

Probleme der Weltwirtschaft

Schriften des Königlichen Instituts
für Seeverkehr und Weltwirtschaft an der Universität Kiel,
Kaiser Wilhelm Stiftung

Herausgegeben von Prof. Dr. Bernhard Harms

20.

BF 672 HA

Der Elbe-Trave-Kanal

Von

Dr. Emil Hammermann



Jena

Verlag von Gustav Fischer

1914

Vorwort.

Bei der zunehmenden Bedeutung der Binnenschifffahrt für die Gesamtwirtschaft lag es nahe, diesen Zweig des Verkehrswesens zum Gegenstand einer Spezialstudie zu machen. Daß aus dem Gebiete der Binnenschifffahrt gerade der Elbe-Trave-Kanal ausgewählt wurde, dafür ist einerseits ein besonderes Interesse für Lübeck bestimmend gewesen, andererseits schien es geboten, einmal wieder von neueren Fragestellungen aus einen Blick auf jene uralte Verkehrsstraße zu werfen, die seit den Tagen der frühen Hansa ihre Bedeutung im westöstlichen Verbindungszug gehabt hatte. Die Arbeit entstand im Institut für Seeverkehr und Weltwirtschaft an der Universität Kiel. Herrn Prof. Dr. Harms und Herrn Prof. Dr. Hasenkamp, die mir mit Rat und Tat stets zur Seite standen, bin ich zu besonderem Danke verpflichtet. Das Material wurde mir, soweit es zugänglich war, von der Kaufmannschaft in Lübeck freundlichst zur Verfügung gestellt. Ich möchte an dieser Stelle Herrn Syndikus Dr. Wallroth, der mir in liebenswürdiger Weise gestattete, im Hause der Kaufmannschaft zu arbeiten, meinen herzlichen Dank aussprechen. Auch dem Herrn Kgl. Landrat des Kreises Herzogtum Lauenburg bin ich für die in äußerst zuvorkommender Weise für mich veranstalteten Rundfragen bei den Gemeinden und Behörden, die in Betracht kommen, großen Dank schuldig.

Inhalt.

	Seite
I. Vorgeschichte, Geschichte und Bau	I
A. Vorgeschichte und Geschichte	I
1. Der Stecknitzkanal als Vorläufer des Elbe-Trave-Kanals	1
2. Verbesserungspläne des Stecknitzkanals	5
3. Das Elbe-Trave-Kanalprojekt	8
4. Die Verhandlungen über das Projekt und den zwischen Preußen und Lübeck abgeschlossenen Staatsvertrag im Preußischen Landtage	17
B. Bau	22
1. Der Kanalbau	22
2. Die mit dem Kanalbau zusammenhängenden Travekorrekturen und der Ausbau des Hafens	24
II. Verkehrsentwicklung	27
1. Der im Voraus errechnete Jahresverkehr	27
2. Der tatsächliche Verkehr auf dem Elbe-Trave-Kanal	29
a) Die allgemeine Entwicklung des Gesamtverkehrs	29
b) Der Verkehr Lübecks	32
aa) Allgemeine Entwicklung	32
bb) Seine räumliche Verteilung	35
c) Anteil der einzelnen Waren am Kanalverkehr Lübecks	43
aa) Im allgemeinen	43
bb) Im Verkehr mit Hamburg	46
cc) Im Verkehr mit Magdeburg	47
dd) Im Verkehr mit anderen Häfen	48
III. Verkehrspolitik	51
1. Der Schleppverkehr im Elbe-Trave-Kanal	51
2. Die finanzielle Behandlung des Kanals	56
a) Allgemeines	56
b) Abgabentarife	61
c) Verwaltungs- und Unterhaltungskosten	65
d) Finanzielles Ergebnis des Regieschleppbetriebes	69
IV. Volkswirtschaftliche Wirkung	74
1. Auf den Kreis Herzogtum Lauenburg, vornehmlich auf die Landwirtschaft	74
2. Auf die Verteilung des Hinterlandverkehrs	81
3. Auf Lübecks Industrie	86
4. Auf Lübecks Seeverkehr und Seehandel	91
a) Seeverkehr	91
b) Seehandel	96

Literaturverzeichnis.

Gedrucktes Material.

- Arndt, Mart. Friedr.**, Seehafenentwicklung, unter besonderer Berücksichtigung des Hamburger Hafens. (Schriften des Verbandes Deutscher Diplom-Ingenieure X.) Berlin 1913.
- Bericht** über den in Aussicht genommenen Umbau des Stecknitzkanals oder Elbe-Trave-Kanals, erstattet von dem vereinigten Lauenburg-Lübeckischen Kanalkomitee. Lübeck 1880.
- Berichte** der Handelskammer zu Lübeck.
- Berichte** über den Geschäftsgang von Handel, Industrie und Schifffahrt. Sachverständigen-Berichte, herausgegeben von der Handelskammer zu Magdeburg.
- van der Borcht**, Verkehrswesen. 2. Aufl. Leipzig 1912.
- Boysen**, Einige Bemerkungen zur wirtschaftlichen Entwicklung Kiels. Kiel 1912.
- Braun, Gustav**, Das Ostseegebiet. (Aus Natur und Geisteswelt. 367. Bändchen). Leipzig 1912.
- Cohn, Gustav**, Zur Geschichte und Politik des Verkehrswesens. Stuttgart 1900.
- Cords, Th. M.**, Die Bedeutung der Binnenschifffahrt für die deutsche Seeschifffahrt. Stuttgart und Berlin 1903.
- Derselbe**, Der Elbe-Trave-Kanal und seine wirtschaftliche Bedeutung. Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich. Neue Folge, 29. Jahrgang. Herausgegeben von Gustav Schmoller. Leipzig 1905.
- Daenell**, Die Blütezeit der deutschen Hansa. 2 Bände. Berlin 1905.
- Deutsche Schifffahrt**. Zeitschrift für die gesamten Interessen von Schifffahrt und Schiffbau. Jahrg. 1912 und 1913.
- Dix, A.**, Die deutschen Ostseestädte und die Grundlagen ihrer Entwicklung. Preußische Jahrbücher 1900.
- Drucksachen** des Hauses der Abgeordneten vom Jahre 1894.
- Drucksachen** des Herrenhauses vom Jahre 1894.
- Dullo, A.**, Gebiet, Geschichte und Charakter des Seehandels der größten deutschen Ostseepplätze seit der Mitte dieses Jahrhunderts. Jena 1888.
- Ebner, Karl**, Flößerei und Schifffahrt auf Binnengewässern mit besonderer Berücksichtigung der Holztransporte. Wien u. Leipzig 1912.
- Eger**, Die Binnenschifffahrt in Europa und Nordamerika. Berlin 1899.
- Fitger, E.**, Ein Jahrzehnt in Schiffbau, Reederei und Seeschifffahrt. Berlin 1909.
- Frank, Carl H. H.**, Der Elbe-Trave-Kanal, Mitteilungen über denselben. Lübeck 1886.
- Gehrke, Franz**, Bremens Warenhandel und seine Stellung in der Weltwirtschaft. Jena 1910.
- Gerlach, Kurt Albert**, Dänemarks Stellung in der Weltwirtschaft. Probleme der Weltwirtschaft III. Bd. Schriften des Instituts für Seeverkehr und Weltwirtschaft an der Universität Kiel. Herausgegeben von Prof. Dr. Bernhard Harms. Jena 1911.
- Goehts, Paul**, Berlin als Binnenschifffahrtsplatz. Staats- und sozialwissenschaftliche Forschungen. Herausgegeben von Gustav Schmoller. Heft 147. Leipzig 1910.

- Grunzel, Joseph**, System der Verkehrspolitik. Leipzig 1908.
- von Halle, Ernst**, Volks- und Seewirtschaft, Reden und Aufsätze. Berlin 1902.
- Handbuch** für die deutsche Handelsmarine. Herausgegeben vom Reichsamt des Innern.
- Handbuch** der politischen Ökonomie, herausgegeben von Gustav Schönberg. 3. Aufl. 1890.
- I. Band: X. Transport- und Kommunikationswesen von E. Sax.
- Handwörterbuch** der Staatswissenschaften. 3. Auflage. Jena 1909. Artikel „Binnenschifffahrt“ und „Kanäle“.
- Heintze, Freiherr von**, Lauenburgisches Sonderrecht. Ratzeburg 1909.
- Herzberg und Taaks**, Der Rhein-Nordsee-Kanal. Berlin 1912.
- Hollenbach, Frieda, M.**, Schweden, seine wirtschaftliche Entwicklung und sein Handel mit Deutschland.
- Jahresberichte** der Handelskammer zu Altona.
- der Handelskammer zu Halberstadt.
- der Handelskammer zu Halle a. S.
- der Handelskammer zu Hamburg.
- der Handelskammer zu Harburg.
- der Handelskammer zu Lüneburg.
- der Handelskammer zu Stettin.
- Jonas, Stephan**, Die handelspolitischen Interessen der deutschen Ostseestädte 1890—1900.
- Kaegbein, Aug.**, Schifffahrt und Schiffbau Deutschlands und des Auslandes. Handbuch. 2. Aufl. Hamburg 1912.
- Kloess, A.**, Die deutsche Wasserwirtschaft. Halle 1913.
- Krziz̃a, A.**, Emden und der Dortmund-Ems-Kanal. Probleme der Weltwirtschaft VIII. Bd. Schriften des Instituts für Seeverkehr und Weltwirtschaft an der Universität Kiel. Herausgegeben von Prof. Dr. Bernhard Harms. Jena 1912.
- Lohmeyer**, Bericht über die projektierte Korrektioin des Stecknitzkanals. Lübeck 1878.
- Marine Rundschau**, Jahrg. 1899, 1904, 1905, 1907, 1910, 1913.
- Meereskunde**, Jahrg. 1907, 1910, 1913.
- Mitteilungen** des Zentralvereins für die Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschifffahrt. Jahrg. 1893ff.
- Nautikus**, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen, Jahrg. 1893ff.
- Oelwein, A.**, Der wirtschaftliche Wert der Wasserstraßen. Zeitschrift für Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung. 10. Band 1901.
- Oppel, A.**, Die deutschen Seestädte. Frankfurt 1912.
- Peters, Max**, Schifffahrtsabgaben. 2 Bände, Leipzig 1906 und 1908.
- Derselbe**, Die Entwicklung der deutschen Reederei seit Beginn dieses Jahrhunderts. 2 Bde. Jena 1899, 1905.
- Philippovich, E. von**, Die wissenschaftliche Behandlung des Transportwesens. Zeitschrift für Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung, Band XIV. Wien und Leipzig 1905.
- Possehl, E.**, Über die Notwendigkeit und den Nutzen des Elbe-Trave-Kanals für Lübeck. Lübeck 1892.
- Rehder**, Der Elbe-Trave-Kanal. Festschrift zur Eröffnungsfeier am 16. Juni 1900. Lübeck 1900.
- Derselbe**, Bauliche und wirtschaftliche Entwicklung der lübeckischen Schifffahrtsstraßen und Hafenanlagen. Zeitschrift des Vereins für lübeckische Geschichte und Altertums-kunde Bd. II. Lübeck 1909.
- Derselbe**, Bauliche und wirtschaftliche Ausgestaltung und Nutzbarmachung der lübeckischen Hauptschifffahrtsstraßen. Lübeck 1906.
- Roscher, Wilh.**, System der Volkswirtschaft Bd. 3. Die Nationalökonomie des Handels und Gewerbetriebes. 8. vermehrte Aufl., bearbeitet von Wilhelm Stieda. Stuttgart 1913.
- Sax, Emil**, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Bd. 1. Wien 1878.
- Schecher, Karl, Ludw.**, Verkehrslehre der Binnenschifffahrt. Sammlung wasserwirtschaftlicher Schriften, Bd. 4. Halle a. S. 1911.
- Das Schiff**, Jahrg. 1900.

- Schneider, Alfred**, Frachtsatz und Transportmenge unter Zugrundelegung der Verhältnisse des Mannheimer Weizenhandels nach der Schweiz. Volkswirtschaftl. Abhandl. der Badischen Hochschulen. IX. Bd., 3. Heft. Karlsruhe 1907.
- Schriften** des Vereins für Sozialpolitik Nr. 89, 100, 101, 102, 105, 116.
- Schwabe**, Die Entwicklung der deutschen Binnenschifffahrt bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. Verbandsschriften des deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt Nr. XLIV. Berlin 1899.
- Sehmer, Th.**, Die Eisenerzversorgung Europas. Probleme der Weltwirtschaft II. Band. Schriften des Instituts für Seeverkehr und Weltwirtschaft an der Universität Kiel. Herausgegeben von Prof. Dr. Bernh. Harms Jena, 1911.
- Siewert**, Die Entwicklung der Industrie in den deutschen Seestädten (Denkschrift). Lübeck 1902.
- Derselbe**, Der Güterverkehr im Elbe-Trave-Kanal (Vertrauliche Denkschrift). Lübeck 1899.
- Derselbe**, Der deutsche Handel nach den nordischen Reichen. Halberstadt 1892.
- Statistik** des Deutschen Reiches betr. Binnenschifffahrt, Außenhandel usw. Herausgegeben vom Kaiserlichen Statistischen Amte.
- Statistisches Jahrbuch** für das Deutsche Reich. Herausgegeben vom Kaiserlichen Statistischen Amte.
- Stenzel, Walter**, Die Anwendung und wirtschaftliche Bedeutung der Aktiengesellschaft im Betriebe der Seeschifffahrt. Halle 1909.
- Stoy, Gustav**, Die wirtschaftliche Bedeutung der Binnenwasserstraßen. Inauguraldissertation. Leipzig 1894.
- Suppan, C. V.**, Wasserstraßen und Binnenschifffahrt. Berlin-Grünwald 1902.
- Tabellarische Übersichten** des Hamburgischen Handels, zusammengestellt vom handelsstatistischen Bureau.
- Tabellarische Übersichten** des Lübeckischen Handels, zusammengestellt im Bureau der Handelskammer.
- Teubert, Werner**, Getreidefrachten und Getreideverkehr auf deutschen Eisenbahnen und Wasserstraßen. Berlin 1912.
- Ulrich, Franz**, Staffeltarife und Wasserstraßen. Berlin 1894.
- Verhandlungen** des Preußischen Abgeordnetenhauses über einen Großschiffahrtsweg vom Rhein zur Nordsee auf deutschem Boden. 32. Sitzung vom 8. März 1912 und 34. Sitzung vom 11. März 1912.
- Wagner, Ad.**, Theoretische Sozialökonomik. Zweite Abteilung. Erster Band: Kommunikations- und Transportwesen. Leipzig 1909.
- Wallroth, E.**, Die wirtschaftliche Lage Lübecks mit besonderer Berücksichtigung von Lübecks Wettbewerbsstellung im Ostseeverkehr. Vortrag gehalten in der Generalversammlung des Lübecker Industrie-Vereins am 28. Febr. 1911.
- Derselbe**, Lübeck und der Elbe-Trave-Kanal. Lübeck 1910.
- Weber, Alfred**, Über den Standort der Industrien. Erster Teil. Reine Theorie des Standorts. Tübingen 1909.
- Wiedemann, Ernst, A.**, Die Entwicklung der deutsch-dänischen Handelsbeziehungen in den letzten 30 Jahren. Braunschweig 1911.
- Wiedenfeld, Kurt**, Die nordwesteuropäischen Welthäfen. Berlin 1903.
- Zeitschrift** für Binnenschifffahrt. Jahrg. 1893ff.

Handschriftliches Material.

