



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die deutsche Kanal- und Flußschifffahrt.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Die deutsche Kanal- und Flußschiffahrt.

Für das Gedeihen und die Entwicklung der Industrie spielt eine überaus hohe Rolle die Transportfrage. Je geregelter das Transportwesen ist, je niedriger die Preise sind, um so billiger kann ein Volk produziren, um so eher ist es in der Lage mit andern Völkern zu concurrirren.

Die Beachtung dieses Grundsatzes ist jedenfalls weit wichtiger als die Frage der Rentabilität der Straßen. Derselbe hat uns dahin gebracht, die Zölle auf den Staatschiffseem ganz und gar aufzuheben, aber auf der andern Seite wurde er bei der Eisenbahntarifffrage vollständig übersehen. Die Erhöhung der Eisenbahntarife um 20% in Folge des Geschreies der Aktieninhaber war ein Fehler, welcher der deutschen Industrie mehr geschadet hat als die Erniedrigung der Zölle. Es sind gerade dadurch ganze Industriegebiete lahm gelegt, weil der Bezug aller Rohproducte zu sehr vertheuert wurde, als daß die Concurrrenz aufrecht erhalten werden könnte. Nun erst wurde die Industrie darauf aufmerksam, daß ein überaus wichtiger Zweig des Verkehrs in Deutschland ganz und gar vernachlässigt sei und daß diese Vernachlässigung für die Industrie die allergrößten Gefahren nach sich ziehe, nämlich die seit vielen Jahren beinahe ganz und gar übersehene Fluß- und Kanalschiffahrt.

Auch auf diesem Gebiete zeigte sich der Nachtheil der Doctrinarismus. In allen maßgebenden Kreisen galt er als ein unumstößlicher Satz, daß das Eisenbahntransportsystem alle andern in Schatten setze und daß die Fluß- und Kanalschiffahrt einer überwundenen Periode angehöre. Diese Lehre, die mit dem ganzen Dünkel der Schulweisheit auftrat, herrscht noch heute am grünen Tisch und hat bisher alle Bestrebungen auf diesem Gebiete lahm gelegt. Schon durch seine historische Entwicklung war Deutschland von jeher in Beziehung auf diese Frage sehr vernachlässigt und hinter den andern Staaten zurückgeblieben. Bis zum Jahre 1866 war mit Ausnahme der Oder kein einziger Fluß ausschließlich in dem Gebiete eines einzigen Staates, niemand wollte daher für seine Nachbarn Opfer bringen. Stromregulirungen gehörten zu den Seltenheiten, dahingegen hatten die lieben deutschen Staaten, und unter ihnen die kleinsten am eifrigsten, Zollstationen an den Flüssen angelegt, aus denen sie sehr bedeutende Einnahmen bezogen. So erbeutete alljährlich Mecklenburg aus seinem Elbezoll bei Dösnitz und Boizenburg pro Jahr 300,000 Thaler, ohne jemals daran zu denken, auch nur einen Pfennig für die Besserung dieser Wasserstraße herzugeben. Das war also in Wahrheit ein echtes Stück mittelalterlicher Wegelagerei.

Die Folge dieser fiscalischen Politik war denn auch, daß die meisten

großen Flüsse Deutschlands versandeten und für die Schifffahrt immer weniger brauchbar wurden. Nicht viel besser sah es mit der Anlage der künstlichen Wasserstraßen, der Kanäle, in Deutschland aus. Was in dieser Beziehung vorhanden war, stammte noch aus der Zeit des großen Kurfürsten und Friedrichs des Großen, die beide für diese Anlagen Scharfblick genug hatten. Die Gesamtlänge aller Kanäle in Preußen beträgt kaum 200 Meilen, dabei kann man aber den größten Theil derselben kaum als ordentliche Schifffahrtskanäle rechnen, denn sie sind fast alle so seicht und schmal, daß nur Fahrzeuge von geringstem Umfange und geringster Tragfähigkeit auf denselben gehen können. Nimmt man als nothwendige Normaltiefe mindestens 2 Meter und als Breite die Sohlenbreite von 20 Meter, so entspricht kein einziger Kanal dieser Forderung, so daß man also überhaupt ernstlich von einem Kanalnetz in Preußen und Deutschland nicht sprechen kann.

Es ist eine eigenthümliche Erscheinung, daß, während sonst das deutsche Volk so sehr zur Nachahmung anderer Nationen geneigt ist, gerade auf diesem Gebiete es vorgezogen hat, die Erfahrungen anderer Völker vollständig zu ignoriren.

