeiten und dann dem Vorstände des Verbandes vorlegen möge.

(Lebh. Beifall.)

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting**:
Ich eröffne die Diskussion.

Geheimer Regierungsrat **Wittich** - Berlin:

Wenn ich auch die Berechtigung der Gründe, welche den Herrn Antragsteller zu seinem Antrage veranlaßt haben, nicht verkenne, so zweifle ich doch, daß ein solcher betriebstechnischer Ausschuß für die nächsten Jahre ein geeignetes und genügendes Tätigkeitsgebiet haben wird. Der Verband hat sich im wesentlichen als seine Aufgabe die Förderung der drei großen Kanäle, des Donau-Oder, Donau-Elbe und Donau-Main-Kanals, gestellt und wird zunächst deren betriebsfähigen Ausbau abwarten müssen, bevor er sich mit Fragen, die ihren Betrieb betreffen, beschäftigen kann. Auch vermisze ich in dem Antrage eine nähere Definition dessen, was der Ausschuß zum Gegenstande seiner Arbeit zu machen haben würde.

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting**:

Ich darf mir zunächst vielleicht eine Bemerkung zu diesen Ausführungen des verehrten Herrn Vorredners gestatten. Er hat die Güte gehabt, als Zweck des Verbandes die Herstellung leistungsfähiger Wasserstraßen, insbesondere dieser drei Kanäle anzugeben. Ich glaube, das ist nicht ganz erschöpfend; denn im Absatz 1 des § 1 unserer Satzungen steht ausdrücklich als Zweck des Verbandes, daß er erstens auf die Herstellung dieser leistungsfähigen Wasserstraßen und ferner auf die Hebung des Wasserstraßenverkehrs zwischen den beiden Reichen usw. hinzuwirken hat. Ich glaube, das ist doch eine so allgemeine Fassung, daß man auch für einen betriebstechnischen Ausschuß einen weiten Raum seiner Tätigkeit daraus formulieren kann.

Nun möchte ich mir die weitere Bemerkung erlauben, daß sich der Verbands-Ausschuß, wie ich schon hervorgehoben habe, in einer langen Erörterung mit der Frage befaßt hat und daß wir im

Ausschüsse eigentlich alle die Empfindung hatten: das ist eine sehr dankenswerte Anregung, die hier gegeben wird. Denn es wurde hier schon seitens des Präsidiums im Laufe der Verhandlungen leise oder lauter — ich glaube, nicht mit Unrecht — hervorgehoben, daß eine gewisse Gefahr in unseren Beratungen liege, wenn nämlich immer wieder dieselben großen Kanalprojekte Gegenstand der Erörterung werden und wenn nicht vielmehr der Verband sich bemüht, ich möchte sagen, das tägliche Leben der großen Binnenschifffahrt, den Betrieb, die Technik usw., zu fördern, die Errungenschaften auf diesem Gebiete kundzugeben.

Wir sind deshalb im Verbands-Ausschuß, wie ich schon sagte, der Meinung gewesen, der Herr Antragsteller habe einen wunden Punkt und einen sehr wichtigen Punkt berührt. Wir haben uns mit großer Mehrheit auf den Standpunkt gestellt, der diesem Antrag zugrunde liegt.

Nun hat der Herr Vorredner in Einem recht. Ganz genau bis ins Einzelne ist die Frage noch nicht klar. Sie ist ja auch erst jetzt aufgetaucht. Der Herr Antragsteller formuliert indes seinen Antrag dahin, daß er zum Schlusse empfiehlt:

„Im Falle der Annahme meines Antrages würde ich bezüglich der Durchführung desselben es am besten erachten, wenn der heutige Verbandstag die Geschäftsleitung des Verbandes beauftragen würde, daß dieselbe bis zum nächsten Verbandstage für den betriebstechnischen Ausschuß eine entsprechende Geschäftsordnung ausarbeiten und dann dem Vorstande des Verbandes vorlegen möge.“

Dem nächsten Verbandstage würde erst die definitive Formulierung obliegen, und ich möchte daher bitten, den Antrag so, wie er gestellt ist, anzunehmen.

Geheimer Regierungsrat **Wittich**-Berlin:

Ich lasse meine Bedenken fallen.

Reichsratsabgeordneter Ingenieur **Kaftan**-Prag:

Meine sehr geehrten Herren! Der Zweck des Antrages geht dahin — es ist ja auch in dem Antrage und in der Begründung vollständig gesagt — Verbesserungen und Neuerungen im Schiffahrtsbetriebe den betreffenden beteiligten Kreisen zu übermitteln. Es wäre allerdings der Antrag in dieser Form nicht notwendig gewesen, wenn die betreffenden Regierungen es für zweckmäßig erachtet hätten, diese Aufgabe zu übernehmen, eben diese

Erfahrungen durch ihre Fachleute zu sammeln und dann alljährlich zu veröffentlichen.

Das geschieht nun nicht; und an Stelle dieser, ich möchte sagen, Verpflichtung der betreffenden Staaten tritt eben der Antrag des Herrn Kollegen Egan, der, wie gesagt, den Zweck hat, daß sich die Vereine und der Verband mit dieser Frage befassen.

Natürlicherweise wird ja heute nicht vollständig darüber entschieden. Es wird ja erst die betreffende Geschäftsordnung entworfen und dem künftigen Verbandstage zur Genehmigung vorgelegt werden müssen. Ich würde daher von mir aus den Antrag des sehr geehrten Herrn Kollegen Egan bestens unterstützen und ihn dem Verbands zur Annahme empfehlen.

(Beifall.)

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting**:
Wünscht der Herr Antragsteller noch das Wort?

Antragsteller Oberingenieur **Edward Egan**
Budapest:

Zu meinem Antrag habe ich nichts hinzuzufügen; zur Begründung desselben könnte ich, außer dem bereits Erwähnten, allerdings noch viele weitere Momente anführen, aber mit Rücksicht auf die beschränkte Zeit unterlasse ich es und empfehle nochmals meinen Antrag annehmen zu wollen.

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting**:
Wird das Wort noch gewünscht?

(Pause.)

Es scheint nicht der Fall zu sein. Dann darf ich, wenn sich kein Widerspruch erhebt die Zustimmung der Versammlung zu diesem Antrage annehmen. — Ich stelle das fest.

Damit ist dieser Punkt erledigt.

Bevor wir in unseren Beratungen weiter fortfahren, möchte ich Ihnen mitteilen, daß das Bureau Ihnen vorschlägt, in gewohnter Weise und, ich glaube, im Ausdruck der Gefühle, die uns alle be-seelen, Huldigungstelegramme an Seine Majestät den Deutschen Kaiser, an Seine Majestät den Kaiser von Österreich und König von Ungarn und an Seine Königliche Hoheit den Großherzog von Baden abzusenden.

(Beifall!)

Wenn Sie gestatten, werde ich die von uns formulierten Telegramme hier vorlesen.

„An des Kaisers Majestät, Berlin. Die zu ihrer sechsten Tagung in Mannheim aus allen Gauen Deutschlands, Österreichs und Ungarns versammelten Teilnehmer bringen Eurer Majestät, dem warmherzigen und erfolgreichen Schirmherrn und Förderer aller Schifffahrtsbestrebungen, ehrfurchtsvolle Huldigung dar. Mögen die weitausschauenden Pläne Eurer Majestät auf Ausbau der vorhandenen und Schaffung neuer Binnenwasserstraßen immer tieferes Verständnis im Volke finden und ihrer baldigen Entwicklung entgegengehen, zum Segen des Landes! Eurer Kaiserlichen und Königlichen Majestät untertänigster treu gehorsamster Vorstand des Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt. Witting, Geheimer Regierungsrat, Vorsitzender.“

„An Seine Majestät den Kaiser von Österreich und König von Ungarn, Wien. Eurer Kaiserlichen und Königlichen Majestät gedenken die zum sechsten Verbandstage in Mannheim vereinigten Teilnehmer aus Österreich, Ungarn und Deutschland ehrfurchtsvoll und in dankbarer Würdigung der hohen Verdienste Eurer Majestät um die wirtschaftliche Entwicklung Österreich-Ungarns, insbesondere durch die in der Ausführung begriffenen Verbindungskanäle zwischen der Donau und der Weichsel einerseits und der Elbe und der Oder andererseits und bringen Eurer Majestät ehrfurchtsvolle Huldigung dar. Eurer Kaiserlichen und Königlichen Majestät untertänigster Vorstand des Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt. Witting, Geheimer Regierungsrat, Vorsitzender.“

„An Seine Königliche Hoheit den Großherzog von Baden, Mainau. Eurer Königlichen Hoheit, dem treu fürsorgenden Vater des badischen Landes, bringen die aus Anlaß des sechsten Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verbandstages vereinigten Teilnehmer aus der Hauptstadt Mannheim, dem zweitgrößten Rheinschifffahrtsplatze, der unter Eurer Königlichen Hoheit gesegneten Regierung einen so bewundernswerten Aufschwung genommen hat, ihre Huldigung dar. Eurer Königlichen Hoheit untertänigster Vorstand des Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt. Witting, Geheimer Regierungsrat, Vorsitzender.“

Ich darf annehmen, meine Herren, daß Sie mit der Absendung dieser Telegramme einverstanden sind.

(Lebh. Zustimmung.)

Nun aber, meine Herren, gedachten wir, Ihnen noch ein Telegramm vorzuschlagen — ich glaube, auch das wird Ihre Zustimmung finden — an unser hochverehrtes, ehrwürdiges Mitglied, das Herrenhausmitglied Proskowetz-Wien. Er hat ja leider nicht hier an unserer Sitzung teilnehmen können. Aber wir wissen, daß er unsere Verhandlungen mit regstem Anteil begleitet. Wir beabsichtigen, zu telegraphieren:

„Der sechste Verbandstag für Binnenschifffahrt gedenkt Ihrer großen Verdienste um Hebung der Schifffahrt und entbietet Ihnen seine wärmsten Grüße. Witting, Kink, Vorsitzende“.

(Lebh. Zustimmung.)

Wir gehen dann, meine Herren, in unserer Tagesordnung weiter und kommen zunächst zu dem Vortrage:

Wasserwirtschaft und Landwirtschaft.

Berichterstatter Ingenieur **Abshoff**-Hannover
(der Bericht liegt dem Verbandstage gedruckt vor).*)

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting**:
Ich eröffne die Diskussion.

Reichsratsabgeordneter **Kaftan**-Prag:

Sehr geehrte Herren! Der Herr Berichterstatter hat in klarer, überzeugender Weise die Vorteile einer rationellen Wasserwirtschaft für unsere Landwirtschaft geschildert. Man versteht doch unter einer rationellen Wasserwirtschaft nicht allein die Abwehr der Hochwässer für die Kulturflächen, nicht allein die Entwässerung feuchter Grundstücke, sondern auch die Herstellung zweckmäßiger Wasserwege und Wasserstraßen. Leider scheinen die Vorteile einer rationellen Wasserwirtschaft in unsere landwirtschaftlichen Kreise nicht überall und nicht in gleichem Maße eingedrungen zu sein. So kommt es ja vor, daß sich manche landwirtschaftlichen Vereine gegen den Bau von Wasserstraßen stemmen und ausgesprochen haben. Sie wissen davon genug zu erzählen, meine sehr geehrten Herren aus dem Deutschen Reiche, wenn Sie an den Mittellandkanal denken, und auch wir wußten davon ein Lied zu singen, bevor es uns gelungen ist, das Wasserstraßengesetz im

*) Siehe Verbandsschrift Neue Folge Heft No. XXVII.

Abgeordnetenhaus mit einer ziemlich großen Majorität durchzusetzen.

Und doch lege ich großes Gewicht darauf, daß das freundschaftliche Verhältnis zwischen den Anhängern des Wasserstraßenverkehrs und der Landwirtschaft gepflegt wird. Es kann dies auf die Weise geschehen, — es hat auch der geehrte Herr Berichterstatter in seinem Vortrage schon darauf hingewiesen — daß sich die Freunde der Wasserstraßen mehr um die Quellgebiete kümmern, indem sie eben auch ihre Aufmerksamkeit der rationellen Wasserwirtschaft in den Gebirgen selbst durch die Bewältigung und die Entfernung der Schäden zuwenden, welche durch eine wilde Wasserwirtschaft entstehen und von welchen dann nicht nur unsere Landwirtschaft, sondern durch Zufuhr von Schlamm und Geröll auch unsere kanalisierten Schiffahrtsstrecken betroffen werden.

Es ist nicht lange her, daß Schlesien von einer außerordentlich beklagenswerten Wasserkatastrophe heimgesucht ward. Es waren dies Hochfluten, welche, mit einer großen Gewalt von den Grenzgebirgen aus Österreichisch-Schlesien kommend, gegen Preußisch-Schlesien hinströmten. Dasselbe Schauspiel hat sich, wie Ihnen bekannt ist, vor nicht vielen Jahren auch an der Elbe gezeigt. Es soll daher auch die Aufmerksamkeit der Wasserstraßenfreunde sowohl als der landwirtschaftlichen Kreise, aber auch der Regierungen diesem Umstande zugewendet werden, und man soll alles mögliche tun, um solche große Schäden, wenn nicht gänzlich abzuschaffen, so doch zu mildern.

Hierzu, meine Herren, reicht aber an manchen Punkten die Kraft der einzelnen Landesverbände, der Gemeinden, der Bezirke und selbst auch der betreffenden Länder nicht aus. Es gehört dazu, daß man hier vereint vorgeht. Eine geregelte Wasserwirtschaft in Schlesien, im Quellgebiete der Oder, der Neiße und der anderen Flüsse, welche gegen Deutschland zu abfließen, kommt ja nicht bloß den österreichischen, sondern auch den deutschen Ländern zunutze. Da, glaube ich, wäre ein Gebiet zu betreten, welches eine gründliche Abhilfe verspricht; und, wie Seine Exzellenz der Herr Unterstaatssekretär Schultz bemerkt hat, schweben zwischen der preußischen und der österreichischen Regierung Verhandlungen, welche den Zweck haben, einer gemeinsamen Abwehr die Wege zu ebnen.

Sie erinnern sich, meine sehr geehrten Herren, daß, als es sich um eine große internationale Verkehrsverbindung, die Gott-hardebahn, handelte, Deutschland einen großen Betrag *à fonds perdu*

beigesteuert hat. Wenn ich nicht irre, waren es 20 Millionen Mark; Italien gab 40 Millionen Lire, das übrige die Schweiz. Man hat sich dazu verstanden, weil es sich um den internationalen Verkehr, um ein internationales Werk handelte.

Meine Herren! Auch in unserm Falle handelt es sich in vieler Beziehung ebenfalls um ein internationales Werk. Mir natürlich kann es nicht beikommen, daß ich heute hier diese Frage in die Versammlung werfe und Anträge stelle. Ich wollte mir nur erlauben, diese Frage Ihrer Aufmerksamkeit zu empfehlen. Vielleicht wird es bis zu dem nächsten Verbandstage möglich sein, rechtzeitig mit bestimmten Anträgen hervorzutreten.

(Lebh. Beifall).

Reichstagsabgeordneter Berggrat **Gothein**-Breslau.

Meine Herren! Die Feindseligkeit weiter Kreise der deutschen Landwirtschaft und namentlich der ostelbischen Großgrundbesitzer gegenüber unserer Wasserwirtschaft bezw. unserer Wasserbauabteilung im Ministerium und den Beamten, die davon ressortieren, ist eine Tatsache; und leider lassen sich ja auch durch die Maßnahmen, die unsere Wasserbauverwaltung getroffen hat, alle Überschwemmungen und alle Schäden nicht aus der Welt schaffen.

Die Herren von der rechten Seite des preußischen Abgeordnetenhauses, dem ich ja gegenwärtig auch noch angehöre, — ich sitze aber auf der linken —, sind nun zwar bereit, die Mittel zu bewilligen, um die Hochwasserschäden aus der Welt zu schaffen, aber sie wollen nicht gleichzeitig das tun, was notwendig ist, um die Ströme der Schifffahrt dienstbar zu machen.

Ich bin nun dem Herrn Berichtstatter sehr dankbar dafür, daß er nachgewiesen hat, welch außerordentlichen Vorteil gerade die deutsche Landwirtschaft von der Binnenschifffahrt hat. Ich habe das im preußischen Abgeordnetenhause bereits wiederholt für unsern Oderstrom und unsere märkischen Wasserstraßen nachgewiesen und bei den Herren Agrariern ein gerechtes Erstaunen darüber hervorgerufen. Es hat aber leider ihre Auffassung nicht geändert; hoffentlich hat der Herr Berichtstatter mehr Erfolg.

Meine Herren! Der schwerste Schaden für die ganze Regulierungstätigkeit bezw. für unsere Wasserwirtschaft in Preußen liegt darin, daß sie nicht eine einheitliche ist, sondern daß ein Teil dieser Wasserwirtschaft von dem Landwirtschaftsministerium ressortiert und ein anderer Teil vom Arbeitsministerium.

(Sehr richtig!)

Das ganze Deichwesen, die Regulierung und Unterhaltung nichtschiffbarer Flüsse usw. unterstehen dem preußischen Landwirtschaftsministerium, während die eigentlichen schiffbaren Ströme und die Kanäle dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten unterstehen. Dadurch sind zwei verschiedene Instanzen geschaffen, die bisweilen einander feindlich gegenüberstehen. Es ist ganz unzweifelhaft, daß die Tätigkeit der landwirtschaftlichen Verwaltung, der das Deichwesen untersteht — ich will nicht sagen: die Verwaltung selber, aber die Eindeichungen — außerordentlich dazu beigetragen haben, die Hochwassergefahr, namentlich in den unteren Stromgebieten, zu vermehren. Es ist vielfach, und namentlich an unserer Oder, dabei mit einer Planlosigkeit vorgegangen worden, die die großen Gefahren, unter denen wir gegenwärtig leiden, geradezu gezeitigt hat; die Deiche sind in einer Weise in die Hochwasserprofile der Ströme hineingebaut, die Anlage industrieller Anlagen hat man in dem Vorflutgebiet gestattet, die Bewaldung hat man im eigentlichen Hochflutbett zugelassen, so daß damit der Abfluß an der einen Stelle beschleunigt, an der andern gehemmt wird und große Gefahren dadurch entstehen.

Meine Herren! Wenn wir auf diesem Gebiete zu einer Gesundung unserer Verhältnisse kommen und nicht ewig derartigen schweren Störungen ausgesetzt sein wollen, so wird es notwendig sein, daß überall die gesamte Wasserwirtschaft in eine einzige Hand gelegt wird

(Lebh. Beifall)

und nicht bei verschiedenen Ministerien ruht.

(Sehr richtig!)

Ich bin weiter der Meinung, daß diese eine Hand nicht das Ressort des Landwirtschaftsministers sein kann; denn der ist mit den Fragen der Domänen, mit den Fragen der landwirtschaftlichen Zölle, der Viehzucht, der Viehseuchen und was dazu alles kommt, den landwirtschaftlichen Lehranstalten usw. so außerordentlich beschäftigt, daß es unmöglich wäre, daß er gleichzeitig auch noch die Interessen der Vorflut sowohl wie der Schifffahrt genügend wahrnehmen könnte.

Auf der andern Seite ist das Ministerium der öffentlichen Arbeiten durch die kolossale Entwicklung der Eisenbahnen derartig in Anspruch genommen, daß da schließlich doch die Wasserbau-Abteilung immer ein nur so nebenbei behandeltes Appendix ist. Der Minister ist gar nicht in der Lage, sich um die Einzelheiten zu kümmern. Gerade im Interesse der Landwirtschaft,

die unter den jetzigen Verhältnissen in den Überschwemmungsgebieten schwer leidet, ist es daher dringend notwendig, daß in Preußen eine einheitliche Wasserbaubehörde, ein einheitliches Bautenministerium, dem das gesamte Wasserwesen unterstellt wird, geschaffen wird.

(Lebh. Beifall.)

Meine Herren! Ich bitte Sie alle, meine Landsleute aus Preußen, daß Sie, wo Sie mit Landwirten zusammenkommen, ihnen klar machen, daß es in deren eigensten Interesse liegt, wenn eine einheitliche Wasserbehörde geschaffen wird, der die gesamte Wasserwirtschaft unterstellt wird; denn sonst wird die unglückselige Feindseligkeit weiterbestehen, während wir bei einer gründlichen Wasserwirtschaft in der Hand eines einzigen Ministers zu gesunden Verhältnissen kommen würden

(Lebh. anh. Beifall.)

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting**:
Wird das Wort noch begehrt? — Hat der Herr Bericht-
erstatter noch den Wunsch, das Wort zu ergreifen?

Berichterstatter Ingenieur **Abshoff**-Hannover:
Nein!

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting**:
Das ist nicht der Fall, meine Herren! Dann wird die Diskussion
geschlossen.

Ich kann wohl versichern, daß der Vorstand den hier von den
einzelnen Herren gegebenen Anregungen nachkommen wird.

Wir kommen dann zum nächsten Punkte:

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

Berichterstatter Geheimer Hofrat **Dr. von Jobst**-
Stuttgart:

Der Berichterstatter trägt die dem Verbandstage vorgelegte
Denkschrift des „Komités für die Hebung der Neckarschiffahrt“
mit dem Titel: „Die Verbindung des Rheins mit der
Donau durch Württemberg“*) auszugsweise vor.

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting**:
Der Herr Mitberichterstatter hat das Wort.

Mitberichterstatter Bürgermeister **Dr. Weiß**-
Eberbach:

*) Stuttgart, Druck von Strecker & Schroeder 1903.

Verehrte Herren! Auch ich werde mich ja kurz fassen können,*) indem ich auf das Ihnen gedruckt vorliegende Referat Bezug nehme.

Wenn ich als Mitberichterstatter das Wort ergreife, so ist damit gesagt, daß ich nicht das wiederholen will, was der Herr Berichterstatter gesagt hat; sondern daß dasjenige, was ich Ihnen vorzutragen habe, nur gewissermaßen ergänzend daneben treten soll, vielleicht auch von einem etwas andern Gesichtspunkte ausgehend.

Der Herr Berichterstatter hat Ihnen insbesondere die technische Seite der vorliegenden Frage sehr eingehend in seinem gedruckten Referat und ausführlich auch in seinem mündlichen Vortrage vorgeführt. Ich werde die Sache mehr vom wirtschaftlichen Standpunkte zu fassen haben, und zugleich werde ich, während er insbesondere vom württembergischen Standpunkte gesprochen hat, mich mehr auf den badischen zu stellen haben. Auch das war ja vielleicht mit ein Grund, einen badischen Mitberichterstatter zu ernennen.

Meine Herren! Uns hier am Neckar ist die vorliegende Frage zunächst durch das Teilprojekt nahe gekommen, das der Herr Berichterstatter zuletzt erwähnt hat, das Projekt einer Kanalisierung des Neckars von Mannheim bis Heilbronn gegebenenfalls bis Eßlingen. Ich persönlich hatte Veranlassung diese Sache von dem Standpunkte unserer eigenen Interessen aus zu betrachten, einem Standpunkt, der auch ferner für mich maßgebend bleiben wird. Ich weiß aber, daß ich mich heute auf einen höheren Standpunkt zu erheben haben werde, daß ich heute nicht von dem Standpunkte der Stadt Eberbach, von dem aus ich dem Großherzoglichen Ministerium des Innern seinerzeit mein Gutachten abgegeben habe, sondern von dem allgemeinen badischen Standpunkte zu reden habe. Immerhin gestatten Sie, daß ich dort anknüpfe, wo die ersten Anknüpfungspunkte für mich überhaupt gelegen haben.

Wir haben am mittleren badischen Neckar, in Eberbach insbesondere, das aufgetauchte Projekt seinerzeit mit großer Freude begrüßt, prinzipiell und theoretisch. Wir haben es deshalb begrüßt, weil uns in Aussicht gestellt war, daß durch die Kanalisierung des Neckars nicht allein die Transportgelegenheit verbessert würde — ich komme noch darauf zu sprechen, warum das für uns weniger

*) Der Berichterstatter hat außerdem dem Verbandstage einen gedruckten Bericht vorgelegt, der als Verbandsschrift, Neue Folge, Heft No. XXV, erschienen ist.

in den Vordergrund trat —, sondern daß namentlich auch Wasserkräfte zur Verwertung für die Industrie gewonnen werden würden.

Sehr bald zeigte es sich, daß dieser letztere Punkt vorerst nur einen ziemlich zweifelhaften Wert hatte. Auch darauf komme ich noch zurück.

Daß wir an der Verbesserung der Schifffahrt von unserm Standpunkte aus kein so großes Interesse haben konnten, das ergibt sich daraus, daß eine kleine Stadt eben am kleinen Verkehr verhältnismäßig mehr gewinnt als am großen. Die Großschifffahrt würde unserer kleinen Stadt ungefähr so an der Nase vorbeigehen, wie es jetzt die Kettenschifffahrt schon tut. Aber wenn die Wasserkräfte auf unserer Gemarkung habhaft zu machen gewesen wären, wäre das von großer Bedeutung für die Entfaltung unseres Gemeinwesens gewesen. So haben wir in unserer kleinen Stadt die Sache betrachtet, so werden sie alle kleinen Städte am Neckar betrachten müssen.

Wie steht es aber mit den größeren? Heidelberg hat — ich muß sagen: es hat mich im ersten Augenblick etwas frappiert — einen unbedingt ablehnenden Standpunkt eingenommen, und zwar nicht aus wirtschaftlichen, sondern aus ästhetischen Gründen: man wolle das Landschaftsbild von Heidelberg nicht beeinträchtigen. Heidelberg hängt mit Recht an seiner landschaftlichen Schönheit, weil eben diese auch die Quelle seines wirtschaftlichen Gedeihens ist. Aber ich glaube, was Heidelberg gegen das Projekt ins Feld geführt hat, ist doch so stichhaltig nicht; denn ich weiß nicht, ob der kanalisierte Neckar soviel häßlicher wäre als der nicht-kanalisierte.

Es ist in einem hiesigen Blatte — es ist mir zufällig dieser Tage rechtzeitig vor Augen gekommen — darauf hingewiesen worden, daß die kanalisierte obere Themse landschaftlich außerordentlich schön sei; und das kann ich Ihnen aus eigener Anschauung bestätigen. Ich kenne wenige so reizvolle Landschaftsbilder, als gerade die obere Themse sie bietet. Das würde am kanalisierten Neckar wahrscheinlich in gleichem Maße der Fall sein, wenigstens nach einer Reihe von Jahren, wenn sich alles wieder mit Grün überzogen hat, wenn alles wieder bewachsen sein wird. Natürlich sehen Neubauten nie besonders schön für das Auge aus.

Ich glaube also, Heidelberg braucht von seinem ästhetischen Standpunkte aus die Kanalisierung des Neckars nicht zu scheuen. Wenn dieser Punkt ausscheidet, hat es glaube ich keinen weiteren Grund, sich zu wehren. Die Heidelberger Handelskammer wenigstens

hat nicht gefunden, daß große wirtschaftliche Vorteile für Heidelberg zu erwarten sein werden, aber sie hat auch keine Nachteile gesehen. Sie hat immerhin bescheidene Vorteile gefunden.

Bei Mannheim steht nun freilich die Sache anders. Diese unsere bedeutendste Handelsstadt zieht großen Nutzen aus dem Umschlagsverkehr: das ist kein Zweifel. Es ist mir gerade vor kurzem die Aufstellung eines bewährten Statistikers vor Augen gekommen, die mich gelehrt hat, daß der Nachteil, den Mannheim auf der einen Seite durch die Neckar-Kanalisation zu erwarten haben würde, durchaus nicht unerheblich ist.

Ich kann hier auch wieder auf das verweisen, was ich Ihnen gedruckt vorgelegt habe, und will auf Einzelheiten nicht eingehen. Ich will nur das sagen: schon auf Grund derjenigen Berechnungen, die die württembergische Denkschrift über den auf dem kanalisierten Neckar zu erwartenden Verkehr gibt, würde sich für Mannheim ein Ausfall in seinem Umschlagverkehr von reichlich 10 v. Hdt. ergeben. Es lassen sich aber auch andere Berechnungen anstellen, bei denen sich die Möglichkeit herausstellt, daß dieser Ausfall noch viel größer sein würde. Man könnte danach annehmen, daß sich der Verkehr mehr, als jene Denkschrift annimmt, auf den kanalisierten Neckar werfen wird. Wenn das der Fall ist, so kann für Mannheim fast der ganze Verkehr nach Württemberg verloren gehen, soweit er Umschlagverkehr ist: und der würde sich gegebenen Falls bis auf ein Drittel oder doch ein Viertel des Mannheimer Versandes und Empfanges beziffern, natürlich nach Abzug dessen, was Versand eigener Produkte Mannheims ist, und des Empfangs, der in den eigenen Verbrauch Mannheims übergeht. Zahlen kann ich nicht geben; eine genaue Aufstellung darüber ist nicht möglich. Aber soweit eine Berechnung möglich ist, haben jene Aufzeichnungen eines Statistikers, die ich schon erwähnt habe, einige Anhaltspunkte gegeben, und ich kann Sie versichern, daß dieser Ausfall für Mannheim durchaus nicht zu unterschätzen wäre, obwohl sich ja Mannheim als eine große und immer wachsende Handelsstadt einen gewissen Ausfall gefallen lassen kann gegenüber der großen Entfaltung seines Verkehrs, die aus anderen Gründen immer wieder zu erwarten ist.