- Akten** der Handelskammer und der Kanalverwaltung zu Lübeck.
Akten der Kgl. Regierung des Kreises Herzogtum Lauenburg.

I. Vorgeschichte, Geschichte und Bau.

A. Vorgeschichte und Geschichte.

1. Der Stecknitzkanal als Vorläufer des Elbe-Trave-Kanals.

Der Vorläufer des heutigen Elbe-Trave-Kanals ist eine in den Jahren 1391—1398 von der freien Reichsstadt Lübeck hergestellte schiffbare Verbindung der Elbe mit der Trave, die nachher den Namen Stecknitz-Kanal erhielt. Der Stecknitz-Kanal war die älteste künstliche Wasserstraße Deutschlands und bestand aus den schiffbar gemachten Flüssen Delvenau und Stecknitz und ihrer Verbindung, dem Delvenaugraben, einem Scheitelkanal von 11,5 km Länge. Den Anlaß zum Bau dieser Wasserverbindung mit der Ostsee gaben die umfangreichen Salztransporte Lüneburgs über Lauenburg-Mölln nach Lübeck. War dieser Salztransport zuerst nur auf dem Landwege vor sich gegangen, so ging man später dazu über, von Mölln an nach Lübeck den Wasserweg, die Stecknitz, zu benutzen, und bereits um 1342 wurde die Salzschiifahrt auf der Stecknitz, betrieben. Da sich dieser Betrieb bewährte, faßte der Rat der Stadt Lübeck den Entschluß, den Wasserweg bis zur Elbe zu verlängern, und schloß zu diesem Zwecke im Jahre 1390 mit dem Herzog von Sachsen-Lauenburg Verträge über die Schiffbarmachung der Delvenau und die Herstellung einer schiffbaren Verbindung derselben mit dem Möllner See. Die Projekte wurden im Jahre 1391 in Angriff genommen, und bereits im Juli 1398 durchfuhren die ersten Schiffe die Gesamtkanalstrecke von Lauenburg an der Elbe bis zur Trave oberhalb Lübecks.

Da der Kanal den beiden Flußläufen, Delvenau und Stecknitz, in ihren zahllosen Windungen folgte, hatte er bei einer Mittellinie von

nur rund 62 km, eine Länge von rund 98 km. Die Schifffahrt wurde ermöglicht durch 15 Schleusen (12 Stauschleusen und 3 Kistenschleusen, die älteste bekannte Art der Kammerschleuse), die aber im Jahre 1692, hauptsächlich zur Abkürzung der Scheitelhaltung auf 8 km, um 2 vermehrt wurden, so daß nunmehr die Zahl der Schleusen auf der südlichen Schleusentreppe 9 und auf der nördlichen Treppe 8 betrug. Die Abmessungen des Delvenaugrabens waren im Vergleich mit heute nicht sonderlich groß, denn er hatte nur eine Wassertiefe von 85 cm und eine Breite von 7,5 m. Die auf dem Kanal fahrenden Schiffe der Lübecker Salzführer hatten bei einem Tiefgang von 30—40 cm eine Länge von 10—12 m, eine Breite von 2,5 m und eine Tragfähigkeit von 7,5 t. Später nahm jedoch ihre Größe zu, und durch die erste Ladungsordnung vom Jahre 1527 wurde die damals bestehende Größe der Stecknitzkanalschiffe — 19 m Länge, 3,24 m Bodenbreite, 0,86 m Bordhöhe, 0,41—0,43 m Tiefgang mit einer Tragfähigkeit von 12,5 t — beibehalten.

Der Schifffahrtsbetrieb auf dem Stecknitzkanal ging ungefähr in der folgenden Weise vor sich: An jedem zweiten Tage, dem sogenannten Zapfeltage, wurde geschleust, d. h. die vor der Stauschleuse liegenden Schiffe wurden auf einer Stauwelle stromabwärts gelassen bis zur nächsten Schleuse, während gleichzeitig die stromaufwärts fahrenden Schiffe unter Zuhilfenahme von 6—8 Linienziehern für jedes Schiff gegen die Stauwelle aufwärts geschleppt wurden. Die Fahrt von Lübeck bis Lauenburg dauerte gewöhnlich 2—3, unter ungünstigen Umständen auch 5 Wochen.¹⁾ Die Schifffahrt auf dem Kanal wurde fast ausschließlich von der Lübecker Innung der Stecknitzfahrer betrieben, und ihr Monopol blieb bis zu ihrer Auflösung im Jahre 1844 bestehen. Auf der Elbe durften die Lübecker jedoch nicht fahren, denn die Stadt Lauenburg hatte durch Verleihung von den lauenburgischen Herzögen im 15. Jahrhundert allein das Recht bekommen, alle durch die Stecknitzschleusen nach Lauenburg gebrachten Güter zu verschiffen. Lauenburg hat dieses Recht, das es zum Elbumschlag- und Stapelplatz machte, bis in das 19. Jahrhundert hinein behalten, „erst den Verhandlungen der Elbschifffahrtskommission zu Dresden im Jahre 1843 gelang es, dieses Lauenburgische Privileg als im Wider-

¹⁾ Rehder: „Bauliche und wirtschaftliche Entwicklung der lübeckischen Schifffahrtsstraßen und Hafenanlagen“ im 11. Bande der Zeitschrift des Vereins für lübeckische Geschichte und Altertumskunde, S. 345. Lübeck 1909.

spruch mit der Wiener Kongreßakte, sodann der Elbschiffahrtsakte vom Jahre 1821 zu beseitigen“.¹⁾

Seit seinem Bestehen sind auf dem Stecknitzkanal Abgaben erhoben worden. Die Abgabenfrage wurde zunächst in dem Vertrage zwischen Lübeck und dem Herzoge von Sachsen-Lauenburg vom Jahre 1390 geregelt. Der Herzog gestand darin Lübeck für die ersten 17 Jahre nach Fertigstellung des Kanals zur Wiedereinbringung seiner Baukosten die alleinige Abgabenerhebung zu; nach Ablauf dieser Zeit sollte auf der Strecke Mölln-Lauenburg die festgesetzte Abgabe zu gleichen Teilen für den Herzog und Lübeck erhoben werden. Der Herzog hielt den Vertrag jedoch nicht inne und bereits im Jahre 1410, also 12 Jahre nach Fertigstellung des Kanals, wurde er dahin abgeändert, daß dem Herzoge die Hälfte der Einnahmen auf der Kanalstrecke Mölln-Lauenburg unter der Bedingung zufielen, daß alle Bau- und Unterhaltungskosten auf dieser Strecke von jetzt an bis auf ewige Zeiten gemeinsam und zu gleichen Teilen getragen werden sollten. Im Jahre 1573 wurde die Kanalabgabe wesentlich erhöht, was vermutlich damit zusammenhing, daß der Verkehr auf dem Kanal bedeutend geringer geworden war, man die Einnahmen aber nicht entbehren wollte. Im 19. Jahrhundert, im Jahre 1857, führte dann Dänemark, um einer Verminderung des Sundverkehrs und des Verkehrs auf dem Eiderkanal zu begegnen, auf dem Stecknitzkanal einen sehr hohen Transitzoll ein, der aber mit der Abtretung Lauenburgs an Preußen wieder in Wegfall kam. Seit dieser Zeit bestand bis zur Einstellung des Verkehrs noch eine sehr hohe Schleusengebühr auf der Kanalstrecke Mölln-Lauenburg, die von der Stadt Lauenburg trotz Lübecks Einspruches erhoben wurde.²⁾

Der wichtigste Transportartikel auf dem Stecknitzkanal war bis zum Anfang des 18. Jahrhunderts das Lüneburger Salz, das von Lübeck nach den nordischen Ländern, besonders nach Schonen, exportiert wurde. Zur Blütezeit der Kanalschiffahrt, die ungefähr in die Zeit 1500 bis 1550 fällt, sollen jährlich durchschnittlich 12400 t Salz auf dem Kanal verfrachtet worden sein. Es ist dies eine erstaunliche Menge, wenn man den mangelhaften Kanalbetrieb in Betracht zieht. Aber schon im nächsten Jahrhundert war der Salzhandel auf dem Kanal auf die Hälfte zurückgegangen. Die Ursachen dieses Rückganges waren

1) Dr. Bindewald: Entwicklung des Abgabewesens und der Regulierungskosten der Elbschiffahrt 1871—1900. Schriften des Vereins für Sozialpolitik, 1903 Bd. I.

2) Die Abgabe betrug für ein Schiff von 30—36 t Tragfähigkeit 10,80 M. Rehder: Der Elbe-Trade-Kanal, Zur Eröffnungsfeier am 16. Juni 1900, S. 8.

vor allem der ziemlich bedeutende Preisaufschlag des Salzes in Lüneburg, die hohen Kanalabgaben und der mangelhafte, zeitraubende und dadurch kostspielige Wassertransport. Das fremde Salz, vor allem das spanische und französische, verdrängte deshalb dasjenige Lüneburgs im Ostseegebiete, trotz aller Bemühungen, durch Privilegien die Herrschaft des Lüneburger Salzes aufrecht zu erhalten. An die Stelle des Salzes traten dann auf dem Kanal Güter aller Art. Jedoch zu einem bedeutenden Verkehr kam es nicht, mit Ausnahme der Zeit der Elblockade im Jahre 1803, da der Kanal in seiner damaligen Beschaffenheit größeren Flußschiffen die Durchfahrt nicht gestattete und an großem Wassermangel litt. Wie groß die Einfuhr durch Stecknitzschiffe in Lübeck war, zeigt folgende Aufstellung:¹⁾

1835	1920 t	1841	7455 t
1836	1650 t	1842	5870 t
1837	2165 t	1843	6515 t
1838	2365 t	1848	7435 t
1839	5425 t	1849	6780 t
1840	7370 t	1850	7740 t

Wie ersichtlich, blieb der Verkehr hinter demjenigen in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts ganz bedeutend zurück. Aber auch dieser geringe Verkehr blieb dem Kanal nicht erhalten. Im Jahre 1851 erhielt Lübeck nach jahrzehntelangem Kampfe mit der Dänischen Regierung durch Eröffnung der Lübeck-Büchener Eisenbahn seine Verbindung mit den zentralen Eisenbahnen Mitteldeutschlands und im Jahre 1865 wurde die Lübeck-Hamburger Eisenbahn in Betrieb genommen. An einen Wettbewerb des Kanals mit der Eisenbahn war natürlich nicht zu denken. Der Kanalverkehr ging deshalb immer mehr zurück. Die Zufuhr Lübecks auf dem Stecknitzkanal betrug 1854 nur noch 3945 t, 1865: 2685 t, 1875: 310 t. Mit dem Jahre 1880 hörte der Durchgangsverkehr Lübecks mit der Elbe vollständig auf, und seit dieser Zeit vermittelte der jetzt ungefähr 500 Jahre alte Stecknitzkanal nur noch einen Lokalverkehr, der zum größten Teile in Brennholz bestand.

¹⁾ Die Zahlen sind entnommen einer gutachtlichen Erklärung des Ausschusses des Lübecker Vereins für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt aus dem Jahre 1878.

2. Verbesserungspläne des Stecknitzkanals.

Es wäre falsch, zu glauben, daß während dieser ganzen Zeit nichts zur Verbesserung des Kanals geschehen sei. Lübeck ist stets bemüht gewesen, seine Verbindungsstraße mit der Elbe leistungsfähig zu erhalten. Und so setzen mit dem Rückgang des Kanalverkehrs in der Mitte des 17. Jahrhunderts bereits diese Verbesserungspläne ein, die hauptsächlich eine Begradigung und dadurch eine Verkürzung des Kanallaufes, die Vertiefung der Scheitelstrecke und die Beseitigung einiger Schleusen anstrebten. Die Ausführung der beiden ersten Verbesserungspläne in den 60er Jahren des 17. Jahrhunderts scheiterte an Gebietsstreitigkeiten Lübecks mit dem Herzog von Lauenburg und an dem schlechten Zustande der Lübecker Finanzen.

In den Jahren 1777—79 ließ das Kurfürstentum Hannover, das damals Lauenburg besaß, durch den Ingenieurobersten Hogreve einen Verbesserungsplan ausarbeiten, der aber nur zum geringen Teil, von 1799—1803 durch Vertiefung der Scheitelstrecke, zur Ausführung gelangte. Zur Zeit der französischen Okkupation richtete Napoleon seine Aufmerksamkeit auf diese Verbindung der Elbe mit der Ostsee und wollte den Stecknitzkanal zum Schlußstück des „Canal de la Seine à la Baltique“ machen. Die geplanten bedeutenden Vergrößerungen — bis auf 3 m Tiefe und 26,3 m Breite —, deren Ausführung 1813 beginnen sollte, wurden jedoch nicht verwirklicht, da die französische Herrschaft in Deutschland inzwischen ihr Ende fand. Im Jahre 1822 fand auf Veranlassung Lübecks eine Revision des Hogreveschen Verbesserungsprojektes statt. Aber der Kanal blieb auch jetzt noch unverbessert, da Dänemark, zu dem Lauenburg gehörte, trotz Lübecks Bereiterklärung, die Ausführungskosten des Projektes allein tragen zu wollen, seine Einwilligung versagte, anscheinend weil es durch eine leistungsfähige Wasserstraße zwischen Elbe und Ostsee eine Beeinträchtigung des Verkehrs auf dem Eiderkanal und durch den Sund befürchtete. Die einzige Verbesserung, die der Stecknitzkanal während seines 500jährigen Bestehens erhalten hat, ist die Vergrößerung des Delvenaugrabens in den Jahren 1821—23. Seine Wassertiefe wurde damals von 0,72 m auf 1,44 m und seine Breite im Wasserspiegel von 6 m auf 12—14 m gebracht. Die zugelassene Tragfähigkeit der Schiffe stieg dadurch von 12½ auf 20 t, ihre Länge auf 19 m, ihre Bodenbreite auf 3,50 m und ihr Tiefgang auf 0,60 m. Durch die Schiffsfahrts-Polizei-

ordnung vom 11. Februar 1845 wurden die Maße für die Kanalschiffe nochmals vergrößert, so daß die zulässige Höchstgrenze jetzt 23 m Länge, 4,31 m Breite und 0,77 m Tiefgang betrug. Dadurch wurde eine Tragfähigkeit von 30 t erreicht.¹⁾ Mit dem Beginn der Eisenbahnbauten traten die Verbesserungspläne für den Stecknitzkanal vollkommen in den Hintergrund; erst in den 70er Jahren, als man von den Eisenbahnen eine Herabsetzung der Frachten, namentlich für Massengüter, nicht mehr erwarten konnte, und mit dem Aufblühen von Handel und Industrie nach Gründung des Reiches die Bedeutung einer leistungsfähigen Binnenwasserstraße für die Seehäfen immer größer wurde, wandte sich in Lübeck erneut das Interesse der Verbesserung des Stecknitzkanals zu.