Ein Blick auf Frankreich zeigt, wie unendlich Deutschland in dieser Beziehung zurückgeblieben ist. Frankreich besitzt gegenwärtig ein Kanalnetz von 668 preußischen Meilen, welche alle Flüsse und alle Theile des Landes mit einander verbinden. Neuerdings aber ist eine Enquete angestellt und die Nothwendigkeit erkannt worden, eine durchgehende Vertiefung der Kanäle vorzunehmen und eine Reihe neuer Kanallinien anzulegen. Für diesen Zweck sind 660 Mill. Mark bewilligt worden. England besitzt gleichfalls ein großartiges Kanalnetz von zusammen 553 preußischen Meilen, durch welches die hervorragenden Industrieorte einerseits mit dem Meere, andererseits mit den großen Kohlenlagern in Verbindung gesetzt sind. Ferner ist England dadurch in der Lage, die westphälische und schlesische Kohle in den deutschen Häfen zu verdrängen, da die englischen Schiffe direct bis zu den Kohlengruben gehen und von dort aus, ohne umgeladen zu werden, ihre Fracht zu den deutschen Häfen bringen können. Selbst das kleine Belgien überragt Deutschland, denn es besitzt ein Kanalnetz von 271 Meilen. Daß Holland gleichfalls auf diesem Gebiete Vorzügliches geleistet hat und gerade seinen Kanälen vorzugsweise die Blüthe seines Handels verdankt, ist ja allgemein bekannt. Selbst Rußland hat auf diesem Gebiete weit mehr geschaffen als Deutschland und hat namentlich alle seine hervorragendsten Flüsse durch Kanäle mit einander verbunden.

Ganz besonders aber zeichnen sich auch hier wieder die Vereinigten Staaten von Nordamerika aus. Dort finden wir nicht blos ein hochentwickeltes Eisenbahnnetz, sondern ein vorzügliches Kanalnetz, welches alle Theile des weiten Reiches mit einander verbindet. Namentlich ist der große Erie-Kanal,

der von Newyork bis Buffalo geht und den atlantischen Ocean mit den großen Binnenseen verbindet, hervorzuheben. Die Länge dieses großartigen Werkes beträgt 502 englische Meilen, so daß es also über 100 preußische Meilen lang ist. Dabei ist der Erie-Kanal so breit und tief angelegt, daß Seeschiffe und colossale Dampfer denselben befahren können.

Trotz der enormen Kosten, welche dieser Kanal verursacht hat, betrug der reine Ueberschuß schon nach wenig Jahren über eine Million Dollars. Diesem Kanal vorzugsweise sowie allen übrigen mit denselben in Verbindung stehenden, namentlich dem Wabash-Kanal, welcher den Erie-See mit dem Wabash, einem Nebenfluß des Ohio, verbindet, hat Newyork seine Bedeutung und seine Entwicklung als Handelsstadt zu verdanken. Auf den großen Dampfern werden die Rohprodukte, Holz, Getreide, Wolle, Baumwolle, Petroleum &c. aus dem Innern der Vereinigten Staaten nach Newyork gebracht und von dort nach Europa geschafft. Ohne diese Ausdehnung der Kanäle würde Newyork niemals einen solchen Aufschwung und eine solche Bedeutung haben gewinnen können.

Gegenüber diesen großartigen Erfolgen anderer Länder und namentlich Amerikas tritt Deutschland vollständig in den Schatten mit seinen geringen Leistungen, die noch dazu nicht einmal der Gegenwart angehören. Diesen Erfolgen gegenüber kann überhaupt die Frage nach der Anwendbarkeit der Kanäle in der Zeit der Eisenbahnen nicht mehr aufgeworfen werden, denn es ist eine längst eclatant erprobte Thatsache, daß die Eisenbahnen sowie überhaupt die Industrie erst dann zu rechter Blüthe kommen können, wenn Kanal- oder Flußschiffahrt ihnen zur Seite steht. Gerade dadurch, daß die Wasserstraßen die billigere Herbeischaffung der Lebensmittel und der für die Industrie nothwendigen Rohproducte übernehmen, wird die Production selbst in hohem Grade gefördert und der Transport der Eisenbahnen sowie der Personenverkehr wesentlich erhöht. Den Wasserstraßen ist daher der Transport der Rohproducte und Nahrungsmittel, wie Getreide, Obst, Kartoffeln, Ziegel, Bau- und Brennholz, Torf, Kohlen, Eisen, Erze &c. zu überweisen, während die Eisenbahnen sich ausschließlich dem Transport der verarbeiteten Industrieproducte zuzuwenden haben.

Aber auch noch von einem andern Gesichtspunkte aus hat die Regulirung der Flüsse und die Anlage von Kanälen einen großen volkswirthschaftlichen Werth. In den letzten Jahren sind zahllose Ueberschwemmungen eingetreten, in Folge deren ganze Länderstrecken verwüstet worden sind und Schaden ange richtet worden ist, der sich auf viele Millionen beläuft. Nach einer Regulirung der Flüsse würden diese großen Ueberschwemmungen wesentlich beseitigt werden können. Andererseits würden durch die Regulirung der Flüsse sehr bedeutende Landstrecken gewonnen, welche gegenwärtig der Kultur ganz und gar entzogen

sind. Auch würde sich mit Hilfe der regulirten Flüsse und der Kanäle eine regelmäßige Entwässerung und Bewässerung der anliegenden Ackerflächen ausführen lassen, wodurch diese bedeutend an Ertragsfähigkeit gewinnen würden. Die Vortheile, welche dadurch der Landwirtschaft zu theil würden, sind unermesslich. Unfruchtbare Gegenden könnten in kurzer Zeit durch ein Verrieselungssystem der Cultur gewonnen werden, und auf diese Weise würde namentlich die Viehzucht einen enormen Aufschwung gewinnen können.