Auf den ersten Blick hätte Mannheim jedenfalls gewisse Gründe, sich gegen das Projekt zu wehren. Mannheim hat es trotzdem nicht getan und hat hier den liberalen Standpunkt bewährt, der einer großen Handelsstadt zukommt.

(Lebh. Beifall.)

Stadt und Handelskammer Mannheim haben sich vorurteilslos dafür erklärt, daß man dem Projekte nichts in den Weg legen solle. Mehr aber, glaube ich, wird man von Mannheim nicht erwarten dürfen. — Soviel wollte ich von den Interessen der einzelnen Städte am Neckar sagen.

Wie betrachtet nun Baden als solches, als Land die Sache? Es stützt sich auf die Gutachten einerseits der Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen, andererseits der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues. Die Generaldirektion der Badischen Eisenbahnen steht ähnlich da wie die Stadt Mannheim. Auch ihr drohen ja Ausfälle, und zwar die gleichen Ausfälle, die Mannheim befürchtet. Aber auch die Generaldirektion hat sich dem Projekte nicht in den Weg gestellt. Sie hat auch einen liberalen Standpunkt vertreten unter Hinweis auf die Art und Weise, wie sich die Sache seinerzeit bei der Einführung der Kettenschiffahrt auf dem Neckar gegeben hat. Sie hat gesagt: auch dort hat man erst gemeint, die Bahn müsse mit den Schiffen konkurrieren. Ausnahmetarife, die jetzt noch bestehen, zeugen noch von jenem Kampfe. Aber der Kampf war unnötig. Es hat sich in späterer Folge gezeigt, daß beide Transport-Unternehmungen recht gut nebeneinander bestehen können.

Ähnlich, objektiver, wie es in der Natur der Sache liegt, urteilt die Großherzogliche Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues. Sie findet für Baden große wirtschaftliche Vorteile nicht. Aber sie sagt auch wieder: man solle der Sache nichts in den Weg legen. Im Gegenteil, sie ist sogar bereit, einzugestehen, daß Baden einen Grund habe, hier freundlich fördernd den württembergischen Interessen entgegenzukommen.

(Lebh. Beifall.)

Das ist für die Stellung maßgebend geworden, die die badische Regierung überhaupt zu der Sache eingenommen hat. Sie sagt: wir haben kein solches Interesse an dem Projekt, daß wir uns mit einem Teile der Baukosten beteiligen könnten; aber wir wollen der Sache die Hilfe unserer technischen Behörden leihen. Wir wollen später, wenn sie durchgeführt ist, die Unterhaltung und den Betrieb auf der badischen Strecke in die Hand nehmen und dafür selbst noch gewisse Opfer bringen.

Meine Herren! Nach der Art, wie ich Ihnen das badische Interesse an dieser Neckar-Kanalisation beleuchtet habe, glaube ich sagen zu dürfen, daß die badische Regierung da einen Standpunkt eingenommen hat, der von seiten der württembergischen

Interessenten alle Anerkennung verdient; und ich glaube, daß sich die württembergischen Interessenten selbst dem nicht verschließen werden.

Die Sache rückt aber in ein einigermaßen anderes Licht, wenn wir das Gesamtprojekt, die Verbindung des Neckars mit der Donau, ins Auge fassen. Darüber, wie groß die württembergischen Interessen schon an dem kanalisierten Neckar sind, meine Herren, brauche ich Ihnen ja nichts vorzutragen. Daß sie außerordentlich wachsen, sobald wir das Gesamtprojekt ins Auge fassen, kann ebensowenig einem Zweifel unterliegen. Denn wir kommen hier auf die Frage des Main-Donau-Kanals. Ich möchte den Gesichtspunkt der Konkurrenz der beiden Kanäle nicht in den Vordergrund rücken. Es ist aber gewiß, daß viele Transporte, die heute mittels der Bahn durch Württemberg befördert werden, dem württembergischen Lande verloren gehen würden, wenn lediglich ein Kanal zwischen Main und Donau gebaut würde und keiner zwischen Neckar und Donau.

Es ist aber noch ein anderer Gesichtspunkt, der das württembergische Interesse an dem Neckar-Donau-Kanal so groß macht: wenn der Neckar lediglich bis Eßlingen oder Heilbronn kanalisiert würde, wovon man in Württemberg eine große Entwicklung der Industrie erwartet, so würde gerade diese sich weiter entwickelnde Industrie es dringend erfordern, daß auch nach der andern Seite Luft geschafft würde, damit man, wie man auf der einen Seite hereinkommt, auf der andern wieder hinaus kann. Also die Fortsetzung bis an die Donau ist ohne Zweifel ein dringendes Interesse Württembergs.

Wie steht nun Baden dazu? Eine sehr wesentliche Erhöhung der wirtschaftlichen Vorteile, die Baden erwarten kann, wird sich vielleicht auch daran nicht knüpfen. Aber es ist kein Zweifel, wie mir kürzlich jemand, und zwar mit Recht, sagte, daß es niemals ein Nachteil ist, an einem internationalen Verkehrswege zu sitzen. Wenn also irgend etwas dazu dienen kann, das badische Interesse an dieser ganzen Sache zu erhöhen, so kann es nur das sein, daß auch die Fortsetzung nach der Donau stattfindet.

Daß diese Fortsetzung keine Unmöglichkeit ist, ist Ihnen dargestellt worden. Ich darf auf das Technische schon der Kürze der Zeit halber nicht eingehen, aber auch deshalb nicht, weil ich nicht Fachmann bin. Ich glaube, wir dürfen den Worten meines sehr geehrten Herrn Vorredners in diesem Punkte Glauben schenken.

Wenn ich von Baden gesprochen habe, darf ich auch Bayern nicht außer Betracht lassen; und da ist nun vielleicht der springende Punkt. Man könnte vielleicht erwarten, daß Bayern Gegner dieser Verbindung zwischen Neckar und Donau sei, Gegner deshalb, weil man die Konkurrenz, wie schon angedeutet wurde, gegenüber dem Main-Donau-Kanal befürchtet. Aber ein einziger Blick auf die Karte wird Sie ja belehren, daß gerade große Landesteile Bayerns ein dringendes Interesse daran haben müssen, durch den Neckar mit dem Rhein, durch diese erheblich kürzere Strecke, verbunden zu sein.

Ich will ja da nicht verschweigen, daß eine große technische Schwierigkeit im Wege liegt, daß auf dieser Strecke eine verlorene Steigung ist, die gar nicht unerheblich ist. Aber, meine Herren, demgegenüber steht der Umstand, daß der Weg erheblich kürzer wird als der über den Main. Das dürfte für Bayern schon an und für sich ein sehr wesentlicher Gesichtspunkt sein, und er wird noch von größerer Bedeutung, wenn man bedenkt, welche Gebiete und welche bedeutenden Städte es sind, die da in Betracht kommen. Mein verehrter Herr Vorredner hat ja auch darüber schon eine Andeutung gegeben. Also auch Bayern dürfte ein Interesse daran haben, daß dieser Kanal, wenn er überhaupt zustandekommt, nicht lediglich ein Kanal bis Eßlingen oder Heilbronn, sondern ein Kanal bis zur Donau wird.

Wie dieser geführt werden soll, darüber ist Ihnen auch schon das Nötige gesagt. Ich habe das auch in meiner gedruckten Darlegung erwähnt und will darauf nicht weiter eingehen.

Es fragt sich nun nur, welcher Weg einzuschlagen wäre, um das Wünschenswerte zu erreichen. Ich meine, es wird bei derartigen Projekten immer zu viele Jahre über Generelles debattiert.

(Sehr richtig!)

Man muß derartigen Sachen gleich auf den Kern gehen. Meine Ansicht ist die, daß das nicht anders geschehen kann, als daß man sich vor allem genau orientiert, wie die Sache zu machen ist und was sie kosten kann; und so komme ich denn zu dem Resultate dessen, was ich Ihnen vorzutragen hatte. Die beteiligten Regierungen sollten ohne Verzug für dieses Gesamtunternehmen der Kanalisierung des Neckars und seiner Verbindung mit der Donau erstens durch Preisausschreiben das beste generelle Projekt zu gewinnen suchen.

Meine Herren! Ich will damit in keiner Weise den aufgestellten generellen Projekten zu nahe treten. Aber Sie werden

mir zugeben, daß es sich hier um eine Frage handelt, bei der es oft auf glückliche Einfälle ankommt. Es kann sich der beste, bedeutendste Techniker nicht einfach an eine derartige Sache hinstellen und sagen: ich muß das lösen. Es kommt oft vor, daß einer, der vielleicht in mancher Beziehung weit hinter ihm steht, der aber vielleicht einen glücklichen Einfall hat, den Vogel abschießt. Ich würde es also nicht für verkehrt halten, wenn ein Preisausschreiben veranstaltet würde, um zu erzielen, daß womöglich ein noch besseres Projekt als das jetzt schon vorliegende gewonnen wird. Insbesondere wird es sich dabei vielleicht um Ermäßigung der Zahl der Haltungen handeln usw. Aber auf die technische Seite will ich, wie gesagt, nicht näher eingehen.

Soweit von dem generellen Projekte! Danach würden sich aber in diesem generellen Projekte mancherlei Schwierigkeiten ergeben, deren Überwindung so großen Einfluß auf das Ganze hätte, daß man eben doch auch vor allem über diese ins klare kommen müßte. Deshalb sage ich weiter: Es sollte dann durch weitere Preisausschreiben versucht werden, sich die besten Lösungen der einzelnen auftretenden Schwierigkeiten zu verschaffen.

Ich möchte gerade bei diesem Punkte noch eins erwähnen. Es wäre vielleicht nicht ganz ausgeschlossen, daß durch die Preisausschreiben auch der Weg gefunden würde, die Wasserkräfte, die ich vorhin als einen sehr problematischen Faktor in der ganzen Sache bezeichnet habe, zu einem wirklichen Faktor zu machen, sie tatsächlich für die Industrie verwertbar zu machen. Ich kann, soweit mein Laienverstand reicht, nicht finden, daß es grundsätzlich ausgeschlossen sein soll, solche Wasserkräfte konstant für die Industrie in dem Umfange verwertbar zu machen, wie das Niederwasser es gestattet, auch bei dem höchsten Hochwasser. Gelöst ist diese Frage ja nicht; aber sie scheint mir nicht unlösbar zu sein. Gerade, wenn das möglich wäre, diese Frage zu lösen, dann würde die ganze Sache in ein anderes Gesichtsfeld gerückt; dann könnten wir sagen: Ja, gegenüber den großen Ausgaben, die wir haben, haben wir vorweg soviel Werte. Heute gebe ich auf diese Werte noch nichts.

Wenn nun also das beste generelle Projekt und die beste Lösung für die einzelnen sich bietenden besonderen Schwierigkeiten gefunden wäre, dann wäre endlich daran zu gehen, das ganze Projekt ins Detail hinein zu bearbeiten und zugleich mit der Feststellung der Kosten für die Bauausführung auch klarzustellen, welche Ent-

schädigungsforderungen usw. noch in Betracht kämen, so daß man wirklich sagen kann: Es liegt eine Rechnung vor, auf Grund deren man ohne weiteres bauen könnte.

Ist das einmal geschaffen, meine Herren, dann wird sich die Sache sehr rasch klären; dann wird eine jede Stadt, eine jede Regierung sich sagen können: so und so stehe ich zu dem Projekt; das sind meine Interessen, so viel kann ich auf die Plusseite und so viel auf die Minusseite setzen, und jetzt kann ich Farbe bekennen. Das ist meines Erachtens der einzige Weg, auf dem die Sache einer gedeihlichen Lösung entgegengeführt werden kann.

(Lebh. Beifall.)

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting**:
Ich eröffne die Diskussion. Wird das Wort gewünscht?

Handelskammerpräsident **Schott-Heidelberg**:

Hochverehrte Herren! Die Ausführungen der Herren Vorredner haben Ihnen jedenfalls gezeigt, welche große Bedeutung zweifellos dem Projekte eines Großschiffahrtsweges zwischen Main und Donau mit Benutzung des Neckars zukommt. Wir alle ohne Ausnahme haben den Wunsch, daß die Main-Donau-Verbindung, wie immer nur möglich, gefördert werden möge.

Allein, meine Herren, die großen, reichen Ländergebiete, die der Neckar durchströmt, werden von dem Mainkanal keinen Nutzen haben. Diese großen Ländergebiete, welche heute schon eine reiche Industrie haben, die in starker Entwicklung begriffen ist, werden je länger je mehr das Bedürfnis des Güteraustausches zwischen unseren beiden Ländern empfinden, des Güteraustausches von Land zu Land, welcher nur durch die billigen Wasserfrachten möglich ist. Darüber wird sich aber niemand einer Täuschung hingeben können, daß der Neckar unter allen Umständen noch ungeheure Wassermengen in dem nichtkanalisierten Bette dem Rhein bis zur Herstellung der Kanalisierung zuführen wird; und auch der Herr Minister Dr. Schenkel hat sich gestern in diesem Sinne ausgesprochen. Allein gerade die Erfahrungen, daß zwischen der Entstehung und Verwirklichung derartiger Projekte stets viele Jahrzehnte vergehen, sollte dahin führen, daß wir dieser Sache ungesäumt nähertreten und dahin wirken, daß dieses Projekt zunächst einmal gründlich untersucht und bearbeitet würde; und ich möchte mich dem Wunsch des Herrn Vorredners anschließen, daß unser Kongreß in dieser Richtung dem Projekte seine Unterstützung leihen möge.

(Beifall.)

Bürgermeister **Witter - Haßmersheim**:

Hochverehrte Anwesende! Erwarten Sie keinen Eingriff in Ihre technischen Beratungen und Verhandlungen. Gestatten Sie mir nur, Ihnen zur Information einzelne Mitteilungen über den praktischen Betrieb aus dem Neckargebiete zu machen.

Es fällt mir nicht schwer, von meiner Werkstatt, meinem Arbeitsfelde, auf dem ich den größten Teil meiner Jahre verbrachte, zu sprechen. Wir halten unsere Äußerung, die wir auch im vorigen Jahre vor dem Großherzoglich Badischen Ministerium abgegeben haben, heute noch aufrecht und können und müssen sie in vollstem Maße aufrecht erhalten. Jeder Mann, mag sein Beruf sein wie er will, kann sich nur schwer von seinen gewohnten Einrichtungen trennen; schon die Heimatliebe hält ihn daran fest. Wir sind uns wohl bewußt, daß die beabsichtigte Einrichtung einen völligen Umschwung auf dem Neckar mit sich bringt, daß sie für unsere wirtschaftliche Lage tief einschneidend ist. Wir haben deshalb auch nicht zugejubelt. Wir haben die Sache einer ernsten Erwägung unterzogen, welche Wirkungen die Umwandlung eines Gebirgswassers in eine Großschiffahrtsstraße bringen muß. Schade ist es ja auch, — darin gehen wir mit dem Stadtrat in Heidelberg vollkommen einig — daß dem Neckar sein natürlicher Wasserlauf genommen werden soll. Aber nicht wegen der Naturschönheit, sondern deshalb, weil wohl kein zweiter Fluß vorhanden, der sich in der Bequemlichkeit der Talfahrt bei nur einigermaßen günstigem Wasserstande mit ihm messen kann. Ob der Neckar über die Felsen oder die Stauwerke rauscht, kann Heidelberg einerlei sein. Seichtigkeit hat der Neckar längs der Stadt Heidelberg bei niederem Wasserstande jetzt schon genug, da er ohnedies unterhalb der Stadt durch ein Mühlenwehr gestaut ist.

Wir sind uns aber auch bewußt, daß unsere heutigen Verhältnisse, nur unter dem Schutze unserer Großherzoglich Badischen Regierung, deren Wohlwollen wir uns bisher in so reichem Maße zu erfreuen hatten, haben bestehen können. Wir sind uns aber auch bewußt, daß, trotzdem wir am Ende des Frachtenabschlags angelangt sind, dieselben in keinem Verhältnis mehr mit den Kilometern stehen. Wenn eine Zeit eintreten sollte, wo uns unsere Regierung nicht mehr schützen würde, ja, was sollte dann werden? Es wäre um uns geschehen, und deshalb haben wir auch schließlich dem beabsichtigten Projekte der Errichtung einer Großschiffahrt auf dem Neckar zugestimmt.

(Beifall.)

Die Anzeichen sind ja vorhanden, daß die Zeit hierfür nicht mehr so fern liegt.

Die Stadt Mannheim, in deren Gastfreundschaft wir uns befinden — ich bedauere sehr, daß es nicht unausgesprochen bleiben kann — ist ja eine Rivalin, ist stets eine Gegnerin vom Neckar. Sie begehrt stets billigere Frachten für die Umschlags-güter, was natürlich für die Neckarschiffahrt nachteilig wirken muß. Aber die Zeit ist nicht mehr fern, da wir Hand in Hand gehen werden und müssen. Mannheim wird seinen Stapelplatz in der jetzigen Weise nicht mehr halten können; es wird bald Hand in Hand mit uns gehen müssen.

(Beifall.)

Meine hochverehrten Herren! Ich möchte schließen mit der Hoffnung, daß die Arbeitsamkeit der Neckarschiffer, die denselben schon bei dem Leinenzug lebensfähig erhielt, bis die Kette eine Verlängerung ihrer Existenz brachte, ihm solche, was auch kommen mag, unter dem Schutze unserer hohen Regierung weiter sichern wird.

(Lebh. Beifall.)

Oberbürgermeister **Hegelmaier** - Heilbronn:

Verehrte Herren! Durch den Verlauf der Verhandlungen über das vorliegende Projekt müssen wir als Württemberger durchaus sympathisch berührt werden, da dieses Projekt, von dem ich wohl sagen kann, daß es gewissermaßen eine Lebensfrage für Württemberg ist, Ihre allgemeine Zustimmung findet. Ich glaube, daß dasselbe, nachdem es heute zum ersten Male auf der Tagesordnung eines Verbandstages erschienen ist, wohl nicht mehr von den Verbandstagen verschwinden wird, bis es so oder so zur Durchführung gelangt.

(Beifall.)

Wir selbst, meine Herren — und ich spreche hier nicht bloß als Württemberger, sondern auch als Heilbronner — haben das allergrößte Interesse daran, daß es möglich sein wird, den Neckar zu kanalisieren, daß er wenigstens zunächst bis Heilbronn zur Großschiffahrt benutzt werden kann. Es ist allerdings ein sehr schönes Zukunftsprojekt, wenn mit diesem Anfang auch später die Verbindung zwischen Rhein und Donau in das Auge gefaßt wird; aber, meine Herren, alles muß seinen Anfang nehmen, und auf einmal kann man schon vom finanziellen Standpunkte aus nicht alles durchführen. Von den Herren Vorrednern wurde bereits in eingehender und lichtvoller Weise auseinandergesetzt, in welch

schwerwiegender und eingreifender Weise die württembergischen Finanzen herangezogen werden müßten. So wie gegenwärtig die Finanzlage in Württemberg ist, wird es schwierig halten, zunächst den ganzen Betrag des Aufwandes, der über 40 Millionen betragen soll, aufzubringen. Aber, meine Herren, es wird möglich sein, und es haben sich auch die württembergische Regierung und auch die württembergische Abgeordnetenversammlung auf den Standpunkt gestellt, daß sie bereit seien, für den Beginn des Projektes sehr erhebliche Aufwendungen zu machen, wobei aber selbstverständliche Voraussetzung ist, daß der Staat Baden dem Staate Württemberg die Bruderhand reicht.

Ich weiß zwar wohl, daß wir geographisch von Baden eingeschlossen und auf den guten Willen des Staates Baden angewiesen sind. Um so sympathischer und um so erfreulicher, meine Herren, hat uns die badische Antwort berührt. Es hat unser Komitee gesagt — ich kann dies wohl aussprechen —: Diese Antwort, die die badische Regierung offiziell gegeben hat, hätte noch viel schlechter ausfallen können.

(Heiterkeit.)

Aber wir dürfen dieser badischen Antwort entnehmen, daß jedenfalls auch von der badischen Regierung anerkannt wird, es liege ein großes Interesse vor, mit der Kanalisierung des Neckars vorzugehen, — wenn sich die badische Regierung auch bezüglich des Kostenpunktes allerdings etwas ablehnend verhalten hat und den Standpunkt vertritt, daß, da Württemberg das größte Interesse habe, die Kanalisierung ausgeführt zu sehen, auch weitaus der größte Teil der Kosten von Württemberg getragen werden soll.

Nun, meine Herren, über diesen Punkt müssen sich noch beide Regierungen auseinandersetzen. Aber, wie gesagt, mit großem Dank müssen wir anerkennen, daß die badische Regierung sich nicht vollständig ablehnend verhält und daß die Antwort, die sie der württembergischen Regierung gegeben hat, nicht etwa mit dem Wort zu bezeichnen ist: „Du sprichst vergebens viel, um zu versagen, der Andre hört vor allem nur das Nein.“ Das, meine Herren, liegt nicht vollständig darin, sondern wir dürfen in Aussicht nehmen, daß wir mit dem badischen Staate zu einem gedeihlichen Abschlusse gelangen.

Eine andere Frage, meine Herren, die gerade uns in Heilbronn noch viel mehr Sorge bereitet hat, war die des Wettbewerbs von Mannheim. Es wurde uns früher immer gesagt, und es hat sich früher wohl auch ein Teil des dortigen Handelsstandes auf

den Standpunkt gestellt, daß die Durchführung der Neckar-Kanalisation bis Heilbronn der Stadt Mannheim nicht zum Vorteile gereichen könne. Aber es ist mit außerordentlicher Befriedigung anzuerkennen, daß sich jetzt die Stimmung in Mannheim in dieser Richtung geändert hat, daß insbesondere die Mannheimer Handelskammer jetzt auch einsieht, die Kanalisation des Neckars könne der Stadt Mannheim nur zum Vorteil gereichen. Ich möchte ganz besonders hier aussprechen: es ist hauptsächlich auch das Verdienst des Herrn Oberbürgermeisters von Mannheim,

(Lebh. Beifall.)

der, wie er in seiner ganzen Gemeindeverwaltung von weit-schauendstem Geiste beseelt ist, sich auch hier auf den Standpunkt gestellt hat, der sich über das engherzige Lokalinteresse hinaushebt.

(Lebh. Beifall.)

Diesen Dank möchte ich hier ganz besonders zum Ausdruck gebracht haben.

Ich hoffe, meine Herren, und schließe mit dem Wunsche, daß dieses Projekt niemals von unserer Tagesordnung verschwinden werde, und daß die beteiligten Staaten und beteiligten Städte sich die Hand reichen und verbunden weiter gehen möchten, auch wenn das unter Umständen mit Opfern verknüpft ist, um hier ein Projekt durchzuführen, das sowohl den beteiligten Staaten als auch dem größeren deutschen Vaterlande ganz gewiß nur zum Vorteile gereichen kann.

(Lebh. Beifall.)

Oberbürgermeister **Beck**-Mannheim:

Meine Herren! Zunächst herzlichsten Dank meinem verehrten Herrn Vorredner für die lebenswürdigen Worte, die er den Vertretern der Stadt Mannheim gewidmet hat. Ich darf vielleicht auch hier im Namen der Handelskammer den Dank aussprechen.

Was mir aber Veranlassung gegeben hat, überhaupt das Wort zu ergreifen — ich wollte mich lediglich auf die Rolle eines Zuhörers beschränken — waren die Worte meines verehrten Herrn Kollegen aus Haßmersheim, der, wie mir scheint, in einem Irrtum befangen ist.

Die Frage, ob eine Neckar-Kanalisation und namentlich ein Neckar-Donau-Projekt wünschenswert sei, ist für Mannheim als den Ort der Einmündung des Neckars in die große, mächtige Hochstraße des Verkehrs, den Rhein, von so großer Bedeutung, daß allerdings nunmehr auch mir als dem Vertreter der Gemeinde

Mannheim ein Wort der Stellungnahme zukommt. Begreiflicherweise stehen die Mannheimer Kreise dieser Frage mit gemischten Gefühlen gegenüber; denn es läßt sich ja nicht in Abrede stellen, daß ein großes Verkehrszentrum als Endpunkt auf einer großen Schiffahrtsstraße unleugbare Vorteile hat gegenüber einem bloßen Zwischenhafen, zu dem Mannheim ja werden würde, und es wird nicht mit Unrecht — es hat auch Herr Bürgermeister Weiß von Eberbach darauf hingewiesen — in hiesigen Interessenten-Kreisen herausgerechnet, daß Mannheim mehr als ein Siebentel seines ganzen Umschlagverkehrs verlieren würde, sobald die Neckar-Kanalisation zur Durchführung käme. Aber die Stadtverwaltung und die Handelskammer standen übereinstimmend nicht auf diesem, doch vielleicht etwas antiquierten Standpunkte des Zwangsstapels; sondern wir haben auf die amtliche Anfrage übereinstimmend die Erklärung abgegeben, daß wir mit dem Projekt einer Kanalisation des Neckars von Mannheim über Heilbronn nach Stuttgart und Eßlingen einverstanden sind.

(Lebh. Beifall).

Konnten wir uns nun schon diesem doch immer nur lokale Bedeutung beanspruchenden Projekte gegenüber nicht ablehnend verhalten, so war es noch viel weniger möglich gegenüber dem heute ja in eingehender Weise namentlich aus württembergischen Interessenkreisen vorgetragenen Projekte einer wahrhaft internationalen Verkehrsstraße. Denn nach den gehörten Ausführungen wird ja dieses Projekt eines Neckar-Donau-Kanals an Bedeutung und an Wichtigkeit nicht hinter der Main-Donau-Linie und hinter anderen neu aufgetauchten Kanalprojekten zurückstehen. Wohl aber wird dieses Projekt allerdings manches andere an Bauwürdigkeit und volkswirtschaftlichem Nutzen überragen. Allerdings liegt nicht genügend Material zur ganzen Beurteilung dieser Frage und namentlich zur Würdigung dieses Kanalprojektes vor. Aber wenn der angebotene Beweis gelingen sollte — und es wird dieses einer niederzusetzenden technischen Kommission wohl nicht schwer fallen, den Beweis zu erbringen — daß sich einmal entlang der ganzen, neu zu erbauenden Linie eines Neckar-Donau-Kanals ein ganz erheblicher Güterverkehr entfalten und auch der Transitverkehr nicht hinter anderen konkurrierenden Linien zurückstehen wird, wenn ferner mit dem geringsten Aufwande die kürzeste Verbindung zwischen Rhein und Donau durch dieses Neckar-Donau-Projekt hergestellt würde, und wenn dieses Projekt ferner sogar den er-

heblichen Vorzug einer längeren Benutzung des offenen Rheins sowie der offenen Donau besäße, dann allerdings könnte man namentlich den württembergischen Interessenten — und ich betone ausdrücklich, daß das Land Württemberg hier in erster Linie beteiligt ist — wohl nicht übelnehmen, wenn sie eine vorurteilslose Prüfung dieses Projektes verlangen und in eine Propaganda dieses Projektes eintreten.

(Lebh. Beifall.)

Allerdings wird ja diese Prüfung geraume Zeit in Anspruch nehmen, und es sind auch von Herrn Bürgermeister Weiß Mittel und Wege vorgeschlagen, um eine solche Prüfung zu ermöglichen. Ich glaube auch nicht, daß irgendwelche Besorgnisse in Bayern mit Rücksicht auf die Main-Donau-Linie durch dies neu auftauchende Projekt hervorgerufen werden können; denn ganz zweifellos wird ja der Vorteil, der für Bayern durch die Befruchtung des Handels und der Industrie durch die Main-Donau-Linie erwächst, durch die ja eine ganz andere Strecke durchziehende Neckar-Donau-Linie nicht verkürzt werden. Es wird im Gegenteil der Rhein- und Donauverkehr durch die Zufuhr vom Main und Neckar her ganz erheblich gewinnen, und es wird dieser gesteigerte Verkehr auch den Vermittlungsstrecken wieder zugute kommen.

Es scheint also in diesem Falle eine friedliche Ausgleichung der beiderseitigen Interessen nicht nur wünschenswert, sondern auch durchaus möglich zu sein. Die Hauptfrage wird immer sein: Ist dieses Projekt eines Neckar-Donau-Kanals in der Tat ein solches, das volkswirtschaftlich nützlich, das bauwürdig ist und das nicht mit allzugroßen technischen Schwierigkeiten zu kämpfen hat? Ist diese Frage zu bejahen, dann wird ja niemand in diesem Saale etwa mit Rücksicht auf die Besorgnis für eine andere konkurrierende Wasserstraße diesem neu aufgetauchten Projekte die Unterstützung versagen oder die Einstellung einer Propaganda für dasselbe verlangen können. Denn immer war es der übereinstimmende Standpunkt der Verbandskongresse, daß jede Engherzigkeit in der Förderung von Wasserstraßen von Kongreß wegen zu perhorreszieren, dagegen jede bauwürdige Wasserstraße zu propagieren sei.