Auf Veranlassung des Lübecker Zweigvereins des Zentralvereins für die Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt arbeitete im Jahre 1873 Baumeister A. Marks, Berlin, zwei Projekte aus, von denen das eine umfassende Verbesserungen der alten Kanallinie vorsah, während dem zweiten Plane die Linie Wakenitz-Ratzeburger See-Mölln und von hier an zur Elbe hinunter der Lauf des alten Stecknitzkanals zugrunde lag. Die Baukosten beliefen sich im ersten Falle auf 3648000 M., im zweiten Falle auf 5718000 M. Marks empfahl zur sicheren Beseitigung des Wassermangels in der alten Scheitelstrecke die Wakenitzlinie. Der Ausschuß des Lübecker Zweigvereins für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt glaubte jedoch, der größeren Kosten wegen von dieser Linie absehen zu müssen, und befürwortete deswegen die Verbesserung des alten Stecknitz-Delvenau-Kanals. In den folgenden Jahren stellten sich die Markschen Befürchtungen in bezug auf den Wassermangel in der alten Scheitelstrecke als richtig heraus, und man kam jetzt zu der Überzeugung, daß die Scheitelstrecke nur durch Heranziehung des Schallsees mit genügendem Wasser für einen regelmäßigen Kanalverkehr zu versorgen sei. So kam man auf die von Marks empfohlene Kanallinie Lübeck-Ratzeburg-Mölln unter Heranziehung des Schallseewassers zur Speisung der beiden Scheitelstrecken Ratzeburger-See-Mölln und Mölln-Delvenau zurück, und das Landschaftskollegium des Herzogtums Lauenburg ließ deshalb die in Betracht kommenden Wasserverhältnisse durch Baurat Lohmeyer genau untersuchen. Derselbe erklärte: „Aus den von 1799—1803 vorgenommenen Vertiefungsarbeiten des Obersten Hogreve geht hervor, daß der großen Trieb-

¹⁾ Rehder: Festschrift zur Eröffnungsfeier des Elbe-Trave-Kanals S. 7.

sandmassen wegen, die im Bette der Scheitelstrecke liegen, eine wesentliche Tieferlegung derselben auf der ganzen Länge von 8 km nicht wohl möglich ist, wenn selbst hierdurch der Wassermangel behoben werden könnte. Es ist demnach, da die Lage der alten Scheitelstrecke der Terrainverhältnisse wegen in der Richtung Trave-Elbe als gegeben anzusehen ist, unbedingt auf die Heranziehung eines neuen Wassergebietes Rücksicht zu nehmen, wie dies bereits damals schon von den französischen Ingenieuren erkannt und auf das umfangreichste ventiliert worden ist, zu einer Zeit, wo der jetzt in der dürrsten Zeit fast ausgetrocknete Breitenfelder Bach noch in 12 Stunden 87000 cbf Wasser geliefert haben soll.

Hält man als Gewißheit fest, daß nur unter Mitbenutzung des Wassergebietes des Schallsees die Korrektur des Stecknitzkanals den jetzigen Bedürfnissen entsprechend zu ermöglichen ist, so ergibt sich folgende Kanallinie, die sich in 2 Abteilungen zerlegt.

1. Lübeck-Mölln unter Benutzung des Wakenitzflusses und des Ratzeburger Sees bei Heranziehung des Wassergebietes des Schallsees.

2. Mölln-Lauenburg, in der Richtung des vorhandenen Kanals. Diese Linie mündet bei Lauenburg in die Elbe und muß als Verbindung zwischen Trave und Elbe, insoweit der Verkehr von der Ostsee nach dem Innern des Reiches bestimmt ist, als von der Natur gegeben angesehen werden. Sobald der vorhandene Kanal korrigiert und mit Kammer-schleusen versehen sein wird, wird er sich wieder als eine ebenso frequente Wasserstraße geltend machen, als er ehemals, wo der allgemeine Handelsverkehr bei weitem nicht die jetzigen großen Verhältnisse angenommen hatte, gewesen ist.“

Die Baukosten dieser Kanallinie berechnete Baurat Lohmeyer auf 5100000 M. Die Kanallänge sollte 65,9 km, die Tiefe 2 m, die Sohlenbreite in der Scheitelstrecke 8 m, sonst 12 m betragen. Die Fahrt-dauer stellte sich danach auf 28 Stunden. Die sonstigen Dimensionen waren so gedacht, daß Elbkähne den Kanal direkt bis Lübeck passieren konnten.

Zur Förderung des Baues bildete sich ein vereinigt Lauenburg-Lübeckisches Kanalkomitee, das eifrig bemüht war, die Vorlage des Baurates Lohmeyer bei den am Kanal beteiligten Regierungen zur Annahme zu bringen. Nach Vornahme einer Revision und Ergänzung der Vorarbeiten für den Elbe-Trave-Kanal im Jahre 1882, im Auftrage der königlich-preußischen Regierung und des Lübeckischen Senates von preußischen und lübeckischen Technikern ausgeführt, wurde die

von Lohmeyer projektierte Linie Lübeck-Ratzeburger See-Mölln-Lauenburg genehmigt. Die vorgesehenen Dimensionen wurden aber zum Teil vergrößert, so die Torweite der Schleusen auf 9 m, die nutzbare Kammerlänge der 13 vorgesehenen Schleusen auf 18,50 m. Die Baukosten stiegen dadurch auf 11000000 M. Nachdem endlich nach vieler Mühe das Projekt im Jahre 1886 fertiggestellt worden war, scheiterte seine Ausführung in letzter Stunde an der Weigerung Mecklenburg-Schwerins, das die Heranziehung des Schallseewassers (die nordwestliche Spitze des Schallsees liegt in dem Gebiete des Großherzogtums Mecklenburg-Schwerin) zur Speisung der Kanal-Scheitelstrecke nicht gestatten wollte.

3. Das Elbe-Trave-Kanalprojekt.

Inzwischen war durch Reichsgesetz vom 16. März 1886 der Bau des Nord-Ostsee-Kanals genehmigt worden. Die Ostsee wurde durch diese Wasserstraße den Nordseehäfen bedeutend näher gebracht, und die Stellung Lübecks im Ostseehandel war sehr gefährdet. Lübeck erkannte auch diese Gefahr und suchte nun mit aller Energie eine leistungsfähige Wasserverbindung mit der Elbe zu bekommen, um mit ihrer Hilfe seine Handelsstellung zu behaupten. Der Lübeckische Staat beauftragte deshalb den derzeitigen lübeckischen Oberbaudirektor Rehder mit der Ausarbeitung neuer Entwürfe zu einem Elbe-Trave-Kanal. Der Oberbaudirektor arbeitete zwei Entwürfe aus, von denen der eine in der Hauptsache die Linie des Stecknitzkanals beibehielt, während dem anderen Entwurfe der unausgeführt gebliebene im Jahre 1886 von der Königlich Preußischen Elbstrombauverwaltung vorgelegte Kanalentwurf zugrunde lag. Die Ergänzung und Umarbeitung dieses letzteren Projektes, des Elbe-Trave-Kanals in der Wakenitzlinie, war auf die von verschiedenen Seiten erfolgte Anregung hin geschehen, „ob es nicht möglich sei, die Interessen Mecklenburg-Schwerins mit denjenigen von Preußen und Lübeck dadurch zu vereinigen, daß der Speisegraben vom Schallsee her als schiffbarer Kanal ausgebaut und so das Schallseegebiet mit dem neuen Kanal in schiffbare Verbindung gebracht würde.“¹⁾ Die Bevollmächtigten des Preußischen

¹⁾ Entwurf des Elbe-Trave-Kanals in der Wakenitz-Linie. Anlage zu den stenographischen Berichten des Hauses der Abgeordneten 1894, Aktenstück Nr. 21.

und Lübeckischen Staates einigten sich jedoch auf das Projekt in der Stecknitzlinie, so daß das andere Projekt im folgenden außer Betracht gelassen werden kann. Das Projekt in der Stecknitzlinie, auf dessen Grundlage der Staatsvertrag zwischen Preußen und Lübeck für den Bau des Elbe-Trave-Kanals abgeschlossen wurde, wurde von der preußischen Regierung folgendermaßen begründet: „Dieser Entwurf ist in der Bauabteilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten geprüft und sowohl hinsichtlich der Ausführbarkeit als der Zweckmäßigkeit als geeignete Grundlage für die Herstellung des Elbe-Trave-Kanals befunden worden. Er entspricht insbesondere allen Anforderungen, welche rücksichtlich der Nutzbarmachung des Kanals für die Elbschifffahrt und, falls der Rhein-Weser-Elbe-Kanal zur Ausführung gelangen sollte, auch für den durch diesen vermittelten Schiffsverkehr zu stellen sind.“¹⁾

Nachdem man sich also auf dieses Projekt geeinigt hatte, fanden die vorbereitenden Verhandlungen zwischen preußischen und lübeckischen Kommissionen statt, die zum Einverständnis über die maßgebenden Gesichtspunkte für die Ausführung, Verwaltung und Unterhaltung des zu bauenden Kanals führten. Der Kreistag des Kreises Herzogtum Lauenburg bewilligte schließlich am 4. April 1893 die 600000 M. (die Majorität des Kreis Ausschusses hatte eine Beteiligung am Kanalbau mit nur 400000 M. vorgeschlagen), von denen Preußen seine Beteiligung an den Gesamtherstellungskosten bis zum Höchstbetrage von 750000 (inkl. der obigen 600000 M.) abhängig gemacht hatte, so daß nunmehr am 4. Juli 1893 nach Genehmigung des lübeckischen Senates und der Bürgerschaft durch Beschluß vom 2. Juni 1893 zwischen Preußen und Lübeck folgender Staatsvertrag betreffend den Elbe-Trave-Kanal abgeschlossen wurde:

Artikel I.

Zur Verbindung der Elbe bei Lauenburg mit der Trave bei Lübeck wird an Stelle des bestehenden Stecknitzkanals ein neuer Schifffahrtskanal nach Maßgabe des vereinbarten allgemeinen Projektes hergestellt.

Artikel II.

Die Bauausführung des Kanals nebst Zubehör wird von der freien und Hansestadt Lübeck übernommen.

¹⁾ Anlagen zu den stenographischen Berichten über die Verhandlungen des Hauses der Abgeordneten während der 1. Session der 18. Legislatur Periode 1894, II. Band, Aktenstück Nr. 21.

Artikel III.

Zu diesem Zwecke wird der Lübeckischen Regierung für das preußische Gebiet das Enteignungsrecht nach Maßgabe des preußischen Gesetzes vom 11. Juni 1874 (Preußische Gesetzsammlung S. 221) verliehen werden.

Für die Verhandlungen im Verwaltungs- und gerichtlichen Verfahren, die zur Übertragung des Eigentums oder zur Überlassung in die Benutzung für die Zwecke des Kanalunternehmens erforderlich sind, insbesondere auch für die Eintragungen und Umschreibungen in den Grundbüchern sind von Lübeck nur die baren Auslagen zu erstatten, im übrigen tritt Befreiung von Stempelabgaben und Gebühren ein.

Artikel IV.

Die Verwaltung und die Unterhaltung des Kanals nebst Zubehör erfolgt durch die freie und Hansestadt Lübeck.

Die Kosten der Verwaltung und Unterhaltung des Kanals sind zunächst aus den Einnahmen für dessen Benutzung zu bestreiten, und, soweit die letzteren nicht hinreichen, von Preußen und Lübeck nach Maßgabe ihres Beitrages zu den Herstellungskosten aufzubringen. Übersteigen die Einnahmen die Ausgaben, so ist der Überschuß nach den gleichen Grundsätzen zu verteilen.

Artikel V.

Hinsichtlich der Herstellung neuer Hafenanlagen, Brückenübergänge, Liege- und Ladeplätze oder sonstiger, den Kanal und dessen Speisung berührender Anlagen bleibt die landespolizeiliche Feststellung den Behörden des Landes vorbehalten, in dessen Gebiet die Anlage ausgeführt werden soll. Doch werden die beiderseitigen Regierungen über die für solche Anlagen zu stellenden Bedingungen miteinander ins Benehmen treten.

Artikel VI.

Die Anordnungen über die Benutzung des Kanals werden von den zuständigen Behörden nach vorausgegangenem Einvernehmen der beiderseitigen Regierungen erlassen. Die Befolgung der Anordnung wird, soweit erforderlich, durch Strafandrohungen sichergestellt werden.

Artikel VII.

Die Abgaben für die Benutzung des Kanals, sowie die Hebestellen werden durch Vereinbarung der beiden Regierungen festgesetzt.

Artikel VIII.

Die Königlich Preußische Staatsregierung wird zu den auf 22754000 M. veranschlagten Gesamtkosten des Unternehmens ein Drittel bis zum Höchstbetrage von 7500000 M. beitragen. Auf diesen Beitrag soll die Summe von 600000 M. angerechnet werden, welche für das Unternehmen von dem Kommunalverband des Kreises Herzogtum Lauenburg aufzubringen ist.

Von dem Kanalunternehmen und dem zu demselben gehörigen Grund und Boden sollen keine Staats- oder Gemeindeabgaben erhoben, auch soll eine Besteuerung der Anlagen zugunsten der Gemeinden und sonstigen korporativen Verbände nicht zugelassen werden.

Artikel IX.

Die bisherigen Verpflichtungen Lübecks in bezug auf die Unterhaltung der Stäcknitz, des Delvenau-Grabens und der Delvenau, sowie der Schleußen, Brückenbauwerke und Uferbefestigungen an diesen Gewässern treten außer Kraft.

Die Wakenitz wird von Lübeck in bisheriger Weise schiffbar erhalten.

1. Zu Artikel I.

Die vertragschließenden Regierungen sind darüber einverstanden, daß die vom Senate der freien und Hansestadt Lübeck vorgelegten Bauentwürfe des Wasserbaudirektors Rehder vom 31. März 1892 mit der Hauptlinie A der Ausführung zugrunde gelegt werden, und demgemäß die Einführung des Kanals in die Trave im Osten der Stadt Lübeck erfolgt.

Abweichungen von jenen Entwürfen, welche, ohne die Ausbildung der Kanalfahrstraße zu benachteiligen, sich aus technischen, wirtschaftlichen oder finanziellen Gründen empfehlen, bleiben der Verständigung zwischen beiden Regierungen vorbehalten.

Insoweit durch die Kanallinie kleine Teile der beiderseitigen Staatsgebiete abgeschnitten werden, wird über die sich als zweckmäßig ergebende anderweite Feststellung der Landesgrenzen eine besondere Vereinbarung stattfinden.

2. Zu Artikel II.

Die Hafenanlage zu Lauenburg wird nach Maßgabe der unter Ziffer I dieses Protokolls gedachten Bauentwürfe mit dem etwa erforderlichen Eisenbahnanschluß von Preußen ausgeführt. Die Bestimmung in Ziffer 1, Absatz 2 findet auch hier Anwendung.

Die Brücken im Zuge der Preußischen Staatsbahnen Lauenburg-Büchen und Berlin-Hamburg werden preußischerseits ausgeführt.

Die Kosten der Ausführung der vorbezeichneten Bauten werden ganz, die Baukosten der bereits projektierten Brücke für die Preußische Staatsbahn Hagenow-Oldesloe insoweit von Lübeck an Preußen erstattet, als durch die Anlegung des Kanals ein Mehraufwand verursacht wird.

3. Zu Artikel IV.

Von der von Lübeck übernommenen Unterhaltung des Kanals bleiben die vorbezeichneten Brücken ausgeschlossen.

Die Kosten der Unterhaltung werden bezüglich der in Ziffer 2, Absatz 2 dieses Protokolls erwähnten beiden Brücken ganz, die Unterhaltungskosten der Brücke für die Preußische Staatsbahn Hagenow-Oldesloe insoweit von Lübeck an Preußen erstattet, als durch die Anlegung und den Betrieb des Kanals ein Mehraufwand verursacht wird.

Die Herstellung und Unterhaltung der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Brücken im Kreise Herzogtum Lauenburg erfolgt nach den Bestimmungen einer zwischen dem Kreise und Lübeck abgeschlossenen Vereinbarung.

Der Hafen zu Lauenburg vom Unterhaupt der neuen Kanalschleuse bis zur Elbe wird von Preußen, der Kanalhafen zu Lübeck von der Geniner Brücke ausschließlich

bis zum Anschlusse an den Seehafen wird von Lübeck auf eigene Kosten unterhalten und verwaltet.