So bieten sich also nach allen Seiten große Vortheile, welche durch die Regulirung der Flüsse und die Erbauung von Kanälen dem Volkswohlstande zu Theil würden. Trotzdem herrscht in den maßgebenden Kreisen Gleichgiltigkeit gegen diese so überaus wichtige Frage, so daß die Schwierigkeiten dort weit größer sind als in der topographischen Gestaltung von Deutschland und speciell von Preußen; denn es gibt kein Land außer Holland, welches durch die Natur der Lage für die Herstellung eines umfassenden Kanalnetzes so günstig situiert ist als grade Norddeutschland. Das Terrain ist durchgehends eben und so allmählich zum Meere geneigt, daß hervorragende Schwierigkeiten nicht vorhanden sind.

Sehen wir uns die Höhenlage einzelner hervorragender Punkte Norddeutschlands an, so ist dieselbe von Berlin nur 104' über dem Pegel der Nordsee, Havelberg 76', Magdeburg 138', Dresden 348', Breslau 358', Frankfurt a. d. Oder 65', die Porta Westphalica liegt nur 130' über dem Meere, also nur eine geringe Höhe über Berlin, Halle hat eine Höhe von 255', und Leipzig 356'. Von den Städten am Niederrhein hat Krefeld 120'. Diese Höhenangaben zeigen schon, daß eine Verbindung von Wesel am Niederrhein mit Umgehung des Osning durch Hannover auf Magdeburg und von dort nach Berlin und weiter nach Osten bis Bromberg ohne irgend eine Schwierigkeit möglich ist, da alle diese Orte fast auf gleicher Höhe über dem Meere liegen und höchstens unter einander um 16—20' differiren. Aber auch die Ersteigung Sachsens sowohl wie Schlesiens bieten nur unbedeutende Schwierigkeiten, ebenso wie das Herabsteigen zur Nord- und Ostsee.

Der Kanalfrage gegenüber ist bisher in Deutschland gewissermaßen tabula rasa, wir können daher auf diesem Gebiete systematischer vorgehen, wie irgend ein anderes Land, wir können die Mängel und Fehler vermeiden, die anderwärts gemacht sind und etwas in jeder Beziehung mustergültiges leisten. Auch können jene Mängel vermieden werden, welche dem deutschen Eisenbahnsystem anhaften. Infolge der Vielstaaterei, der vollständigen Ziellosigkeit, die auf diesem Gebiete herrschte, ist offenbar ein großer Theil der Eisenbahnen verkehrt angelegt. Hätte man sich in Preußen sofort zu einem energischen Staatseisenbahnsystem verstanden, so wäre die Anlage vieler unnütziger Konkurrenz-

bahnen vermieden worden, der Staat hätte nicht als Lückenbüßer die minder rentablen Bahnen übernehmen oder gar nachträglich mitten zwischen drei Konkurrenzbahnen noch eine vierte zu militärischen Zwecken erbauen müssen. Außerdem aber wäre uns die ganze Schwindelperiode der Eisenbahngründungen und die heillosen Folgen dieser Extravaganzen erspart, und damit wären Millionen vergeudeter Gelder erhalten worden. Diese Erfahrungen zeigen, daß es durchaus nothwendig ist, sich über ein umfassendes System der Kanalanlage zu einigen und nicht wieder alles dem blinden Zufall zu überlassen. Bis jetzt haben die Regierungen auch auf diesem Gebiete einzig und allein dem beliebten *laissez aller* gehuldigt, das heißt sie haben einfach nichts gethan, und die Folgen dieser Manchestertheorie sind denn auch Jahr für Jahr große, verheerende Ueberschwemmungen, sowie der unaufhaltbare Rückgang der deutschen Industrie gewesen.

Nun ist allerdings das Bewußtsein erwacht, daß es mit dem *laissez aller* nicht länger geht und daß an dessen Stelle eine vernünftige Staatsökonomie treten muß, welche die Initiative nicht mehr einzig und allein der Privatunternehmung überläßt, sondern selbst Hand anlegt und die erkannten Mängel und Schäden beseitigt. Es tritt entschieden die Frage an die Reichsregierung und an das preussische Handelsministerium, was sie in dieser Angelegenheit bisher gethan haben und was sie zu thun gedenken; denn aufgeschoben kann und darf diese Frage nicht länger werden. Es verlautet nun allerdings, daß von Seiten des Reichskanzleramtes Vorarbeiten gemacht werden zur Durchführung einer umfassenden Flußregulirung und eines Kanalnetzes; allein diese Arbeiten scheinen sich nach echt bureaukratischer Manier wieder ins Endlose zu verlieren, so daß kein Absehen ist, wann ein Resultat vorliegen wird und wann mit der Ausführung vorgegangen werden kann. Selbst die Vorfrage ist noch nicht einmal entschieden, wer schließlich dazu berufen sein wird, die Entwürfe auszuführen, wenn nämlich erst solche vorliegen. Nach der Verfassung des deutschen Reiches gehört die Frage der Fluß- und Kanalschifffahrt zur Competenz des deutschen Reiches. Nun ist aber gelegentlich einer Interpellation, welche der Abgeordnete M. Wiggers an die Reichsregierung richtete, von dem damaligen Präsidenten des Reichskanzleramtes Delbrück geantwortet worden, daß jener Verfassungsparagraph so von der Reichsregierung verstanden werde, daß das Reich nur die gesetzgeberische Thätigkeit auf diesem Gebiete auszuüben, also nur die allgemeinen Normen zu entwerfen habe, hingegen die Ausführung Sache der einzelnen Staaten sei. Diese Antwort hat damals in allen Kreisen, welche sich für diese Frage interessirten, sehr wenig befriedigt, sie hat bewiesen, daß der Präsident des Reichskanzleramtes nur ein sehr geringes Verständniß für die hohe Bedeutung dieser Frage hatte und daß ein rechter

Grenzboten III. 1877.