(Lebh. Beifall.)

Oberbürgermeister **Dr. Mülberger** - Eßlingen:

Meine verehrten Herren! Fürchten Sie nicht, daß ich, weil ich als Oberbürgermeister der Stadt spreche, bei der der kanalisierte Neckar zunächst endigen soll, Ihnen jetzt die Entwicklung des

ganzen Kanals in geographischer Hinsicht von rückwärts aus vorführen will. Es handelt sich für mich nur um wenige Worte.

Ich möchte an die Worte des Herrn Oberbürgermeisters von Heilbronn anknüpfen, welcher Ihnen ausgeführt hat, daß hier wie bei so vielen Fragen im Leben das Bessere der Feind des Guten ist, daß also dadurch, daß die Rhein-Donau-Verbindung hereingezogen worden ist, vielleicht unter Umständen der ganze Charakter unserer Vorlage als ein utopistischer bezeichnet werden kann. Er glaubte deshalb in erster Linie sagen zu müssen — und ich bin mit ihm darin vollständig einverstanden —, daß es sich zunächst, praktisch gesprochen, darum handeln muß, die Verbesserung der Schiffsahrtsverhältnisse von Mannheim nach Heilbronn durchzuführen. Aber Sie werden zugeben — und ich gehöre nicht zu den Leuten, die Kirchturmpolitik treiben und allein *pro domo* sprechen —, daß die Frage der Verbesserung der Schiffsahrtsverhältnisse nur von Mannheim nach Heilbronn allein es nicht rechtfertigen würde, wenn diese unendliche Geistesarbeit, welche gefordert wird und die nunmehr geleistet werden soll, aufgeboten würde, sofern nicht auch ein weiterer Gedanke hier noch in den Vordergrund gestellt werden müßte; und, meine Herren, dieser Gedanke ist der, daß wir unbedingt mit aller Energie darauf dringen müssen: die Neckarschiffahrt bis in das Herz Württembergs hinein bis nach Stuttgart und Eßlingen zu leiten.

Wenn vorhin gesagt worden ist, daß wir dem Mannheimer Vertreter und insbesondere auch der badischen Regierung zu besonderem Danke verpflichtet sind, wenn wir nicht eine abschlägige Antwort bekommen haben, so kann ich Sie versichern, daß wir vor einigen Jahren, als wir in Mannheim eine gemeinschaftliche Sitzung mit dem hiesigen Magistrat hatten, ziemlich betrübten Herzens von Mannheim fortgegangen waren. Aber, meine Herren, die Zeiten haben sich geändert, was wir ganz besonders auch dem Herrn Oberbürgermeister von Mannheim zu verdanken haben.

Meine Herren, ich bitte Sie, daß, wenn einerseits der große Kanal, der Anschluß der beiden Weltströme vielleicht noch in fernere Zukunft gerückt ist, Sie wenigstens die Mittellinie absolut festhalten, daß Sie die Kräfte des Verbandes dem Projekt widmen, eine Großschiffahrt bis an das Herz Württembergs durchzuführen. Wenn das gelingt, so glaube ich, daß wir eine große kulturelle Aufgabe gelöst haben, und ich erlaube mir als Württemberger herzlichen Dank für alle Anregung, die wir auf diesen Verbandstagen gefunden haben, auszusprechen.

(Beifall).

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting**:
Das Wort wird nicht mehr gewünscht.

Ich möchte die Herren Berichterstatter fragen, ob sie noch etwas zu bemerken haben.

Berichterstatter Geheimer Hofrat **Dr. von Jobst-Stuttgart**:

Ich verzichte.

Mitberichterstatter Bürgermeister **Dr. Weiß-Eberbach**:

Verehrte Herren! Zwei Punkte in der Erörterung geben mir noch zu kurzen Bemerkungen Veranlassung.

Das eine ist das, was mein Herr Kollege aus Haßmersheim vorgebracht hat: die Frage des Schicksals der Neckarschiffahrt. Meine Herren! Ich habe das, was hier in Betracht kommt, auch in meinem gedruckten Berichte dargelegt, und ich habe darauf in der Hauptsache nur Bezug zu nehmen.

Ich möchte nur einen Punkt streifen. Es wird sich darum handeln, auf welche Weise dann den Neckarschiffen geholfen werden soll. Es ist da von einer Entschädigung die Rede gewesen; und in den Kreisen der Neckarschiffer selbst ist der Wunsch rege, daß, wenn durch den plötzlichen Übergang zu dem kanalisierten Neckar die Kleinschiffahrt aufhören muß, die Schiffer entschädigt werden sollen. Dieses kann am besten dadurch stattfinden, daß ihnen auf irgendeine Weise die Möglichkeit eröffnet wird, zu größeren Fahrzeugen zu gelangen. Das ist an und für sich nicht schwierig. Aber die Neckarschiffer sagen: Wir fürchten, daß wir dann doch die Betrogenen sind, denn wenn man uns auch als Privatschiffen größere Fahrzeuge auf irgendeine Weise verschafft, indem man uns billigen Kredit oder dgl. gibt, werden wir doch erdrückt werden, indem irgendeine Großschiffahrtsgesellschaft den Verkehr auf dem kanalisierten Neckar monopolisiert. Ich möchte zur Beruhigung der Neckarschiffer dem Ausdruck geben, daß ich glaube, daß, wenn der Zeitpunkt kommt, man Sorge tragen wird, ihrer Erdrückung durch eine solche Monopolisierung des Verkehrs seitens einer größeren Gesellschaft auf irgendeine Weise zu begegnen. Das ist der eine Punkt.

Der andere Punkt betrifft die Frage der Stellung der badischen Regierung zu der ganzen Angelegenheit. Herr Oberbürgermeister Hegelmaier hat den Gedanken zwar nicht ausgesprochen: es ist mir aber vorgekommen, als ob aus dem, was er sagte, her-

vorleuchtete: daß die badische Regierung, das badische Land doch ein größeres Interesse an der Sache haben, könnte als aus der badischen Antwort hervorging, daß man nur, um sich vor einer zu großen Inanspruchnahme bei den Baukosten zu schützen, das badische Interesse vielleicht geringer angebe, als es tatsächlich sei.

Meine Herren! Ich möchte vor einem Optimismus in diesem Punkte warnen. Ich möchte Sie bitten, das in Berücksichtigung zu nehmen, was ich Ihnen über die Stellung Badens und seiner Städte zu der Sache vorgetragen habe. Ich glaube, der Grund, warum die badische Antwort kein Nein gewesen ist, liegt nicht auf dem wirtschaftlichen, sondern auf dem politischen Gebiete und ist lediglich dem zu verdanken, daß die badische Regierung ihre freundnachbarliche Stellung gegen Württemberg dokumentieren wollte. Ich möchte Sie bitten, meine Herren, diesen Gesichtspunkt festzuhalten. Wenn sich Württemberg das klar vor Augen hält, kann es nur zur Förderung der Sache dienen. Man darf nicht mit utopistischen Gedanken rechnen.

(Lebhafter Beifall.)

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting**:

Wir kommen dann zum nächsten Punkte der Tagesordnung:

Die Regulierung der oberösterreichischen Donau-Strecke.

Berichterstatte k. k. Ingenieur **S. Stern-Linz**:

(Der Herr Berichterstatte trägt den gedruckt vorliegenden Bericht vor. Eine Erörterung über den Gegenstand findet nicht statt.)

Wir schreiten nun zum nächsten Punkte der Tagesordnung:

Über den Pardubitz-Prerau-Krakauer Kanal und dessen Zusammenhang mit den anschliessenden Kanälen, insbesondere dem Donau-Oder-Kanal.

Berichterstatte Professor Anton **Smrcek-Brünn**:

Der Bericht liegt dem Verbandstage gedruckt vor. *)

II. Vorsitzender **Ritter von Kink-Wien**:

Ich eröffne die Diskussion.

Hofrat Professor **A. Oelwein-Wien**:

Prof. Smrcek hat hier eine von ihm ermittelte Trasse für einen Kanal von der Elbe quer durch Mähren, dann über Schlesien und Galizien bis an den Dnjester besprochen, die aber von der

*) Siehe Verbandsschrift, Neue Folge, No. XXX.

von den staatlichen Ingenieuren ermittelten Trasse sehr wesentlich abweicht. Es ist eine sehr bestechende Idee, vom östlichen Abhange des böhmisch-mährischen Grenzgebirges bei Loschitz eine einzige horizontale Haltung von 655 km Länge bis an den Dnjester in der Seehöhe von 260 m zu legen. Er hat diese Idee auch in der „Österreichischen Bauzeitung“ veröffentlicht, und so konnte man sich auch über dieses Projekt etwas genauer unterrichten.

Das staatliche Projekt folgt entlang der Täler der March, Oder, Weichsel und berührt ebenso wie die Eisenbahn alle hier gelegenen Städte, Ortschaften, dann die großen Industrie-Zentren, und die Einbruch-Stationen der Kohle bei Ostrau, Oderberg usw. Das Projekt des Professors Smrcek muß sich vor allem dem sehr kupierten Terrain auf Kote 260 anschmiegen, und so bleiben leider alle diese Städte und Industrie-Zentren von seiner Kanalstraße ganz abseits liegen. Ich zitiere hier nur die wichtigsten Orte mit ihrer Seehöhe: Olmütz 214 m, Oderberg 203 m, Prerau 206 m, Weißkirchen 150 m, M.-Ostrau 207 m, Zator 245 m, Krakau 212 m, Wieliczka 234 m, Bochnia 208 m, Tarnow 210 m, Debica 202 m, Rzeszów 209 m, Przemyśl 209 m. Die Wasserscheide zwischen March und Oder hat die Seehöhe von 300 m usw.

Nach dem Projekte der Regierung beträgt der Auf- und Abstieg von Loschitz bis zum Dnjester auf 655 km Länge 428 m, zu dessen Übersetzung entweder 85 Schleusen, oder 5 Hebewerke und 56 Schleusen notwendig wären. Die Trasse des Professors Smrcek hat allerdings gar keine Schleuse. Um aber die wichtigsten Städte und Industrien und die abseits liegenden Knotenpunkte des Verkehrs mit diesem Kanal zu verbinden, müßten mindestens 90 bis 100 km Zweigkanäle hergestellt werden, die einen Gesamt-Höhen-Unterschied von 700—800 m zu überwinden hätten, daher bei 5 m Durchschnittsgefälle 140—160 Schleusen erfordern würden. Wo liegt da der Vorteil dieser Trasse, die sich z. B. von Ostrau—Oderberg 15 km, von Krakau 10 km südlich im gebirgigen Terrain, abseits aller größeren Orte und Städte fortbewegt? Die Wasserscheide zwischen der March bzw. Beczwa und Oder muß er mittels eines 3050 m langen Tunnels durchqueren.

Das Längeprofil zeigt auch einen fortwährenden Wechsel von hohen Einschnitten mit 30 bis 40 m hohen und bis 2000 m Dämmen und Aquadukten, da die Trasse zum größten Teil als

Lehnenbau durchgeführt werden muß, und am Abhange der Karpathen in Galizien alle tief eingeschnittenen Quertäler senkrecht übersetzt werden, wo es überall an Wasser und guten Bausteinen fehlt. Eine künftige Verbindung mit der Oder und dem deutschen Wasserstraßennetze ist aber gar nicht vorgesehen.

Wenn der Bau eines Kanals Selbstzweck wäre, so hätte ich gegen diese Trasse gar nichts einzuwenden. Da der Kanal aber ebenso wie eine Eisenbahn auch Frachten führen soll, muß er die Orte, wo die Frachten zu haben und zu finden sind, wie bei Ostrau—Oderberg mit einer Kohlenproduktion von mehr als 6 Millionen Tonnen unmittelbar aufsuchen. Was ein solcher Kanal kosten könnte, weiß ich nicht, da ein Voranschlag nicht mitgeteilt wurde.

Ich habe das Wort nur ergriffen, damit es nicht heißt: *qui tacet, consantire videtur*.

(Beifall.)

Oberingenieur **Kaftan-Prag**:

Hochgeehrte Versammlung! Der Herr Berichterstatter hat sich mit gewohntem Fleiße und gewohnter Ausdauer der Aufgabe unterzogen, die Frage einer Verbindung der Elbewasserstraße, welche eine Fortsetzung der kanalisierten Mittelelbe bildet, bis Pardubitz und die Verbindung mit dem Donau-Oder-Kanal ins Auge zu fassen. Es ist hier nicht der Ort, diese Frage, die eine große Bedeutung hat, vom wirtschaftlichen Standpunkte aufzurollen. Es ist eine Frage, welche nicht hier und auch auf keinem großen Kongresse entschieden wird. Sie wird in den betreffenden Körperschaften entschieden, welche ja auch für die Aufbringung der Mittel zu sorgen haben.

Wenn ich mir das Wort erbeten habe, so habe ich es deshalb getan, damit man aus dem Stillschweigen nicht folgert, daß wir die Schlußfolgerungen, zu welchen der Herr Berichterstatter gekommen ist, ohne Widerrede annehmen.

Meine Herren! Es ist nicht ganz richtig, wenn man fortwährend in der Öffentlichkeit die Meinung zu verbreiten sucht, daß die Kanäle, die nach dem Gesetze in Österreich geplant und die ja auch durch das Gesetz in finanzieller Beziehung sicher gestellt sind, nicht gleichwertig sind. Im Gegenteil, das Gesetz spricht die vollste Gleichwertigkeit dieser Wasserstraßen aus; und als

bestes Argument gilt hier, daß das Gesetz auch bestimmt, daß mit dem Baue dieser Wasserstraßen, dem Donau-Oder-Kanal mit der Verbindung gegen Krakau zu, dem Donau-Moldau-Kanal, der Kanalisierung der Moldau bis Prag und der Verbindung der kanalisierten Mittelelbe mit dem Donau-Oder-Kanal gleichzeitig im Jahre 1904 begonnen werden solle. Es ist selbstverständlich, daß das technisch vielleicht nicht ganz möglich ist, daß man, da die Projekte nicht im Detail fertig sind, mit dem einen oder andern Projekte einige Zeit zurückbleibt. Aber es ist im Gesetze bestimmt und dadurch ist die Gleichwertigkeit aller dieser Projekte, dieser großen Arbeiten garantiert.

(Zuruf: Scheinbar!)

Nicht scheinbar! Es ist vollkommen richtig; denn das sind Projekte, die nicht gestern oder heute entstanden sind, sondern an welchen Generationen arbeiteten. Ja, meine Herren, der Donau-Moldau-Kanal ist eigentlich ein Projekt, an welchem schon in dem 14. Jahrhundert gearbeitet wurde und für welches in den späteren Jahren große Geister eingetreten sind. Ich verweise auf die Theresianische Epoche, wo seitens der Regierung ausgezeichnete auswärtige Fachmänner berufen wurden, um diese wichtige Frage zu studieren. Es handelt sich um die Verbindung der Haupt- und Residenzstadt Wien mit den nördlichen ausgezeichneten Wasserstraßen, die heute großes Leben aufweisen. Ich nenne die Elbe. Die Verbindung geschieht natürlich auf dem kürzesten Wege über Budweis und Prag. Wie Sie ja wissen, meine Herren, wird die Kanalisierung von Melnik bis Prag in den nächsten Jahren vollendet, so daß die großen Elbekähne dann nach Prag kommen können.

Wenn man an dem Gedankengang, der hier und da beliebt wird, festhält, so wird es ja scheinen, daß man den Donau-Oder-Kanal, den auch ich für sehr wichtig halte, für den ich ebenso eintrete wie für den Donau-Moldau-Kanal, allen anderen österreichischen Wasserstraßen voranstellt und an ihn jetzt eine zweite Kanalstrecke reiht, die den Zweck hat, von dem Donau-Oder-Kanal gegen die kanalisierte Mittelelbe mit Umgehung von Südböhmen und der böhmischen Hauptstadt Prag zu gelangen. Es ist nicht ein Lokalpatriotismus, der mich dazu bringt, dies hier hervorzuheben. Für die Herren, welche Prag kennen, brauche ich eigentlich die Argumente, die ich hier für die Interessen dieses Platzes vorbringen könnte, gar nicht zu erwähnen. Es ist ein

Platz, wo handelspolitische Eisenbahnlinien zusammentreffen und wo ein großer Güterumschlag stattfindet. Ich muß mich daher mit meinen Gesinnungsgenossen gegen die Version kehren, daß man den Donau-Moldau-Kanal und die Kanalisierung der Moldau in die zweite Reihe schieben, auf unabsehbare Zeit, in eine Zeit hinein vertagen wollte, von der wir nicht wissen, welche Verhältnisse dann eintreten, ob sich nicht die finanzielle Lage des Staates und Landes ungünstiger gestalten wird, worin dann ein Grund gefunden werden könnte, um dieses große Werk, eigentlich eine der wichtigsten Arbeiten, wenigstens gleich wichtig wie der Donau-Oder-Kanal, in irgendeiner Weise zurückzustellen.

Ich bin überzeugt, daß der Herr Berichterstatter, welcher unsere Verhältnisse kennt, welcher an der Kanalisierung der Moldau, an dem großen Werke selbst mitgearbeitet hat, das die Moldau mit der Donau verbinden soll, grundsätzlich nicht gegen den Donau-Moldau-Kanal auftritt. Er hat seine Aufmerksamkeit der Verbindung zugewendet, die er hier besprochen hat, und er mußte sie selbstverständlich ins rechte Licht stellen.

Was die Führung der Kanaltrasse anbelangt, so hat darüber Herr Hofrat Oelwein bereits gesprochen. Ich will diese Frage nicht des weiteren behandeln. Die Frage kann nur zur Lösung gebracht werden, wenn man nicht nur nach der topographischen Karte, sondern auch auf Grund genauer Erhebungen urteilen kann.

Ich wollte den Herren, welche unsere Verhältnisse nicht so genau kennen, zur Kenntniss bringen, daß die Kanaltrassen, wie sie in dem Gesetze projektiert wurden, alle gleichwertige Trassen sind, und daß wir im Königreich Böhmen, welches zu den Gesamtkosten aller dieser Wasserstraßen 25 v. Hdt. beitragen wird, nie und nimmer zulassen werden, daß eine wichtige Wasserstraße zurückgestellt werde. Ich glaube, meine Herren, Sie werden das begreiflich finden. Es ist das, wie ich sagte, kein Lokalpatriotismus; es ist eine Frage, welche nicht nur uns, sondern auch das angrenzende Deutsche Reich berührt, um so mehr, als ein Strom, der vollschiffig ist, nämlich die Elbe, mit dem Donauegebiete verbunden werden soll.

(Lebh. Beifall.)

II. Vorsitzender **Ritter von Kink**-Wien :

Das Wort wird nicht mehr gewünscht? — Hat der Herr Referent noch eine Schlußbemerkung zu machen?

Berichterstatter Professor **Anton Smrcek-Brünn** :

Ich bemerke dem Herrn Hofrat Oelwein gegenüber, daß ich heute lediglich über die Kanalstrecke Pardubitz-Prerau-Krakau berichtet habe, wogegen Herr Hofrat Oelwein bei seinen Ausführungen wohl die von Krakau östlich liegende Strecke vor Augen gehabt hat. Herr Oelwein möge das im k. k. Handelsministerium befindliche Projekt des Berichterstatters gütigst einer näheren vorurteilsfreien Untersuchung würdigen, und er wird finden, daß eben in diesem Projekte viel mehr Städte berührt werden und weniger Schwierigkeiten zu überwinden sind, als in den bisher bekannt gewordenen diesbezüglichen Skizzen. Ich empfehle nochmals einen systematischen Ausbau des österreichischen Wasserstraßennetzes, solange Gelegenheit dazu da ist; denn, ebenso wie aus einer Anzahl Lokalbahnen selten eine gute Hauptbahn wird, ebenso selten wird es gelingen, aus einzelnen selbständigen Schifffahrtskanälen ein rationelles Kanalnetz auszubilden, wenn nicht bereits im vorhinein ein jedes Kanalstück als ein Bestandteil des systematischen, gut durchdachten Kanalnetzes entworfen und erbaut wird.

Mit dem Herrn Abgeordneten **Kaftan** glaube ich, was die Sache selbst anbelangt, der gleichen Ansicht zu sein, um so mehr, als er das Aufblühen der königlichen Hauptstadt Prag sowie Südböhmens vom ganzen Herzen und aufrichtig gefördert sehen will. Auf Grund meiner genauen Lokalkenntnisse, sowie als Autor des generellen Projektes des Donau-Moldau-Elbe-Kanals und der Kanalisierung der Moldau und Elbe von Budweis bis Aussig glaube ich jedoch wiederholen zu müssen, daß die Inbetriebsetzung dieser wichtigen, jedoch leider sehr schwierigen Wasserstraße viel mehr Jahre benötigen wird, als bisher angenommen wurde, um so mehr, als die bereits angeführten Vorarbeiten zuvor beendet werden müssen, bevor mit Aussicht auf Erfolg — zur Kanalisierung der Moldau von Stéchowitz nach Budweis wird geschritten werden dürfen. Ich gebe zu bedenken, ob es angezeigt wäre, dem industriereichen Nord- und Ostböhmen, Mähren und Niederösterreich, sowie den Städten Wien und Prag und dem ganzen Reiche die Vorteile einer erstklassigen, leicht und rasch herzustellen, die Donau mit der Elbe verbindenden Wasserstraße so lange vorenthalten zu dürfen?

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting** :

Damit ist dieser Gegenstand erschöpft.

Meine Herren! Wir haben hier am Präsidialtische die Empfindung, als ob die Versammlung — ich will nicht sagen ermüdet

— aber für heute saturiert ist und den letzten Gegenstand der Tagesordnung jetzt absetzen will. Ich möchte mir daher mit Zustimmung des Referenten Herrn Ditthorn den Vorschlag erlauben, diesen Gegenstand als ersten auf die morgige Tagesordnung zu setzen.

Die Herren scheinen damit einverstanden zu sein.

Die Sitzung ist geschlossen.

(Schluß 12.25 Uhr.)

Dritter Verhandlungstag.

Sonnabend, den 12. September 1903.

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting:**

Ich eröffne die Sitzung.

Meine Herren! Ich habe der geehrten Versammlung zwei Allerhöchste Kundgebungen mitzuteilen und bitte, sich von den Plätzen erheben zu wollen. (Die Anwesenden erheben sich.)

Seine Majestät der Deutsche Kaiser telegraphiert:

„Seine Majestät der Kaiser und König haben Allerhöchst sich über das treue Gedenken des Verbandes für Binnenschifffahrt gelegentlich seiner VI. Tagung sehr gefreut und lassen vielmals danken. Seine Majestät werden die Bestrebungen des Verbandes auch ferner mit lebhaftem Interesse begleiten. Auf Allerhöchsten Befehl: Der Geheime Kabinettsrat von Lucanus.“

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Baden telegraphiert:

„Für die sehr freundliche Begrüßung, die Sie mir im Namen der vereinigten Teilnehmer Ihres Verbandstages zuteil werden ließen, sage ich Ihnen meinen wärmsten und herzlichsten Dank. Ich wünsche aufrichtig, daß Ihre für das Verkehrswesen so wichtigen Beratungen recht erfolgreich sein mögen und daß Sie alle von Ihrem Aufenthalt in Mannheim günstige Eindrücke empfangen. Friedrich, Großherzog von Baden.“

(Lebh. Beifall.)

Meine Herren! Wir treten nunmehr in unsere Tagesordnung ein und ich erteile zunächst dem Herrn Berichterstatter das Wort,

der gestern nicht mehr zum Worte gekommen ist, nämlich Herrn Magistratsrat *Ditthorn*-Regensburg zu dem Thema:

Die Bedeutung der Donauwasserstrasse für den Petroleumverkehr.

Berichterstatter Rechtskundiger Magistratsrat **Ferdinand Ditthorn**-Regensburg: (Der Herr Berichterstatter hält den gedruckt vorliegenden Vortrag.)

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting**:

Ich eröffne die Diskussion über den Vortrag. Wird das Wort gewünscht?

Hofrat **Schromm** vom k. k. Handelsministerium in Wien:

Sehr geehrte Herren! Gestatten Sie, daß ich nach den ausgezeichneten Ausführungen des Herrn Vorredners Ihre Aufmerksamkeit auch noch auf eine andere Seite lenke, nämlich auf die Behandlung der Frage der Petroleumtransporte in administrativer und betriebstechnischer Beziehung.

Die Herren wissen, daß das Petroleum und dessen Destillationsprodukte zu den entzündlichen Gegenständen gehören, und es ist gewiß Aufgabe der Regierungen der einzelnen Uferstaaten, dafür zu sorgen, daß sich diese Transporte mit Sicherheit abwickeln. Da der Herr Vorredner insbesondere die Donau im Auge hatte, müssen wir mit den verschiedenen anliegenden Staaten rechnen; es wäre daher wünschenswert, wenn diese Transporte auf der Donau wirklich Bedeutung erlangen sollen, daß einschlägige und möglichst einheitliche Vorschriften polizeilicher Natur erlassen werden. Es sind allerdings schon derartige Schritte zwischen der österreichischen und der bayerischen Regierung getan worden, die aber bisher zu keiner Einigung geführt haben. Daran bin ich wahrscheinlich in erster Linie schuld, weil meine diesbezüglichen Vorschläge, die aber auf Erfahrung beruhen, etwas zu streng waren. Es sind bei Petroleumtransporten auf Schiffen Unglücksfälle vorgekommen, die mich veranlaßten, nicht weniger als 18 Punkte, d. h. 18 verschiedene Vorsichtsmaßregeln aufzustellen, die natürlich vom ausschließlich kommerziellen Standpunkte bestritten werden können, weil sie diese Transporte erschweren. Aber wenn man die Aufgabe hat, für die Sicherheit des Schiffsbetriebes und des Schiffspersonales zu sorgen und durch die getroffenen Vorsichtsmaßregeln gleichzeitig auch das allgemeine Interesse wahrnehmen kann, so werden Sie gewiß zugeben, daß man sich leicht den Vorwurf allzu großer Strenge gefallen lassen kann. Glauben Sie etwa, daß,

wenn ein mit 400—500 t beladener Petroleum- oder Benzinkahn explodiert, diese Explosion ihre Wirkung nur auf 2—300 m ausübt? Da kann auch ein ganzer Stadtteil zugrunde gehen! In diesem Sinne sind meine Worte bezüglich der Wahrung des allgemeinen Interesses aufzunehmen. Ich will nicht sagen, daß man nicht genug streng sein kann; es müssen selbstverständlich auch die kommerziellen Interessen berücksichtigt werden; aber man muß sich einigen, um die wichtigsten Grundsätze feststellen, die für die Sicherheit unter allen Umständen notwendig sind. Und ich habe mich hauptsächlich deshalb zum Worte gemeldet, weil die Herren gestern, wie Sie wissen, dem Antrag ihre Zustimmung gegeben haben, daß im Rahmen unseres Verbands ein betriebstechnischer Ausschuß ins Leben treten soll, der sich namentlich mit technischen Fragen zu beschäftigen hätte. Hier haben Sie einen konkreten Fall: die Petroleumtankschiffe auf den verschiedenen Flüssen sind verschieden konstruiert. Welche sind nun für diesen Verkehr am geeignetsten? Der zu schaffende „technische Ausschuß“ könnte sich sofort mit der Beantwortung dieser Frage befassen. Aus diesem Grunde fühle ich mich auch verpflichtet, Ihnen den Dank für Ihre Zustimmung auszusprechen.

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting** :

Das Wort wird nicht weiter begehrt. Wünscht der Herr Berichterstatter noch das Wort?

Berichterstatter Rechtskundiger Magistratsrat **Ditthorn-Regensburg** :

Nein.

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting** :

Ich bitte dann, auf die Erklärung des Herrn Handelskammerpräsidenten von Duisburg zurückkommen zu wollen.

Ich möchte aber bemerken, daß da vielleicht ein kleiner Irrtum untergelaufen ist. Die Äußerung liegt in zwei Formen vor, einmal als „Erklärung“, wie sie damals abgegeben worden ist, dann in den „Mitteilungen des Verbandes“ als Antrag. Ich habe gewisse Bedenken, über diesen Antrag abstimmen zu lassen, und möchte vorbehaltlich Ihrer Zustimmung bitten, daß wir uns darauf beschränken, die Erklärung *ad referendum* zu Protokoll zu nehmen.

Handelskammerpräsident **Keller-Duisburg** :

Ich hätte gewünscht, daß die ganze Versammlung die Erklärung als die ihrige annimmt. Ich meine nicht, daß das nach

der Geschäftsordnung unzulässig sei, daß der Verbandstag eine Erklärung annimmt, die ihm von anderer Seite vorgelegt wird.

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting:**

Ich möchte darauf erwidern, daß es selbstverständlich geschäftsordnungsmäßig unbedingt zulässig ist, einen Antrag zu stellen. Ein solcher liegt ja auch jetzt vor. Ich habe aber aus der Mitte der Versammlung heraus privatim gewisse Bedenken gegen den Antrag als solchen gehört, weil er doch eine zu große Tragweite hätte.