Eine Zusammenstellung der aus der Verwaltung und Unterhaltung des Kanals von der Kanalschleuse bei Lauenburg bis zur Geniner Brücke sich ergebenden Einnahmen und Ausgaben wird alljährlich von der mit der Verwaltung beauftragten Lübeckischen Staatsbehörde der zuständigen Preußischen Staatsbehörde zur Prüfung und Anerkennung übermittelt.

In fünfjährigen Zeiträumen findet eine gemeinsame Besichtigung des Kanals durch beiderseitige Kommissarien statt. Das hierüber aufzunehmende Protokoll ist den von den Regierungen zu bezeichnenden Behörden einzureichen.

Die Beamten des Kanals unterstehen rücksichtlich der Disziplin lediglich ihren Vorgesetzten und den Aufsichtsorganen des Lübeckischen Staates, im übrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in dem sie ihren dienstlichen Wohnsitz haben.

4. Zu Artikel V.

Es gilt als vereinbart, daß durch neue Anlagen die in dem Projekte für die Zukunft in Aussicht genommene Befahrbarkeit und größte Leistungsfähigkeit des Kanals in keiner Weise geschmälert werden soll. Es dürfen daher Häfen, Liege- und Ladeplätze am Kanal nicht näher als in einem Abstände von mindestens 14 m von der Mittellinie des Kanals eingerichtet, auch die Zu- und Ausfahrten für dieselben nur derart gestaltet werden, daß die ein- und auslaufenden Schiffe den durchgehenden Verkehr auf dem Kanal nicht hemmen. Überbauten über den Kanal sind nicht niedriger als 4,2 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstande anzulegen.

Die beteiligten Regierungen werden darauf Bedacht nehmen, daß durch neue Anlagen weder der Betrieb des Kanals gestört wird, noch auch daraus der Kanalverwaltung ein Kostenaufwand erwächst.

5. Zu Artikel VI.

Die Einrichtung und der Betrieb eines Verkehrs durch Anwendung von Dampf oder Elektrizität soll möglichst begünstigt werden.

Lübeck steht das Recht zu, den Schleppbetrieb auf dem Kanal in Regie zu übernehmen und für denselben einheitliche Anordnungen mit bindender Verpflichtung für diejenigen Schiffe zu treffen, welche nicht von Menschen oder Pferden geschleppt werden, oder nicht mit eigener Maschinenkraft fahren.

Die Anordnungen gemäß Absatz 1 und 2 bedürfen der Zustimmung der Preußischen Regierung.

Die Bestimmung über die Ausübung der Fischerei im Kanal steht der Kanalverwaltung ausschließlich zu.

6. Zu Artikel VII.

Es wird in Aussicht genommen, daß für die ersten fünf Jahre nach Eröffnung des Kanals an zwei Hebestellen Abgaben erhoben werden sollen, welche dem Tarife für die märkischen Wasserstraßen vom 27. Dezember 1871 mit der Ergänzung vom 10. August 1892 entsprechen.

Tritt eine Erhöhung der auf den genannten Wasserstraßen zu erhebenden Abgaben ein, so sind nach Ablauf des fünfjährigen Zeitraumes auf Antrag der Preußischen

Regierung auch die auf dem Elbe-Trave-Kanal zur Hebung gelangenden Abgaben entsprechend zu erhöhen. Falls eine Ermäßigung der auf den märkischen Wasserstraßen zur Hebung gelangenden Abgaben erfolgt, soll nach Ablauf des bezeichneten Zeitraums auch eine entsprechende Herabsetzung der Abgaben für den Elbe-Trave-Kanal in Erwägung gezogen werden.

Für Schleppdampfer, die lediglich zur Beförderung anderer Transportmittel Verwendung finden, sollen Abgaben nicht erhoben werden.

Bei Bemessung der von jeder der beiden Regierungen für eigene Rechnung etwa zu erhebenden Abgaben für die Benutzung der Kanalhäfen zu Lauenburg und Lübeck soll darauf Rücksicht genommen werden, daß daneben für den Verkehr auf dem Kanale eine angemessene Abgabe erhoben werden kann. Die Feststellung der Tarife erfolgt nach vorgängiger gegenseitiger Verständigung.

Von Schiffen, welche die Kanalhäfen lediglich zur Durchfahrt benutzen, sollen keine Hafengebühren erhoben werden.

7. Zu Artikel VIII.

Der Beitrag Preußens wird an die Lübeckische Staatskasse in vierteljährlichen Teilbeträgen überwiesen, die nach den von Lübeck im letzten Vierteljahre aufgewendeten Kosten im Verhältnisse der beiderseitigen Beteiligung an den Kosten des Unternehmens sich bemessen.

8. Zu Artikel IX.

Zur Erleichterung des Warenverkehrs zwischen der Wakenitz und dem Kanal wird von Lübeck auf dem Abschlußdamme zwischen der Wakenitz und dem Kanalhafen eine Vorrichtung zur Überladung von Waren hergestellt und so lange unterhalten, als nicht eine Schifffahrtsverbindung zwischen der Wakenitz und dem Kanalhafen eingerichtet sein wird. In Verbindung mit der Überladevorrichtung wird ein Lade- und Löschplatz von angemessenem Umfange zu zeitweiliger Lagerung von Waren hergerichtet.

Die Benutzung der Überladevorrichtung und des Lösch- und Ladeplatzes soll für die im Verkehr zwischen den Preußischen Gebietsteilen am Ratzeburger See und dem Kanal überführten Waren gebührenfrei erfolgen.

Sollte in Zukunft zur Erweiterung des Kanalhafens oberhalb des projektierten Abschlußdammes ein Damm durch die Wakenitz gezogen werden und inzwischen die Schifffahrt auf der Wakenitz eine erhebliche Steigerung erfahren haben, so behält Preußen sich den Anspruch vor, daß durch diesen Damm eine Schifffahrtsverbindung zwischen der oberen Wakenitz und dem Kanal auf Kosten Lübecks hergestellt werde. In solchem Falle wird die Königlich Preußische Regierung der Errichtung eines Stauwerkes mit Schifffschleuse am Ausfluß des Ratzeburger Sees und einer Übertragung des nach dem Vertrage vom 18. Mai 1291 Lübeck zustehenden Staurechtes auf die neue Anlage kein Hindernis entgegenstellen.

Wegen etwaiger Entschädigungsansprüche wird Lübeck die Preußische Regierung vertreten.

Zwischen Lübeck und dem Kreisausschuß des Kreises Herzogtum Lauenburg, von letzterem auf Grund des Beschlusses des Kreistages

vom 4. April 1893, wurde in Veranlassung des bevorstehenden Ausbaues des Stecknitzkanals zu einem Elbe-Trave-Kanal der nachstehende Vertrag vereinbart und am 10. Juli 1893 abgeschlossen:

I.

Mit dem Beginne des Baus des neuen Kanals werden alle bestehenden gegenseitigen Verpflichtungen Lübecks und Lauenburgs zur Unterhaltung des bisherigen Stecknitzkanals aufgehoben.

II.

Das Areal des zum Stecknitzkanal gehörenden Kanalbettes bis zur Frauenwerder (Hafen-)Schleuse unter Einschluß der Leinpfade und der Hafensfläche zu Lauenburg wird unentgeltlich an die freie und Hansestadt Lübeck überwiesen. Hiervon bleibt ausgeschlossen die Delvenau von der Abzweigung der neuen Kanallinie bei Büchen bis zur Palmschleuse. Die dem Kreis-Kommunalverband am Stecknitzkanal zustehenden Fischereiberechtigungen kommen ohne Entschädigung in Wegfall.

III.

Die beiden an der Delvenau belegenen Schleusen — die Dücker- und die Niebuhrschleuse — verbleiben nebst den dazu gehörenden Schleusenmeister-Gehöften dem Lauenburger Kreis-Kommunalverbände zu freier Verfügung.

Die Frauenwerder- oder Hafenschleuse, die Palmschleuse, die Seeburger-, die Zienbürger-, die Grambecker- und die Hahnenburger-Schleuse werden durch die Bauausführung des neuen Kanals entfernt. Diejenigen Schleusenmeister-Gehöfte und Ländereien, welche nicht Lübeckisches Eigentum sind, werden, soweit sie für die Kanalanlage und für Zwecke des Kanals unmittelbar erforderlich sind, an Lübeck kostenfrei überlassen.

IV.

Zur Aufnahme des Lokalverkehrs insbesondere an Produkten der Forstkultur und der Ziegeleien wird am Kanal:

bei Crumesse,

bei Berkenthin, östlich,

bei Kühsen, westlich,

bei der Oberschleuse in der Nähe der Einmündung des Pürschbaches, östlich

bei Göttin am Zienburgersee, östlich,

bei Siebeneichen, westlich,

bei Büchen und zwischen Witzeze und Dalldorf

eine öffentliche Anlegestelle von der Kanalverwaltung eingerichtet.

Die Länge der Anlegestellen am Kanal soll 75 m, die Schiffsliegebreite neben der Kanalfahrstraße bei Berkenthin 8—9 m, an den übrigen Stellen 5 m betragen.

Außerdem wird bei der Donnerschleuse eine einfache Überladestelle hergerichtet.

Die Lade- und Lagerplätze an den Anlegestellen und deren Zuwegungen werden von Lauenburg hergerichtet und unterhalten. Die genauere Bestimmung der Lage der Anlegestellen, sowie die Feststellung von Vorschriften über die Benutzung der Anlege-

stellen, Lade- und Lagerplätze und über die Erhebung von Lagergebühren bleiben späterer Vereinbarung vorbehalten.

V.

An Brücken werden auf Lauenburgischem Gebiete nach den im genehmigten Projekte vorgesehenen Breitenabmessungen hergestellt:

- eine Fahrbrücke in Crumesse,
- eine Fahrbrücke über die Berkenthiner Schleuse.
- eine Kirchsteigbrücke bei Berkenthin,
- eine Fahrbrücke bei Anker,
- eine Fahrbrücke über die Donnerschleuse,
- eine Chausseebrücke bei Mölln,
- eine Fahrbrücke zwischen Göttin und Güster bei der Zienburger Schleuse,
- eine Fahrbrücke zu Büchen,
- eine Fahrbrücke über die Witzeezerschleuse,
- eine Fahrbrücke zwischen Basedow und Lanze,
- eine Fahrbrücke zwischen Buchhorst und Lanze,
- eine Fahrbrücke im Horster Damm,
- eine Fahrbrücke im Bahnhofstraßendamm zu Lauenburg.

Außerdem wird von der Kanalverwaltung bei Dalldorf eine dem Betriebe der anliegenden Grundbesitzer dienende Brücke hergestellt und unterhalten.

Die mit diesen Brückenbauten verbundenen Straßen- und Wegeänderungen werden von der Kanalverwaltung hergestellt.

Die Herrichtung der Zuwegung zur Fahrbrücke zwischen Göttin und Güster wird von Lauenburg übernommen. Die über die Schleusen führenden Brücken, sowie die Fahrbrücken zu Crumesse, zwischen Basedow und Lanze, zwischen Buchhorst und Lanze und die Fahrbrücke im Horster Damm werden von der Kanalverwaltung unterhalten. Die Unterhaltung der übrigen dem öffentlichen Verkehr dienenden Brücken erfolgt durch die Lauenburger Kreis-Kommunalverwaltung, beziehentlich durch die zur Unterhaltung der Wege usw. verpflichteten Gemeinden.

VI.

Von Lübeck wird die Zusicherung erteilt, daß durch den Bau und den Betrieb des Elbe-Tave-Kanals dem Ratzeburger See kein Wasser entzogen wird. Der Lauenburger Kreis-Kommunalverband wird einen Entschädigungsanspruch daraus nicht herleiten, daß im Schmalsee, Lüttauersee und Drüsensee bei Mölln das Wasser für die Kanalpeisung zeitweise bis um 1,05 m höher aufgestaut wird.

VII.

Der Lauenburger Kreis-Kommunalverband überträgt die ihm aus dem Vertrage über den Verkauf der Palmmühle vom 3. November 1888 zustehenden Rechte, soweit sie nicht die Verbindlichkeiten des Käufers bezüglich der Entrichtung des Kaufgeldes betreffen, an die freie und Hansestadt Lübeck, und überläßt derselben unentgeltlich das ihm zugehörige am sog. Winterhafen zu Lauenburg zwischen dem Horster Damm und der Frauenwerder Schleuse gelegene Areal.

Zwei Gründe waren es, die die preußische Staatsregierung bestimmt hatten, sich finanziell am Kanalbau zu beteiligen. Der erste Grund lag darin, daß die Lebensfähigkeit Lübecks von der Herstellung dieser Wasserstraße abhing und man sich Lübeck gegenüber durch den Bau des Nord-Ostsee-Kanals zur Unterstützung in seiner bedrängten Lage für verpflichtet hielt. Zum anderen versprach man sich, da der Elbe-Trave-Kanal die kürzeste und billigste Verbindung der Elbe mit der Ostsee werden sollte, neben den lokalen Vorteilen, besonders für die Landwirtschaft, für den Kreis Herzogtum Lauenburg, von der neuen Wasserstraße die Hebung der Konkurrenzfähigkeit der sächsischen und benachbarten Industrie in den nordischen Ländern, hauptsächlich gegenüber England (daneben Belgien, Niederlande und Frankreich). Vermöge seiner vielen direkten Schifffahrtsverbindungen nach den nordischen Ländern, seinen alten Handelsbeziehungen dorthin und seines ausgedehnten Eigenhandels hielt man Lübeck mehr als irgend einen anderen Hafen besonders dafür geeignet, den deutschen Handel im Norden zu erhalten und auszudehnen. In einer im Auftrage der Handelskammer zu Halberstadt von deren Syndikus Dr. Siewert, dem späteren Syndikus der Handelskammer zu Lübeck, im Jahre 1892 verfaßten Arbeit über den deutschen Handel nach den nordischen Reichen, die den Königlich Preußischen Ministerien für Handel und Gewerbe und für öffentliche Arbeiten amtlich vorgelegt wurde, wurde dargetan, „daß es sich um zahlreiche und wichtige Produkte der sächsischen und benachbarten Industrie und Agrikultur handelte, denen gegenüber Anstrengungen sehr wichtig erscheinen müßten, welche die Ausbreitung und Hebung unseres Exportes nach dem Norden zum Zweck hätten“. In Betracht kamen, wie es in dieser Schrift heißt, „in erster Linie die Bergprodukte Sachsens und Anhalts, die Erzeugnisse des Kali-, Stein-, Braunkohlen- und Erzbergbaues, sowie deren Veredelungsprodukte, die Soda- und Zuckerindustrie, die Metallverarbeitungs- und Maschinenindustrie, Tonwaren- und Steingutindustrie, Mühlenindustrie, Ölmüllerei, Stärkefabrikation, Essig- und Kirschsaffabrikation, Syrupfabrikation, Dachpappenfabrikation, Papier-, Leim-, Lackfabrikation, einige andere kleine Industriezweige und mehrere landwirtschaftliche Erzeugnisse, Gerste, Sämereien, Obst usw.“¹⁾

¹⁾ Siewert, Der deutsche Handel nach den nordischen Reichen, Halberstadt 1892, S. 74.

4. Die Verhandlungen über das Projekt und den zwischen Preußen und Lübeck abgeschlossenen Staatsvertrag im preußischen Landtage.