Ernst, diese Sache zu fördern, damals wenigstens bei der Reichsregierung nicht vorhanden war. Seit dem sind nun schon wieder drei Jahre vergangen, die Reichsregierung hat inzwischen nichts über diese Frage verlauten lassen, von dem Erfolg etwaiger Vorarbeiten ist nichts zu Tage getreten, und auch die Regierungen der einzelnen Staaten rühren sich durchaus nicht, so daß die Vermuthung nur zu berechtigt ist, die Sache sei den Regierungen unbequem und solle ad kalendas graecas verschoben werden.

Dieser traurigen Indolenz gegenüber, mit der eine der wichtigsten Fragen von den maßgebenden Kreisen behandelt wird, ist es um so nothwendiger, sich über die von der Wissenschaft fixirten Prinzipien zu verständigen und dieselben zum Gemeingut der Nation zu machen.

Für die Anlage der Kanäle sind durchaus andere Grundsätze maßgebend, wie für den Bau der Eisenbahnen. Zunächst müssen sich alle Wasseranlagen der Bodengestaltung anschließen, so kühne Experimente wie der Eisenbahn-Ingenieur macht, kann der Wassertechniker nicht machen; sodann aber ist eine weitere Grundbedingung zur Anlage von Kanälen das Vorhandensein großer zu befördernder Massen der für die Kanalsfracht geeigneten groben Güter, wie Holz, Kohlen, Torf, Steine, Baumaterial, Getreide, Obst, Düngstoffe, Erze, Erde und dgl., sowie auch gewisser billiger und schwerwiegender Kaufmannsgüter, wie Baumwolle, Wolle, Spiritus, Petroleum, Schwefelsäure, Gläser, Roheisen, Schmiedeeisen, Maschinen, Pulver &c.

Diese Rohmaterialien und Güter müssen in solcher Menge transportirt werden, daß dadurch die Verzinsung, die Unterhaltung und Verwaltung der Anlage aus den Kanalgebühren gedeckt werden können. Diese Gebühren haben aber wegen der Konkurrenz der Eisenbahnen eine ganz bestimmte Grenze, die sie nicht überschreiten können, denn sie dürfen mit den Kosten des Transportes zusammen nur die Hälfte des Eisenbahn-Transportes betragen, sonst ist der Kanal nicht konkurrenzfähig; denn die Bedeutung der Kanalanlage liegt eben darin, daß die Transportkosten für grobe Güter bedeutend ermäßigt werden.

So ist also ein fester Maßstab für die Rentabilität einer Kanalanlage geschaffen. Da sich die Transportkosten vermittelt eines Schiffes ziemlich genau berechnen lassen, so ist auch die Höhe der Kanalabgabe leicht fixirt; beide zusammen dürfen pro Centner und Meile den Tarif von $\frac{1}{2}$ Pfennig nicht überschreiten. Je größer das Fahrzeug ist, um so niedriger werden sich übrigens die Frachtkosten stellen. Die Größe des Fahrzeuges ist aber wieder bedingt durch die Kanalanlage. Als Minimaltiefe wurde gegenwärtig von allen Sachverständigen 2 Meter Wasserstand angenommen, indessen gibt es auch viele Kanäle, welche selbst 3 Meter Tiefe und noch mehr enthalten. Nach den Herstellungskosten richtet sich nun lediglich die Höhe des nothwendigen

Frachtverkehrs; so würde z. B. bei Anlagekosten von 150,000 Thaler bei 5% Verzinsung und $1\frac{1}{4}\%$ Unterhaltungs- und Verwaltungskosten und bei 0,150 Pf. Gebührentarif pro Centner und Meile schon 22,500,000 Centner Transport genügen, wo hingegen 200,000 Thaler Anlagekosten bei gleichen Bedingungen 30,000,000 Centner verlangen, 300,000 Thaler 45 Millionen Centner und 600,000 Thaler 90 Millionen Centner erfordern. Würde der Gebührentarif etwas erhöht, etwa auf 0,200 Pfennige oder gar auf 0,250 Pfennige gesetzt, so würde die nöthige Frachtmasse sich bedeutend herabsetzen, so daß bei dem letzten Tarif und bei Anlagekosten von 600,000 Thaler pro Meile nur 54 Millionen Centner nothwendig sein würden. Aus dieser Calculation geht denn auch genau hervor, wann ein Kanal überhaupt als lebensfähiges Unternehmen möglich ist. Besteht bereits zwischen zwei Orten ein Verkehr, der dem geforderten Quantum entspricht oder dasselbe übertrifft, so ist, wenn es die topographischen Verhältnisse gestatten, eine Kanalanlage durchaus berechtigt. Durchgehends muß als Minimalgesetz der Transport von 20 bis 30 Millionen Centner pro Meile angenommen werden. Ist dieser Satz vorhanden, so ist es ebenso wenig gefährlich, 50 Meilen als 1 Meile Kanal in Angriff zu nehmen.