Ich möchte es der Versammlung überlassen und frage an, ob überhaupt zu der ganzen Angelegenheit erst das Wort gewünscht wird.

Direktor **Schmidt-Kehl**, Vertreter der Handelskammer zu Lahr:

Als Vertreter der badischen Handelskammer in Lahr möchte ich doch einige Worte hier anfügen.

Als wir seinerzeit die Einladung zu dem heutigen Verbandstage bekamen, bedauerten wir alle sehr lebhaft, daß die so wichtige Frage der Oberrhein-Regulierung nicht auf der Tagesordnung gestanden hat, um so mehr als diese Frage bedauerlicherweise zum Stillstand gekommen ist. Als dann hier Seine Exzellenz der Herr Minister *Dr. Schenkel* uns sagte, daß die Frage durchaus nicht ruhe, sondern daß er hoffe, das aufgefahrene Schiff bald wieder flott machen zu können, begrüßten wir das lebhaft. Ganz besonders freudig überraschte uns aber die Erklärung der Handelskammer zu Duisburg und von hohem Interesse waren die sich daran anschließenden Ausführungen des Herrn Handelskammer-Präsidenten *Keller*, der uns sagte und an dem Beispiele Duisburgs beweisen konnte, daß die Befürchtungen Mannheims, durch eine weitere Fortsetzung der Wasserstraße nach dem Oberrhein beeinträchtigt zu werden, voraussichtlich nicht zutreffend seien. Der Herr Präsident sagte und erklärte uns, daß trotz der vielen Häfen, die noch in der Folge weiter oberhalb Duisburgs entstanden sind, trotz der Entstehung des Emdener Kanals der Verkehr in Duisburg sich fortwährend vergrößert hat.

Es ist das für diejenigen ein sehr wichtiges Argument, die Mannheim keine Schädigung, sondern eine Vergrößerung seines Verkehrs und Umschlags durch die Fortsetzung der Rheinregulierung in Aussicht stellen.

Das waren für uns vom Oberrhein zwei Lichtpunkte. Aber bedauerlicherweise mußte ich gleich am nächsten Tage unsere

Hoffnungen getrübt sehen, als ich in dem „Mannheimer Generalanzeiger“ den Bericht über unsern ersten Verhandlungstag las. Es zeigte sich, daß die stille und offene Agitation gegen den Oberrhein sofort wieder einsetzte. Als ich den einen Satz las — ich will ihn hier vorlesen —: „Bekanntlich hat der badische Landtag seine Zustimmung zu dem Projekt bereits erteilt. Gescheitert ist die Sache aber vorerst an Elsaß-Lothringen, dessen Landesausschuß die Bewilligung der auf die Reichslande entfallenden Kosten abgelehnt hat“. Diese Mitteilung betrückte mich sehr, da sie dazu beiträgt, die leider bestehende Mißstimmung der beteiligten Kreise zu vergrößern, und ich fühle mich berufen, als Mitglied einer badischen Handelskammer es meinen elsässischen Kollegen zu ersparen, daß sie gegen diese offenbare Unrichtigkeit auftreten.

Meine Herren! Durch derartige Treibereien wird das große Projekt, das eine ungeheure Wichtigkeit hat, immer mehr geschädigt, und ich glaube, es ist eine der Hauptpflichten und Aufgaben gerade des Verbandstages, in gerechter und weitschauender Würdigung der großen Fragen kleinliche Interessen, die sich in den Weg stellen, beseitigen zu helfen.

Meine Herren! Wenn Sie die Erklärung der Handelskammer in Duisburg zu der Ihrigen machen können, dann werden Sie die große Sache fördern.

(Lebh. Beifall.)

Geheimer Hofrat **Dr. von Jobst-Stuttgart:**

Ich möchte auch meinerseits die Annahme der Duisburger Erklärung im beiderseitigen Interesse warm befürworten. Es wird einmal, wenn der mittlere und untere Neckar kanalisiert sein wird, ein großes Absatzfeld für die Ruhrkohle nach Württemberg geschaffen werden. In Württemberg werden noch hauptsächlich Saarkohlen gebrannt, welche in mancher Beziehung mit Vorteil durch die Ruhrkohle ersetzt werden können.

Ich möchte deshalb wünschen, daß die Erklärung hier allgemein angenommen würde.

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting:**

Das Wort wird nicht mehr gewünscht. — Es liegt also, parlamentarisch gesprochen, lediglich diese „Erklärung“ des Herrn Präsidenten der Handelskammer zu Duisburg vor, die er namens der vereinigten Handelskammern zu Duisburg, Essen, Mülheim a. d. Ruhr und Ruhrort sowie des Bergbaulichen Vereins in Essen

und des Wirtschaftlichen Vereins in Düsseldorf vertritt. Diese „Erklärung“ habe ich nunmehr zur Abstimmung zu bringen.

Ich möchte mir aber die Bemerkung erlauben, daß für den Fall, daß es eine „Erklärung“ des Verbandes wird, kleine redaktionelle Änderungen notwendig sind. Es müßten die Worte „unseres Erachtens“ und am Schlusse die Worte „unseres engeren Vaterlandes“ fortgelassen werden. Sind die Herren damit einverstanden?

(Zustimmung.)

Dann bringe ich diese „Erklärung“ als eine solche des Verbandstages zur Abstimmung und möchte die Herren bitten, die für ihre Annahme sind, sich von ihren Plätzen zu erheben.

(Geschieht.)

Das ist nahezu Einstimmigkeit.

(Beifall.)

Der Beschluß des Verbandstages hat nunmehr den folgenden Wortlaut:

Der VI. Verbandstag erklärt es als ein dringendes wirtschaftliches Bedürfnis, daß die Kanalisierung des Mains fortgesetzt, der Neckar durch Kanalisierung in eine leistungsfähige Wasserstraße und der Oberrhein bis Kehl und Straßburg in eine regelmäßig benutzbare Wasserstraße umgewandelt werde.

Diese Interessen dürfen durch die Schwierigkeiten der Kostenverteilung auf die beteiligten Staaten nicht Not leiden, andererseits auch nicht durch Bedingungen erschwert werden, die gegenüber dem großen und allgemeinen wirtschaftlichen Werte der Wasserstraßen nicht berechtigt sind.

Der Rhein ist in dankenswertem Zusammenarbeiten aller Uferstaaten bis Mannheim und am Maine bis Offenbach zu einer der bedeutendsten Verkehrswege der Welt geworden und hat zu einem nicht geringen Teile zu dem großen wirtschaftlichen Aufschwung des westlichen Deutschlands beigetragen. Diese befruchtenden Wirkungen werden durch die Erweiterung der Wasserstraßen am Oberrhein, Main und Neckar weiter ins Land hineingetragen.

Die Interessen der niederrheinischen Industrie und des westdeutschen Kohlenbergbaues vereinigen sich mit denen Süddeutschlands in dem Wunsche, daß das am Rheine begonnene Werk durch den Ausbau der oberdeutschen Wasserstraßen zu seiner Vollendung geführt werde, zum Segen des Handels und der Industrie.

Meine Herren! Wir verlassen dann diesen Gegenstand. Wir kommen zu dem nächsten Thema:

„Die Fernwirkung der Verkehrsmittel.“

Berichterstatter Direktor Dr. **Vosberg-Rekow**-Berlin:

Meine hochgeehrten Herren! Am 12. August d. J. stand ich auf der Höhe des Altvatergebirges, und mir zu Füßen lagen auf beiden Seiten Deutschland und Österreich, und in meinem Kopfe und in meinem Rucksacke befand sich ein fein ausgearbeiteter Plan, wie man durch die Beskiden nach dem ungarischen Tatra-gebirge wandern könne.

Aber der Himmel tat 24 Stunden lang seine Schleusen auf, und als ich dann mit den Meinigen ängstlich den Weg zum Tale suchte, war der Weg ein Wasserweg geworden. Als wir unten im Tale ankamen, war die Waldstraße ein reißender Bergstrom. Ich klopfte bei einem Gasthause an, um Unterkunft zu finden. Man wies uns aus Angst zurück. Ein anderes Gasthaus nahm uns endlich auf. Als wir das erste Gasthaus wiedersahen, standen nur noch die Brandmauern, und mitten hindurch ging ein wütender Bergstrom.

Wir kamen nach Freiwaldau hinunter. Da waren wir zwei Tage eingesperrt. Es versagte jedes Verkehrsmittel. Durch die Güte des Bezirkshauptmannes gelang es uns, mittels eines Seiles und einer Feuerleiter nach zwei Tagen den Bahndamm zu erreichen; und auf diesem zum Teil sehr stark unterspülten Bahndamme haben wir dann 23 km in einer verkehrten Anwendung dieses Verkehrsmittels zurückgelegt, ehe wir auf trockenes Gebiet kamen.

Meine Herren! Sie können sich denken, daß dieses gänzliche Versagen aller Verkehrsmittel und das Eingeschlossensein in Freiwaldau dazu unsere Köpfe erhitzte; und so habe ich mir denn bei dieser Gelegenheit eine Menge Gedanken über die Fernwirkung der Verkehrsmittel gemacht und Sie wollen mir

freundlichst erlauben, Ihnen einige von diesen Gedanken vorzutragen.

Meine Herren! Ich hatte vor zwei Jahren die Ehre, in Breslau zu Ihnen über den mitteleuropäischen Zollbund zu sprechen. Ich erlaubte mir, freilich unter lebhaftem Widerspruch aus der Versammlung, darzulegen, daß ein mitteleuropäischer Zollbund und insbesondere eine Zollunion zwischen Österreich und Deutschland eine Utopie sei. Die Gegenwart hat mir recht gegeben. Wir sind heute noch nicht einmal imstande, abzusehen, welchen Gang die Verhandlungen wegen eines Handelsvertrags mit Österreich-Ungarn nehmen werden, geschweige denn bezüglich einer Zollunion. Ich fürchte, daß mir auch die Zukunft recht geben wird.

Nun ist aber gerade in der letzten Zeit aus Breslau, aus der Stadt, in der wir damals über die Zollunion verhandelt haben, durch *Professor Dr. Julius Wolf* das Projekt eines mitteleuropäischen Wirtschaftsvereins aufgetaucht, worin wiederum eine solche Zollunion angestrebt wird. Meine Herren! Ich fürchte, daß diese Bestrebungen in Wirklichkeit keinen Erfolg haben werden. Aber der Umstand, daß sie immer wieder hervortreten, gibt doch zu denken.

Allerdings liegt uns gegenüber noch immer das machtvolle Amerika mit seinem furchtbaren Anprall; und da müssen sich notwendigerweise unsere Gedanken darauf richten: Wie können wir da eine machtvolle Gegenwirkung üben? Meine Herren! Nicht in den Hoffnungen der handelspolitischen Ideologen liegt die Hilfe; sondern eine Hilfe finden wir sicher auf unserm Gebiete, auf dem Gebiete der Verkehrspolitik. Meine Herren! Wenn Verkehrspolitik und Handelspolitik in Deutschland, in Österreich und in Ungarn ein wenig mehr ineinander gegangen wären, wenn man sich des Zusammenhanges derselben etwas mehr bewußt gewesen wäre, dann würden hier nicht nur Vertreter des preußischen Handelsministeriums mit großem Interesse unseren Ausführungen auf diesem Verbandstage lauschen — die fehlen uns ja ganz und gar — sondern es würde vieles in der Handelspolitik, in der großen Weltpolitik Mitteleuropas, anders gekommen sein. Ich komme auf diese Frage gleich noch einmal zurück.

Wir hier, der Deutsch-Österreichisch-Ungarische Binnenschiffahrtsverband, was wollen wir denn? Wir wollen die einzelnen Länder aneinanderbringen, näher zusammenbringen. Ich meine, wir sollten uns diesen Grundgedanken doch recht in den Mittelpunkt stellen.

Wenn ich das Programm ansehe, das unserer heutigen Tagung vorliegt, so haben wir Binnenschifffahrt in Deutschland und in Osterreich behandelt. Aber der Zusammenhang zwischen beiden und das große letzte Ziel ist doch immer nur sehr mittelbar hervorgetreten. Wir müssen uns bewußt werden: Die Verkehrspolitik ist noch nicht immer von der Parteien Haß angekränkelt; die Handelspolitik ist es vollständig, die Verkehrspolitik nur an einigen unangenehmen Stellen. Aber wir können als Verkehrspolitiker immer noch gewaltigen Einfluß auf die Entwicklung der großen Straßennetze üben, dadurch die Beteiligten aneinanderbringen und so die wirtschaftlichen Kräfte durch Zusammenfassung wirtschaftlicher Gebiete zusammenführen. Wir haben eine geeignete Grundlage in der Hand, von der aus eine Masse wirtschaftlicher Nervenstränge wachsen können, die uns zu einem kräftigen Körper verhelfen.

Die Verkehrspolitik ist während der letzten Jahrzehnte mehr und mehr als eine nationale aufgefaßt worden, und gewiß mit großem Recht; denn, national, das ist ja die Wurzel der wirtschaftlichen Kraft. Wir haben heute eben nationale Wirtschaften und nationale Budgets, und aus dieser nationalen Gestaltung ist uns gewiß sehr viel Gutes gekommen. Aber die letzte Zeit hat doch gezeigt, daß die Verkehrsmittel und der Verkehr überhaupt Wirkungen üben, die weit über die nationalen Grenzen hinausgehen, und daß, wenn man die Verkehrspolitik eines Landes in erster Linie oder ganz und gar auf nationaler Grundlage auffassen will, man in die Verlegenheit kommt, sehr bedeutende Fehler zu begehen.

Meine Herren! Ich will hier von Verkehr überhaupt nicht sprechen. Ich will nicht darüber sprechen, wie der Verkehr, wie jedes Verkehrsmittel zunächst eine befruchtende, kräftigende Wirkung auf das Gebiet übt, auf das es ausstrahlt.

Wir haben in einer der letzten Nummern des „Centralblattes der Bauverwaltung“ einen ausgezeichneten Aufsatz unseres Ihnen allen bekannten autoritativen Herrn Geheimrat *Symphor* über das Verkehrsgebiet der Weser. Er macht dort den Versuch, zahlenmäßig und in bestimmter Erfassung das ganze Gebiet zu begrenzen, das die Weser influiert, intrudiert.

Diese Einzelercheinung wiederholt sich überall. Wir haben als Verkehrspolitiker längst erfahren, wie gewaltig der Verkehr, besonders wo verschiedene Verkehrsmittel aufeinanderwirken, emporblüht und aneinanderstößt.

Ich will recht kurz sein, weil die Zeit schon sehr vorgeschritten ist. Ich habe mir hier eine ganze Menge Material zusammentragen lassen, alles klassische Beispiele dafür, wie der Verkehr Kraft schafft, wie er Leben bringt, wie er alle Köpfe in Bewegung setzt und wie von den Verkehrsmitteln eigentlich die stärkste wirtschaftliche Wirkung ausgeht, die wir heute haben.

Aber, meine Herren, die nationale Verkehrspolitik, wie wir sie treiben, wie wir sie besonders in Deutschland unter dem Einfluß der Verstaatlichung des hauptsächlichsten Verkehrsmittels, der Eisenbahn, haben wir vielleicht hier und da etwas zu stark betont. Der nationale Gedanke beherrscht auch in der Handelspolitik die meisten Parteien. Man spricht vom inneren Markt und von dessen Befestigung und beachtet deshalb vielfach den äußeren zu wenig. Es handelt sich darum, alle Wirtschaftswerte aneinander und in befruchtende Berührung zu bringen. Wir haben das in Deutschland eigentlich noch nirgends versucht. Betrachten wir dagegen die Amerikaner. Wenn Sie die amerikanischen Frachtsätze ansehen, so werden Sie finden, daß es in Amerika beispielsweise möglich ist — ich habe leider die Karte der Vereinigten Staaten nicht hinter mir — von den nördlichen Seen über 1900 km weit die Erze zur Verhüttung in die pennsylvanischen Hütten zu bringen, obgleich am Eriesee ein Umschlag eintreten muß und dazu noch eine Eisenbahnfahrt von 270 km kommt, das ist die Entfernung Dortmund-Emden.

Meine Herren! Die amerikanischen Frachten auf Binnenschiffahrt-Fahrzeugen von 5–600 Tonnen betragen durchschnittlich 0,027 Pf. Die deutschen Binnenschiffahrtsfrachten, die man diesen gegenüberstellen könnte, betragen 0,08 Pfg., also dreimal soviel. Wenn Sie die Eisenbahnfrachten nehmen, haben Sie dasselbe Exempel, daß 0,64 Pfg. mit Umladegebühr gegen 2,3 Pfg., also wiederum über dreimal soviel, zu entrichten sind.

Sie sehen, die Amerikaner können ihr großes Wirtschaftsgebiet viel einheitlicher und besser beherrschen. Darin liegt auch ihre wirtschaftspolitische Kraft gegenüber den einzelnen, sich im Wettbewerb gegenüberstehenden europäischen Staaten bezw. Wirtschaftsgebieten.

Meine Herren! Wenn Sie die Buntscheckigkeit des deutschen Tarifwesens betrachten, so werden Sie sehen, daß unser Eisenbahngüter-Tarifwesen und unsere Tarifpolitik wenig von großen Gesichtspunkten ausgegangen ist, daß sie vielmehr eine Hemmung der Verkehrsentwicklung statt eine Förderung derselben herbeiführen.

Ich möchte Ihnen noch eine Zahl gerade aus Amerika geben. Aus den 20 Häfen der amerikanischen Binnenseen sind im Jahre 1902 fast 72 Millionen Tonnen verschifft worden, das ist dreimal soviel, wie der gesamte deutsche Binnenverkehr verschifft hat. —

Sie kennen ohne Zweifel das Programm *Freycinet* in Frankreich und vielleicht auch das Programm *Witte* in Rußland. Da aber gerade die Frage des Verhältnisses mit Rußland vielleicht die wichtigste ist, die wir in allen drei Ländern haben, die hier vertreten sind, so habe ich mir erlaubt, die Karte von Rußland hierher zu hängen, damit Sie sehen, wie Rußland durch das System *Witte* aussieht. Er hat Moskau zum Mittelpunkt eines Schienennetzes gemacht, das über das ganze Reich geht. Er hat es für nötig gehalten, von Wladiwostok über die transsibirische Bahn und so fort mit zehntägiger Fahrt durch das Mittelmeer und den Suezkanal wiederum nach Wladiwostok gelangen zu können. Es besitzt Rußland fast ein einheitliches Verkehrsnetz; und das russische Netz, das auch bestrebt ist, den russischen Nationalkörper zu kräftigen, hat für uns nur einen Fehler: es bricht hier im Westen ab. Darauf werde ich gleich noch zu sprechen kommen.

Meine hochverehrten Herren! Die nationale Auffassung, auf die ich gleich bei Rußland noch einmal eingehe, hat natürlich ganz bestimmte Konsequenzen, und wir können sie als Grundlage der Verkehrspolitik niemals entbehren. Denken Sie nur daran, daß uns das Ausfallstor der Rheinmündung fehlt, daß wir deswegen den Dortmund-Ems-Kanal geschaffen haben! Denken Sie daran, was für eine Bedeutung der Hafen von Emden haben soll und muß!

Aber, wenn Sie jetzt über den nationalen Rahmen ins internationale Gebiet hinaussehen, so liegen die wichtigsten Fragen, die uns heute berühren, in der Handelspolitik. Wir sitzen heute mit dem Handelsvertrag mit Rußland trotz aller offiziösen Gegen-erklärungen fest.

(Zuruf: Sehr richtig!)

Es wird nichts und kommt nichts. Wir verhandeln und verhandeln, und Rußland setzt uns den Stuhl vor die Tür. Warum sitzen wir mit diesem Verträge fest? Der Minister *von Podbielski* hat vor einigen Tagen einem Redakteur gesagt: „Wir ergänzen uns ganz prachtvoll. In Deutschland ist es die Industrie, welche exportiert, und in Rußland die Landwirtschaft. Wir müssen zueinander kommen.“ Ja, warum kommen wir denn nicht zueinander? Die Sünden unserer Verkehrspolitik in Deutschland und namentlich in Preußen rächen sich jetzt.

Warum haben wir das innige wirtschaftliche Verhältniß mit England? Weil uns die große Wasserstraße, der Ozean, allein mit England verbindet oder von ihm trennt. Warum haben wir, die wir auf Rußland angewiesen sind, auf dieses riesige Absatzgebiet, dieses Gebiet, was jetzt alle umbuhlen, die Amerikaner, die Japaner, die Engländer, warum haben wir dahin so wenig Föhlung? Warum hat man den politischen Faden nicht genützt, den Fürst Bismarck seinerzeit gesponnen hat? Weil wir kein Verkehrssystem haben, das auf dieses Zusammengehen hinlenkt! Nicht einmal die Bahn Breslau-Warschau haben wir gebaut; als Klingelbahn bricht sie an der Grenze ab. Wir haben die größte Industriestadt des Kontinents nach Berlin, Lodz, hier in Russisch-Polen. Auch dahin kommen wir nicht direkt. Wir müssen über Alexandrowo einen Winkel machen. Während wir unser Staatsbahnsystem einheitlich gestaltet haben und nach einheitlichen Grundsätzen verwalten, haben wir gerade in der Ecke die ostpreußische Südbahn laufen und Kapriolen schießen lassen, wie sie wollte, bis in die neueste Zeit hinein.

Der englische Generalkonsul in Warschau hat vor vierzehn Tagen in seinem letzten Berichte seinen Landsleuten erzählt: „Die deutschen Regierungen, Industriellen und Kaufleute haben ein merkwürdig geringes Verständnis für die Bedeutung des Weichselgebietes für Mitteleuropa, und wir hoffen, wenn dieses geringe Verständnis weiterhin bleibt, daß wir nach einheitlicher Regulierung der Weichsel und mit Hilfe unserer russischen Freunde einen großen und tiefgehenden Handel in das russische Reich auf dieser Wasserstraße werden entwickeln können.“*)

Es ist nicht richtig, eine Verkehrspolitik nur auf kleine Verhältnisse zu basieren. Unser verehrter Freund *Gothein* hat einmal gesagt: „Die Donau bleibt selbst nach ihrer Kanalisierung ein Torso“, und er hat darin durchaus recht. Sie sehen ja den Erfolg! Wir haben jetzt erst die großen Kanalprojekte, die die Donau wertvoll machen werden. Ich betone: Die Donau, wie sie nur vom österreichischen Staatsinteresse aufgefaßt worden ist, ist ein Torso. Sie wird erst ihre Bedeutung erlangen, wenn ihre westliche Mündung fertig sein wird.

(Zuruf: Sehr richtig!)

*) Die vorstehende Erklärung des englischen Generalkonsuls entspricht den Tatsachen in keiner Weise. Die Handelskörperschaften im preußischen Weichselgebiete und ebenso die Organe der preußischen Staatsregierung haben seit Jahren auf die russische Regierung im Sinne einer durchgreifenden Regulierung der polnischen Weichselstrecke hingewirkt; jedoch ist es bisher nur bei Protokollen und mündlichen Zusicherungen der russischen Regierungs-Vertreter geblieben.

Ich könnte Ihnen noch mehr Beispiele von dem Übergreifen auf das internationale Gebiet anführen. Aber die Zeit ist schon sehr vorgeschritten. Lassen Sie mich zum Schlusse kommen.

Meine Herren! Es geht eine kolossale Flutwelle des Verkehrs über die ganze Welt. Diese Flutwelle des Verkehrs ist vielleicht das Fruchtbarste, was wir für unsere Volkswirtschaften überall haben. Sie nimmt ungeheure Ausdehnungen an. Durch den Suezkanal fahren jährlich zehn Millionen Tonnen, und trotz dessen ist der Verkehr um das Kap der guten Hoffnung nicht um eine Tonne zurückgegangen.

Wenn Sie Einzelheiten herausgreifen wollen, so weise ich Sie darauf hin, daß sich von 1886—91 der Verkehr zwischen Paris und dem Seine-Departement und Rouen von 135 auf 248 Millionen Tonnenkilometer gehoben hat. Der Verkehr von Berlin ist um 222 v. Hdt., der Hamburgs um 262 v. Hdt., der Mannheims um 490 v. Hdt. gewachsen.

(Zuruf: Hört, hört!)

Der österreichische Überseehandel, der doch eigentlich national nach Triest gehen soll, zeigt Ihnen deutlich, daß die nationale Auffassung nicht immer die kaufmännische und richtige sein kann. Denn schon heute, wo die westliche Donaumündung noch nicht fertig ist, gehen von Österreichs Überseehandel über Triest 1,2 Millionen und über Hamburg 3,2 Millionen Tonnen.

Wenn man diesen ganz gewaltigen Verkehr sieht, wenn man sieht, wie überall Weltstraßen gebaut werden, so muß der Verkehrspolitiker sich die Frage vorlegen: Was muß ich mit meiner nationalen Verkehrspolitik beginnen, damit ich nicht überflutet werde? Was ziehe ich mir befruchtend hinein? Er darf nicht mehr allein auf die engen Grenzen des Vaterlandes bedacht sein und sagen: Was gefällt der Stadt Mannheim, was gefällt der Stadt Straßburg, was wird Der und Der dazu sagen? Er muß von größeren Gesichtspunkten ausgehen.

Ich will Ihnen zwei, drei kurze Beispiele geben, wie heute die Verkehrspolitik wirkt. Wir haben vorhin von dem Petroleum, allerdings von dem rumänischen, gehört. Kommen Sie nach Baku! Dort wird das Petroleum in den Zug geladen. Es wird die 4000 km bis Libau per Achse fortgeschafft. Dort wird es in die Petroleumschiffe gepumpt und geht in direktem Verkehr mit diesen Schiffen bis Dortmund. Dort ist ein besonderer Petroleumhafen. Auf elektrischem Wege wird das Petroleum aus den Schiffen in die Tankanlagen eingelassen, die für vier Millionen Liter Platz haben.

Daraus gelangt es in die Eisenbahnwagen und nun in das große Absatzgebiet der rheinländischen Industrie. Ja, meine Herren, Sie sehen also, der Umstand, daß wir Emden haben, daß wir dort den großen Einfuhrhafen besitzen, gibt uns diese Beziehungen, gibt uns die Möglichkeit, auf dem großen Absatzgebiete in Rheinland in dem Kampfe zwischen der Standard Oil Co. und den Gegnern aus Rußland ein Wort mitzusprechen.

Bedenken Sie, welch kolossalen Aufschwung, um weiterzugehen, die weitliegenden chinesischen Städte unter dem Einflusse von Verkehrsmitteln genommen haben. Tientsin und Tangse sind die größten. Aber die drittgrößte Stadt ist Hankau geworden; und dieser Platz liegt 790 km von der Küste entfernt. Aber er hat den großen Strom.

Ja, meine Herren, Sie wissen, welch eine befruchtende Wirkung jedes Verkehrsmittel hat. Immer spricht man noch von Rentabilitätsberechnungen, immer noch von der Verzinsung der Kapitalien. Wer will sich heute dafür stark machen, auszurechnen, wie weit in die Zukunft hinein ein großes Verkehrsmittel in seinen Wirkungen sich fühlbar macht!

(Lebh. anhaltender Beifall.)

Es ist schlimm und übel für uns, daß bei uns immer noch — in den Staaten Österreich und Ungarn wird es ebenso sein — der Finanzminister die Verkehrspolitik macht, daß sie nicht der Verkehrsminister schaffen kann.

(Stürmischer Beifall.)

Meine Herren! Sie sind gütig in Ihrem Beifall. Ich spreche ja nur aus, was wir alle seit Jahren empfinden und wir werden nicht müde immer und immer wieder in die Welt zu rufen: Wir müssen die Verkehrspolitik von größeren Gesichtspunkten betrachten lernen. Wir müssen es den Regierungen nicht allein in die Schuhe schieben, daß es nicht so ist. Sie sind gutwillig, und sie tun vielfach, was sie können. Die Regierungen sind aber abhängig von den Parlamenten, und die Bürokraten sind abhängig von ihrer Erziehung.

(Stürmische Heiterkeit und lebh. anh. Beifall.)

Aber, wenn wir diese Gesichtspunkte und Gedanken immer wieder zum Gegenstande unserer Verhandlungen machen und sie in die Öffentlichkeit hinaustragen, so wird das große Publikum und alles das, was am sausenden Webstuhl der Zeit mitarbeitet aus den Interessentenkreisen des Handels, der Industrie und des Kapitals.

überall schließlich das Heft in die Hand nehmen und mit dem ewigen Fiskalismus und der ewigen Kleinlichkeit aufräumen.

Ich lade Sie ein: Arbeiten wir in unserem Verbande zusammen bewußt nach dieser Richtung. Was wir auch anfassen, habe diese Richtung! Dann werden wir mit unserer Arbeit einen Effekt erzielen, der der Zusammenarbeit so vieler kluger und gut vorgebildeter Männer entspricht.

(Stürmischer anhaltender Beifall.)

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting**:

Die Diskussion ist eröffnet.