In der ersten Beratung des Vertrages zwischen Preußen und Lübeck betreffend den Elbe-Trave-Kanal und des Gesetzentwurfes für die Gewährung eines Beitrages Preußens zu den Kosten der Herstellung im preußischen Abgeordnetenhouse am 8. Febr. 1894 fand die Regierungsvorlage eine nahezu einmütige Sympathie bei allen Parteien. In der allgemeinen Besprechung wurde von allen Seiten anerkannt, daß der Bau des Elbe-Trave-Kanals eine notwendige Konsequenz des Nord-Ostsee-Kanals sei. Es wurde daraus ein „nobile officium“, eine Ehrenpflicht gegenüber Lübeck abgeleitet, die von Preußen einzulösen sei. Es sei, so hieß es, nach Inangriffnahme des Nord-Ostsee-Kanals der Bau des Elbe-Trave-Kanals für Lübeck eine Lebensfrage. Da auch für Preußen diese Kanalanlage eine sehr erhebliche wirtschaftliche Bedeutung hätte, sei seine Beteiligung an den Baukosten nur zu billigen. Bedenken entstanden bei der Beratung über die Höhe des Beitrages Preußens, über die Höhe der Gebühren und darüber, ob die Interessen Ratzeburgs genügende Beachtung gefunden hätten. Auch eine abermalige Prüfung des technischen Projektes wurde für angemessen erachtet.

Aus diesen Gründen wurde von allen Seiten des Hauses die Vorlage der Budgetkommission zur Prüfung überwiesen.

In den Beratungen der Kommission wurde zunächst darauf hingewiesen, daß der Bau des Elbe-Trave-Kanals zur Abwendung der dem Handel Lübecks durch den Nord-Ostsee-Kanal drohenden Gefahr unbedingt notwendig sei. Für Preußen sei es eine nationale Ehrenpflicht, bei der Herstellung der neuen Wasserstraße wirksam mitzuhelfen, zumal der Kanal zum allergrößten Teile in seinem Gebiete liege und ihm erhebliche Vorteile bringe. Im weiteren Verlaufe der Beratungen wurde das Interesse Preußens an diesem Kanal nach allgemeinen Gesichtspunkten erörtert. Vornehmlich die besonderen wirtschaftlichen Interessen Preußens, für die eine unmittelbare Förderung zu erwarten war, fanden eine eingehende Besprechung. Der von einigen Mitgliedern der Kommission vertretenen Anschauung, daß die Hauptkosten indirekt die Landwirtschaft zu tragen habe, da durch den Kanal die Einfuhr ausländischen Getreides erleichtert würde, wurde sowohl von

den Vertretern der Staatsregierung als auch von anderen Mitgliedern der Kommission entgegengetreten. Der Finanzminister Miquel äußerte: „Die dadurch zugleich herbeigeführte Erleichterung der ausländischen Konkurrenz gegen die deutsche Forst- und Landwirtschaft sei in jedem Falle nur gering und könne nicht ins Gewicht fallen gegenüber den großen Vorteilen, welche aus der Verbesserung unserer Wasserstraßen unserem Export und unserem gesamten Wirtschaftsleben erwachsen.“⁽¹⁾

Bei der Besprechung der finanziellen Seite des Unternehmens wurde allgemein angenommen, daß der Ertrag aus den Kanalabgaben von vornherein hinreichen werde, um die Unterhaltungs- und Betriebskosten voll zu decken; eine Annahme, die sich leider keineswegs bestätigt hat.

Die Fixierung des Beitrages Preußens zu den Gesamtkosten auf ein Drittel im Höchsthalle von 7 500 000 M. wurde als zufriedenstellend bezeichnet.

Bei der Beratung der technischen Seite des Unternehmens wurden Bedenken nicht geäußert.

Die Verschiebung in den bestehenden Konkurrenzverhältnissen durch die Herstellung des Elbe-Trave-Kanals fand eine eingehende Besprechung, besonders die Frage, „ob im Verkehr zwischen den Elbgebieten und der Ostsee eine Ablenkung zugunsten Lübecks und zungunsten Stettins herbeigeführt werden würde.“⁽²⁾ Der Finanzminister legte hierzu dar, daß von Stettin kein Widerspruch gegen die Herstellung des Kanals erhoben worden sei, und Preußen einer Stettin in erheblichem Maße schädigenden Ablenkung nach Möglichkeit durch die Normierung der Kanalabgaben in Höhe derjenigen der märkischen Wasserstraßen vorgebeugt habe. „Die Wirkung des Elbe-Trave-Kanals werde sich auch nicht sowohl in der Ablenkung dieses Verkehrs als darin äußern, Produkten der Preußischen Elblande, die wegen des Fehlens einer geeigneten Wasserverbindung mit den baltischen Ländern (Dänemark, Schweden, Finnland) dort mit den ausländischen Erzeugnissen nicht konkurrieren konnten, in jenen Landen einen Markt zu erobern.“⁽³⁾

Gegen die Einzelheiten des mit dem Gesetzentwurf vorgelegten

1) Aktenstück Nr. 81 der Anlagen zu den stenographischen Berichten des Hauses der Abgeordneten 1894 Bd. 2 S. 1452.

2) a. a. O., S. 1454.

3) a. a. O., S. 1455.

Vertrages und des dazugehörigen Schlußprotokolls wurden Bedenken nicht geltend gemacht.

Das Gesuch der Stadt Ratzeburg auf unmittelbaren Anschluß an den Kanal in Lübeck durch Herstellung einer Schleuse wurde im Hinblick auf den sehr geringen bestehenden Verkehr abgelehnt. Der Vertreter des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten wies aber darauf hin, daß für den Fall der Ausführung der von Lübeck eventuell geplanten Erweiterung des Kanalhafens bis zur Moltkestraße die Herstellung einer Schleuse auf Kosten Lübecks ausbedungen worden sei. Dadurch sei das Interesse Ratzeburgs in Zukunft genügend gewahrt. Augenblicklich müsse es genügen, daß die Regierung die Ausführung einer Überladestelle auf dem Abschlußdamm bei der Falkenwiese erwirkt habe, „welche es den Ratzeburger Schiffern gebührenfrei ermögliche, Waren aller Art aus den auf der einen Seite des Dammes liegenden Kanalschiffen oder Seehafenschuten in ihre auf der anderen Seite haltenden Bote unmittelbar überzuladen.“¹⁾ Die Schifffahrtsinteressen Ratzeburgs haben dadurch im Gegensatz zu früher, wo die Waren mit Wagen durch die ganze Stadt gefahren werden mußten, eine wesentliche Förderung erfahren.

Die Budgetkommission stimmte nach Schluß der Beratungen dem Gesetzesentwurf, dem Vertrage und dem Schlußprotokoll zu und empfahl dem Abgeordnetenhouse die Genehmigung beider.

Bei der zweiten Lesung des Vertrages und des Gesetzentwurfes im Preußischen Abgeordnetenhouse am 4. April 1894 fand die Vorlage nicht die sympathische Aufnahme, wie bei der ersten Lesung. Zum Staatsvertrage und Schlußprotokoll wurde das Wort nicht verlangt. In der Diskussion über den Gesetzentwurf teilten die Konservativen dem Hause mit, daß ihre Fraktion in überwiegender Mehrheit gegen die Vorlage stimmen würde. Für ihre ablehnende Haltung führten sie in der Hauptsache zwei Gründe an. Einmal die augenblickliche schlechte Finanzlage des Landes und zum anderen waren sie der Ansicht, daß neue Kanäle nur dann gebaut werden dürften, wenn eine Verzinsung des Anlagekapitals aus den Gebühren garantiert sei. Im allgemeinen erstreckte sich die ausgedehnte Debatte überhaupt vorwiegend auf die Gebührenfrage, ferner darauf, ob ein *nobile officium* gegenüber Lübeck anzuerkennen sei, sowie ob Preußen überhaupt ein wirtschaftliches Interesse an dem Kanal habe.

¹⁾ a. a. O., S. 1456.

Daß Preußen sich damals in einer schlechten Finanzlage befand, war gewiß nicht zu verkennen, und es war nach allgemeinen Grundsätzen sicher richtig, daß ein Teil der Konservativen die Interessenten der Wasserstraße nicht auf Kosten aller Steuerzahler bevorzugen wollte. Aber im vorliegenden Falle waren, wie auch der Finanzminister hervorhob,¹⁾ allgemeine Gesichtspunkte nicht entscheidend. Hier lag ein Fall ganz besonderer Art vor. Es handelte sich um eine Unternehmung des Staates Lübeck in Preußen. Dazu kam, daß Lübeck sich in einer Zwangslage befand. Es handelte sich um Sein oder Nichtsein. Diese Lage war nicht geschaffen durch allgemeine wirtschaftliche Verhältnisse, sondern durch den Bau des Nord-Ostsee-Kanals. Der Bundesstaat Preußen zahlte zu diesem Unternehmen des Reiches $\frac{3}{5}$ der Kosten. Eine „moralische Verpflichtung“ Preußens, Lübeck in seiner schwierigen Lage zu unterstützen, konnte man hieraus also sehr wohl herleiten. Aber ganz abgesehen davon war schon aus dem Gesichtspunkte, die vaterländische Produktion zu fördern und zu stützen, der Bau des Kanals zu befürworten. Daß ein Bedürfnis für eine billige Verbindung der Elbe mit der Ostsee vorlag, war durch die beteiligten Handelskammern (Magdeburg, Halle, Lüneburg, Halberstadt) oft genug betont worden. Ein wirtschaftliches Interesse Preußens an dem Kanal war also in großem Maße vorhanden.

Die Mehrheit des Hauses war in Anerkennung all dieser Gründe für die Annahme der Vorlage. Ob bei der ablehnenden Haltung eines Teiles der Konservativen die zwischen der ersten und zweiten Beratung erfolgte Annahme des russischen Handelsvertrages mit bestimmend gewesen war, mag dahingestellt sein. Der Vertrag und der Gesetzentwurf wurden schließlich gegen die große Mehrheit der Konservativen und die größere Hälfte der Freikonservativen unverändert angenommen.

Die endgültige Annahme des Gesetzentwurfs und die Genehmigung des Vertrages nebst Schlußprotokolls durch das Preußische Abgeordnetenhaus fand in dritter Lesung am 6. April 1894 ohne Debatte statt.

Die Regierungsvorlage wurde nun an die Kommission des Herrenhauses für den Staatshaushaltsetat und für Finanzangelegenheiten zur Vorbereitung überwiesen. In der Sitzung des Herrenhauses am 26. April 1894 erstattete die Kommission dem Plenum mündlichen Bericht. Der Berichterstatter von Graß legte die Stellung der Kommission zu dem Kanalbau dar. Er erklärte, daß dieselbe ein *nobile officium*, das

¹⁾ Stenographische Berichte des Hauses der Abgeordneten 1894 Bd. 2, S. 1233.

von Preußen einzulösen wäre, als nicht vorliegend erachtet hätte. Wirtschaftliche Fragen wären allein nach dem Nutzen, welche die Herstellung eines Unternehmens für eine große Allgemeinheit hätte, zu beurteilen. Dieser Standpunkt hatte die Kommission dahin geführt, dem Herrenhause die Annahme der Verträge zu empfehlen. Zu alledem war aber noch eine andere Erwägung gekommen. Die Kommission hielt den Bau des Elbe-Trave-Kanals auch deshalb für notwendig, um dem Elbstrom eine zweite Mündung zu geben, und zwar aus dem Grunde, um nicht rettungslos dem Wohlbefinden des Hamburger Handels anvertraut zu sein, sondern jeweils eine Wahl zwischen Hamburg und Lübeck zu haben.

Im Laufe der Debatte legte Graf Waldersee das militärische Interesse am Kanal dar. Es bestand nach seiner Ansicht darin, daß der Kanal bei einer militärischen Operation auf dem nördlichen Kriegsschauplatze wesentlich zur Verbesserung der sogenannten „rückwärtigen Verbindungen“ beitrug, d. h. der Kanal würde bei der notwendigen Versorgung der Truppen mit Lebensmitteln und Kriegsmaterial aus dem Hinterlande von sehr großem Wert sein. Der Finanzminister ging nochmals auf die Rentabilitäts- und Gebührenfrage bei Wasserstraßen allgemein ein, um daran anschließend auszuführen, daß es mit dem Elbe-Trave-Kanal eine besondere Bewandnis habe. Das, was ihn gleich bestimmt habe, für ihn einzutreten, sei, daß Preußen hier einen Kanal ganz durch sein Gebiet bekomme, der ihm nur ein Drittel koste von dem Gesamtaufwand, den er verursache. Außerdem käme die Tatsache in Betracht, daß Preußen gegen Lübeck besondere Verpflichtungen hätte und der Kanal für die preußischen Elbgebiete und den Kreis Herzogtum Lauenburg von großer Wichtigkeit wäre. Stichhaltige Gründe, die das Zustandekommen der Vorlage hätten verhindern können, wurden von keiner Seite vorgebracht. So ergab sich denn bei der Abstimmung im ganzen, daß der Vertrag nebst Schlußprotokoll sowie der Gesetzentwurf in unveränderter Form mit großer Mehrheit angenommen wurden.

Als am Nachmittag des 26. April aus der Reichshauptstadt die einfache Nachricht eintraf: „Das preußische Herrenhaus genehmigte den Vertrag mit Lübeck, betreffend den Elbe-Trave-Kanal“, herrschte in Lübeck große Freude. Mit Genugtuung hatte man in allen Kreisen der Lübeckischen Bevölkerung empfunden, wie sowohl die Vertreter der Regierung als auch Redner vieler Parteien in allen Sitzungen im Landtage mit Ehrerbietung auf die ruhmreiche Vergangenheit Lübecks

hingewiesen und mit warmer Anerkennung von der schaffenden Kraft und der Hingebung gesprochen hatten, welche Lübecks Bürger stets bewährt hätten und die gerade jetzt in dem Entschlusse, mit großen eigenen Opfern eine leistungsfähige Wasserverbindung zwischen der Trave und der Elbe herzustellen, aufs neue sich betätigten¹⁾. Jetzt war endlich die Sicherheit für die Ausführung des so lange ersehnten Kanals und die Grundlage für einen neuen Aufschwung der alten Hansestadt, die alle Zeit ihre treue deutsche Gesinnung bewahrt hatte, gegeben.

Die Königliche Ratifikation des Preußisch-Lübeckischen Vertrages über den Bau des Elbe-Trave-Kanals erfolgte am 20. Juni, die Veröffentlichung des Gesetzes betreffs Gewährung des Preußischen Beitrags zu den Baukosten im Königlich Preußischen Staatsanzeiger am 11. Juli 1894.

B. Bau.

1. Der Kanalbau.

In Anbetracht der neueren Fortschritte und der gesteigerten Anforderungen an die Binnenschifffahrt wurden vor Beginn des Kanalbaues noch einige Verbesserungen des Kanalprojektes von dem Oberbaudirektor Rehder für notwendig erachtet. Die Vorarbeiten dazu nahmen einige Zeit in Anspruch, so daß mit der Bauausführung erst am 30. Juli 1896 begonnen werden konnte. Die Bauausführung des Kanals nebst Zubehör von der Lauenburger Schleuse bis zu seiner Mündung bei Lübeck lag laut Staatsvertrag in den Händen der freien und Hansestadt Lübeck. Lübeck setzte für den Kanalbau eine besondere Behörde unter dem Namen „Kanalbaubehörde“ ein. Die Oberleitung des Baues wurde dem Lübeckischen Wasserbaudirektor Rehder übertragen. Der Kanalbau wurde im Juni 1900 beendet. Die Baukosten, die einschließlich späterer Nachträge auf 23 554 000 M. veranschlagt worden waren, beliefen sich nach der Schlußsumme am 12. März 1910 nach Abzug aller

¹⁾ Lübsche Blätter 8. April 1894.