Auf Grundlage dieser Betrachtungen werden sich zur Anlage von Kanälen dazu gerade diejenigen Gegenden eignen, welche entweder eine große bergmännische Produktion aufzuweisen haben oder eine bedeutende Rohstoffconsumtion, oder die Centralpunkte der großen Industrie. Es kommen demnach namentlich in Betracht die großen Hafenstädte, die großen Industriestädte und die Hauptpunkte bergmännischer Produktion; letztere mit den erstern beiden in Verbindung zu setzen, wird demnach die Hauptaufgabe des deutschen Kanalnetzes sein. Im Vordergrunde steht hier nun namentlich Oberschlesien, welches jährlich circa 120 bis 130 Millionen Centner Kohlen fördert, die theils nach Schlesien und Berlin, theils nach Wien und bis zur Ostsee gehen. Außerdem kommen auch über Schlesien die großen Ausfuhrn von Holz und Getreide aus Ungarn und Galizien nach Norddeutschland in Betracht. Ein anderer großer Centralpunkt industrieller Thätigkeit und zwar auf montanem und landwirthschaftlichem Gebiete ist die Abenkung des Harzes von Goslar bis Halle. Im Ocker- und Radauthale sind die zahlreichen Hütten, in welchen die Klauthaler und Andreasberger Bergbau-Produkte verarbeitet werden. Daran schließt sich dann bis Magdeburg ein äußerst fruchtbarer Landstrich, in welchem die Landwirthschaft auf der höchsten Stufe steht und sich mit der Industrie zu intensivster Produktion vereinigt hat. Dort befinden sich zahlreiche Brennereien, Mästereien, Stärke- und Cichorienfabriken sowie auf einem kleinen Raume zusammengedrängt über 80 Rübenzuckerfabriken vom größten Umfange. Dazu kommt Staßfurt mit seinen Salzen und Kalisalzen

von unerschöpflicher Ausgiebigkeit. Auch Kohlen-Bergbau ist in Wettin und Löbejun vorhanden, außerdem aber blüht dort der Mansfelder Bergbau mit seinen Erzen, unter denen besonders Kupfer hervorzuheben ist. Endlich finden wir in diesem Gebiete bedeutende Braunkohlenlager, die jährlich 60 Millionen Centner fördern. Ein anderes Centralgebiet ist das Ruhrbecken, welches jährlich ungefähr 250 Millionen Centner Kohle und 20 Millionen Centner Eisen producirt.

Nehmen wir zu diesen durch ihre Bodenbeschaffenheit und die Produkte ihrer Montanindustrie bevorzugten Gegenden noch die großen Mittelpunkte der Industrie und des Handels Berlin und Wien, welche wegen der großen Bevölkerung überaus große Massen von Nahrungsstoffen, Brenn- und Baumaterial und für ihre ausgedehnte Industrie Fabrikations-Rohstoffe bedürfen, ferner die Welthandelsplätze Hamburg und Bremen mit ihren großen Ein- und Ausfuhrfrachten und endlich Stettin und Danzig mit ihrem Verkehr von groben Gütern, so sind im allgemeinen diejenigen Punkte angegeben, welche bei der Ausführung eines Kanalsystems besonders zu berücksichtigen sind.

Es wird demnach die Aufgabe sein, große durchgehende Wasserstraßen von den Centralpunkten der Montanindustrie nach den Metropolen und nach den hervorragenden Hafenstädten anzulegen, um diesen den Verkehr wesentlich zu erleichtern.

Gehen wir nun diese Wasserstraßen der Reihe nach durch, so kommt wieder in erster Linie in Betracht eine direkte Verbindung von dem oberschlesischen Hüttendistrikte längs der Oder bei Neusalz und von dort nach Berlin und andererseits über Landsberg a. d. Warthe nach Stettin so wie nach Posen und weiter nach Danzig. Außerdem aber ist auch eine Verbindung mit der Weichsel bei Kratau und eine zweite mit der Donau durch die Reczwa und Mark herzustellen. Diese Kanalverbindungen haben wesentliche Schwierigkeiten nicht zu überwinden. Die Mündung des Klodnitzkanals liegt 527' über dem Meere, während Berlin 104' Meereshöhe hat; da nach der Regulirung der Oder bis Neusalz mit 196' Meereshöhe erst von da aus eine Kanalanlage nöthig ist, so kommen nur etwa 9 Schleußen in Betracht. Von Neusalz aus kann der Kanal sich innerhalb der Provinz Posen bis Bromberg auf gleichem Niveau halten, so daß dort überhaupt eine Schleuße nicht nöthig ist. Dagegen ist die Wasserscheide zwischen Donau und Oder allerdings bedeutend höher, denn sie beträgt bei Neutitschein 900', demnach wäre von Ratibor, welches 575' hoch liegt, eine Steigung von 325' also circa mit 32 Schleußen bis auf die Wasserscheide zu überwinden, und von da aus fällt das Terrain bei Florisdorf an der Donau auf 480', so daß dann wieder ein Abstieg von 420' mit 42 Schleußen

zu machen wäre, demnach eine Schleußentreppe von zusammen 74 Schleußen. Indessen ist die Möglichkeit durch einen Tunnelbau bei Rentitschein in einer Höhe von 750' die Wasserscheide um 150' abzukürzen, mithin etwa 30 Schleußen zu sparen, so daß demnach auf der ganzen Linie von Oberschlesien bis Wien nur 44 Schleußen nothwendig sein würden.