Landtagsabgeordneter Bergrat **Gothein**-Breslau:

Meine Herren! Zu dem begeisterten und begeisternden Vortrage des Herrn Berichterstatters möchte ich bloß einige kurze nüchterne Bemerkungen machen zu einigen Punkten, in denen er meines Erachtens etwas zu weit gegangen ist.

Die außerordentlichen Entfernungen, auf welche in Amerika die Eisenerze transportiert werden, erregen gewiß unser Erstaunen. Aber, meine Herren, wenn wir bedenken, woher die deutsche Eisenindustrie ihre Erze zu beziehen gezwungen ist, so sind diese Entfernungen größtenteils nicht geringer; sie sind vielfach sogar noch größer. Einen erheblichen Teil unserer Eisenerze beziehen wir von Gellivara in Lappland, und zwar nicht nur das Ruhrrevier, sondern auch Oberschlesien, Portugal und Spanien, Algier und Elba, Südrußland, Steiermark und das östliche Ungarn versorgen uns mit Eisenerzen, also wir transportieren auf Entfernungen, die noch erheblich größer sind als in Amerika; und es ist dringend notwendig, daß durch Ermäßigung der Frachten die Selbstkosten der deutschen Eisenindustrie herabgesetzt werden.

(Zuruf: Sehr richtig.)

Aber die zahlenmäßigen Angaben des Herrn Berichterstatters über die Höhe der Tarife für Eisenerze bei uns sind doch nicht ganz zutreffend. Er hat angegeben, daß die Eisenerze bei uns zu dem Tonnenkilometersatze von 2,3 Pfg. befördert würden. Tatsächlich beträgt der Tarifsatz für Eisenerze von den deutschen Ost- und Nordseehäfen nur 1,25 Pfg. für den Tonnenkilometer und der neue Ausnahmetarif für Eisenerze hat auch nur einen Tonnenkilometersatz von durchschnittlich 1,4 Pfg. Die gesamte deutsche Eisenindustrie hat diesen Tarif mit Freuden begrüßt, und wir können in demselben zweifellos einen erheblichen Fortschritt sehen.

Aber, meine Herren, wir müssen uns dabei auch wieder klar werden, daß diese Tarifermäßigung im wesentlichen dadurch erreicht worden ist, daß der erheblichste Transport dieser Erze bisher auf dem Wasserwege der Binnenwasserstraßen nach den Eisenproduktionsstätten erfolgt ist. Wenn wir nicht diesen Wettbewerb der Binnenwasserstraßen gehabt hätten, so hätten wir wahrscheinlich sehr lange auf den billigen Tarif von 1,25 Pfg. von den Seehäfen nach den Hochofenstationen warten können. Also meine Herren, auch hier wirkt die Wasserstraße befruchtend für die Industrie, für das ganze wirtschaftliche Leben, nur daß leider es immer wieder die Schifffahrt ist, die die Kosten zu bezahlen hat; und gerade wir an der Oder, die ja, soweit sie schiffbar ist, ein ausschließlich preußischer Strom ist, leiden am allerschlimmsten darunter.

Dagegen gebe ich dem Herrn Berichterstatter vollständig zu, daß der Wettbewerb der Amerikaner in der Eisenindustrie ein durchaus ernst zu nehmender ist. Aber wir brauchen uns seinetwegen auch nicht allzu große Sorge zu machen. Ich habe bereits vor mehreren Jahren in einem Artikel im „Zentralblatt der Walzwerke“ über den amerikanischen Wettbewerb gesagt, daß ich denselben zwar ernst, aber nicht tragisch nehme; und es war mir eine recht angenehme Empfindung, als neuerdings ein so hervorragender Fachmann wie Herr Geheimer Kommerzienrat *Lueg* als das Ergebnis seiner Reise in Amerika genau dieselben Worte, die ich vor soviel Jahren ausgesprochen hatte, wiederholte.

Meine Herren! Wir können ganz überzeugt sein, daß die Produktionskosten der amerikanischen Eisenindustrie nicht niedrigere sind als bei uns. Im Gegenteil, in vielen Fällen produzieren wir billiger, wie ja auch neuerdings erst unser Handelsattaché in New-York in längeren Ausführungen dargelegt hat. Wenn deshalb in einzelnen Fällen die Amerikaner, die ja sehr tüchtige Arbeit liefern, uns auf auswärtigen Märkten unterboten haben, so würden wir in der Lage sein, mindestens das Doppelte von Beispielen anzuführen, bei denen wir die Amerikaner auf auswärtigen Märkten unterboten haben. Wir brauchen also die Sache wirklich nicht tragisch zu nehmen.

Nun hat der Herr Vortragende mit vollem Recht darauf hingewiesen, daß gerade in dem Verkehr mit unserem großen östlichen Nachbar der Aufschwung noch sehr viel, und daß auch unsere Verkehrspolitik gegenüber Rußland manches zu wünschen übrig lasse. Aber, meine Herren, in der Hauptsache irrt derselbe; zweifel-

los liegen die Hauptsünden in dieser Beziehung nicht in Preußen, sondern sie liegen in Rußland selber.

(Zuruf: Sehr richtig!)

Nicht Preußen ist es gewesen, daß seinerzeit die Fortsetzung der bekannten Breslau-Warschauer Bahn auf russischem Gebiet verhindert hat — diese Bahn führt den Namen Breslau-Warschauer Bahn, weil sie in Breslau nicht anfängt und in Warschau nicht endigt,

(Heiterkeit)

sondern bloß bis zur Grenze geht — sondern es ist so gekommen, weil die russische Regierung stets unter Vorschützen von militärischen Interessen den Weiterbau verhindert.

Ganz genau so liegt es mit der Regulierung der Weichsel. Wir sind nicht imstande, sie im unteren Laufe so zu regulieren, wie wir wünschten, aus dem einzigen Grunde, weil sie in Rußland so gut wie gar nicht reguliert ist und dadurch die Hochwasser gerade an der unteren Weichsel auch derartige gefährliche Erscheinungen annehmen.

Meine Herren! Und nun muß ich allerdings zugeben, daß, während früher unsere Eisenbahnpolitik in dieser Beziehung eine wirklich großzügige war, während es seinerzeit der Handelsminister *Fürst Bismarck* gewesen ist, der ausdrücklich darauf hingewiesen und die unbedingte Notwendigkeit anerkannt hat, daß eine direkte Verbindung der großen Industriestädte Warschau und Lodz mit Breslau stattfinden müsse, heute bei unserer Eisenbahnverwaltung gar nicht mehr die Rede davon ist und sie es überhaupt für gänzlich überflüssig hält, eine derartige Verbindung herzustellen, und es für genügend erachtet, wenn man mit einem großen Umwege über Sekundärbahnen von Breslau nach Lodz und Warschau gelangt.

Das wird aber auch gerade für die Binnenschifffahrt ein außerordentlicher Nachteil sein. Denn wenn auch die russischen Wagen auf diesem Wege schließlich an die Oder kommen können, so haben doch alle Erfahrungen gezeigt, daß lediglich die großen Stapelplätze es sind, die den Verkehr vermitteln können, daß die Verkehrsstraßen die großen Handelsemporien aufsuchen müssen. Es ist nicht gleichgültig, ob die Eisenbahnwagen die Oder bei Tschicherzig oder bei Breslau erreichen. Nach Breslau kommen die Schiffer, weil sie Fracht finden, und dorthin haben sie auch Fracht hinzubringen. Dorthin muß der Verkehrsstrom gelenkt werden, wenn wir einen großen russischen Verkehr für unsere Oderschifffahrt erzielen wollen.

Dafür hat man leider gegenwärtig bei uns kein Verständnis. Es ist deswegen notwendig, daß man immer aufs neue darauf hinweist, daß ein Verkehrspolitiker von großen Gesichtspunkten, daß gerade *Fürst Bismarck* es gewesen ist, der die Notwendigkeit dieser Bahnverbindung besonders hervorgehoben hat.

Meine Herren! Gegenüber der Äußerung, die ein englischer Generalkonsul getan hat, daß der deutsche Kaufmann und Industrielle die Bedeutung des Weichselgebietes für den Absatz bisher nicht genügend erkannt hat, möchte ich doch unsere Kaufleute und Industriellen in Schutz nehmen. Ich bin selbst lange Zeit in dieser Beziehung tätig gewesen, wenn auch bloß als Mitarbeiter von Handelskammern. Aber ich kenne die Verhältnisse sehr genau. Es hat sich nach dem Zollkriege mit Rußland gezeigt, daß diese Spanne Zeit von den Konkurrenten sehr wenig benutzt worden ist, und nach Anbahnung eines günstigen Verhältnisses mit Rußland hat die deutsche Tatkraft und Rührigkeit auf diesem Markte außerordentliche Erfolge erzielt. Wenn in den letzten Jahren in dieser Beziehung ein gewisser Rückgang eingetreten ist, so hat das zwei Ursachen: es ist der wirtschaftliche Niedergang in Rußland selber auf der einen Seite und auf der anderen die Unsicherheit unseres handelspolitischen Verhältnisses mit Rußland, was die Anknüpfung neuer Verbindungen außerordentlich erschwert.

Ich gebe dem Herrn Vorredner leider sehr recht darin, daß die Aussichten des russischen Handelsvertrages bisher außerordentlich geringe sind und daß die bisherigen Verhandlungen in Petersburg lediglich dazu geführt haben, die Gegensätze recht deutlich klarzustellen,

(Zuruf: Sehr richtig!)

aber nicht zu einer Annäherung. Das ist sehr bedauerlich. Wenn diese Unsicherheit weiter bleiben sollte und man nicht wenigstens zu einer langfristigen Verlängerung des bestehenden Verhältnisses kommen würde, würde dieser Verkehr noch erheblich weiter zurückgehen, insbesondere dann, wenn Rußland dazu käme, mit anderen Industrieländern Handelsverträge abzuschließen, während wir sie nicht hätten. Kommt es zu keinem Handelsvertrage, sondern zu einem Zollkriege, dann verlieren wir diesen mit großen Mühen errungenen Absatz dorthin zum Schaden aller Verkehrswege, zum Schaden auch der Binnenschifffahrt.

Meine Herren! Nun wünschte ich mit dem Herrn Vorredner selbst, daß unsere Eisenbahn- und Verkehrspolitik einen etwas

größeren Zug hätte und daß nicht der Herr Finanzminister in dieser Weise die Politik machte. Aber an und für sich würde es gar kein Unglück sein, wenn auch der Finanzminister eines Landes diese Verkehrspolitik machte, wenn er nur große Gedanken und große Gesichtspunkte dabei genügend in den Vordergrund stellte
(Heiterkeit)

und nicht immer das kleine ängstliche finanzielle Augenblicksinteresse: Wieviel kostet eine derartige Tarifiermäßigung dem Staate? — sondern wenn man sich auf den Standpunkt stellt: In welchem hohem Maße wird der Verkehr durch diese Tarifiermäßigung belebt, und findet nicht statt des befürchteten Ausfalles eine wesentliche Steigerung der Einnahmen statt? Meine Herren! Ich habe zu wiederholten Malen im preußischen Abgeordnetenhaus darauf hingewiesen, in welchem außerordentlichen Weise gerade die Ermäßigungen der Gütertarife dazu geführt haben, den Verkehr so außerordentlich zu beleben, daß die Steigerung des Verkehrs nicht bloß die Roheinnahmen bisweilen vervielfacht, sondern auch zu einer wesentlichen Vermehrung der Reineinnahmen geführt hat.

Von diesem Gesichtspunkte der Belebung, der Befruchtung des Verkehrs läßt sich heute leider nicht bloß bei uns, sondern in vielen anderen Staaten die Finanzverwaltung zu wenig leiten. Meine Herren! Wir müssen ja ganz ehrlich sagen: Die Verknüpfung der Finanzen der verschiedenen Staaten mit ihren Eisenbahneinnahmen ist eine derartig innige, daß man die Rücksicht darauf nicht außer acht lassen kann. Es ist ja aber auch nicht von irgendeiner Seite verlangt worden, daß die Eisenbahnen gar keine Überschüsse für allgemeine Staatszwecke liefern sollen. Man soll bloß nicht so ängstlich sein und jedesmal eine Ermäßigung versagen, weil rechnermäßig ein Einnahmeausfall daraus hervorgehen würde, sondern sich auf die bisherigen Erfahrungen stützen, die eine Belebung des Verkehrs und damit höhere Einnahmen in Aussicht stellen.

Das Schlimmste aber sind heute — und das wollen wir ganz offen sagen — die Parlamente, die tatsächlich immer zu dieser Sparsamkeit, zu dieser Kurzsichtigkeit mahnen. Die parlamentarischen Bürokraten, ohne die Idee einer Verkehrspolitik, die bloß immer sparen wollen und durch diese Kurzsichtigkeit schlechte Finanzpolitiker sind, das sind die Allerschlimmsten. So haben wir auch gesehen, daß bei einer Frage, die heute später noch behandelt werden soll, daß bei den Schiffahrtsabgaben es wesentlich der Druck der Parlamente, das preußische Abgeordnetenhaus es gewesen ist,

welches die preußische Regierung langsam dazu geführt hat, daß sie von ihrer früheren guten Politik zu einer — ich will mich euphemistisch ausdrücken — sehr viel weniger guten Politik übergegangen ist.

(Heiterkeit.)

Sorgen wir deshalb unsererseits dafür, daß in der Bevölkerung der Eindruck hervorgerufen wird, daß solche Finanzpolitik eine verkehrte ist, daß sie hier keinen Nutzen für unsere Volkswirtschaft bringt, sondern dieselbe schädigt. Jeder einzelne von uns muß sich berufen fühlen, in der Bevölkerung als Apostel zu wirken, auf daß wir auf dem Gebiete unserer Verkehrspolitik zu gesunden Grundsätzen kommen.

(Lebhafter Beifall.)

Handelskammersyndikus Dr. **Stein-Duisburg**:

Meine Herren! Ich stimme dem Herrn Berichterstatter darin vollständig bei, daß unsere Frachten für Eisenerz unbedingt noch zu hoch sind. Das ist die alte Klage unserer Eisenindustrie. Aber sie sind nicht zu hoch, weil es uns an nationalen Tarifen fehlt, sondern darum, weil die Eisenbahnen nicht mit der Schifffahrt zusammenarbeiten.

Unsere rheinisch-westfälische Eisenindustrie verdankt ihre große Entwicklung allein der Wasserstraße des Rheins. Der Vorteil, den die nordamerikanische Eisenindustrie der unsrigen gegenüber besitzt, besteht darin, daß die Eisenbahnen am Eriesee in den Händen der Industrie sich befinden und dadurch die zu Schiff ankommenden Erze zu den billigsten Frachten nach den Hochöfen befördert werden. Bei uns aber sind die Umschlagshäfen am Rheine nicht in die Ausnahmetarife für Erze aufgenommen. Würden unsere Eisenbahnausnahmetarife sich ebenso an die Umschlagshäfen anschließen wie am Eriesee, so würde daraus eine wertvolle Verbilligung der Eisenerzfrachten hervorgerufen.

Daß unsere Industrie das dringende Bedürfnis hat, die Frachten herabzusetzen, mag Ihnen das Beispiel der „Gutehoffnungshütte“ in Oberhausen beweisen, die einen eigenen Kanal vom Rhein bis zu ihren Werken bauen will. Die Entfernung von Oberhausen bis Duisburg-Ruhrort ist außerordentlich gering. Trotz dieser geringen Entfernung wird es sich lohnen, einen eigenen Hafen zu bauen. Wenn wir unsere Eisenbahnverwaltung dazu bringen können, ihre Ausnahmetarife auf die Umschlagshäfen auszudehnen, so wird dadurch die

Wettbewerbsfähigkeit unserer Eisenindustrie auf dem Weltmarkte sehr gehoben. Ein solcher Schritt der Eisenbahnverwaltung würde unbedingt in der richtigen Folgerung der Ausführungen des Herrn Berichterstatters liegen.

Im übrigen ist der Rhein bei den Ausführungen des Herrn Berichterstatters etwas sehr schlecht weggekommen. Ich habe vorhin schon gesagt, daß unsere rheinisch-westfälische Eisenindustrie ihre Entwicklung und Blüte allein der Wasserstraße des Rheins verdankt. Daß sich die Rheinmündungen in den Händen der Holländer befinden, ist allerdings eine beklagenswerte Tatsache. Aber wir können daran nichts ändern. Der Herr Berichterstatter hat indessen ausdrücklich erklärt, daß wir das Nationale nicht allein darin suchen sollen, uns auf künstliche Weise Verkehrsrichtungen nach nationalen Häfen zu schaffen, sondern wir sollten diejenigen Häfen zu entwickeln suchen, die wirtschaftliche Vorteile für uns bieten. Wäre die rheinisch-westfälische Industrie allein auf den Dortmund-Ems-Kanal angewiesen, dann, meine Herren, wäre es sehr schlecht um sie bestellt. Allein dadurch, daß die Wasserstraße des Rheins es ermöglicht, Schiffe bis zu 40 und 45 000 Zentner Tragfähigkeit mit Eisenerzen für die rheinisch-westfälische Industrie heranzubringen, konnte diese ihre Stellung gegenüber dem Auslande behaupten. Mag auch die Mündung des Dortmund-Ems-Kanals in Deutschland liegen, so kann der Dortmund-Ems-Kanal den Rhein nicht ersetzen.

(Beifall.)

Berichterstatter Direktor **Dr. Vosberg-Rekow**-Berlin :

Meine Herren! Nur einige kurze Worte!

Der Herr Landtagsabgeordnete *Gothein* hat mir gestern abend eröffnet, daß, wenn ich meine Bäume wieder zu wild in den Himmel wachsen ließe, er kommen und sie beschneiden würde. Er hat das getreu ausgeführt.

(Heiterkeit.)

Aber, meine Herren, ich muß nun eine kurze Berichtigung vornehmen.

Ich habe allerdings das Beispiel des Transportes der Eisenerze von den oberen Seen nach den Hütten in Pennsylvanien angeführt. Die Frachtsätze, die ich nachher angeführt habe, waren nicht die Eisenerzsätze oder die des Eisenrohstofftarifs, sondern stellten eine allgemeine Durchschnittsberechnung dar; und bei den

anderen, die ich für Deutschland angab, war die Abfertigungsgebühr, die wir doch immer haben, mit eingerechnet. Mir ist also sehr wohl bewußt, daß die Eisentarife auch vielfach bei uns niedriger sind.

Was die Weichsel angeht bzw. das Fehlen einer Verkehrspolitik nach Rußland hinüber, so glaube ich, daß Herr Bergrat *Gothein* nicht ganz das Gegenteil von dem sagen wollte, das ich ausgeführt habe. Ich bin nämlich der Ansicht, daß es nicht nur an der russischen Regierung gelegen hat, daß diese Bahnstrecke nicht gebaut worden ist, sondern daß, wenn Deutschland bei einem jahrzehntelangen, guten politischen Verhältnisse zu seinem russischen Nachbar fortwährend darauf gedrückt hätte, daß gute Verbindungen hergestellt werden und die Vorbedingungen dafür geschaffen hätte, es in größerem Maße möglich gewesen wäre, solche Verbindungen herzustellen, wie es jetzt der Fall gewesen ist. Ich erinnere, daß in Rußland die höhnische Drohung gegen uns ausgespielt wurde: Wer zur See eingeführt hat — d. h. nicht aus Deutschland — führt billiger ein als über Land. Diesem Gedanken ist auch in dem neuen russischen Tarif Ausdruck verliehen.

Im übrigen will ich Sie nicht länger aufhalten. Ich konzediere dem Herrn Vorredner gern, daß es mir gleichgültig ist, wer eine großzügige Politik treibt. Meinetwegen mag sie der Finanzminister treiben. Wir aber wollen, darin sind wir einig, diese großzügige Politik auf unsere Fahne schreiben und daran festhalten.

(Lebhafter Beifall.)

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting:**

Wir verlassen damit diesen Punkt. Wir kommen zum nächsten Punkte der Tagesordnung:

Die Einheitlichkeit der technischen Lösung für Wasserstrassen und die Bodenmelioration des anliegenden Geländes.

Berichterstatter Professor **Hrasky-Prag:**

(Der Vortrag des Herrn Berichterstatters liegt dem Verbandstage gedruckt vor.*)

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting:**

Die Diskussion ist eröffnet. Wünscht jemand das Wort?

Herr k. k. Oberbaurat **Hugo Franz-Wien:**

Der Herr Berichterstatter hat in sachlich begründeter Weise dargelegt, was notwendig ist, um bei den Kanalisierungen der

*) Siehe Verbandsschrift, Neue Folge, Nr. XX, 1903.

Flüsse auch den Bedürfnissen der Melioration Rechnung zu tragen. Dieser Rücksichtnahme ist bekanntlich im österreichischen Gesetze, in dem Wasserstraßengesetze, in weitgehendster Weise Rechnung getragen. Es sind von dem Gesamt-Kredit, der mit 250 Millionen Kronen für die ganzen Wasserstraßen für die nächsten Jahre festgesetzt ist, ausdrücklich 75 Millionen für die Regulierung derjenigen Flüsse ausgeworfen, bei denen das Hochwasser einen Einfluß auf die Wasserstraßen und auf die zu kanalisierenden Flüsse haben wird.

In dieser Richtung erlaube ich mir nun, in den Ausführungen des Herrn Berichterstatters auf einen Punkt zu verweisen. Er hat nämlich bemerkt, es sei bei der Kanalisierung eine sehr wichtige Forderung der Landwirtschaft, daß eben auf die Regulierung der Seitenzuflüsse im Zusammenhange mit den Wasserstraßen Rücksicht genommen werde. Dabei hat er die Befürchtung angedeutet, daß die Mittel für diesen Zweck etwas zu knapp bemessen worden seien. Vielleicht ist das doch nicht so ganz der Fall, da von den 75 Millionen, die für die Flußregulierungen ausgeworfen sind, für das Gebiet der Elbe, welches einheitlich ist mit dem ganzen Gebiet des Königreichs Böhmen, ca. 35 Millionen verwendbar sind. Mit der weiter zur Verfügung stehenden Summe von 38 Millionen und dem Zuschuß des Königreichs Böhmen von 25 Millionen würden für die nächsten Jahre 98 Millionen Kronen verwendet werden können. Es ist auch anzunehmen, daß die Talsperren der Seitenflüsse in entsprechendem Maße bedacht werden.

Ich wollte das nur als Ergänzung, nicht als Berichtigung, für die Herren mitteilen, die mit den österreichischen Verhältnissen nicht so vertraut sind.

(Beifall.)

Geheimer- und Oberbaurat Oderstrombaudirektor **Hamel-Breslau** :

Meine Herren! Die Ausführungen des Herrn Berichterstatters enthielten u. a. in ihrer Einleitung den Satz, daß anderswo besonders bei Kanalisierungen nicht immer die Rücksichten genommen werden, die genommen werden müßten. Ich weiß nicht, ob ich recht habe; aber ich wenigstens und auch andere der anwesenden Herren haben in diesem „anderswo“ einen Schritt über die österreichische Grenze hinüber an die obere Oder gesehen oder sehen wollen, wo vor ungefähr einem Jahrzehnt eine Kanalisierung ausgeführt ist. Nun ist es zweifellos richtig, daß bei der Oderkanalisierung nicht alles so gemacht ist, wie es nach den theoretischen Er-

örterungen des Herrn Berichtstatters hätte gemacht werden müssen, denen ich im Prinzip vollständig beitrete. Wenn indessen daraufhin die Meinung entstanden sein sollte, daß an der Oder technisch gesündigt sei, so möchte ich, um diese Meinung in gewisser Hinsicht richtigzustellen, mir die Bemerkung gestatten, daß, so vorzüglich die theoretischen Erörterungen des Herrn Vorredners auch sein mögen, auch hier der alte Satz gilt: „Leicht beieinander wohnen die Gedanken, doch hart im Raume stoßen sich die Sachen“.

Wenn ich ein recht drastisches Beispiel anführen darf, so hat der Herr Berichtstatter u. a. auch von der Anlage von Talsperren gesprochen als von einem hervorragenden Mittel zur Beseitigung schlimmer Folgen. Der Hydrotechniker kann ja jetzt überhaupt kaum technische Fragen erörtern, ohne daß die Talsperren dabei in Frage kommen. — Selbst wenn wir damals, als wir kanalisiert, über ungezählte Mittel hätten verfügen können, selbst dann hätten wir Talsperren nicht anlegen können, weil es nämlich in dem preußischen oberen Gebiete der Oder nicht genügend Täler gibt, die geeignet sind, die nötige Masse von Wasser aufzunehmen. Über die Täler, die in den Gebirgen liegen, verfügen wir meist nicht, und unsere Täler des Hügellandes sind, so weit sie aufnahmefähig sind, meistens mit Dörfern bebaut. Im übrigen bilden sie fruchtbare Gelände, auf denen sich teilweise sogar Zuckerfabriken befinden, so daß wir beim besten Willen nicht in der Lage gewesen wären, uns mit Talsperren zu helfen.

Auch dem Wunsch des Herrn Berichtstatters nach gründlichen Voruntersuchungen trete ich grundsätzlich in vollem Maße bei. Indessen, meine Herren, nach den Erfahrungen, die wir seit Beginn unserer Vorarbeiten für die Kanalisierung bis jetzt an der oberen Oder darüber gemacht haben, was man kennen muß, um sich über die Grundwasserverhältnisse vollständig klar zu werden, möchte ich der Befürchtung Ausdruck geben, daß, wenn man in jedem einzelnen Falle mit der Ausführung einer Kanalisierung warten will, bis man über alle die einschlägigen Fragen mit sich, den zuständigen Behörden und den Anliegern vollständig einig ist, daß man dann ungefähr das macht, was die alten Leute z. B. *ad calendas graecas* vertagen nannten.

Ich schalte nochmals ein, daß ich den Erörterungen, soweit sie nur theoretische Gültigkeit beanspruchen, vollständig beitrete. Aber dazu möchte ich noch auf einen weiteren Umstand hinweisen. Man darf sich doch die Schäden, die landwirtschaftlich bei einer

Kanalisation, sei es aus einer bewußten oder unbewußten Nichtberücksichtigung der landwirtschaftlichen Bedingungen, entstehen, nicht gar zu gewaltig vorstellen. Ferner ist es, wenigstens in den meisten Fällen, durchaus nicht ausgeschlossen, wie wir das erfahren haben, diese Schäden nachträglich zu beseitigen.

Wir haben an unserer oberen Oder — trotzdem, was darüber so ab und zu gesprochen, aus Einzelfällen abgeleitet und sehr zu Unrecht verallgemeinert wird — ungefähr folgendes festgestellt: der größere Teil der Landleute, die an der Oder wohnen, ist entweder nicht geschädigt, oder, wie sie zugeben, zweifellos in ihren wirtschaftlichen Verhältnissen gebessert, weil wir nämlich ganz im Sinne des Herrn Berichterstatters bei unseren Ausführungen von vornherein nicht bloß versucht haben, mit unseren Wehranlagen möglichst wenig Schaden anzurichten, sondern auch die nicht zu vermeidenden üblen Wirkungen durch Entwässerungsanlagen zu beseitigen. Der Herr Berichterstatter wies mit Recht mit einem Beispiel darauf hin, daß man sie beseitigen kann. Man komme bei einem Versuch dazu dann meist zu einer Verbesserung der anliegenden Gelände. Übrigens sind die anliegenden Gelände an der Oder nicht so groß, daß man nicht noch nachträglich durch Anlage von Gräben da, wo die Sache vorher nicht richtig behandelt worden sein sollte, helfen könnte, oder daß man nicht, wo das nicht möglich ist und man es der Kosten wegen nicht verantworten könnte, eine Schädigung durch Geld gutmachen könnte. Ich meine, daß es volkswirtschaftlich kein erheblicher Nachteil ist, wenn eine Schädigung auf einzelnen kurzen Strecken eingetreten ist.

Gewiß wäre es ferner wünschenswert, an einer kanalisierten Strecke Wehre zu haben, die gestatten, im Winter das Wasser zu halten, und ich habe neulich sogar eine Forderung gelesen, daß man nicht nur die Nadelwehre nicht mehr bauen, sondern daß man sich durch feste Wehre schützen sollte. Man kann das machen, indem man sie so breit baut, daß die nötige Vorflut erhalten bleibt. Ein außerordentliches Gewicht ist aber bei den Flüssen, die wie die Oder mit Eisgang und schnellen Hochwassern rechnen, auf eine schnelle Bedienung zu legen, und ich möchte doch bezweifeln, daß man mit Schützenwehren, auf die der Herr Vortragende hinwies, eine so schnelle Bedienung erreichen kann, wie dies mit Nadelwehren der Fall ist. Aus diesem Grunde möchte ich die Nadelwehre doch befürworten.