Einnahmen auf 23 405 777,21 M. Sie blieben somit um 148 222,79 M. hinter dem Voranschlage zurück. Von diesen Kosten entfielen auf:

Grunderwerb	3 275 195,68	M.
Erdarbeiten	9 170 186,05	„
Bauwerke	8 197 039,28	„
Uferbefestigungen	463 437,40	„
Nebenanlagen	570 905,50	„
Insgemein	<u>1 729 013,30</u>	„
	zus.	23 405 777,21 M.
Nach Abzug von Preußens Zuschuß von	<u>7 500 000,—</u>	M.
blieb für Lübeck ein Kostenaufwand von	15 905 777,21	M.

Kanallinie: Der Elbe-Trave-Kanal verbindet die Elbe bei Lauenburg mit der Trave oberhalb Lübecks und folgt in der Hauptsache dem Laufe des alten Stecknitzkanals, den er aber um rund 30 km abkürzt. Der Kanal hat eine Länge von 67 km. Es entfallen davon 5,6 km auf den Kanalhafen in Lübeck, der sich von der Geniner Straßenbrücke bis zum Burgtor hinstreckt, vorläufig aber nur vom Burgtor bis Hüntertor als Kanalhafen hergerichtet ist, 59,9 km auf die eigentliche Kanalstrecke von der Geniner Straßenbrücke bis zur Lauenburger Schleuse und 1,5 km auf den Kanalhafen in Lauenburg. Die eigentliche Kanalstrecke setzt sich zusammen aus der nördlichen Schleusenstrecke mit 17,2 km, der südlichen mit 9,5 km Länge und der dazwischenliegenden 29,9 km langen Scheitelhaltung. Dazu kommt noch die Strecke von der Geniner Straßenbrücke bis zum Beginn der nördlichen Schleusenstrecke mit 3,3 km. Die Scheitelhaltung wird auf der nördlichen Schleusentreppe durch 5, auf der südlichen durch 2 Schleusen erreicht. Für die Speisung der Scheitelstrecke steht ein Niederschlagsgebiet von rund 420 qkm zur Verfügung. Dieses Gebiet liefert soviel Wasser, daß in trockenen Zeiten noch 20—25 Schlesungen täglich vorgenommen werden können.

Größenverhältnisse: Der Kanal hat eine Sohlenbreite von 22 m. Seine Tiefe sollte nach dem anfänglichen Projekt 2 m betragen, sie wurde aber kurz vor Beginn des Baues auf 2,50 m vergrößert und ist auch so ausgeführt worden. Das Maß des höchst zulässigen* Tiefganges für Schiffe wurde dadurch von 1,65 auf 2 m erhöht, so daß nunmehr alle bei Vollsichtigkeit auf der Elbe verkehrenden Schiffe ohne weiteres auch den Kanal befahren können. Die Schleusen haben eine Nutzlänge von 80 m, ihre Kammerweite beträgt 17 m und die Torweite 12 m.

Entsprechend diesen Dimensionen können gleichzeitig zwei Kanalschiffe von je 65 m Länge und 8,2 m Breite nebst Schleppdampfer oder ein Elbschiff von 79,5 m Länge und 11,6 m Breite nebst Schleppdampfer durchgeschleust werden. Die Leistungsfähigkeit des Kanals berechnet sich auf 6 Mill. Tonnen Güter pro Jahr.

In der Scheitelstrecke sind für das Begegnen der Schleppzüge drei Ausweichstellen zur Ausführung gekommen.

An öffentlichen Lösch- und Ladeplätzen bestehen, abgesehen von denen am Kanalhafen zu Lübeck und Lauenburg, eine ganze Reihe am Kanallauf, und es ist für ein schnelles Löschen und Laden in hinreichender Weise Sorge getragen.

Die Fahrgeschwindigkeit ist durch Polizeiverordnung folgendermaßen geregelt. Die Schiffahrtspolizeiordnung setzt für alle Schiffe eine Höchstgeschwindigkeit von 5 km in der Stunde fest. Die lebhaftere Zunahme des Verkehrs gab aber zur Prüfung der Frage Anlaß, ob nicht die Zulassung einer größeren Fahrgeschwindigkeit im Interesse der besseren Ausnutzung der Dampfer und einer rascheren Abwicklung des Verkehrs möglich sei. Das Ergebnis war, daß die Kanalverwaltung im Jahre 1909 den Regieschleppdampfern und den Eildampfern der Firma Lüders u. Stange und F. H. Bertling¹⁾ eine größere Fahrgeschwindigkeit zugestand, und zwar bei Leerfahrten bis zu 7 km, bei Schleppfahrten bis zu 6 km in der Stunde. In allen übrigen Fällen ist die festgesetzte Fahrgeschwindigkeit von 5 km beibehalten worden.

2. Die mit dem Kanalbau zusammenhängenden Travekorrekturen und der Ausbau des Hafens.

Im Laufe der Bauzeit erkannte man, daß die erhoffte Verkehrszunahme in Lübeck durch den Kanal nur dann eintreten würde, wenn gleichzeitig mit der Inbetriebnahme des Kanals die Trave von Lübeck nach der See so vertieft würde, daß die größten Dampfer Lübeck würden erreichen können. Da demnach die Travekorrektur und die Ausgestaltung der Seehäfen in engster Verbindung mit dem Kanalbau stehen, ist es gerechtfertigt, hier kurz darauf einzugehen.

Ein eingehender Bericht des Wasserbaudirektors Rehder vom

¹⁾ Vgl. den Abschnitt über den Schleppverkehr im Elbe-Trave-Kanal S. 103—114.

29. Dezember 1898 und ein Gutachten der Lübeckischen Handelskammer vom März 1899 stellten fest, daß die bisherige Wassertiefe der Trave von 5,5 m und der Travemünder Plate von 6,5 m für den fortschreitenden Tiefgang der größeren Dampfer nicht mehr ausreichte. Unter Hinweis auf die Konkurrenzverhältnisse anderer deutscher und auswärtiger Plätze wurde gefordert, das Fahrwasser von der See bis nach Travemünde und den Travemünder Hafen auf 8 m, die Tiefe der Trave bis Lübeck auf 7,5 m zu bringen und diese Vertiefung bis zum Jahre 1912 um je 1 m fortzusetzen. In Verbindung hiermit sollte eine Korrektur der Trave vor sich gehen.¹⁾ Der Plan wurde im April 1899 von den gesetzgebenden Faktoren genehmigt und die dazu veranschlagten notwendigen Mittel von rund 4½ Mill. M. bewilligt. Die projektierte Ausgestaltung der Seewasserstraße ist darauf in den nächsten Jahren verwirklicht worden, so daß heute eine Tiefe von 8½ bzw. 9 m besteht.

Teilweise gleichzeitig damit wurde der Lübecker Hafen zu einem modernen Hafen ausgebaut. Bis in die Mitte des vorigen Jahrhunderts befand sich der Hafen Lübecks noch so ziemlich in seinem natürlichen Zustande. Besondere Hafenanlagen gab es nicht. Die Schiffe löschten vermittels sogenannter Prähme mitten im Fluß. Der Seehafen erstreckte sich nur auf die Flußufer der Trave von der Holstenbrücke bis zum Burgtor. Die erste Hafenerweiterung gelangte 1850—1855 zur Ausführung, nachdem 1840—1850 einige Verbesserungen voraufgegangen waren. Da Lübeck in dieser Zeit auch seine ersten Eisenbahnen bekam,²⁾ so erhielten die Hafenufer gleichzeitig Gleisanschluß. Mit dem zunehmenden Verkehr schritt dann der Ausbau des Hafens trotz vieler Hindernisse immer mehr vorwärts. Die Arbeiten zur modernen Ausgestaltung der Lübecker Seehäfen setzten zu der Zeit ein, als der Bau des Nord-Ostsee-Kanals genehmigt worden war. Der Ausbau geschah ebenfalls nach Entwürfen des Wasserbaudirektors Rehder, die 1886 vom Lübeckischen Staate gutgeheißen waren. Alle Einrichtungen für eine schnelle Abwicklung des Verkehrs, wie die Anlage von Kais, Kränen, Kaischuppen, Lagerungsspeichern usw. wurde hergestellt, um in dem drohenden Wettbewerb würdig bestehen zu können. Der Lübecker Seehafen zerfällt heute in einen äußeren, inneren, unteren

¹⁾ Dieser Korrektur gehen bereits 2 Korrekturen voraus, 1850—54 die erste und 1879 bis 1883 die zweite.

²⁾ Daß Lübeck allein unter den Hansestädten solange ohne Eisenbahnverbindung blieb, ist die Folge der Politik Dänemarks, das damals Lauenburg besaß, seine alte Feindin Lübeck niederzuhalten. Vgl. H. v. Treitschke, Bilder aus der deutschen Geschichte I. Bd. Politisch-soziale Bilder II. Aufl. Leipzig 1908, S. 310.

und Umschlagshafen. Der innere Hafen wird durch eine Drehbrücke in zwei Teile geteilt. Den äußeren und inneren Hafen trennt die Wallhalbinsel. An diese beiden Häfen schließt sich der untere Hafen, dem dann weiter stromabwärts der Umschlagshafen folgt. Der Bau von Freihäfen und die Anlage eines Industriebhafens wurden damals bereits in Aussicht genommen und projektiert.¹⁾ Die Tiefe der Häfen ist der Tiefe der Trave gleich, also 8,50 m, mit Ausnahme des oberen inneren Hafens, dessen Wassertiefe nur 6,50 m beträgt. Die Breite der verschiedenen Seehäfen beträgt durchschnittlich 82 m, die für den Seeverkehr benutzbare Uferlänge mißt insgesamt 6575 m, wovon 3584 m auf massive Kaimauern entfallen. Dieselben sind mit allen erforderlichen Einrichtungen für ein schnelles Laden und Löschen der Seeschiffe versehen. Obwohl verschiedene elektrisch getriebene Kräne von differenzierter Tragfähigkeit²⁾ zur Verfügung stehen, geschieht das Verladen der Ware im Lübecker Hafen vielfach mittels der Schiffswinde. Die vorhandenen Kaischuppen mit einer Gesamtgrundfläche von 31 000 qm sind von der Kaufmannschaft auf eigene Kosten erbaut. Die Kaufmannschaft leitet auch den Kai- und Bugsierbetrieb auf eigene Rechnung. Die Benutzung der Kaistrecken sowie der direkte Umschlagsverkehr von Schiff zu Schiff ist in allen Lübecker Seehäfen gebührenfrei.

Von den Lagerplätzen seien hier nur die großen Holzlagerplätze für geschnittene Hölzer hervorgehoben, die sich weit an dem linken Traveufer hinziehen und dem Lübecker Hafen sein charakteristisches Gepräge geben.

Die Aufwendungen, die der Lübeckische Staat in den letzten 30 Jahren für die Verbesserung seiner Wasserstraßen und Hafenanlagen gemacht hat, sind recht beträchtliche. Sie beziffern sich auf rund 34,5 Mill. M. und verteilen sich mit 18,6 Mill. M. auf Travekorrekturen und Hafenanlagen und mit 15,9 Mill. M. auf den Bau des Elbe-Trave-Kanals. Dazu kommen dann noch 4,5 Mill. M. für die Verlegung und Erweiterung der Bahnanlagen und den Neubau des Bahnhofes. Die Kosten waren groß, dafür sind aber auch die Verkehrsstraßen in einen solchen Stand gesetzt worden, daß sie heute den größten Anforderungen genügen.

¹⁾ Vgl. dazu Rehder, Die bauliche und wirtschaftliche Ausgestaltung der lübeckischen Hauptschiffahrtsstraßen. Lübeck 1906.

²⁾ Die Kräne sind meist fahrbar und haben eine Tragfähigkeit von 1½, 4, 5, 10 und 40 t. Von ihnen sind 3 gleichzeitig mit Getreideelevatoren versehen.

II. Verkehrsentwicklung.

1. Der im Voraus errechnete Jahresverkehr.

Vor der Eröffnung eines Kanals pflegen in der Regel Berechnungen angestellt zu werden, die den Zweck haben, seinen Jahresverkehr im Voraus möglichst genau zu erkennen. Auch für den Elbe-Trave-Kanal sind diese Berechnungen gemacht worden. Sie sind auf Grund eines sehr umfangreichen und genauen Materials niedergelegt in einer bei Erscheinen vertraulichen Schrift, „der Güterverkehr im Elbe-Trave-Kanal“,¹⁾ die den damaligen Syndikus der Lübecker Handelskammer Dr. Siewert zum Verfasser hat.

Siewert kommt darin nach eingehenden Untersuchungen und genauen Berechnungen der Bahn- und Wasserfrachten, sowie der Vor- und Nachteile von Verfrachtungen aus den Elbgebieten nach der Ostsee oder umgekehrt über Hamburg, Stettin oder Lübeck zu folgendem Anfangsverkehr im Elbe-Trave-Kanal:

I. (Bahnrouuten):

1. Ablenkung des zur Zeit sich zwischen Lübeck Ort und dem Elbgebiet nebst Brandenburg und Schlesien bewegenden Bahngüterverkehrs von 76000 t 20000 t
2. Ablenkung des zur Zeit sich zwischen den benachbarten Häfen von Rostock bis Flensburg und den schleswig-holsteinischen und mecklenburgischen Küstengebieten bewegenden Bahngüterverkehrs von 74000 t (ohne Lübeck) 15—20000 t

¹⁾ Lübeck, 1899, Druck von Gebrüder Borchers.

II. (Elbe-Oderroute);

1. Ablenkung der sich zur Zeit durch die märkischen Wasserstraßen bewegendes Güter, die über Stettin von der Ostsee einkommen bzw. dorthin bestimmt sind, mittelst Ablenkung von annähernd 50 % des vorhandenen Berg- und Talverkehrs von zusammen 75 — 85 000 t 40 000 t
2. Ablenkung von den gegenwärtig aus den Gebieten der mittleren Elbe nebst ihrem Hinterlande, Thüringen, Braunschweig usw. sich bahnwärts nach den östlichen Häfen Danzig, Königsberg und Memel und nach russischen Ostseehäfen bewegendes Bahngüterverkehrs von 126 000 t 20—25 000 t

III. (Elbe-Hamburg-Ostsee):

1. Ablenkung von dem sich gegenwärtig über Hamburg aus und nach der Elbe bewegendes Ostseegüterverkehr von 273 000 t mit ca. 30—33 % 80—90 000 t

IV. (Eldefluß):

1. Anteil an dem Umschlage in Dömnitz und an dem Verkehr auf dem Eldefluß 5 000 t
180—200 000 t

Nach der Entwicklung des deutsch-nordischen Seehandels hoffte man auf eine jährliche Zunahme dieses Anfangsverkehrs von höchstens 10 %, so daß man so erhalten würde:

1902	198 000—220 000 t
1903	218 000—242 000 t
1904	240 000—266 000 t
1905	264 000—293 000 t
1906	290 000—322 000 t
1907	319 000—354 000 t
1908	351 000—390 000 t
1909	386 000—429 000 t
1910	425 000—472 000 t
1911	468 000—519 000 t

Inwieweit diese Berechnungen richtig waren, werden die Untersuchungen über den tatsächlichen Verkehr auf dem Elbe-Trave-Kanal dartun.

2. Der tatsächliche Verkehr auf dem Elbe-Trave-Kanal.

a) Die allgemeine Entwicklung des Gesamtverkehrs.