Diese Kanalverbindungen würden keineswegs sehr kostspielig sein und nach dem Urtheile Sachverständiger im allgemeinen 250,000 Thaler pro Meile nicht übersteigen, so daß dieselben bei Gesamtlänge von 151 Meilen schwerlich mehr als zusammen 38 Millionen Thaler Herstellungskosten verursachen würden. Bei dem hoch entwickelten Verkehr dieser Gegenden und bei der Möglichkeit, die oberschlesische Industrie noch in viel höherm Grade als bisher auszudehnen, würde die Rentabilität dieser Kanalanlagen außer allem Zweifel sein.

Von größerer Bedeutung sind ferner die Verbindungen Berlins und der Elbe. Zwar besitzt Berlin schon jetzt eine Reihe von Kanälen, welche es mit der Oder und mit der Elbe verbinden; dieselben genügen aber keineswegs dem Verkehr. Namentlich wird eine direkte Verbindung mit Havelberg sehr vermisst. Gegenwärtig gibt es drei Wege von Berlin bis Havelberg, der erste geht auf der Havel über Spandau, Potsdam, Brandenburg, Rakenow nach Havelberg und beträgt 206 Kilometer, der zweite Weg benutzt die Elbe und den Plauenschen Kanal, dieser ist 199,4 Kilometer lang, der dritte Weg führt über den Thlowkanal und hat eine Länge von 242 Kilometer. Dagegen beträgt der gerade Weg durch das Havelloch nur 92,5 Kilometer. Dazu kommt, daß die gegenwärtigen Wasserstraßen im Lande kaum einen Meter Tiefe haben, mithin nur Fahrzeuge von geringer Tragfähigkeit diese Wasserstraße passiren können.

Terrainschwierigkeiten sind von Berlin bis Havelberg gar nicht zu überwinden. Der Boden ist ausschließlich Moorboden und leichter Flußsand und überdies von einer Menge von Wasserläufen durchzogen, welche alle nach Westen abfallen und für die Bewässerung des Kanals vollständig genügen würden. Auch ist die Neigung eine sehr geringe, sie beträgt auf der ganzen Strecke nur $5\frac{1}{2}$ Meter, so daß also zwei Schleußen vollständig genügen würden. Würde dieser Canal in den gewöhnlichen Dimensionen von 2 Meter Tiefe angelegt, so würde er wegen des überaus günstigen Terrains nicht höher als 200,000 Thaler pro Meile zu stehen kommen. Bei diesem Canal aber würde es sich empfehlen, denselben so weit zu vertiefen, daß auf demselben auch Seeschiffe gehen könnten, so daß Berlin also eine direkte Verbindung mit dem Meere hätte. Bei der riesigen Entwicklung, welche Berlin seit 20 Jahren genommen hat, tritt die Nothwendigkeit immer mehr hervor, ein solche direkte

Verbindung mit dem Meere zu schaffen. Die Möglichkeit ist durch eine theilweise Korrektion der Niederelbe von Havelberg bis Hamburg und eine theilweise Kanalisation gegeben, so daß die Zahl der Schleußen von Berlin bis Hamburg auf circa 5 herabgemindert werden können. Die Kosten einer solchen Anlage würden sich allerdings ziemlich hoch belaufen, sie würden aber schwerlich über 20 Millionen Thaler zu stehen kommen. Durch diesen Kanal würde Berlin ungemein an commercieller Bedeutung gewinnen und allmählich sich zu dem Centralpunkte des europäischen Handels umgestalten.

Mit Rücksicht auf die großartigen Wirkungen eines solchen Kanals sind die Kosten unerheblich und werden ohne Zweifel eine sehr gute Verzinsung haben. Auch für Hamburg würde die Anlage dieses Kanals von eminenterer Bedeutung sein. Hamburg würde alsdann noch eine viel hervorragendere Stellung in dem Welthandel einnehmen, als es jetzt hat, wo ihm eben die guten Wasserstraßen, welche Newyork z. B. hat, fehlen.