Im übrigen erscheint mir der Grund, der ihn zu der

Forderung führte, im Winter das Wasser zu halten, nicht ganz einwandfrei. Nach den Erfahrungen, die wir gemacht haben, sind die Landwirte ganz außerordentlich damit zufrieden, daß der hochstehende Grundwasserstand neben den kanalisierten Stromstrecken im Winter sinkt, so daß der Boden dann Zeit hat — das ist bei uns durchschnittlich wenigstens drei Monate — auszulüften, d. h. Luftzuführung zu erhalten. Die Landwirte erklären diese Tatsache, daß im Winter der Wasserstand sinkt, für sehr wesentlich für das Gedeihen der Früchte und würden, soweit ich unterrichtet bin, nicht gern sehen, wenn der gestaute Wasserstand in dem Gelände das ganze Jahr über erhalten bliebe; sie sehen, wie gesagt, in dem Wechsel des Wasserstandes einen Vorteil.

(Beifall.)

Reichs- und Landtagsabgeordneter Ingenieur **J. Kaftan-Prag**:

Meine sehr geehrten Herren! Der Herr Berichterstatter hat mit vollem Recht in seinem Vortrage das Hauptgewicht auf die systematische Durchführung der Arbeiten an der Mittelelbe gelegt, ein Unternehmen, das, wie wir gern zugestehen, zugleich eines der großartigsten Meliorationsprojekte ist.

Das Verhalten der Mittelelbe ist ein eigentümliches. Die Mittelelbe ist durch etwa 14 massive Wehre gestaut, die ein bedeutendes Gefälle besitzen. Die Ufer sind niedrig, und die Folge ist, daß bei rasch zuströmendem Wasser dieses sich staut, über die Ufer tritt und die Grundstücke arg verwüstet. Es muß also der Hauptzweck einer Kanalisierung, welche selbstverständlich gleichzeitig auch eine Regulierung ist, darin gesucht werden, diesem Übelstande zu begegnen; und das geschieht am zweckmäßigsten durch Einführung von beweglichen Wehren und, um der Landwirtschaft zu dienen, durch Verteilung des Wassers bei gestautem Wasserspiegel und durch rationelle und rasche Ableitung von überschüssigen Wassern, welche sonst stagnieren und die Grundstücke versumpfen lassen würden.

Dieser Übelstand, welcher heute noch besteht, hervorgebracht durch die hohen Wehre, wurde in den letzten Jahren noch dadurch verschärft, daß man auf Andrängen der Landwirtschaft die einzelnen Zuflüsse zu regulieren begann, d. h. man hat den Lauf dieser Zuflüsse durch Kupierungen verkürzt und hierdurch ihren Hochwässern einen rascheren Ablauf in den Hauptfluß verschafft. Nachdem die festen Wehre da waren und das Wasser nicht rasch abgeleitet werden konnte, traten dann große Schädigungen für die Ufergelände ein.

Ich wollte auf diesen Umstand hier aufmerksam machen, daß man nunmehr, will man mit der Elbe-Regulierung rationell vorgehen, mit größter Beschleunigung den Hauptrezipienten von unten herauf wird instandsetzen, daß man, abgesehen von kleineren Korrekturen, die im oberen Laufe notwendig sind, mit der Kanalisierung der Elbe wird rasch vorwärts schreiten und mit der Regulierung der Zuflüsse nach und nach von unten herauf wird beginnen müssen und daß man natürlich gleichzeitig die Arbeiten im Quellgebiete, die Wildbachverbauung, die Aufforstung der kahlen Lehnen usw., die Errichtung von Reservoirs in Angriff nehmen muß.

Andernfalls würde man sonst das Roß vom Schweif aufzäumen. Das würde sich unbedingt rächen, und die Hochwassergefahr würde dadurch nicht nur nicht beseitigt, es würden auch die kanalisierten Strecken durch Versandung und dann durch den plötzlichen Andrang des Hochwassers starken Schaden leiden.

Wir legen also, wie auch der Herr Berichtstatter betont hat, ein großes Gewicht auf eine systematische Durchführung dieser Arbeiten.

(Beifall.)

Hofrat Professor **Oelwein**-Wien:

Geehrte Herren! Es ist von dem Herrn Vorredner sowie auch von den anderen Herren Rednern immer davon gesprochen, daß unsere Wirtschaft hauptsächlich darunter leidet, daß die verschiedenen Interessen auf die verschiedenen Verwaltungskreise verteilt sind usw. Ich möchte dabei einen Punkt hervorheben. Als Mitglied und Vertreter des „Österreichischen Architekten- und Ingenieurvereins“, als Mitglied einer Kommission unseres Vereins, der ich seit fünfzehn Jahren angehöre und die sich hauptsächlich mit dieser Frage beschäftigt, möchte ich bemerken, daß wir uns in Österreich seitens unseres Vereins und seitens aller uns verwandten Vereine alle mögliche Mühe gegeben haben, eine solche Konzentrierung, und zwar eine Reichswasserbau-Behörde zu schaffen, in der alle Interessen des Wasserbaues konzentriert werden sollen. Wenn die übrigen Vereine mit dem unsrigen, dem Österreichischen Ingenieurverein, gemeinsam vorgehen wollten, so, glaube ich, wäre es doch möglich, die Regierung zu veranlassen, daß sie eine solche Behörde schafft. Solange eine solche nicht vorhanden ist, ist allerdings zu befürchten, daß alle diese Arbeiten nicht so systematisch durchgeführt werden, wie der Herr Vorredner auch bemerkte.

Ich möchte nun den Vorwurf zurückweisen, den man erheben könnte, als wenn wir in Österreich in dieser Richtung von unserem Vereine aus nicht besonders tätig wären. Ich bemerke, daß zu unseren „Mitteilungen“ vor ungefähr fünf Wochen eine Beilage gegeben wurde, in der gerade die Frage der Errichtung einer Reichswasserbau-Behörde sehr eingehend behandelt wurde, und zwar auf Grund einer Rede unseres hervorragendsten, allerdings heute dem Abgeordnetenhaus nicht mehr angehörigen Abg. *Dr. Forst*, der als Mitglied des Wasserstraßenbeirates diese Rede damals in dieser Körperschaft gehalten hat, der eine besondere Wasserbau-Verwaltung wünscht, wie unsere Kollegen in Preußen sie seit langen Jahren anstreben.

(Beifall.)

Berichterstatter Professor **Hrasky-Prag**
(erwidert einige wenige Worte, die bei der weiten Entfernung vom Stenographentische nicht verständlich sind).

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting** :

Meine Herren! Wir kommen jetzt zu einem neuen Beratungsgegenstande: „**Bedingungen und Grenzen für die Erhebung von Schiffsabgaben auf künstlichen Wasserstraßen**“.

Berichterstatter Handelskammer-Syndikus **Dr. Behrend-Magdeburg**.

(Der Vortrag liegt dem Verbandstage gedruckt vor.)*

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting** :

Ich eröffne die Diskussion. — Wird das Wort gewünscht?

Reichstags-Abgeordneter Bergrat **Gothein-Breslau** :

Die Frage ist eine außerordentlich schwierige; und so gern ich, nachdem der Herr Berichterstatter den Geist des Herrn Geheimrats *Peters* zitiert hat, glauben will, daß dieser als Theoretiker auf dem Gebiete der Schiffsabgaben Hervorragendes geleistet haben mag, so hat er doch meines Erachtens in einem Teile noch Größeres geleistet; in der Heranziehung der Schifffahrtstreibenden zu den Abgaben selbst.

(Zuruf: Sehr richtig!)

Und da, muß ich sagen, steht die Praxis mit dem, was der Theoretiker ausgeführt hat, vielfach in recht erheblichem Widerspruch.

*) Siehe Verbandsschrift, Neue Folge, No. XXIII, Berlin 1903.

Es ist nun aber eine sehr unangenehme Sache, wenn uns derartig wichtige Leitsätze erst so unmittelbar vor der Beschlußfassung vorgelegt werden,

(Zuruf: Sehr richtig!)

wo wir die außerordentliche Tragweite derartiger Leitsätze in der kurzen Zeit, während wir uns an der Erörterung beteiligen, prüfen sollen. Ich bin fest überzeugt, daß der Herr Berichterstatter wirklich Ausgezeichnetes in diesen Leitsätzen gegeben hat. Aber ob das alles auch Dem entspricht, was wir in der Praxis für wünschenswert halten?! Ich, der ich mich mit dieser Frage sehr viel beschäftigt habe, muß ehrlich gestehen: Ich kann mich nicht dazu verstehen, ohne weiteres diese sämtlichen Leitsätze anzunehmen,

(Zuruf: Sehr richtig!)

Sehr richtig ist in diesen Leitsätzen der Satz: für gewisse Ausgaben hat die Schifffahrt nicht aufzukommen; für alle diejenigen, welche Sache der Landesmelioration sind, haben andere Kreise oder hat die Allgemeinheit aufzukommen. Aber was ist eine Kanalisierung? Ist ein Durchstich im Einzelfalle im Interesse der Vorflut oder im Interesse der Schifffahrt erfolgt? Und das ist das außerordentlich Schlimme, daß die gegenwärtige Verwaltung in Preußen *in dubio* immer die Schifffahrt die Sache tragen zu lassen scheint. Wir haben das auch bei der Kanalvorlage gesehen. Ich hatte das Vergnügen, Mitglied der Kanalkommission im preußischen Abgeordnetenhaus zu sein und zu sehen, in welcher Weise immer Sachen, die zweifellos auf das Konto der Melioration, der Vorflut zu setzen waren, bei diesen Auseinandersetzungen immer auf das Konto der Schifffahrt gesetzt wurden.

Das ist nun der Unterschied zwischen Theorie und Praxis: wir haben in allen diesen Tarif-Fragen in Preußen leider gar nichts mitzureden, wenigstens nicht mit zu beschließen.

Wie steht es sonst mit unseren Forderungen? Was erwartet man denn von der von dem Herrn Berichterstatter in Aussicht gestellten Prüfung dessen, was auf das Konto der Schifffahrt zu setzen ist, durch den „Centralverein für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschifffahrt?“ Wir können hier sehr schöne Beschlüsse fassen, aber daß sie von den Behörden irgendwie berücksichtigt werden, ist nach meinen bisherigen Erfahrungen nicht zu erwarten.

(Zuruf: Sehr richtig!)

Die Behörden stehen auf dem Standpunkte, daß bei der Festsetzung sämtlicher Verkehrsabgaben nicht einmal die Landesvertretung mit zu bestimmen habe; denn das ist in Preußen ein Hoheitsrecht,

ein Privilegium Seiner Majestät des Königs, wobei sich ja der Landtag eine kleine Kritik erlauben mag, wobei er aber gar nichts zu beschließen haben darf. Es soll nun der Centralverein, ein Verein, der gewiß Außerordentliches leistet, der aber doch gegenüber der Behörde ein unmaßgeblicher Faktor ist, hier prüfen können! Ja, meine Herren, wie ich unsere preußische Staatsverwaltung kenne — und es sind doch nicht wenige Jahre, daß ich sie kenne — denkt sie gar nicht daran, sich diese Prüfung der Einzelheiten durch den Centralverein gefallen zu lassen.

Nun ist die Frage der Abgabenerhebung eine außerordentlich schwierige. Ich gebe ja zu: es ist nicht erwünscht, wenn die Sache wenig bringt. Aber wie wird es häufig gemacht! Ich nehme das Beispiel des Koseler Hafens. Da werden die sämtlichen Einnahmen, die von den Verlade-Einrichtungen, von den Hafengleisen usw. kommen, auf das Konto der Eisenbahn geschrieben: denn der Betrieb ist in der Hand der Eisenbahn. Also alles das, was etwas bringen könnte, ist Eisenbahn-Einnahme. Sämtliche Ausgaben aber gehen auf das Konto der Wasserbau-Verwaltung. Die Folge ist dann, daß der Hafen, der zwar einige Millionen gekostet hat, natürlich nicht einmal seine Verwaltungskosten aufbringen kann. Durch solche Mittel bringt man es eben fertig, eine Unrentabilität der Wasserstraßen herauszurechnen.

(Zuruf: Sehr gut!)

Es könnte die Schifffahrt — ich gebe das zu — die Abgaben, die ihr auferlegt werden, vielfach gut tragen, vielleicht auch noch höhere Abgaben, wenn die Einrichtungen so wären, daß sich der Schiffsverkehr glatt vollziehen könnte. Wenn wir auf der Oder vor der Schleuse neun Tage warten müssen, bis wir durchgeschleust werden, wenn wir im Hafen drei Wochen warten müssen, dann ist es natürlich, daß die Schifffahrt unrentabel wird und daß verhältnismäßig kleine Abgaben sehr drücken.

Der Herr Berichterstatter hat auseinandergesetzt, daß, wenn die Reedereien einig wären oder wenn gar die Schifffahrt vom Staate betrieben würde, eine sehr viel bessere Ausnützung des Schiffsparkes stattfinden würde. Bei den gegenwärtigen unzulänglichen Einrichtungen, wie wir sie im Osten haben, fürchte ich, würde der Staat an der Schifffahrt ein außerordentlich schlechtes Geschäft machen; denn auch er würde unter Umständen drei Wochen auf Ladung warten müssen und neun Tage und länger an den Schleusen zu liegen haben; und da würde die Ausnützung des Schiffsparkes um kein Haar besser werden.

Auch die Frage der Einführung des Schleppbetriebes auf den Kanälen durch den Staat ist eine sehr strittige. Sollen dabei als Kanäle auch die Flüsse angesehen werden? Auch da würde die Regelung sehr schwierig sein. Dieselben Schleppschiffe, die auf dem offenen Teile des Stromes verkehren, müßten aufhören zu schleppen, sobald sie auf kanalisierte Teile kommen, während gegenwärtig die Dampfer von offenen Strömen auf kanalisierte Strecken übergehen.

Alles das sind so außerordentlich schwierige Fragen, daß ich mich bei aller Anerkennung für die ausgezeichneten Ausarbeitungen des Herrn Berichterstatters heute nicht dazu entschließen kann, diese Leitsätze, die er aufgestellt hat, anzunehmen; und ich möchte Sie bitten, die Beschlußfassung darüber heute zu vertagen.

(Beifall.)

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting:**

Das Wort wird nicht weiter gewünscht. Ich gebe dem Herrn Berichterstatter das Schlußwort.

Berichterstatter Handelskammer-Syndikus **Dr. Behrend-Magdeburg:**

Herrn Bergrat *Gothein* kann ich nur dankbar sein, daß er sich in dieser Weise geäußert hat. Auch ich selbst habe die Empfindung gehabt, daß es der Versammlung zuviel wird, die wichtige Frage der Wasserstraßen-Abgaben in letzter Stunde noch sorgsam zu behandeln; doch war ich schließlich verpflichtet, meinem Auftrage gemäß zu berichten.

Daß die Leitsätze nicht früher in den Händen der Kongreßmitglieder gewesen sind, ist nicht meine Schuld; wären sie in Sonderabdrücken früher verteilt worden, so hätte dies Verfahren es vielleicht doch noch möglich gemacht, hier in der Vollversammlung zu festen Beschlüssen durchzudringen.

Aber ich gestehe gern: schon als ich die Tagesordnung sah, habe ich mir gesagt, daß ich überhaupt nicht mehr zu Worte käme. Ich hatte den letzten Platz, und der letzte Bericht pflegt gewöhnlich aus Zeitmangel abgesetzt zu werden.

(Heiterkeit.)

Aus diesem Grunde habe ich es bereits für einen mir zuteil gewordenen Vorzug gehalten, Ihnen meine Ansichten, wenn auch nur mit wenigen Strichen aufzeichnen zu können, und bin meinerseits durchaus nicht empfindlich, wenn der endgültige Beschluß darüber vertagt wird, und zwar, wie ich hoffe, nicht nur bis zum

Herannahen weniger arbeitsreicher Stunden, sondern auch bis zum Auftreten eines glücklicheren Propheten, dem es gelingen möge, der guten Sache zum Siege zu verhelfen!

Wollen Sie daher meinen Leitsätzen den Weg zu diesem Ziele ebnen, so wäre es meines Erachtens das beste, sie an einen besonderen Ausschuß zu verweisen; doch will ich die Entscheidung hierüber ganz in Ihre Hände legen.

(Lebhafter Beifall.)

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting:**

Ich möchte den Herrn Berichterstatter in etwas in Schutz nehmen. Er hat nicht in allerletzter Minute diese Leitsätze vorgelegt; sondern sie finden sich bereits im wesentlichen in der Verbandsschrift, Neue Folge, No. XXIII, die uns zugestellt worden ist. Die große Fülle von Veranstaltungen aller Art hat vielleicht manchen von uns nicht in den Stand gesetzt, alle die Drucksachen von der ersten bis zur letzten Seite durchzulesen; und so ist es wohl gekommen, daß die von dem Herrn Berichterstatter vorgelegten Leitsätze manchem erst jetzt bekannt geworden sind.

Der Vorstand steht durchaus auf dem Standpunkte, daß eine Abstimmung über diese Leitsätze, so wie sie jetzt vorliegen, unmöglich und untunlich ist. Er schließt sich dem letzten Vorschlage an, dem auch wohl, wie ich annehme, Herr Bergrat *Gothein*, (wie er eben zustimmend erklärt), beitreten wird, daß nämlich die Leitsätze einem Ausschusse überwiesen werden, der eine genaue und gründliche Prüfung dieser hochwichtigen Frage vornimmt.

Ich möchte mir den Vorschlag erlauben, daß wir einen Ausschuß von sieben Mitgliedern einsetzen und möchte die Herren aus Österreich-Ungarn fragen, ob sie ihrerseits Wert darauf legen, in denselben einzutreten. Ich glaube, daß es nicht der Fall sein wird, weil es sich bei diesen Abgabenfragen doch um wesentlich reichsdeutsche Angelegenheiten handelt und es daher wohl besser ist, den Ausschuß nur dementsprechend zusammenzusetzen.

Ich möchte mir folgende Vorschläge erlauben: zunächst den Herrn Berichterstatter, Herrn Bergrat *Gothein*, Handelskammer-Syndikus *Dr. Tetens*-Bremen, Generalsekretär *K. G. Steller*--Nürnberg, Kaufmann *Manasse*-Stettin, vom Pommerschen Binnenschiffahrtsverein, Direktor *Dr. Vosberg-Rekow*-Berlin und endlich Handelskammer-Syndikus *Dr. Hatscheck*-Frankfurt.

Selbstverständlich tritt Herr Generalsekretär *Rágóczy* als Schriftführer des Verbandes derartigen Kommissionen bei.

Meine Herren! Es ist ein Widerspruch gegen diese von hier aus gemachten Vorschläge nicht erhoben worden. Ich darf annehmen, daß der Verbandstag dementsprechend beschließt.

(Zuruf.)

Es wird der Einwand erhoben, daß die praktische Schifffahrt nicht genügend vertreten sei. Es sind noch die Herren Direktor *Queisser*-Breslau und Kommerzienrat *Tonne*-Magdeburg vorgeschlagen. Wollen wir die beiden Herren noch aufnehmen? — Es scheint die Zustimmung der Versammlung zu sein. Wir setzen dann den Ausschuß in dieser Weise zusammen.

Wir kommen zum nächsten Punkte der Tagesordnung:

Industriehäfen, mit besonderer Berücksichtigung der Anlagen am Rhein.

Berichterstatter Stadtbaurat **Eisenlohr**-Mannheim:

(Der Bericht liegt dem Verbandstage gedruckt vor.*)

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting**:

Wird das Wort hierzu gewünscht? — Das scheint nicht der Fall zu sein.

Wir kommen nun zu dem weiteren Verhandlungs-Gegenstand, den ich vorhin leider übersehen habe:

Die Schiffbarmachung der Weichsel in Österreich.

Berichterstatter Ministerialbaurat **J. Blum**-Wien:

(Der Bericht wird als besondere Verbandsschrift erscheinen.)

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting**:

Ich nehme an, meine Herren, daß das Wort nicht gewünscht wird, da keiner der Herren sich zum Wort gemeldet hat.

Wir kommen nun zu dem folgenden Punkt der Tagesordnung:

Abänderung der Satzungen.

Berichterstatter Generalsekretär **Rágóczy**-Berlin:

Meine Herren! Lediglich aus Zweckmäßigkeitsgründen haben wir geglaubt, Ihnen eine Änderung der Satzungen, namentlich bezüglich Aufbringung der Jahresbeiträge, empfehlen und vorschlagen

*) Siehe Verbandsschrift, Neue Folge, No. XXIV, Berlin 1903.

zu sollen. Ich verweise auf die Ihnen gedruckt vorliegenden Vorschläge. *)

Der Unterschied soll nämlich darin bestehen, daß während bisher Jahresbeiträge von den Mitgliedern erhoben wurden, künftig eine Zweiteilung eintritt und zwar so, daß die Jahresbeiträge ermäßigt und die Beiträge für diejenigen Herren, die nur den Verbandstagen beiwohnen wollen, erhöht werden. Wir glauben, dabei auch dem Umstande Rechnung tragen zu sollen, daß diejenigen Herren, die schon Verbands-Vereinen angehören, nicht zu hoch belastet werden. Andererseits glauben wir, in der Weise einen Ausgleich schaffen zu sollen, daß diejenigen Herren, die nicht an den Verbandstagen teilnehmen und die großen Anregungen, Festschriften usw. nicht erhalten können, dadurch entlastet werden, daß für dieselben ein ermäßigter Jahresbeitrag vorgesehen ist. Es entspricht dieses einer Anregung, die wir in den letzten Monaten vor Beginn dieser Tagung erhalten haben.

Ferner hat sich auch der Wunsch herausgestellt, daß sich die Damen in umfangreicherem Maße an den festlichen Veranstaltungen beteiligen dürfen, da die Herren zum Teil aus weiten Entfernungen herkommen, auch noch andere Zwecke mit der Reise verbinden und dann ihre Damen mitzunehmen beabsichtigen. Um all den zahlreichen Wünschen in dieser Richtung Rechnung zu tragen, haben wir geglaubt, einen besonderen Teilnehmerbeitrag für die Damen — natürlich nur für den Verbandstag — und zwar nur einen solchen in mäßiger Höhe vorschlagen zu sollen.

Nun kommt noch eine Änderung, die damit zusammenhängt. Bisher wurde jeder Teilnehmer des Verbandstages ohne weiteres dauerndes Mitglied des Verbandes. Es hat sich herausgestellt, daß wohl jemand an einer einzelnen Tagung, an einem einzelnen Gegenstande Interesse hatte, aber sich nicht dauernd belasten wollte. Verpaßte er den Termin der Abmeldung der Mitgliedschaft, so war er satzungsgemäß verpflichtet, für das folgende Jahr den Beitrag zu zahlen. Dieses ist dadurch vermieden, daß die Bestimmung in § 2 fortfällt.

Endlich haben wir im Ausschuß den Beschluß gefaßt, Ihnen vorzuschlagen, den § 4, Absatz 1 dahin abzuändern, daß die Verbandstage nicht in der Regel alljährlich, sondern „mindestens alle drei Jahre“ stattfinden. Wir haben uns zu dieser Änderung mit Rücksicht auf die Tatsache veranlaßt gesehen, daß ja auch die Internationalen Schiffahrtskongresse alle drei Jahre stattfinden

*) Siehe Anlage No. I.

und bei einer allzugroßen Häufung der Kongresse zum mindesten und insbesondere unsere Tagung darunter leiden würde. Um nun das zu vermeiden, meine Herren, und einer zu großen Häufung auszuweichen, haben wir geglaubt, daß wir uns nach den internationalen Kongressen einrichten, die auch alle drei Jahre stattfinden sollen. Stellt sich die Notwendigkeit heraus, häufiger zusammenzukommen, so bleibt uns das unbenommen. Wir werden nicht ein Jahr wählen, in dem ein internationaler Kongreß tagt, sondern auf diesen Rücksicht nehmen, damit wir nicht kollidieren.

Mit unserm Vorschlage zu § 8 haben wir geglaubt, die Organisation des Verbandes verbessern zu sollen. Wir haben insbesondere über den Verbands-Ausschuß, die Zusammensetzung desselben und über die Dauer der Mandate sowie über die Zuwahlen Neuerungen vorgeschlagen, die auf der rechten Seite des Entwurfs stehen. Es sind lediglich redaktionelle Änderungen. Es ist aber insbesondere im Absatz 2 des § 8 gesagt worden, daß nicht zwei technische und drei andere Mitglieder der Vereine in den Verbands-Ausschuß entsandt werden, sondern daß nicht wie bisher wir den Verbands-Vereinen das Recht einräumen, diejenigen Mitglieder zur Zuwahl zu benennen, welche nach Ansicht der betreffenden Zweigvereine als die geeigneten Persönlichkeiten und Vertreter vorzuschlagen sind. Es heißt deshalb mit einer kleinen Abweichung gegen die Druckvorlage im Abschnitt 2:

„Der Verbands-Ausschuß besteht aus dem Vorsitzenden und dem Schriftführer (sofern derselbe dem Vereins-Vorstande angehört) der Verbandsvereine sowie den jeweils zugewählten Mitgliedern.“

Im Absatz 3 haben wir geglaubt, einen gewissen Termin ins Auge fassen zu sollen, bis zu welchem die Vertreter bei dem Verbandsvorstande anzumelden sind.

Weil doch im Laufe der Zeit häufig Veranlassung eintreten kann, den Ausschuß zu Sitzungen einzuladen, haben wir in Abweichung gegen die Druckvorlage geglaubt, den Termin zur Anmeldung dieser Herren Vertreter etwas hinausschieben zu sollen, und es würde statt des 20. Januar, wie hier steht, „bis zum 1. März“ einzufügen sein.

Im übrigen beziehen sich die Änderungen, die hier vorgeschlagen sind, sowohl in den §§ 2, 4 und 14 als im § 8 auf die Erfahrungen, die wir gemacht haben, und wir glauben um so eher, Ihre freundliche Zustimmung zu diesen Änderungen zu finden, da sie im Interesse des Verbandes liegen.

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting** :

Ich nehme an, daß der Verbandstag mit den vorgeschlagenen Satzungsänderungen einverstanden ist.

(Pause.)

Ich stelle fest, daß das der Fall ist.

Wir kommen dann zum letzten Punkte :

Wahl des Ortes des nächsten Verbandstages.

Ich möchte mir die Bemerkung erlauben, daß wir, wie schon aus den Worten des Herrn Geschäftsführers hervorging, künftig in etwas größeren Zwischenräumen tagen müssen. Mit Rücksicht auf den X. Internationalen Kongreß, der 1905 in Mailand stattfinden soll, ist es unmöglich und untunlich, in demselben Jahre unsern Verbandstag abzuhalten. Wir schlagen deshalb vor, die nächste Tagung im Jahre 1906 stattfinden zu lassen. Ist die Versammlung damit einverstanden?

Ich erteile nun dem Herrn Oberbürgermeister der Stadt Stettin das Wort.

Oberbürgermeister Geheimer Regierungsrat **Haken-Stettin** :

Ich will nur in allergrößter Kürze die Bitte und die herzliche Einladung wiederholen, den nächsten Verbandstag in Stettin abzuhalten.

Wir sind uns sehr wohl bewußt, daß wir Ihnen nicht so großartige Neubauten, wie wir sie hier in Mannheim bewundert und in dem unvergeßlichen Budapest in den Prachtpalästen gesehen haben, vorführen können. Aber wir meinen: es wird für Sie doch von Interesse sein, daß Sie mit sachkundigem Auge sehen, was wir zur Verbesserung des Fluß- und Seeschiffsverkehrs geschaffen haben. Wir sind in der Tat mit unserer ganzen Kraft und aus eigenen Mitteln vorgegangen, um in der großen Frage, die auch Sie öfter beschäftigt hat, die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Berlin-Stettin, an unserem Platze die Seestation zu schaffen. Wir haben in dieser Beziehung unsere Schuldigkeit getan und hoffen und harren, daß endlich nun auch der Staat seiner Verpflichtung nachkommt.

Wir hoffen, daß Ihre Anwesenheit im Jahre 1906 uns dann das Zeugnis ausstellen wird, daß wir etwas Tüchtiges geleistet haben.

Ihrerseits können Sie überzeugt sein, daß Sie ein herzliches „Willkommen“ in Stettin finden werden!

(Lebhafter Beifall.)

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting** :

Es hat das Wort Herr *Manasse*, der Vertreter des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft zu Stettin.

Stellvertretender Obervorsteher der Kaufmannschaft **Manasse**,
Vorsitzender des Pommerschen Binnenschiffahrts-Vereins Stettin :

Meine Herren! Ich bitte, mir zu gestatten, daß ich die Einladung unseres verehrten Stadtoberhauptes durch die herzliche Einladung der Vorsteher der Kaufmannschaft zu Stettin und des „Pommerschen Binnenschiffahrts-Vereins“ in Stettin hiermit ergänze.

Wir werden leider nicht in der Lage sein, Ihnen in Stettin einen Verkehr von der glänzenden Entwicklung des Wasserverkehrs in Mannheim zu zeigen; und ob wir instande sein werden, durch unsere gastlichen Veranstaltungen unsere erhabenen Vorbilder zu erreichen, das steht dahin.

Sie finden aber in Stettin eine Bevölkerung, die mit außerordentlicher Zähigkeit darauf bedacht ist, die Stellung Stettins im allgemeinen Verkehrsleben zu behaupten. Sie finden eine Bevölkerung, die an Wärme des Gefühls für ihre Gäste sicherlich den anderen nicht nachstehen wird.