Da die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt in hohem Grade von der Zeitdauer der Befahrbarkeit der Gewässer abhängig ist, so mag zunächst hierüber einiges in bezug auf den Elbe-Trave-Kanal gesagt sein.

Der Elbe-Trave-Kanal wurde am 19. Juni 1900 dem Verkehr übergeben. Seit dieser Zeit wurde er, abgesehen von Sperrungen durch Eis, bisher nur viermal für den durchgehenden Verkehr geschlossen. Dreimal machten Schleusenreparaturen (vom 28.—31. Jan. 1908 die Reparatur der Lauenburger Schleuse, vom 1.—7. Febr. und vom 5.—7. Aug. 1911 Reparaturen an einigen anderen Schleusen) und das vierte Mal eine Betriebsstörung (vom 22.—25. Nov. 1910) die Schließung des Kanals für den Durchgangsverkehr nötig. Durch Eis war der Kanal für den Verkehr in den einzelnen Jahren gesperrt: im Jahre 1900 garnicht, 1901 vom 1. Jan. bis 2. März, 1902 vom 1. Jan. bis 17. Jan., 1903 vom 20. Jan. bis 30. Jan., 1904 vom 9. Jan. bis 16. Jan., 1905 vom 19. Jan. bis 6. Febr., 1906 an einigen Tagen im Anfang des Monats Januar und Ende Dezember, 1907 vom 1. bis 9. Jan. und vom 24. Jan. bis 22. Febr., 1908 vom 3. Jan. bis 19. Jan. und vom 28. bis 31. Dez., 1909 vom 1. bis 8. Jan. und vom 26. Jan. bis 23. Febr., 1910 war der Kanal das ganze Jahr hindurch eisfrei, 1911 ebenfalls, 1912 störte das Eis wieder vom 15. Jan. bis 25. Febr. den Verkehr. In dem Kanalprojekt war die Anzahl der Betriebstage auf 330 pro Jahr berechnet worden. Diese Erwartung ist, wie aus dem Obigen hervorgeht, vollauf in Erfüllung gegangen, denn der Kanal war in den Jahren 1901—1912 durchschnittlich jährlich an rund 340 Tagen betriebsfähig.

Maßgebend für die Möglichkeit des Durchgangsverkehrs ist aber nicht die Betriebsfähigkeit des Kanals, sondern die der Elbe. Diese große Abhängigkeit von der Elbe hat dem Kanalverkehr in manchen Jahren erheblichen Abbruch getan. Weniger kommt hierbei in Betracht die durch Eisgang bedingte Verzögerung der Eröffnung des regelmäßigen Betriebes auf der Elbe, die sich z. B. 1903 bis zum 12. Febr., 1907 bis zum 1. März und 1909 sogar bis zum 27. März hinzog, da in den ersten Monaten des Jahres der Kanalverkehr gewöhnlich relativ am niedrigsten ist. Bei weitem mehr leidet der Kanalverkehr unter

einem niedrigen Wasserstand der Elbe in den Sommermonaten, so 1904 und 1911, denn in den Monaten Mai bis Oktober werden auf dem Kanal die meisten Güter befördert.¹⁾ Genügender Wasserstand ist eine der wichtigsten Lebensbedingungen der Binnenschifffahrt. Die Rentabilität der Transportschiffe ist in hohem Maße von dem Wasserstande abhängig. Das gilt heute mehr als je, da in den letzten Jahren die Ladefähigkeit der Kähne sehr gestiegen ist. Es ist deshalb begreiflich, daß in den Berichten über den Kanalverkehr Klagen über die schlechten Wasserstandsverhältnisse der Elbe immer wiederkehren.

Wenden wir uns nach diesen einleitenden Bemerkungen dem Gesamtgüterverkehr auf dem Elbe-Trave-Kanal zu. Der Gesamtgüterverkehr auf dem Elbe-Trave-Kanal, der sich zusammensetzt aus dem Verkehr Lübecks mit der Elbe und mit den Kanalstationen, aus dem Verkehr der Kanalstationen untereinander und dem Verkehr der Kanalstationen mit der Elbe, zeigt folgende Entwicklung:²⁾

Jahr	Gütermenge in t	Jahr	Gütermenge in t
1900 (6½ Monate)	115 297	1906	524 103
1901	250 012	1907	544 792
1902	251 278	1908	517 296
1903	353 884	1909	631 138
1904	369 882	1910	875 023
1905	476 846	1911	930 613
		1912	1 377 362

Der Rückgang im Jahre 1908 ist die Folge der allgemeinen schlechten wirtschaftlichen Lage in diesem Jahre. Im übrigen zeigen die Verkehrszahlen annähernd dieselbe Entwicklung, wie sie andere Kanäle aufzuweisen haben.

Von dem Gesamtgüterverkehr³⁾ entfiel auf den Verkehr der Kanalstationen untereinander und mit der Elbe:

1) In den 12 Jahren 1900—1911 stehen in bezug auf den größten Kanalverkehr die Monate Juli und Oktober am häufigsten an erster Stelle, je 4 mal, es folgen Juni und August, je 2 mal an erster Stelle. An zweiter Stelle stand der September 4mal, August, Oktober und Mai je 2 mal und Juli und April je 1 mal.

2) Nach den Berichten der Kanalverwaltung und den tabellarischen Übersichten des lübeckischen Handels.

3) Nach Aufzeichnungen der Kanalverwaltung.

Jahr	untereinander		mit der Elbe	
	t	t	t	t
1900	zus. 6166		1907	8 079
1901	15 198	24 578	1908	7 453
1902	4 546	39 731	1909	11 735
1903	1 178	47 203	1910	13 124
1904	3 742	103 932	1911	12 160
1905	3 383	113 259	1912	11 481
1906	6 290	136 221		

Im allgemeinen hat die Binnenschifffahrt für den Lokalverkehr eine geringe Bedeutung. So ist auch der Lokalverkehr, d. h. der Verkehr der einzelnen Kanalstationen untereinander, ziemlich gering. Dagegen hat der Verkehr der Kanalstationen mit der Elbe eine beträchtliche Höhe erreicht. Bei dem gewaltigen Ansteigen dieses Verkehrs mit der Elbe in den Jahren 1910 und 1911 ist zu berücksichtigen, daß er durch Kiessendungen zum Erweiterungsbau des Nord-Ostsee-Kanals hervorgerufen wurde; es ist also eine vorübergehende Steigerung, die nach Beendigung des Baues wieder verschwinden wird. Wie groß der Anteil dieser Kiessendungen war, zeigt, daß z. B. vom 1. April 1910 bis 31. März 1911 101069 t Kies durch Regieschlepper von der Kanalstation Güster nach der Elbe geschleppt wurden.¹⁾ Ohne Berücksichtigung des Verkehrs der Kanalstationen mit Lübeck entfielen von dem Gesamtgüterverkehr auf die Kanalstationen im Jahre 1901: 15,9 %, 1905: 24,4 % und 1910: 34,9 %. Es geht hieraus hervor, daß der Kanal für die Kanalstationen einen sehr großen Verkehrswert hat. Natürlich ist dieser nicht für alle Stationen der gleiche.

Nach den Berichten der Kanalverwaltung sind an der Beförderung der Gesamtgütermenge beteiligt gewesen, Frachtschiffe:

Jahr	Zahl	Tragfähigkeit in t	Jahr	Zahl	Tragfähigkeit in t
1900 (v. 19./6.—31./12.)	1578	223 100	1906	4622	1 125 025
1901	2270	412 456	1907	4468	1 141 926
1902	2080	468 631	1908	4436	1 136 433
1903	2772	650 943	1909	4844	1 326 502
1904	4206	904 624	1910	6156	1 799 442
1905	3999	1 015 917	1911	8050	2 659 694
			1912	7947	2 993 157

¹⁾ Siehe Verwaltungsbericht der Freien und Hansestadt Lübeck für das Rechnungsjahr 1910 S. 98.

An der Gesamttragfähigkeit hatten die leeren Schiffe einen Anteil von 1905: 28 % und 1910: 31,6 %, dagegen 1911 sogar: 61 %. Hier macht sich der Kiesversand nach dem Nord-Ostsee-Kanal geltend, da zu diesem Zwecke die Schiffe alle leer in den Elbe-Trave-Kanal einlaufen.

Von der Gesamtzahl der obengenannten Schiffe machten die ohne eigene Maschinenkraft im Jahre 1905 93,2 % und 1910 96,6 % aus. Die Zahl der auf dem Kanal verkehrenden Frachtschiffe mit eigener Triebkraft ist also sehr gering.

b) Der Verkehr Lübecks.¹⁾

aa) Allgemeine Entwicklung.

Der Gesamtverkehr Lübecks auf dem Elbe-Trave-Kanal in den einzelnen Jahren wird in folgender Tabelle veranschaulicht:

Jahr	Anzahl der Schiffe	Tragfähigkeit in t	Gütermenge in t
1900 (6½ Mon.)	1578	223 100	109 131
1901	2270	412 456	210 236
1902	2080	468 631	207 001
1903	2772	650 943	305 503
1904	2713	622 480	262 208
1905	2802	781 457	360 204
1906	3059	831 293	381 592
1907	2860	858 065	405 694
1908	2788	848 679	382 517
1909	3242	1 050 432	505 115
1910	3284	1 107 754	569 910
1911	3122	1 142 146	451 104
1912	3407	1 332 447	656 500

Wir sehen, daß der vor Erbauung des Kanals als erreichbar geschätzte Jahresverkehr im großen und ganzen vollauf eingetreten ist. Der Rückgang des Kanalverkehrs im Jahre 1904 und 1911 hat seinen Grund in dem äußerst niedrigen, durch andauernde Trockenheit in diesen Jahren hervorgerufenen Wasserstand der Elbe. Auch durch

¹⁾ Den in diesem Abschnitte enthaltenen Zahlen dienen als Unterlage die Akten der Handelskammer zu Lübeck betr. den Verkehr auf dem Elbe-Trave-Kanal und die tabellarischen Übersichten des lübeckischen Handels.

die Notstandsfrachtermäßigungen für Futter- und Düngemittel auf den Eisenbahnen hat der Kanalverkehr im Jahre 1911 sehr gelitten. Die Abnahme im Jahre 1908 wurde durch die wirtschaftliche Depression bedingt.

Teilen wir den Schiffs- und Güterverkehr Lübecks auf dem Elbe-Trave-Kanal nach Tal- (angekommen in Lübeck) und Berg- (abgegangen von Lübeck) Verkehr, so ergibt sich folgendes Bild:

Jahr	Tragfähigkeit der Schiffe in t		Ladung in t	
	zu Tal	zu Berg	zu Tal	zu Berg
1900 (6½ Mon.)	112 906	110 194	75 580	39 717 ¹⁾
1901	207 702	204 754	120 290	99 601
1902	233 646	234 985	144 111	76 650
1903	324 903	326 040	188 669	116 834
1904	312 237	310 243	166 401	95 807
1905	388 854	392 603	197 156	163 048
1906	418 872	412 421	240 014	141 578
1907	428 950	429 115	245 107	160 587
1908	424 060	424 619	211 707	170 810
1909	526 327	524 105	244 164	260 951
1910	558 026	549 728	298 742	271 168
1911	566 151	575 995	244 759	206 345
1912	656 616	666 831	389 402	267 098

Während der bewegte Schiffsraum im Tal- und Bergverkehr in den einzelnen Jahren stets ungefähr gleich groß war, machte sich in der Ausnutzung der Ladefähigkeit der Schiffe bis zum Jahre 1908 ein großer Unterschied zu ungunsten des Bergverkehrs bemerkbar. Dieses geringe Angebot von Gütern für die Fahrt von Lübeck nach der Elbe erklärte sich hauptsächlich daraus, daß Lübeck die regelmäßigen Schifffahrtsverbindungen nach den großen Nordseehäfen fehlten, namentlich nach den englischen Speditionshäfen, die dem Elbschifffahrtsverkehr Hamburgs die Grundlage eines gesicherten Austausches von Stapelartikeln gewährten. Lübecks Konkurrenzfähigkeit mit Hamburg wurde dadurch sehr herabgemindert, und auf die Dauer war dieses schlechte Verhältnis zwischen der Tal- und Bergfahrt unhaltbar. Nun hat aber in den letzten Jahren dank der Entwicklung der lübeckischen Großindustrie, die den Kanalschiffen für die Bergfahrt in immer umfangreicherem Maße Frachtgüter zur Verfügung stellt, die Ausnutzung

¹⁾ 1900, 1901, 1902 einschl. des Verkehrs der Kanalstationen untereinander, soweit er von Regieschleppern bedient wurde.

der Ladefähigkeit der Schiffe in der Bergfahrt bedeutend zugenommen, so daß sich heute ein größerer Ausgleich in der Ausnutzung der Schiffsräume zwischen den Fahrten zu Tal und denen zu Berg angebahnt hat. Die Ausnutzung betrug:

Jahr	zu Tal in %	zu Berg in %	Jahr	zu Tal in %	zu Berg in %
1900	65	38	1907	57	37,4
1901	57,8	48,6	1908	50	40,2
1902	61	31,8	1909	46,4	50
1903	58,1	35,8	1910	53,5	49,3
1904	53,3	30,9	1911	43,2	35,8
1905	51	42	1912	59,3	40,0
1906	57	34,3			

Was die Schiffsgrößen im Kanalschiffahrtsverkehr Lübecks anlangt, so dienten dem Güterverkehr in den ersten Jahren vorwiegend kleinere Schiffe bis zu 200 t Tragfähigkeit, wie nachstehende Übersicht zeigt.

An dem Schiffsverkehr Lübecks auf dem Elbe-Trave-Kanal waren die einzelnen Größenklassen wie folgt beteiligt:

Größe:	1900		1901		1902		1903		1904		1905	
	Schiffe	Anteil in %										
I— 50 t	148	}38,6	146	}38,8	25	}28,1	35	}31,4	43	}27,9	19	}18,5
51— 100 t	375		735		560		861		757		531	
101— 200 t	507	}48,3	643	28,3	616	29,6	669	23,4	678	23,7	649	21,8
201— 300 t	147		372	16,4	388	18,7	474	16,6	705	24,6	762	25,6
301— 400 t	96	7,2	144	6,3	160	7,7	295	10,3	283	9,9	317	10,7
401— 500 t	62	4,5	130	5,7	138	6,6	182	6,4	123	4,3	161	5,4
501— 600 t	17	1,3	47	2,1	119	5,7	207	7,2	181	6,3	335	11,3
601— 700 t	2	0,1	33	1,0	57	2,8	96	3,4	60	2,1	152	5,1
701— 800 t			14	0,6	9	0,4	23	0,8	22	0,7	30	1,0
801— 900 t			6	0,3	6	0,3	8	0,3	9	0,3	8	0,3
901— 1000 t					2	0,1	2	0,1	3	0,1	3	0,1
über 1000 t							2	0,1	2	0,1	7	0,2
	1354	100	2270	100	2080	100	2854	100	2866	100	2974	100

Der Anteil der größeren Fahrzeuge (über 200 t) am Gesamtschiffahrtsverkehre Lübecks ist aber immer mehr gestiegen und betrug im Jahre 1904 bereits 49 % gegen 21 % im Jahre 1900, im Jahre 1909 66 % und erreichte im Jahre 1911 die Höhe von 80 %. Schiffe über 400 t Tragfähigkeit waren am Gesamtschiffahrtsverkehr Lübecks auf dem Kanal im Jahre 1910 mit 35 % und 1911 mit 38 % beteiligt. Die wach-

sende Beteiligung der größeren Schiffsklassen ist deswegen von besonderer Bedeutung, weil dadurch die Konkurrenzfähigkeit Lübecks auf der Elbe bedeutend gehoben wird. Denn da alle Kosten für Anlage, Betrieb, Verzinsung und Amortisation bei einem großen Schiff nicht im Verhältnis seiner Größe gegenüber einem kleinen Schiff steigen, so ist seine Rentabilität größer als bei einem kleinen Schiff. Daraus folgt, daß ein größeres Schiff zu niedrigeren Frachtsätzen Güter befördern kann als ein kleines Schiff und dabei aber immer noch seine Rentabilität bewahrt, während das kleine viel eher seine Niedrigstgrenze in den Frachtsätzen erreicht.

bb) Seine räumliche Verteilung.