Auch die Ausführung des seit mehreren Jahren projektirten Rostock-Berliner-Kanal würde für Berlin von großem Nutzen sein, weil durch diesen namentlich die Rohprodukte Scandinaviens leichter nach Berlin geschafft werden könnten, sowie auch Bauholz und Steine. Ein anderes wichtiges Projekt ist die Herstellung eines direkten Kanals von Berlin nach Dresden. Dieser würde namentlich den Bezug der Aufziger Braunkohlen, ferner von Holz, Obst und Getreide aus Böhmen, sowie der Granite und Sandsteine aus Sachsen, ebenso den Stückgüter-Verkehr mit Dresden erleichtern. Die Kosten dieses Kanals würden bei Innehaltung der gewöhnlichen Dimensionen auf 7 Millionen Thaler zu stehen kommen. Abgeleitet würde dieser Kanal von 313' südlich von Riesa, in dieser Höhe würde er den Fläming überschreiten und würde dann nördlich von Baruth in einer Schleußen-Treppe von 18 Schleußen zu dem Teupitz-See, der eine Höhe von 120' hat hinabsteigen. Von dort aus besteht bereits eine Wasserverbindung durch die Spree mit Berlin.

Eine andere wichtige Verbindung ist nach dem Westen hin mit der Weser und mit dem Rhein. Es gibt hier zwei Linien, welche gleichmäßig ausführbar sind und von großer Bedeutung werden können. Die erste wendet sich mehr nach der Unterweser, sie würde entweder dem Laufe der Havel und dem Plauenschen Kanal oder dem Berlin-Havelberger Kanal folgen und die Elbe nördlich von Magdeburg benutzen, von da aus im Thal der Ohre aufsteigend den Drömling durchsetzen und dann die Aller bei Gishorn erreichen, um dem Laufe derselben folgend Bremen zu erreichen und mit einer Abzweigung von Rienburg durch die großen Moore Holland und die Mündung der Ems zu erstreben. Dieser Kanal würde namentlich eine große Bedeutung wegen der Ausbeutung und Melioration der Moore erhalten.

Die zweite Linie würde vielleicht noch eine größere Bedeutung gewinnen, insofern als sie namentlich die industriellen Kreise der Provinz Sachsen, sowie die Oberweser und die Kohlenbecken am Niederrhein mit Berlin verbinden würden. Diese Linie würde von Berlin aus im Rutchethal bis Wittenberg gehen, dort der Elbe bis Alen folgen, dann auf Staßfurt zugehen und nun dem Bodethal über Oschersleben bis Horburg folgen. Nachdem der Kanal dann die Höhe bei Salzgitter überschritten, wendet er sich zu dem Thal der Innerte, folgt demselben, überschreitet die Leine, geht über Eldagsen in das Gebiet der Weser und trifft diese bei Hameln. Von hier sind nur zwei Abzweigungen möglich, die erste geht südlich, folgt der Emmer bis Driburg, überschreitet die Egge und tritt dann ins Thal der Lippe, der sie zunächst bis Lünen folgt, um dort eine Abzweigung nach der Emscher zu machen, dann aber setzt sie sich an Lünen fort bis nach Wesel. Dieser Zweig würde Berlin in direkte Verbindung mit dem Ruhrbecken und den großen Kohlengruben von Dortmund und Geltenkirchen setzen. Der zweite Hauptzweig geht von Hameln aus westlich mit Benutzung der Weser und zwar bis zur Porta. Von dort aus wendet er sich weiter westwärts ins Thal der Elbe und der Hase über Osnabrück. Hier zweigt sich ein nördlicher Ast ab, der dem Laufe der Hase folgt über Brahmische, sich dann östlich dem Dümmersee zuwendet, nun dem Laufe der Hunte bis Wildeshausen folgt, dort sich einerseits nach Bremen abzweigt, andererseits über Oldenburg die Zahde erstrebt und schließlich in den Zahdebusen mündet, wodurch Wilhelmshaven direkt mit dem rheinischen Kohlenbecken in Verbindung gesetzt würde. Eine andere Linie würde entweder nördlich von Osnabrück etwa von Brahmische auch Rheine an der Ems erstreben oder über Ibbenbücken direkt von Osnabrück an die Ems geführt werden. Von Rheine aus würde einerseits die Verbindung mit den Kanälen Hollands leicht herzustellen sein, andererseits entweder eine Verbindung über die Lippe mit der Weser oder was vielleicht besser sein würde nach Lünen, wo sich dann der Lippekanal und der Emserkanal abzweigen würden. Diese Linie kann dann noch auf dem linken Rheinufer bis an die Maas nach Venloo fortgesetzt werden, wo sich dann die Kanäle bis Antwerpen anschließen. So würde eine direkte Wasserverbindung von Berlin nach den Kohlenbecken am Niederrhein, nach Bremen, Wilhelmshaven, nach Amsterdam und Antwerpen, sowie nach den industriereichen Kreisen Westfalens und der Rheinprovinz hergestellt.

Wenn nun auch damit die hervorragendsten und allgemein als nothwendig erkannten Wasserstraßen erschöpft sind, so ließen sich doch zur Ausbildung des Netzes in allen Theilen Norddeutschlands noch eine ganze Anzahl von Kanälen herstellen, die theilweise besondern lokalen Bedürfnissen dienen, theilweise die

großen Produkte der Landwirthschaft und Forstwirthschaft dem Weltverkehr leichter und billiger als bisher zuführen könnten.