Meine Herren! Wir werden uns bemühen, Ihnen den Aufenthalt in Stettin und an unserer Küste zu einem möglichst angenehmen zu machen.

(Lebh. Beifall.)

Vorsitzender Geheimer Regierungsrat **Witting** :

Ich darf annehmen, meine Herren, daß der Kongreß dieser so überaus herzlichen Einladung der Stadt Stettin nachkommen und beschließen will, den nächste Verbandstag in Stettin abzuhalten. Ich stelle das fest.

(Allgemeine Zustimmung.)

Damit, meine hochverehrten Anwesenden, sind wir auch am Schlusse unserer Beratungen angelangt, und es erübrigt nun noch, den herzlichen Dank des Verbandstags an alle diejenigen auszusprechen, die sich um unsere Verhandlungen bemüht und verdient gemacht haben.

Dieser unser Dank, den ich namens des Vorstandes auszusprechen habe, gilt in allererster Linie den amtlichen Vertretern der einzelnen Regierungen. Wir haben die zahlreiche Anwesenheit von Vertretern aus den verschiedenen Ressorts mit großer Freude begrüßt und haben dieser Freude wiederholt Ausdruck gegeben.

Einen ganz besonderen Dank möchte ich aber als Reichs-

deutscher auch noch den Herren aus Österreich und Ungarn aussprechen, die in so außerordentlich großer Anzahl erschienen sind und sich an den Verhandlungen so rege beteiligt haben. Wir können nur wünschen, daß das Beispiel, welches von dort gegeben worden ist, überall möglichst weitgehende Nachahmung finde zum Segen der Schifffahrt.

(Beifall.)

Ich habe dann weiter, meine hochverehrten Herren, namentlich den Vertretern der Behörden des engeren Landes, des Großherzogtums Baden zu danken, die hier erschienen sind, nämlich Seiner Exzellenz dem Herrn *Dr. Schenkel* und dem Herrn Oberbaudirektor *Honsell*.

(Lebh. Beifall.)

Wir haben diesen Herren zu danken, daß sie uns mit Rat und Tat beigestanden, daß sie uns die Gelegenheit gegeben haben, auch die hiesigen Einrichtungen, die so überaus nachahmenswert und mustergültig sind, kennen zu lernen.

Wir haben zu danken der Großh. Badischen Generaldirektion der Eisenbahnen, die uns, den Verbands-Teilnehmern in hochherziger Weise die Bereisung des Landes ermöglicht hat.

(Beifall.)

Wir haben, wenn ich dieses hier gleich anfügen darf, schon jetzt der Direktion der Pfälzischen Eisenbahn zu danken, die uns morgen in die schöne Rheinpfalz führen wird.

(Beifall.)

Vor allem haben wir aber auch den lokalen Organen zu danken, und da gebührt der erste Platz der Stadt Mannheim

(Lebhafter Beifall.)

und ihrem hochverdienten ausgezeichneten Oberhaupte, das nicht müde geworden ist, in diesen arbeitsreichen Tagen, in denen ein Oberbürgermeister doch noch eine ganze Reihe anderer Dinge zu tun hat, uns geschäftlich und außergeschäftlich, bei den ersten Verhandlungen und nachher bei fröhlichem Tun zur Seite zu stehen.

(Lebhafter Beifall.)

Dieser gastfreie und schöne Empfang, den wir hier in Mannheim gehabt haben, wird uns allen — das glaube ich, im Namen des Verbandstages aussprechen zu dürfen — in unverlöschlicher Erinnerung bleiben.

Dieser Dank gebührt der gesamten Einwohnerschaft Mannheims, der Kaufmannschaft, der Handelskammer mit ihrem Präsidenten.

(Lebhafter Beifall.)

Er gebührt den vereinigten Reedereien, die uns gestern abend ein so großartiges Schauspiel auf dem Strome bereitet und uns Mannheim auch einmal in dem bengalischen Lichte einer Abendbeleuchtung gezeigt haben.

(Lebhafter Beifall.)

Ich darf bei den lokalen Instanzen auch die lokale Presse nicht vergessen, die unseren Verhandlungen mit großem Eifer, mit Interesse und Unparteilichkeit gefolgt ist und die uns sofort mit bekannter Schnelligkeit über den ganzen Verlauf der Verhandlungen stets unterrichtet hat.

(Lebhafter Beifall.)

Und nun, meine hochverehrten Herren, ist noch ein Dank auszusprechen, der eigentlich selbstverständlich ist, aber der doch zum Ausdruck kommen muß. Er gilt allen den Männern, die die Kosten der geistigen Unterhaltung getragen haben.

(Lebhafter Beifall.)

Er gilt allen denjenigen Männern, die durch ausgezeichnete, zum Teil fortreißende Berichte uns über den Stand der Binnenschifffahrt orientiert haben, oder die, wenn sie nicht Berichterstatter gewesen sind, durch sachkundige und belehrende Worte in die Diskussion eingegriffen haben. Meine Herren! Allen diesen Männern den wärmsten und aufrichtigsten Dank auszusprechen, ist uns allen gewiß ein Herzensbedürfnis, und ich bin Ihrer aller Zustimmung sicher, wenn ich das hiermit nachdrücklichst tue. Es kann um die Binnenschifffahrt unmöglich schlecht stehen, solange so tüchtige, so hervorragende Männer sich um sie bemühen.

Ich will der Hoffnung Ausdruck geben, daß die heutige Versammlung wiederum dazu dienen werde, auch in weiteren Kreisen die Überzeugung zu verbreiten, daß es sich hier, wie mit Recht betont wurde, keineswegs nur um technische Fragen handelt, so wichtig und bedeutungsvoll diese auch sein mögen. Nein, meine Herren, es hat sich um große Fragen der Kultur Menschheit, um wirtschafts- und verkehrspolitische Fragen gehandelt, und deshalb sind diese unsere Tagungen, die, wie wir wohl sagen können, überall mit Aufmerksamkeit verfolgt werden, von so großer Bedeutung!

Wir hoffen wohl alle, meine Herren, daß durch die schönen, zum Teil flammenden Worte, die von hier aus gesprochen sind, die sicher auch ihren Widerhall finden werden, allmählich die Nebel in manchen Köpfen und Geistern sich zerstreuen werden, auf daß es recht bald

hell werden möge im Reiche nicht minder als in Österreich und Ungarn!

Damit, meine Herren, schließe ich meine Worte des Dankes.
(Lebhafter Beifall.)

Ich habe zunächst, meine Herren, noch eine Allerhöchste Botschaft Seiner Majestät des Kaisers von Österreich und Königs von Ungarn mitzuteilen:

(Die Versammlung erhebt sich.)

„Seine Kaiserliche und Königliche apostolische Majestät danken dem VI. deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandstag für Binnenschiffahrt allergnädigst für die mit gestrigem Telegramm unterbreitete Huldigung und begleiten die hochbedeutsamen Bestrebungen des Verbandes mit unausgesetztem regen Interesse und den angelegentlichsten Wünschen. Auf Allerhöchsten Befehl
Gez. (Unterschrift.)

(Lebhafter Beifall.)

K. k. Oberbaurat **Kaiser**-Wien:

Ich erlaube mir, im Namen des Verbandstages dem Herrn Präsidenten unsern innigen und herzlichen Dank zu sagen für die ganz außerordentliche und vorzügliche Leitung der Verhandlungen.
(Lebhafter Beifall.)

Ebenso erlaube ich mir, dem Herrn Vizepräsidenten und allen Mitgliedern des Bureaus Dank zu sagen,
(Lebhafter Beifall.)

ebenso dem Herrn Generalsekretär *Rágóczy* für seine ganz außerordentliche Hingebung, für sein ganz besonderes Bestreben, den Verbandstag in vorzüglicher Weise zur Durchführung zu bringen.
(Lebhafter Beifall.)

Ich bitte die hochverehrten Herren, diesen Dank zum Beschluß zu erheben.
(Lebhafter Beifall.)

Hofrat **Schromm**, Vertreter des k. k. Handelsministeriums, Wien:

Ich bin in einiger Verlegenheit, denn die Dankesworte, die ich den verschiedenen Behörden und Korporationen widmen wollte, hat mir der Herr Präsident aus dem Munde genommen. Ich wüßte nicht, wem ich noch namens der Österreicher danken sollte. Ich bitte daher, die von dem Herrn Präsidenten gesprochenen Worte auch als von mir im Namen der Österreicher gesprochen anzunehmen.

(Beifall.)

Sektionsrat von **Bela**-Budapest:

Ich bitte, zu erlauben, daß ich auch im Namen der aus Ungarn erschienen Teilnehmer unsern wärmsten Dank für den feierlichen Empfang, für die großartige Gastlichkeit ausspreche, die uns zu teil geworden ist.

Wenn wir uns an den Verhandlungen nicht so rege beteiligt haben wie die übrigen Herren, welche aus Deutschland und aus Österreich erschienen sind, so bitte ich, das nicht dem Umstande zuzuschreiben, als wenn wir für die Verhandlungen nicht das allerregste Interesse an den Tag gelegt hätten; auch bitte ich, es nicht dem Umstande zuzuschreiben, als wenn wir nicht in der Lage gewesen wären, auch mit interessanten Gegenständen beizutragen. Der Grund dafür ist einzig der, daß wir von hier etwas sehr entfernt sind und daß wir nicht voraussetzen durften, daß Sie sich für unsere Frage ebenso interessieren würden, wie wir Ihren lehrreichen Fragen gefolgt sind. Als die Herren im Jahre 1899 so liebenswürdig waren, in Budapest zu erscheinen, haben wir uns erlaubt, Ihnen auch unsere Beschwerden, auch unsere Angelegenheiten vorzutragen; und Sie waren damals so freundlich, uns anzuhören, uns zu unterstützen und uns auch weiterhin aufzumuntern. Nun interessiert uns hier in Mannheim natürlich das, was in Mannheim und was um Mannheim vorgeht.

Noch einmal erlaube ich mir in kurzen Worten den wärmsten Dank für den Empfang auszusprechen.

(Lebhafter Beifall.)

Schluß der Verhandlung Mittags 1¹⁵ Uhr.

Anträge des Verbands-Vorstandes auf Abänderung der Verbands-Satzungen.

(Berichterstatter: Generalsekretär- R á g ó c z y - Berlin.)

I. Zu § 2 (Abs. 3).

Die jetzige Bestimmung:

„Jeder Teilnehmer an dem Verbandstage
wird zugleich Mitglied des Verbandes“
soll wegfallen.

II. Zu § 14.

Bezüglich der Jahresbeiträge
ist folgende Fassung zu empfehlen:

(Alte Fassung)

An Beiträgen werden gezahlt:

- a) von den Verbands-Vereinen Jahresbeiträge,
deren Höhe für kleinere Vereine (Klasse I)
mindestens 30 Mark,
für mittlere Vereine (Klasse II) mindestens
50 Mark,
für große Vereine (Klasse III) mindestens
75 Mark beträgt;
- b) von den körperschaftlichen Mitgliedern des
Verbandes (Behörden, Aktien- usw. Gesell-
schaften, industriellen, wirtschaftlichen oder
technischen Vereinen) Jahresbeiträge in Höhe
von mindestens 30 Mark;
- c) von den auf den Verbandstagen erscheinenden
Vertretern der körperschaftlichen Mitglieder
des Verbandes und den Teilnehmern der
Verbandstage, welche Verbandsvereinen ange-
hören, 10 Mark;
- d) von anderen Teilnehmern 15 Mark.

(Vorschlag)

An Mitglieds-Beiträgen sind zu
zahlen:

- a) wie bisher;
- b) wie bisher;
- c) von Mitgliedern der dem Ver-
bande angehörenden Vereine
(siehe a) oder körperschaftlichen
Mitgliedern (siehe b): 6 Mark;
- d) von sonstigen Einzelmitgliedern
9 Mark.

III. Einzuschließen wäre der neue § 14 a.

„Für die Teilnahme an den Verbandstagen ist als einmaliger Beitrag zu zahlen:

- a) von den Vertretern der dem Verbandsangehörigen Vereine (siehe § 14 a), körperschaftlichen Mitgliedern (siehe § 14 b) und den Einzelmitgliedern des Verbandes (siehe § 14 c und d) 10 Mark;
- b) von den sonstigen Teilnehmern 15 Mark;
- c) von den Damen der Teilnehmer 6 Mark.“

IV. In § 4 Abs. 1, zu setzen statt „alljährlich“ „mindestens alle 3 Jahre“.

Gründe.

1. Zu den Anträgen I—III.

Es haben sich in der Praxis Nachteile der unklaren Fassung des bisherigen § 14 nach der Richtung hin herausgestellt, daß in demselben von Jahresbeiträgen für die Verbandsvereine und sonstigen körperschaftlichen Mitglieder die Rede ist und gleichzeitig von Beiträgen von deren Vertretern und von den Einzelmitgliedern für die Teilnahme an den einzelnen Verbandstagen.

Diese Bestimmungen in Verbindung mit dem § 2 Abs. 4, wonach nämlich jeder Teilnehmer des Verbandstages auch gleichzeitig Mitglied des Verbandes selbst werden soll, hatten zu jener Zeit wohl ihre Berechtigung und führten zu keinerlei Schwierigkeiten, als die Verbandstage noch regelmäßig alle Jahre abgehalten wurden.

Nachdem sich indessen, infolge der Häufung derartiger Veranstaltungen, namentlich im Hinblick auf die zwischenzeitlich stattfindenden internationalen Schifffahrts-Kongresse, das Bedürfnis herausgestellt hat, die Verbandstage sich in größeren Abständen folgen zu lassen, erscheint es nach den zahlreichen uns gewordenen Zuschriften nicht zweckmäßig, die einmal auf den Verbandstagen

erschienenen Vertreter und sonstigen Teilnehmer als dauernde Mitglieder zu betrachten und fortgesetzt zur Leistung von Jahresbeiträgen heranzuziehen.

Mit Rücksicht darauf, daß die auf den Verbandstagen erscheinenden Vertreter der Verbands-Vereine und der sonstigen körperchaftlichen Mitglieder wechseln, ist eine Änderung der jetzigen Bestimmungen sogar erforderlich, um Schwierigkeiten zu beseitigen, die sich bislang bei der Einziehung von Jahresbeiträgen für die Verbandsleitung sowohl als auch für die beteiligten Vertreter ergeben haben.

Es wird daher vorgeschlagen, die Frage der Beitragspflicht in der Weise zu regeln, daß unterschieden wird zwischen

- a) dauernden Mitgliedsbeiträgen und
- b) einmaligen Beiträgen

für die Beteiligung an den Verbandstagen.

Eine solche besondere Gebühr erscheint aber durchaus gerechtfertigt, da die Verbandstage für die Teilnehmer besondere Vorteile gewähren infolge der überall üblichen Gastfreundschaft der betreffenden Städte, Schifffervereine und einzelnen industriellen Etablissements und weiter auch zu den Vorträgen eine große Fülle von Darbietungen (Festschriften, Besichtigungen und Vergnügungen) hinzutritt. Insbesondere kommt in Betracht auch der Umstand, daß die Abhaltung der Verbandstage nicht allein dem Kongreßorte, sondern auch dem Verbands sehr beträchtliche Unkosten verursacht.

Es ist indessen, da auch die Teilnahme von Nichtmitgliedern an den Verhandlungen der Verbandstage stets willkommen ist, gegenüber den Mitgliedern bei der Bemessung dieser Beiträge eine Unterscheidung zu machen und für diese eine wesentlich höhere Belastung vorgesehen.

Andererseits hat sich das Bedürfnis herausgestellt, die dauernden Mitgliedsbeiträge (Jahresbeiträge) für den Verband wesentlich herabzusetzen, da die große Mehrzahl der Verbandsmitglieder bereits Mitglieder der verschiedenen Einzelvereine sind und so schon indirekt zu den Lasten der Verbands-Einrichtungen beitragen.

Es ist aus all diesen Gründen die obige neue Fassung des § 14 und bzw. die Einschlebung eines neuen § 14 a in Vorschlag gebracht worden, wodurch wohl die bestehenden Schwierigkeiten nach allen Richtungen hin beseitigt werden.

Da bei vielen Teilnehmern der Verbandstage vielfach der Wunsch vorhanden ist, ihre Damen zu den Verbandstagen mitzunehmen, und mit dem Besuche derselben meistens eine größere Reise und

sonstige Zwecke verbunden werden, ist nun für die Teilnahme der Damen an den Veranstaltungen der Verbandstage ein besonderer Beitrag neu vorgesehen worden, der allerdings etwas geringer bemessen ist als der für die sonstigen Teilnehmer.

2. Zu dem Antrage IV.

Die Abhaltung von Verbandstagen, welche durch den § 10 der Satzungen für jedes Jahr vorgesehen worden ist, erfordert eine solche Fülle von Vorarbeiten und die Aufwendung so erheblicher Mittel, daß in Anbetracht der verhältnismäßig nicht sehr großen Zahl der dauernden Verbandsmitglieder und der großen Anzahl von Kongressen, welche heute die weitesten Kreise in Anspruch nehmen, unseres Erachtens eine Einschränkung eintreten dürfte, ohne daß die Aufgaben des Verbandes leiden würden.

Es ist daher vorgesehen worden, mit Rücksicht auf die Tatsache, daß die internationalen Schiffahrts-Kongresse alle drei Jahre tagen, nun auch für unsere Verbandstage die gleiche Bestimmung einzusetzen, wobei naturgemäß vorausgesetzt wird, daß die Abhaltung der Verbandstage nicht in dasselbe Jahr gelegt werde, in welchem ein internationaler Schiffahrts-Kongress stattfinden wird.

Die Vorteile des Ausbaues und der besseren Verbindung der deutschen Wasserstrassen untereinander für die Landwirtschaft, besonders für deren Bodenerzeugnisse.*)

Von

Emil Schüler in Lippstadt.

Bei der Untersuchung dieser Frage ist in Betracht zu ziehen daß zwar bedeutende schiffbare Flußwege in Deutschland vorhanden sind, die das ganze Land in größeren und kleineren Abständen von Süden nach Norden schon als Verkehrsstraßen durchziehen, daß es diesen aber an Verbindungen von Osten nach Westen fehlt. Es ist somit ganz selbstverständlich, daß infolge des im Laufe der letzten Jahrzehnte zu verzeichnenden gewaltigen Fortschritts der Wissenschaft, speziell auf dem Gebiete der Technik und Schifffahrt, die Landesprodukte des tieferen Inlandes einen Wettbewerb aus- und selbst inländischer Ware (Rohprodukte und Mühlenfabrikate) der durch ihre wirtschaftliche Lage in der Verkehrspolitik bevorzugten Konkurrenz von den Häfen der Küsten und Wasserstraßen her kaum noch auszuhalten vermögen. Ebenso folgerichtig ist es, daß hierdurch die Landesprodukte des tieferen Inlandes einem bedeutenden Preisdrucke fortwährend unterliegen, sowohl an Ort und Stelle ihrer Produktion, wie auch in ihren natürlichen Absatzgebieten, den inländischen stark aufnahmefähigen Verkehrszentren.

Besonders vorteilhaft ist der Ausbau binnenländischer Wasserstraßen für die heimische Landwirtschaft also deshalb, weil die Wasserwege ganz erheblich dazu beitragen, die Gestehungskosten der Bodenerzeugnisse wesentlich zu vermindern durch Verbilligung der Frachten für deren Bedarfsartikel auf Kohlen, Futter- und Dungstoffe usw., sowie durch lukrativere Verwendung ihrer sämtlichen Produkte infolge der auf diese Weise zu erreichenden niedrigeren Frachten.

*) Dem VI. Verbandstage überreicht vom Verfasser.

Denn bei den Hauptfruchtarten des Binnenlandes und bei den in demselben daraus erzeugten Fabrikaten entwickelt sich die Preisbildung erfahrungsgemäß in der Weise, daß nicht, wie man eigentlich annehmen sollte, das einheimische Getreide wenigstens um so viel teurer ist, als die Fracht von der nächsten Wasserladestelle bis nach dem Verkaufsort des Getreides beträgt, sondern umgekehrt, daß der Verkaufspreis des Inlandgetreides um diese Fracht und um noch mehr geringer ist.

Eine solche Preisdifferenz zuungunsten des einheimischen Getreides mußte sich entwickeln:

1. auf Grund der unvergleichlich höheren Eisenbahnfrachten, die in gar keinem wettbewerbsfähigen Verhältnis stehen zu den Abgaben und Schiffsfrachten auf den nun einmal vorhandenen Wasserstraßen, soweit Abgaben überhaupt bestehen; so ist z. B. die Befrachtung auf dem Rhein abgabefrei;
2. auf Grund der Hin- und Herfrachten des notwendig zur Verbesserung und Verarbeitung des Inlandgetreides nach dem Binnenlande zu beziehenden, meist erheblich teureren ausländischen Getreides und des damit verbundenen Wiederabsatzes nach dem vom ausländischen Getreide bereits passierten Konsumgebiete;
3. auf Grund der Befrachtung der „nicht gemahlene“ Frucht und des Mehles in ein und demselben Spezialtarif I, während die Kleie aber in dem bedeutend niedrigeren Tarif III klassifiziert ist, so daß sich also der Landwirt einen um die Differenzfracht der Kleie billigeren Preis gefallen lassen muß, weil er eben unter den jetzt bestehenden Verkehrsverhältnissen mit seinem Getreide nur auf den allernächsten Bezirk angewiesen bleibt, und der Binnenlandmüller das „heile“ ausländische Korn um die Differenzfracht der Kleie teurer — also alles in Klasse I — verfrachten muß, als der an sich schon durch seine Lage bevorzugte Müller an der Küste oder Wasserstraße, der aber sein aus- und inländisches Rohprodukt, teils umgewandelt zu ungefähr 70 $\frac{0}{10}$ in Mehl, in Klasse I und, teils umgewandelt zu ungefähr 30 $\frac{0}{10}$ in Kleie (Abfälle), in Klasse III — auch noch auf dem Eisenbahnwege in das Binnenland versendet;
4. auf Grund der so um 1 Mk. bis 1 Mk. 50 Pf. notorisch billigeren Mehlpreise seitens der immer mehr und mehr nach der Küste und den Wasserstraßen hin ver-

- schobenen Müllerei bzw. Großmüllerei, Preise, die, weil Mehl bekanntlich ungefähr nur $\frac{2}{3}$ des Ganzen ist, das heile Inlandgetreide im erhöhten Maße, also um 1,33 Mk. bis zu 2 Mk. in der Preisbildung drücken, und Existenzen, die dort hauptsächlich auf Kosten der binnenländischen Landwirtschaft in einer rapid steigenden Entwicklung begriffen sind, weil sie den Inlandgetreidemarkt, von hinten herum, mit ihren billigen Mehlpreisen immer mehr und mehr beherrschen können und größtenteils schon längst beherrschen infolge ihrer unter sehr geringen Generalunkosten hergestellten und besonders infolge der bisherigen verkehrspolitischen Einrichtungen hervorgerufenen und so stillschweigend unterstützten zügellosen Massenproduktion;
5. auf Grund der zollfreien Einfuhr ausländischer Kleie, die jede Berechnung nutzengebender Preise für Erzeugnisse aus Inlandgetreide illusorisch macht und daher von hinten herum erheblich zu Preisminderungen des Inlandgetreides beitragen kann bzw. beiträgt, wozu noch kommt, daß auch dieser Kleie, neben der billigen Wasserfracht auf den ihr allerseits offenstehenden Wasserstraßen, der Spezialtarif III der Eisenbahn zugebilligt ist.

Diese Preisminderung des Inlandgetreides, gleichbedeutend mit der Erhöhung der Gestehungskosten der inländischen Bodenerzeugnisse, läßt sich genau nicht ermitteln, da sie für jede Gegend, je nach Entfernung vom nächsten Hafenplatz, für die Preisbildung des Getreides verschieden ist; zweifellos darf sie mit mindestens 25 Pf. für den Zentner Getreide im Durchschnitt des ganzen Deutschen Reiches angenommen werden; das ergibt aber eine ganz gewaltige Summe, die sich für 1901 berechnen würde wie folgt:

Im Jahre 1901 betrug im Deutschen Reiche nach der Statistik

die Erntefläche Hektar	die Erntemenge Tonnen (zu 1000 kg)
von Weizen 1 581 420	2 498 851
„ Roggen 5 812 137	8 162 660
„ Gerste 1 859 265	3 321 103
„ Hafer 4 411 412	7 050 152.

Berechnung der Preisdifferenz in bezug auf die Gestehungskosten: bei 25 Pf. für den Zentner = 5 Mk. für die 1000 kg.

von Weizen	Mk.	12 494 255
„ Roggen	„	40 813 300
„ Gerste	„	16 605 515
„ Hafer	„	35 250 760
Summa	Mk.	<u>105 163 830.</u>

Ähnlich verhält es sich mit Kartoffeln und Heu; hierfür darf die Differenz mit mindestens 10 Pf. für den Zentner im Durchschnitt des ganzen Deutschen Reiches angenommen werden; das ergibt ebenfalls eine gewaltige Summe, die sich für 1901 berechnen würde wie folgt:

Im Jahre 1901 betrug im Deutschen Reiche nach der Statistik

	die Erntefläche Hektar	die Erntemenge Tonnen (zu 1000 kg)
von Kartoffeln	3 318 832	48 687 261
„ Wiesenheu	5 944 433	22 370 047.

Berechnung der Preisdifferenz in bezug auf die Gestehekungs-kosten: bei 10 Pf. für den Zentner = 2 Mk. für die 1000 kg.

von Kartoffeln	Mk.	97 374 522
„ Wiesenheu	„	44 740 094
Summa	Mk.	<u>142 114 616.</u>

Das ergibt in Summa aller Bodenerzeugnisse den ganz enormen Betrag von 247 278 446 Mk. für das Deutsche Reich, um welchen Betrag die Gestehekungskosten der heimischen Landesprodukte nur in bezug auf lukrativere Verwendung derselben infolge Ausbaues von wettbewerbsfähigen Wasserstraßen und des Baues des in Preußen projektierten Mittellandkanals mit Sicherheit mindestens vermindert werden können.

Das Königreich Preußen umfaßt 350 000 qkm, also fast $\frac{2}{3}$ des Deutschen Reiches; es ist demnach an diesen 247 278 446 Mk. mit annähernd $\frac{2}{3}$ oder mit 164 852 297 Mk. jährlich beteiligt, und zwar

a) bei Getreide mit Mk. 70 109 220,

b) bei Kartoffeln und Heu mit Mk. 94 743 077.

Man bedenke, daß im Jahre 1875 auf den deutschen Binnenwasserstraßen die geleisteten Güter-Tonnenkilometer nur 2 900 000 000 betragen haben, während sie im Jahre 1900 11 500 000 000 betragen, ein Zuwachs, der relativ in weit höherem Maße den verfrachteten „landwirtschaftlichen“ als den sonstigen Produkten zugute gekommen ist, um aus solch' einer steten Zunahme die endliche Mattsetzung

der inländischen Landwirtschaft in bezug auf ihren Körnerbau unfehlbar zu erwarten, was dringlich und ernstlich mahnt, das Binnenland durch Ausbau der in demselben vorhandenen Wasserstraßen in ausgedehntestem Maße und durch verhältnismäßig auch billig und leicht anzulegende Verbindungskanäle ehestens wieder konkurrenz- und lebensfähig zu machen und hierdurch zunächst den Wert der Produkte des „eigenen“ Landes zum Schutze seines Nationalvermögens zu erhalten! Denn der im Laufe der letzten Jahrzehnte zu verzeichnende Fortschritt auf jedem, besonders auf verkehrspolitischen Gebiete, bei noch länger dauerndem Mangel an billigen Verkehrswegen im Binnenlande, bedeutet selbstverständlich einen allmählichen Verfall der inländischen Boden-erzeugnisse.

Endlich sorgt eine wettbewerbsfähige Wasserwirtschaft, je weiter landeinwärts desto besser, für eine in sozialer Beziehung unbedingt erforderliche Dezentralisation des gesamten Erwerbslebens, in landwirtschaftlicher Beziehung insbesondere der Mühlenindustrie. Eine solche Dezentralisation schützt nämlich die hartbedrängten Klein- und Mittelmühlen des Binnenlandes vor den an den Küsten und abgabefreien Schifffahrtsstraßen belegenen, fortwährend in noch schnellsteigender Entwicklung begriffenen Großmühlen und unterstützt so den Verbrauch der inländischen Getreideproduktion an Ort und Stelle, bzw. stellt ihn so wieder zu einträglichen Preisen her, sie bewahrt also den unumgänglich notwendigen Getreidebau und sorgt so erheblich mit für den mit Recht zu verlangenden Schutz des Grund- und Bodenwertes des tieferen Festlandes.

Der Kanalbau liegt also sehr erheblich im landwirtschaftlichen Interesse! Ein noch längerer Widerstand gegen denselben gerade auf landwirtschaftlicher Seite würde unerklärlich sein; denn er kann weniger auf Mangel an Verständnis beruhen, als mehr auf Neid und politischem Übelwollen gegenüber ganz anderen Partekämpfen, die mit dieser rein wirtschaftlichen Frage von größter kulturellen Bedeutung nichts zu tun haben.

Programm des VI. Verbandstages.

Mannheim, 9.—12. September 1903.

Begrüßungs-Abend.

Mittwoch, den 9. September 1903.

- 8¹/₂ Uhr abends Begrüßung der Teilnehmer im Nibelungensaal der städtischen Festhalle „Rosengarten“. (Dargeboten von Handelskammer und Stadt Mannheim.)
-

Erster Verhandlungstag.

Donnerstag, den 10. September 1903.

- 8 Uhr vorm. Rundfahrt mit offenen Wagen der elektrischen Straßenbahn durch verschiedene Teile der Stadt Mannheim (Abfahrt vom Hauptbahnhof aus).
- 9 Uhr Sitzung des Verbands-Vorstandes in dem Realgymnasium (Friedrichsring 6) im Lehrer-Zimmer, I. Stockwerk.*)
- 9¹/₂ Uhr Sitzung des Verbands-Ausschusses in dem Realgymnasium (Friedrichsring 6) im Lehrer-Zimmer I. Stockwerk.*)
- 10 Uhr Eröffnungssitzung des VI. Verbandstages in der Aula des Realgymnasiums (I. Stockwerk).*)

Tagesordnung:

1. Begrüßungen.
2. Überblick über den gegenwärtigen Stand der Bestrebungen zur Förderung der Fluß- und Kanal-Schiffahrt

*) Zur gefälligen Beachtung: Die Sitzungen beginnen an allen Tagen und unter allen Umständen pünktlich zu den angegebenen Zeiten.

- a) im Deutschen Reiche (Berichterstatter: Generalsekretär Rágóczy, Schriftführer des Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt);
 - b) in Österreich (Berichterstatter: Professor Hofrat A. Oelwein-Wien);
 - c) in Ungarn (Berichterstatter: Sektionsrat im Königlich Ungarischen Ackerbau-Ministerium von Krisztinkovich zu Budapest).
3. Die Interessengemeinschaft von Eisen- und Wasserstraßen in Baden. (Berichterstatter: Regierungsrat Brand zu Karlsruhe und Handelskammer-Syndikus Dr. Emminghaus zu Mannheim.)

12¹/₂—1¹/₂ Uhr Pause. Gemeinschaftliches Frühstück im Restaurant des „Rosengartens“. (Preis: ohne Wein Mk. 2.)

1¹/₂ Uhr Fortsetzung der Verhandlungen:

- 4. Die Planfeststellung und Enteignung für die Wasserstraßen bzw. das Enteignungsrecht für Wasserstraßen in Österreich. (Berichterstatter: Dr. Arnold Krasny, k. k. Ministerial-Sekretär im Österreichischen Eisenbahnministerium zu Wien.)
 - 5. Die Verbesserung der Schiffbarkeit der oberen Donau von Kelheim bis Ulm. (Berichterstatter: Königl. Bauamtmann Eduard Faber zu Nürnberg.)
- 4 Uhr nachmittags: Gruppen-Besichtigungen. Und zwar finden gleichzeitig folgende Besichtigungen*) statt:

Gruppe A:

Städtischer Industriefafen (zu Lande) und Anlagen der Firma „Mannheimer Schiffs- und Maschinenbau-Aktiengesellschaft“.

Gruppe B:

Staats-Hafen mit Silo-Speichern (zu Lande) und Anlagen der Firma „Mannheimer Schiffs- und Maschinenbau-Aktiengesellschaft“.

Gruppe C:

Industrielle „Anlagen der Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhaff“.

Gruppe D:

Rheinau-Hafen und Anlagen der Firma „Stahlwerk Mannheim“.

- 4 Uhr nachmittags Abfahrt in Mannheim mit Sonderzug ab Hauptbahnhof Mannheim.
- 4²² Uhr Ankunft am Haltepunkt „Hafendienst-Stelle.“ Von dort Gang zu Fuß bis zum Anlegeplatz des Dampfbootes (etwa 230 m Entfernung).
- 4³⁰ Uhr Hafenrundfahrt.

*) Es wird gebeten anzugeben, an welcher der vier Gruppen die Teilnahme beabsichtigt wird, da die Besichtigungen zu gleicher Zeit beginnen.

- 5 Uhr Rückkehr zum Landeplatz und Besichtigung der Lager des „Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats“.
- 5³⁰ Uhr Abfahrt mit dem Sonderzuge nach den Anlagen des „Stahlwerkes Mannheim“.
- 6³⁰ Uhr Ankunft auf dem Hauptbahnhof Mannheim.

Gruppe E:

Städtisches Straßenbahn-Depot, sowie Schlacht- und Viehhof.

- 8^{1/2} Uhr abends Festessen im „Rosengarten“ (Nibelungensaal).
(Preis: ohne Wein Mk. 5.)

Zweiter Verhandlungstag.

Freitag, den 11. September 1903.

- 9 Uhr Fortsetzung der Verhandlungen (in der Aula des Realgymnasiums, I. Stockwerk).

Tagesordnung:

1. Wasserwirtschaft und Landwirtschaft.
(Berichterstatter: Ingenieur Emil Abshoff zu Hannover.)
 2. Die Einrichtung der Großschiffahrt auf dem Neckar und die Verbindung von Rhein und Donau durch Württemberg.
(Berichterstatter: Geheimer Hofrat Dr. von Jobst zu Stuttgart, Vorsitzender des „Komitees für Hebung der Neckarschiffahrt“ und Bürgermeister Dr. Weiß zu Eberbach i. B.)
 3. Die Regulierung der oberösterreichischen Donaustrecke.
(Berichterstatter: S. Stern zu Linz, k. k. Ingenieur der Statthalterei in Ober-Österreich.)
- 11 Uhr Frühstücks-Pause. Gemeinschaftliches Frühstück im Restaurant „Rosengarten“. (Preis: Mk. 2 ohne Wein.)
- 11^{3/4} Uhr Fortsetzung der Verhandlungen.
4. Über den Pardubitz-Prerau-Krakauer-Kanal und dessen Zusammenhang mit den anschließenden Kanälen, insbesondere dem Donau-Oder-Kanal. (Berichterstatter: Ingenieur Anton Smrcek, Professor an der Tschechischen Technischen Hochschule zu Brünn.)
 5. Die Bedeutung der Donauwasserstrasse für den Petroleumverkehr. (Berichterstatter: Rechtskundiger Magistratsrat Ferdinand Dithorn zu Regensburg.)
- 2^{1/2} Uhr: Von der Großherzoglich Badischen Staatsregierung dem Verbandstage dargebotene Rundfahrt auf Neckar und Rhein zur Besichtigung der Mannheimer und Ludwigs-hafener Hafenanlagen. (Einsteigestelle: an der Friedrichs-brücke am Neckar.)

Zur Teilnahme an der von der Großherzoglich Badischen Staatsregierung dargebotenen Rundfahrt auf Neckar und Rhein sind besondere, von der Staatsregierung ausgegebene Eintrittskarten erforderlich, welche am 10. September von mittags 12 Uhr ab durch das Verbands-Bureau (Turnhalle des Realgymnasiums) gegen Vorzeigung des Teilnehmerheftes in Empfang genommen werden können.

Nach Schluß derselben fahren Sonderwagen der Elektrischen Straßenbahn vom „Rheintor“ in die Stadt.

8¹/₂ Uhr Beleuchtung des Rheines. Ein Feuerwerk veranstaltet von den nachstehend genannten Reedereien.

(Aktien-Gesellschaft für Handel und Schifffahrt H. A. Disch in Mainz. — Badische Aktien-Gesellschaft für Rheinschifffahrt und Seetransport in Mannheim. — Bergbau- und Schifffahrts-A.-G. Kannengießer in Mülheim a. d. Ruhr. — Central-Aktien-Gesellschaft für Tauerei und Schleppschifffahrt in Ruhrort. — Cöln-Düsseldorfer Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Cöln und Düsseldorf. — Franz Haniel & Co. in Ruhrort. — Mainzer Reederei-Gesellschaft Thomae, Stenz & van Meeteren in Mainz. — Mannheimer Dampfschleppschifffahrts-Gesellschaft in Mannheim. — Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft in Mannheim. — Niederländische Dampfschiffsreederei in Rotterdam. — Rheinische Transport-Gesellschaft, William Egan & Co. in Frankfurt a. M. — Rheinschifffahrts-Aktien-Gesellschaft vorm. Fendel in Mannheim. — Rhein- und Seeschifffahrts-Gesellschaft in Cöln. — Stachelhaus & Buchloh in Mannheim. — Matth. Stinnes in Mülheim a. d. Ruhr.)

8—8¹/₄ Uhr Besteigung des Salondampfers „Drachenfels“. Aufnahme der Festteilnehmer an der Landungsbrücke der „Köln-Düsseldorfer Dampfschifffahrts-Gesellschaft“.

8¹/₂ Uhr, präzis, Abfahrt. Dieselbe wird durch drei Bomben-Signale bekannt gegeben.

Der Dampfer fährt die Mannheimer Hafenanlagen entlang bis zum Mühlau-Hafenmund, wendet und fährt auf der bayerischen Seite bis zur Rheinbrücke, läßt dann etwa bis zur Höhe der Werfthalle I am neuen Rheinkai treiben und geht dort in Strommitte vor Anker.

Während der Fahrt bengalische Beleuchtung der an den beiden Ufern gelegenen Lagerhäuser und Werthallen.

Nachdem der Dampfer vor Anker gegangen, Beleuchtung der Rheinbrücke und Feuerwerk.

9¹/₂ Uhr Gartenfest im „Stadtspark“, dargeboten von der Stadt Mannheim. (Auf Wunsch ist Gelegenheit zum Abendessen nach der Karte gegeben.)

Anmerkung:

Bei schlechtem Wetter fallen die beiden abendlichen Veranstaltungen aus und statt derselben findet im Theater des „Rosengartens“ eine Vorstellung statt.

In diesem Falle sind die Einlaßkarten gegen Vorzeigung des Teilnehmerheftes auf dem Verbands-Bureau (Turnhalle) von mittags 12 Uhr ab in Empfang zu nehmen.

Über den Ausfall der geplanten Beleuchtung der Rheinufer und des sich anschließenden Gartenfestes wird in der Freitagssitzung vormittags 9 Uhr Mitteilung gemacht werden.

Dritter Verhandlungstag.

Samstag, den 12. September 1903.

9 Uhr Fortsetzung der Verhandlungen in der Aula des Realgymnasiums (I. Stockwerk).

Tagesordnung:

1. Die Fernwirkung der Verkehrsmittel.
(Berichterstatter: Direktor Dr. Vosberg-Rekow zu Berlin.)
2. Über die Einheitlichkeit der technischen Lösung für Wasserstraßen und die Bodenmelioration des anliegenden Geländes.
(Berichterstatter: Professor J. V. Hrasky in Prag.)
3. Bedingungen und Grenzen für die Erhebung von Schifffahrtsabgaben.
(Berichterstatter: Handelskammer-Syndikus Dr. Behrend zu Magdeburg.)

11¹/₂ Uhr Frühstücks-Pause. Gemeinschaftliches Frühstück im Restaurant des „Rosengartens“. (Preis: ohne Wein Mk. 2.)

12¹/₂ Uhr Fortsetzung der Verhandlungen.

4. Die Schiffbarmachung der Weichsel in Österreich.
(Berichterstatter: k. k. Ministerial-Baurat J. Blum zu Wien.)
5. Industrieböfen mit besonderer Berücksichtigung der Anlagen am Rhein,
(Berichterstatter: Stadtbaurat Eisenlohr zu Mannheim.)
6. Antrag des Herrn Reichstagsabgeordneten Dr. Sileny-Tischnowitz auf Herausgabe der Verhandlungen im österreichischen Abgeordnetenhaus über die österreichischen Wasserstraßen-Vorlage.
7. Antrag des Herrn Oberingenieur Eduard Egán-Budapest auf Organisierung einer betriebstechnischen Kommission im Rahmen des Verbands-Vorstandes.
Berichterstatter: Herr Oberingenieur Ed. Egán-Budapest.
8. Antrag des Verbands-Vorstandes auf Abänderung der §§ 2, 8, 10 und 14 der Satzungen.
(Berichterstatter: Herr Generalsekretär Rágóczy-Berlin.)
9. Wahl und Ort des XII. Verbandstages.

1¹/₂ Uhr Schluß des Verbandstages.

1³/₄ Uhr **Sitzung des Verbandsausschusses** im „Lehrerzimmer“ des Realgymnasiums (I. Stockwerk).

2¹/₂ Uhr **Sitzung des Verbandsvorstandes** im „Lehrerzimmer“ des Realgymnasiums (I. Stockwerk).

Ausflug von Mannheim nach Heidelberg.

- 3^{1/2} Uhr Abfahrt vom Hauptbahnhof Mannheim mit Sonderzug nach Heidelberg. (Der Sonderzug wird dem Verbandstage von der Großherzogl. Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen dargeboten).
- 4 Uhr Ankunft in Heidelberg. Spaziergang zum Schlosse, und von da in 1^{1/2} stündigem Fußmarsche (Waldweg) nach Ziegelhausen. Auf entsprechenden Wunsch schlechter Fußgänger fährt der Sonderzug bis Station Schlierbach durch.
- 7 Uhr Gemeinschaftliches Abendessen im „Gasthof zum Adler“. (Preis ohne Wein Mk. 1,50.)
- 8 Uhr Nachenfahrt auf dem Neckar von Ziegelhausen bis Heidelberg.
- 9 Uhr Ankunft in Heidelberg. Schloßbeleuchtung. (Dargeboten von der Stadt Mannheim.)
- 10^{1/2} Uhr Rückfahrt von Heidelberg nach Mannheim mit Sonderzug (dem Verbandstage dargeboten von der Großh. Badischen Staatseisenbahnverwaltung).
- 11 Uhr Ankunft in Mannheim. Sonderwagen der Elektrischen Straßenbahn stehen am Hauptbahnhofe zur Rückkehr in die Stadt bereit (Haltepunkte: Parkhotel, Hotel Viktoria, Pfälzer Hof).

Ausflug nach Dürkheim in die Rheinpfalz.

Sonntag, den 13. September 1903.

- 1 Uhr nachm. Fahrt mit Sonderzug der elektrischen Straßenbahn vom Hauptbahnhofe Mannheim aus nach Ludwigshafen. (Abfahrt vom „Rosengarten“ aus.)
- 1⁴⁵ nachm. Abfahrt vom Bahnhof Ludwigshafen nach Dürkheim mit Sonderzug. (Dem Verbandstage dargeboten von der Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen.)
- 2³⁶ Ankunft in Dürkheim. Spaziergang nach der Klosterruine Limburg (1/2 Stunde) und zurück nach Dürkheim.*)
- 5 Uhr Begrüßung der Teilnehmer durch die Stadt-Vertretung von Dürkheim und Weinkostprobe unter den Kolonnaden, dargeboten von der Stadt Dürkheim.
- 9 Uhr Rückfahrt von Dürkheim nach Ludwigshafen mit Sonderzug (dem Verbandstage dargeboten von der Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen).
- 9⁴⁵ Ankunft in Ludwigshafen.
- 10 Uhr Rückfahrt nach Mannheim mit Sonderzug der elektrischen Straßenbahn.

Allgemeine Mitteilungen.

I. Etwa notwendig werdende Änderungen dieses Programms sind vorbehalten.

II. Zu dem Begrüßungsabend, dem Festessen und den sonstigen gemeinschaftlichen Mahlzeiten sowie zu der Rhein- und Neckar-

*) Für schlechte Fußgänger werden Wagen auf dem Marktplatze Dürkheim bereit gehalten.

fahrt, zu der Beleuchtung der Rheinufer, ferner zu dem Gartenfest, zu den Ausflügen nach Heidelberg und in die Rheinpfalz sind die Damen der Teilnehmer freundlichst eingeladen.

Für die Damen der Teilnehmer wird während der Dauer der Sitzungen auf Wunsch eine Besichtigung der Mannheimer Sehenswürdigkeiten ermöglicht werden.

Nähere Einzelheiten werden während der Tagung mitgeteilt.

III. Für Auskunfts-Erteilung, Wohnungsnachweis, Ausgabe der Verbandsschriften und der Festabzeichen wird für die Dauer der Tagung in Mannheim im Turnsaale des Realgymnasiums (Friedrichsring 6, Erdgeschoß links) ein Bureau errichtet, in dem alle Teilnehmer sich persönlich anmelden wollen.

Das Bureau wird geöffnet sein:

Dienstag,*) den 8. September	von	8—8	Uhr	nachm.
Mittwoch, den 9. September	„	4—7 $\frac{1}{2}$	„	„
Donnerstag, den 10. September	„	8 $\frac{1}{2}$ —4	„	„
Freitag, den 11. September	„	8 $\frac{1}{2}$ —2	„	„
Sonnabend, den 12. September	„	8 $\frac{1}{2}$ —2	„	„
Sonntag, den 13. September	„	10—12	„	vorm.

IV. Zur Beschaffung geeigneter Wohnungen für die Teilnehmer des Verbandstages ist seitens des Verbandes in Mannheim ein Wohnungsbureau eingerichtet worden, welches unter der Leitung des Herrn Veterinärrates Direktor Fuchs in Mannheim steht.

V. Nach Verabredung mit dem Kaiserlichen Postamte zu Mannheim werden die Teilnehmer des Verbandstages gebeten zu veranlassen, daß den für sie bestimmten und nach Mannheim gerichteten Briefsendungen auf der Adresse der Zusatz „Teilnehmer des VI. D.-Ö.-U. Verbandstages“ beigefügt werde.

VI. Während der Tagung werden seitens des Verbandsvorstandes „Mitteilungen für den VI. Verbandstag“ veröffentlicht werden, welche alle etwaigen Änderungen dieses Programms enthalten. Die Herren Teilnehmer werden in ihrem Interesse dringend gebeten, den Inhalt dieser „Mitteilungen“ zu beachten.

VII. Im Interesse der Herren Teilnehmer des Verbandstages werden dieselben dringend gebeten, das Verbandsabzeichen sichtbar zu tragen, um bei der Benutzung der Sonderwagen der Straßenbahn sowie der Sonderzüge nach Heidelberg und Dürkheim eine Kontrolle tunlichst zu ersparen.

VIII. Die Mitglieder des Mannheimer Ortsausschusses tragen

*) An diesem Tage lediglich für den Wohnungs-Nachweis.

außer dem Verbandsabzeichen eine Rosette in den Farben blau-weiß-rot, die Führer der Gruppen-Besichtigungen und die Vertreter der gastgebenden Reedereien eine Rosette in weißer Farbe.

IX. Anmeldungen zur Teilnahme an den drei gemeinschaftlichen Frühstückten, an dem Festessen, an der Rheinfahrt sowie an der Fahrt nach Heidelberg und nach der Rheinpfalz werden noch während der Tagung in dem Verbandsbureau (Turnhalle des Realgymnasiums) entgegengenommen, wo auch die betreffenden Karten zu lösen sind.

Die Karten kosten für die Beteiligung an:

dem gemeinsamen Frühstück am 10. September	2.— Mk.
dem Verbandsessen am 10. September	5.— "
dem gemeinschaftlichen Frühstück am 11. September	2.— "
dem gemeinschaftlichen Frühstück am 12. September	2.— "
dem gemeinschaftlichen Kaffee im Schloßrestaurant zu Heidelberg am 12. September	0,25 "
dem gemeinschaftlichen Abendessen in Ziegelhausen am 12. September . .	1,50 "

X. Zur Erleichterung des Verkehrs ist für die Teilnehmer des Verbandstages auf dem Verbandsbureau (Turnhalle) eine Kasse für den Geldwechsel errichtet.

Berlin, _____ den 31. August 1903.
Mannheim,

Der Verbands-Vorstand

des

Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt.

Witting, Geh. Regierungsrat
Vorsitzender.

Ragóczy, Generalsekretär,
Schriftführer.

Der Ortsausschuß.

Ampt, Eisenbahndirektor. — Bassermann, Stadtrat, Vorsitzender des Partikulier-Schifferverbandes „Jus et Justitia“. — Beck, Oberbürgermeister. — Bender, Oberzollinspektor und Vorstand des Großh. Hauptzollamts. — Duttonhöfer, Stadtrat. — Eisenlohr, Stadtbaurat. — Fendel, Stadtrat, Direktor der „Rheinschiffahrts-A.-G. vorm. Fendel“. — Fuchs, Veterinär, Direktor. — Fulda, Kaufmann, stellv. Obmann des Stadtv.-Vorstandes. — Gaitzsch, Regierungsrat, Kollegialmitglied der Großh. Generaldirektion der Badischen Staats-Eisenbahnen und Betriebsinspektor. — Gutjahr, Direktor der „Badischen Aktiengesellschaft für Rheinschiffahrt und Seetransport“. — Hirsch, L., Großkaufmann, Mitglied der Handelskammer. — Hirschhorn, Stadtrat. — Imhoff, Privatmann, Mitglied der Han-

delskammer. — Kessler, Inspektor der „Köln- und Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaft. — Knecht, Direktor der „Mannheimer Lagerhausgesellschaft“, Mitglied der Handelskammer. — Krafft, Bürgermeister in Ludwigshafen. — Kupferschmidt, Oberbauinspektor, Vorstand der Großh. Rheinau-Inspektion. — Lang, Geheimer Reg.-Rat, Amtsvorstand. — von Lavale, Geheimerat, Direktor der Pfälzischen Eisenbahnen in Ludwigshafen. — Lenel, V., Kommerzienrat, Präsident der Handelskammer. — Martin, I. Bürgermeister. — Meister, Direktor der „Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Ges.“ — Melchers, Direktor der „Aktien-Gesellschaft für Handel und Schiffahrt“, H. A. Disch. — Meuthen, Direktor der „Rheinschiffahrts-Aktien-Gesellschaft, vormals Fendel“. — Pfisterer, Geheimer Oberregierungsrat, Großh. Landeskommissär. — Reinhardt Großkaufmann, Mitglied der Handelskammer. — Ritter, Bürgermeister. — Dr. Schott, Stadtbeirat. — Selb, Fiskalanwalt, Obmann des Stadtverordneten-Vorstandes. — Stinnes, Vertreter der Firma „Mathias Stinnes“ in Mülheim a. d. Ruhr. — Tegeler, Oberingenieur, Bahnbauinspektor. — Dr. Weyl, Fabrikant, Vizepräsident der Handelskammer.



- No. XV. **Die unterirdischen Gewässer, deren Beziehungen und Bedeutung für die Binnenschifffahrt.** Bauamtmann Vogt-Nürnberg. Preis Mark 2,50, für Mitgl. Mark 1,25, bei 25 Stück Mark 1,—.
- No. XVI. **Interessengemeinschaft von Eisen- und Wasserstrassen oder die gegenseitige Ergänzung und das Handinhandgehen dieser beiden Verkehrsmittel.** Grossherzogl. Regierungsrat Brand-Karlsruhe. Preis 75 Pf., für Mitgl. 40 Pf., bei 25 Stück 30 Pf.
- No. XVII. **Verhandlungen des VI. Verbandstages in Mannheim am 10., 11. und 12. September 1903.** Preis Mark 2,50, für Mitglieder Mark 1,40, bei 25 Stück Mark 1,15.
- No. XVIII. **Die Bedeutung der Donauwasserstrasse für die Petroleum-einfuhr.** Magistratsrat Dittborn-Regensburg. Preis 50 Pf., für Mitglieder 30 Pf., bei 25 Stück 25 Pf.
- No. XIX. **Studien über die Verbesserung der Schiffbarkeit der Donau von Kelheim bis nach Ulm.** Bauamtmann Faber-Nürnberg. Mit 3 Tafeln. Preis Mark 1,60, für Mitgl. 90 Pf., bei 25 Stück 65 Pf.
- No. XX. **Über die Einheitlichkeit der technischen Lösung für Wasserstrassen und die Bodenmelioration des anliegenden Geländes.** Prof. Vlad. Hrásky. Preis 40 Pf., für Mitglieder 20 Pf., bei 25 Stück 15 Pf.
- No. XXI. **Der gegenwärtige Stand der Wasserstrassenfrage in Oesterreich.** Professor A. Oelwein. Preis 40 Pf., für Mitglieder 20 Pf., bei 25 Stück 15 Pf.
- No. XXII. **Die Bedeutung des Donau-Theiss- und des Donau-Save-Kanals für den mitteleuropäischen Wasserverkehr.** Ed. von Krisztinkovich. Preis 75 Pf., für Mitgl. 40 Pf., bei 25 Stück 30 Pf.
- No. XXIII. **Zur Frage der Schiffsabgaben auf künstlichen Wasserstrassen.** Handelskammer-Syndikus Dr. Behrend-Magdeburg. Preis 75 Pf., für Mitglieder 40 Pf., bei 25 Stück 30 Pf.
- No. XXIV. **Industriehäfen mit besonderer Berücksichtigung der Anlagen am Rhein.** Stadtbaurat Eisenlohr-Mannheim. Preis 75 Pf., für Mitgl. 40 Pf., bei 25 Stück 30 Pf.
- No. XXV. **Die Einrichtung der Grossschifffahrt auf dem Neckar und die Verbindung von Rhein und Donau durch Württemberg.** Bürgermeister Dr. Weiss-Eberbach. Preis 50 Pf., für Mitglieder 30 Pf., bei 25 Stück 25 Pf.
- No. XXVI. **Ausbildung der Fahrinne der oberösterreichischen Donau.** K. K. Statthalterei-Ingenieur S. Stern-Linz. Mit 3 Tafeln. Preis Mark 1,75, für Mitglieder Mark 1, bei 25 Stück 75 Pf.
- No. XXVII. **Wasserwirtschaft und Landwirtschaft.** Ingenieur Abshoff. Preis 50 Pf., für Mitglieder 30 Pf., bei 25 Stück 25 Pf.
- No. XXVIII. **Interessengemeinschaft von Eisen- und Wasserstrassen oder die gegenseitige Ergänzung und das Handinhandgehen dieser beiden Verkehrsmittel.** Handelskammersyndikus Dr. Emminghaus-Mannheim. Preis 50 Pf., für Mitglieder 30 Pf., bei 25 Stück 25 Pf.
- No. XXIX. **Das Bau- u. Enteignungsrecht in seiner Anwendung auf die österreichischen Wasserstrassen.** Dr. Arnold Krasny-Wien. Preis 50 Pf., für Mitglieder 30 Pf., bei 25 Stück 25 Pf.
- No. XXX. **Der Pardubitz-Prerau-Krakauer Kanal und sein Zusammenhang mit dem Donau-Oder-Kanal.** Prof. Ing. Anton Smrček-Brünn. Mit 2 Tafeln. Preis 75 Pf., für Mitglieder 40 Pf., bei 25 Stück 30 Pf.
- No. XXXI. **Die Kanalisierung des Neckars und eine Verbindung von Rhein und Donau durch Württemberg.** Geh. Hofrat Dr. von Jobst-Stuttgart. Preis 40 Pf., für Mitglieder 20 Pf., bei 25 Stück 15 Pf.
- No. XXXII. **Führung einer einheitlichen Binnenschifffahrts-Statistik.** K. K. Hofrat Prof. A. Oelwein-Wien. Preis 40 Pf., für Mitglieder 20 Pf., bei 25 Stück 15 Pf.

10.00

Von den

Verbandsschriften

des

Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt,

die höchst wertvolle und interessante Abhandlungen aus allen Gebieten des Schifffahrtswesens und der Wasserwirtschaft enthalten, waren mehrere Hefte gänzlich vergriffen. Wir können die Mitteilung machen, daß jetzt durch anastatischen Neudruck die Lücken ergänzt wurden und der Verlag daher in der Lage ist, wieder die vollständige Reihe dieser Veröffentlichungen zu liefern. Zur Erleichterung der Anschaffung ist der Preis für die sämtlichen 60 Hefte der ersten Folge auf

25 Mark

ermäßigt worden.

Ausführliche Verzeichnisse mit Preisangabe für die einzelnen Hefte stehen zur Verfügung.

Die neu hergestellten Hefte sind folgende:

- Nr. XXII. **Oelwein-Mrasick**, Das Donau-Moldau-Elbe- und Donau-Oder-Kanalprojekt. Preis 1 Mk.
- Nr. XXVI. **Klein**. Die bayerische Donau als Schifffahrtsweg der Zukunft. Preis 75 Pf.
- Nr. XXIX. **Landgraf**, Die Einführung von Schifffahrtsabgaben auf dem Main. — **Faber**, Zur Frage der Regulierung geschiefbeführender Flüsse. Preis 1,20 Mk.
- Nr. XLIII. **von Eyth**, Binnenschifffahrt und Landwirtschaft. Preis 80 Pf.
- Nr. LI. **von Dorn**, Die Konkurrenz des Binnen-Wasserweges gegen den Seeweg nach hergestellter Kanalverbindung der Donau mit dem deutschen Wasserstraßen-Netze. Preis 30 Pf.
- Nr. LI. **Koltor**. Der Donau-Theiss-Kanal. Preis 50 Pf.