Endlich würde sich auch die Herstellung eines Kanals, welcher Süd- und Norddeutschland in direkte Verbindung bringt, besonders empfehlen. Zu diesem Zwecke müßte der von Berlin nach Wittenberg projektierte Kanal über Düben bei Leipzig geführt werden, dann der Elster bei Weida folgen, von da in das Saaleland übertreten, diesem etwa bis Hof folgen und dann den Main erstreben, dem derselbe bis Bamberg folgen würde, wo er dann auf den Ludwigskanal stößt. Von Nürnberg ab würde dann im Thal des Schwäbischen Rezat die Donau bei Donauwörth berührt werden können, von wo aus die Wasserstraße einerseits mit Benutzung des Lechs über Augsburg bis nach Tyrol und bis München geführt, andererseits dem Lauf der Donau bis Ulm gefolgt werden könnte, wo sich dann ein Kanal im Alerthal bis zur Mündung der Altrach anschließen würde, der im Altrach- und Argethal den Bodensee bei Friedrichshafen erreicht.

Die Gesamtkosten dieser genannten Kanäle dürften sich höchstens zusammen auf 200 Millionen Thaler belaufen, eine Summe, die unbedeutend ist, wenn man bedenkt, daß bei zwei Milliarden Thaler in Deutschland in Eisenbahnen verbaut sind und daß diese bezeichneten Kanäle vollständig genügen würden, um unserer Industrie eine feste Grundlage zu geben und Handel und Verkehr zu einer großen Blüthe zu entfalten.

Alle diese Kanäle sind durch die bereits hoch entwickelte Industrie und den Handel, denen sie dienstbar werden sollen, als durchaus rentabel anzusehen, so daß also ihrer Anlage durch Privatunternehmung kein Hinderniß entgegensteht; dennoch hat sich bisher diese zurückgehalten und zwar lediglich deshalb, weil die Kanalanlagen von der Regierung so überaus vernachlässigt worden sind.

Es wäre deshalb endlich an der Zeit, daß die Reichsregierung sowie die preussische Regierung aus ihrer Lethargie erwachen und sich der Sache mit größerer Energie annehmen. Nothwendig ist es, daß bestimmte Normen festgesetzt werden, nach welchen die Kanäle angelegt werden sollen, mindestens muß eine Uebereinstimmung über die Normaldimensionen, nämlich über die Minimalgrößen der Tiefe und Breite hergestellt werden. Bisher ist leider allerdings die Gefahr vorhanden, daß die Unfähigkeit der technischen Behörde des preussischen Handelsministeriums dem raschen Aufschwung hinderlich ist, da diese sich bisher für zu niedrige Dimensionen erklärt, obgleich alle Sachverständigen längst darüber einig sind, daß die Kanäle mindestens so beschaffen sein müssen, daß Fahrzeuge auf ihnen gehen können, welche 10,000 Centner Tragfähigkeit haben.

Andererseits würde, wenn auf diesem Gebiete endlich einmal der Anfang

dadurch gemacht würde, daß die preußische Regierung einem aussichtsvollen Unternehmen die Zinsengarantie gewährte, die ganze Angelegenheit in Fluß kommen und dann gewissermaßer das Eis gebrochen dauernd die Zurückhaltung des Kapitals besiegt werden. Daher muß man den berechtigten Wunsch hegen, daß endlich einmal etwas geschieht und das Zögern aufhört.

Neger und Negerbarone in Südcarolina.

II.

Die Farbigen kennen auch unter sich gewisse Rangordnungen, ja ihre Aristokratie unterscheidet sich von den Tieferstehenden womöglich noch strenger und stolzer als die der Weißen sich von den andern Ständen abhebt. Dies war schon vor dem Kriege der Fall. Die Art, wie man seine Vornehmheit begründet, ist nach der Vertlichkeit verschieden, so daß eine Generalisirung der verschiedenen Klassen unthunlich ist. Aber die Abstufungen von oben nach unten gründen sich in der Regel auf öffentliche Stellung, Bedeutung in der Kirchengemeinschaft, Besitz von Geld und Grundeigenthum, auf den hohen oder niedern Stand dessen, dem der Betreffende früher als Sklave gehört hat, und auf Geburt in einer der Städte. Die, welche in Familien vornehmsten Ranges zu Bedienten, Kutschern, Kammermädchen aufgewachsen sind, thun natürlich sehr dick mit ihrer feingeschliffenen Haltung und Rede, und die, welche in der Lage sind, für eigene Rechnung zu arbeiten, Land zu pachten und als Farmer oder Gärtner sich ihren Unterhalt zu verdienen, den Schmied oder den Zimmermann zu machen u. d. betrachten sich als erheblich höher stehend als die, welche sich als Tagelöhner vermietthen müssen.

Die Weißen in Südcarolina sind, gleich allen Amerikanern, große Liebhaber von militärischen Titeln. Die Neger mit ihrer bekannten Neigung, es den Weißen gleich zu thun, sind in den letzten Jahren eifrigst bemüht gewesen, sich Chargen in der Nationalgarde zu verschaffen, und so haben viele von ihnen die Genugthuung, sich von Ihresgleichen Kapitän, Major oder gar Oberst tituliren zu hören.

In seinen vier Pfählen ist der Farbige ein Tyrann der schlimmsten Art. Seine Frau kocht gewöhnlich für ihn, und beide gehen mit den größeren Kindern den Tag über auf Arbeit und Lohn, natürlich nur, wenn sie kein Grenzboten III. 1877.