Der Verkehr Lübecks über den Elbe-Trave-Kanal erfolgte mit Häfen der Unterelbe, der Mittelelbe und märkischen Wasserstraßen usw., der Oberelbe und mit den Kanalstationen und nahm seit 1901, dem ersten vollen Betriebsjahre des Kanals, folgende Entwicklung:

(Siehe Tabelle auf folgender Seite.)

Wie die Tabelle zeigt, war in allen Jahren im Verkehr Lübecks

1906		1907		1908		1909		1910		1911		1912	
Schiffe	Anteil in %												
13	23,5	17	18,5	24	17,4	2	20,2	2	13,2	11	0,3	19	0,6
705		512		462		654		433		309	9,9	262	7,7
624	20,2	504	17,6	533	19	437	13,3	422	13,5	303	9,7	392	11,5
680	22,2	642	22,5	612	22	680	21,1	858	26,1	929	29,9	813	23,8
312	10,2	345	12,1	282	10,1	339	10,4	341	10,4	372	11,9	432	12,6
190	6,2	212	7,4	276	9,9	307	9,4	398	12,1	323	10,4	389	11,4
310	10,1	358	12,5	333	12	412	12,7	352	10,7	368	11,8	386	11,3
151	5,0	180	6,3	199	7,2	271	8,4	318	9,7	320	10,3	455	13,3
50	1,6	48	1,7	28	1	88	2,7	88	2,7	108	3,5	157	4,6
6	0,2	30	1,0	22	0,8	26	0,8	27	0,8	30	1,0	52	1,5
6	0,2	4	0,1	5	0,2	14	0,4	10	0,3	12	0,4	32	0,9
12	0,4	8	0,3	12	0,4	12	0,4	15	0,5	28	0,9	28	0,8
3059	100	2860	100	2788	100	3242	100	3284	100	3113	100	3407	100

mit der Unterelbe, der Mittelelbe, den mittelalbischen, märkischen Wasserstraßen usw. — hier mit Ausnahme des Jahres 1909 — und den Kanalstationen sein Empfang bedeutend größer als sein Versand, während im Verkehr mit der Oberelbe das umgekehrte Verhältnis besteht. Der Hauptverkehr ging, wie die angeschriebenen Gütermengen bezeugen, mit dem Gebiete der mittleren Elbe vor sich, mit Ausnahme

	Unterebbe		Mittelerbbe, mittelerbbisch- märkische Wasserstr. usw.		Obererbbe		Kanalstationen	
	Ladung		Ladung		Ladung		Ladung	
	zu Tal t	zu Berg t	zu Tal t	zu Berg t	zu Tal t	zu Berg t	zu Tal t	zu Berg t
1901	37 608	14 543	56 086	44 560	5 281	31 019	17 141	3998
1902	46 640	19 872	69 067	36 713	5 395	10 770	15 235	3309
1903	62 023	28 935	91 615	60 269	5 183	24 069	29 848	3561
1904	59 077	38 959	58 771	36 193	4 954	17 412	43 599	3243
1905	69 509	38 188	95 843	82 662	6 854	37 299	24 950	4899
1906	71 234	27 195	107 603	65 133	12 272	43 859	48 905	5391
1907	75 167	23 738	123 823	64 906	13 366	67 575	32 752	4368
1908	65 215	26 258	106 959	73 500	13 996	68 212	26 437	2841
1909	88 126	38 422	109 838	138 877	12 522	81 002	33 678	2650
1910	108 799	58 171	142 786	125 382	17 079	83 552	30 078	4063
1911	122 256	56 433	84 772	76 723	13 866	69 901	23 865	3288
1912	140 552	49 254	183 744	105 360	31 514	109 677	33 592	2807

der Jahre 1904 und 1911, in denen der niedrige Wasserstand der Elbe die Fahrten in ihrem Mittel- und Oberlaufe sehr erschwerte und deswegen in diesem Jahre die Unterebbe an die erste Stelle rückte. Der Verkehr Lübecks mit den Gebieten der Mittel- und Obererbbe und den märkischen Wasserstraßen hat durch den Kanal eine große Bereicherung erfahren, ja man darf wohl sagen, daß erst durch den Elbe-Trave-Kanal Lübecks Verkehrsbeziehungen zu diesen in wirtschaftlicher Hinsicht hoch entwickelten Gebieten erschlossen worden sind. Denn vor Eröffnung des Kanals überstieg der allein auf der Eisenbahn beruhende Verkehr Lübecks mit jenen Gebieten kaum 70000 t. Dazu kam dann noch ein mittelbarer Verkehr Lübecks auf der Elbe, in dem für Bezüge und Versendungen von Gütern von und nach mittel- und obererbbischen sowie böhmischen Häfen die Elbe bis Hamburg und von hier die Bahn benutzt wurde, während einige Güter ungarischen oder serbischen Ursprungs über Danzig und Stettin bezogen wurden, und umgekehrt Lübeck auch Waren dorthin über diese Häfen verfrachtete. Auch kam es vor, daß Waren mit Ursprung oder Bestimmung von und nach nordischen Ländern oder Böhmen und Elbgebieten von lübeckischen Exportfirmen direkt in Stettin oder Hamburg nach ihrem Bestimmungs-ort verladen wurden. Jedenfalls war aber dieser Verkehr im Vergleich mit dem heutigen nur gering.

Der aufkommende Wasserverkehr hat aber nicht etwa einen Rückgang des Eisenbahnverkehrs zur Folge gehabt, wie aus folgender

Zusammenstellung hervorgeht.¹⁾ Es betrug der Eisenbahnverkehr²⁾ Lübecks mit:

	1901 t	1906 t	1910 t	1911 t
Berlin und Prov. Brandenburg . .	14 801	26 864	32 823	44 776
Prov. Sachsen und Thüring. Staaten, Herzogtum Anhalt	30 226	41 721	37 737	84 428
Königreich Sachsen	10 580	9 963	13 083	41 223
Österreich-Ungarn	3 640	5 729	5 901	6 013
zus.	59 247	84 277	89 544	176 440

Lübecks Verkehr über die Elbe und den Kanal mit:

	1901 t	1906 t	1910 t	1911 t
Berlin und Prov. Brandenburg . .	9 365	10 619	21 206	10 965
Prov. Sachsen u. Thüring. Staaten, Herzogtum Anhalt	128 727	156 770	246 962	150 530
Königreich Sachsen	4 877	47 503	93 679	70 920
Österreich-Ungarn	26 937	6 628	6 952	12 847
zus.	169 906	221 520	368 799	245 262

Der Bahnverkehr mit den im Gebiete der Mittel- und Oberelbe gelegenen Staaten ist im Vergleich zum Verkehre auf dem Wasserwege geringer. Eine Beeinträchtigung durch den Kanal hat nicht stattgefunden. Es zeigt sich sogar noch eine geringe Steigerung. Das rapide Anwachsen des Eisenbahnverkehrs im Jahre 1911 ist auf die schlechten Schifffahrtsverhältnisse der Elbe im Sommer dieses Jahres zurückzuführen, und hat deshalb nur für dieses eine Jahr Bedeutung.

Der Wettbewerb zwischen Kanal und Eisenbahn im Verkehr zwischen Lübeck und Hamburg gestaltete sich folgendermaßen: Obwohl die Bahnverwaltung der Konkurrenz durch den Kanal durch entsprechende Ermäßigung der Bahnfrachtsätze für Frachten von Hamburg nach Lübeck und umgekehrt zu begegnen suchte, hat trotzdem der Bahnverkehr seine Höhe von 1899 bisher noch nicht wieder erreicht.³⁾ Im Jahre 1910 überwog zum ersten Male seit Bestehen des

¹⁾ Nach den tabellarischen Übersichten des lübeckischen Handels.

²⁾ Die Zahlen für den Eisenbahngüterverkehr umfassen nur den Wagenladungsverkehr und die Ladungen von über 3000 kg.

³⁾ Dabei ist aber zu berücksichtigen, daß die Nachweise über den Bahnverkehr seit 1901 nur den Wagenladungsverkehr und Ladungen über 3 t umfassen. In Wirklichkeit ist also die zur Verladung gekommene Gütermenge größer als nachgewiesen wird.

Kanals der Kanalverkehr den Bahnverkehr (Kanalverkehr 158685 t, Bahnverkehr 128557 t). Dieser Rückgang des Bahnverkehrs ist aber nicht allein durch den Kanal hervorgerufen worden, sondern zum großen Teil durch die verstärkte Konkurrenz der direkten Schifffahrt von Hamburg nach den Ostseehäfen. Der gesamte Gütereingang und -versand Lübecks auf dem Kanal und der Eisenbahn von und nach Hamburg zeigte in den einzelnen Jahren folgenden Stand:

Lübecks	1899	1901		1903	
	per Bahn t	per Bahn t	per Kanal t	per Bahn t	per Kanal t
Empfang	112 514	67 579	35 626	60 072	58 565
Versand	70 909	58 923	10 525	59 994	25 945
zus.	183 423	126 502	46 151	120 066	84 510

Der Rückgang des Bahnverkehrs im Jahre 1911 gegenüber demjenigen im Jahre 1899 betrug hiernach rund 65000 t. Berücksichtigt man aber das oben Gesagte und beachtet, daß der direkte Seeverkehr Hamburgs mit den Ostseehäfen in dem Jahrzehnt 1900—1910 um rund 120000 t¹⁾ zugenommen hat, so muß es sehr zweifelhaft erscheinen, ob der Elbe-Trave-Kanal allein einen Rückgang des Bahnverkehrs zur Folge gehabt haben würde. Viel eher wird man auch hier der Ansicht zuneigen, daß ohne den Kaiser Wilhelm-Kanal ein Rückgang des Eisenbahnverkehrs nicht stattgefunden hätte.

Die neue Wasserstraße hat also neuen Verkehr wachgerufen, nicht aber bereits bestehenden von der Bahn abgelenkt. Es sind Güter transportfähig geworden, die es vorher nicht waren. Der Wasserweg tritt demnach als eine Ergänzung zu den Bahnlinien hinzu. Im ganzen scheint sich hier zu bewahrheiten, daß die Eisenbahnen keine Ursache haben in der Entwicklung des Verkehrs auf den Wasserstraßen eine Schädigung ihrer Interessen zu erblicken. Hier wenigstens bestätigt sich, daß beide Verkehrsmittel zusammen den Verkehr heben und sich gegenseitig ergänzen.

Die technisch vollkommene Kanalanlage und die Aufgabe des Kanals, als Verbindung einer Seestadt mit einer großen natürlichen Wasserstraße zu dienen, die die Möglichkeit der Verfrachtung von Massengütern

¹⁾ Hamburgs Seeverkehr mit altpreußischen Ostseehäfen, russischen Ostseehäfen, Schweden, Dänemark und Schleswig-Holstein betrug nach den tabellarischen Übersichten des Hamburgischen Handels 1900: in der Einfuhr 448600 t, in der Ausfuhr 797800 t; 1910 in der Einfuhr 1075810 t, in der Ausfuhr 1371754 t.

in hohem Maße gewährleistet, haben eine Verkehrsentwicklung bewirkt, die in manchen Jahren das erwartete Maß überstieg. In bezug auf den Eisenbahnverkehr bestätigt sich hier, daß ein Kanal am „Handelsverkehr“ sehr wohl einen beachtenswerten Anteil neben der Eisenbahn nehmen kann, wenn technische Leistungsfähigkeit für Massentransporte auf längeren Strecken und Gelegenheit zur Leistung von Massentransporten vorhanden sind.

1905		1907		1909		1911	
per Bahn t	per Kanal t						
70 238	68 517	77 744	72 760	69 951	85 907	60 550	120 621
61 599	34 057	67 987	17 627	66 266	33 352	58 084	47 279
131 837	102 574	145 731	90 387	136 217	119 259	118 634	167 900

Es zeigt sich hier sogar (bei dem Verkehr mit Hamburg), daß auch auf kürzere Entfernungen ein zum größeren Teil künstlicher Wasserweg (Kanal 67 km, Elbstrecke Lauenburg-Hamburg 46 km, zusammen 113 km) mit der Eisenbahn erfolgreich konkurrieren kann. Dabei ist die Eisenbahnstrecke Lübeck-Hamburg um 50 km kürzer als der Wasserweg und wird ganz nach privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten geleitet.

Um die Betrachtungen über den Kanalverkehr zu vervollständigen, wird es nötig sein, an dieser Stelle einen Überblick über seine Herkunft und seinen Verbleib zu geben. Da Lübeck dabei immer Anfangs- oder Endpunkt des Wasserweges ist, handelt es sich hier darum, mit welchen Häfen Lübeck einen regelmäßigen und größeren Binnenschiffahrtsverkehr unterhielt.

Unter den Häfen der Unterelbe steht in allen Jahren Hamburg bei weitem an erster Stelle. Besonders der atlantische Transitverkehr ist es, der den Binnenwasserverkehr zwischen Hamburg und Lübeck sehr befruchtet, und es ist deswegen ganz erklärlich, daß Hamburgs Verkehr mit Lübeck denjenigen der anderen Unterelbehäfen so stark übertrifft. Sein Verkehr machte von dem Gesamtschiffahrtsverkehr Lübecks mit der Unterelbe im Jahre 1901: 88,5 % aus. In die übrigen 11,5 % teilten sich Lauenburg, Geesthacht, Lüneburg, Bergedorf, Harburg und einige andere Häfen. Hamburgs Anteil war dann im Jahre 1903: 92,9 %, 1905: 95,2 %, 1907: 91,4 %, 1909: 94,2 % und 1911: 94 %. Dabei war der Talverkehr (Hamburg-Lübeck) in allen Jahren bedeutend

größer als der Bergverkehr (Lübeck-Hamburg) und zeigte folgenden Stand:

	Angekommen von Hamburg in Lübeck	Abgegangen von Lübeck nach Hamburg		Angekommen von Hamburg in Lübeck	Abgegangen von Lübeck nach Hamburg
	t	t		t	t
1901	35 626	10 525	1909	85 907	33 352
1905	68 517	34 057	1910	107 217	51 478
1906	70 505	22 602	1911	120 621	47 279
1907	72 760	17 627	1912	139 670	42 820
1908	57 659	20 609			

Die Beteiligung der Häfen der Mittelelbe, der mitteldeutschen und märkischen Wasserstraßen usw. an dem direkten Elbschiffverkehrsverkehr Lübecks mit diesen Gebieten zeigt die folgende Zusammenstellung:

	1901	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912
	t	t	t	t	t	t	t	t	t
Magdeburg	49 293	78 383	61 647	77 613	64 181	80 056	84 155	57 297	91 414
Schönebeck	27 111	40 672	49 008	46 636	48 958	58 181	66 099	38 080	86 076
Wallwitzhafen	5 744	7 727	13 928	8 402	11 021	22 432	21 826	10 752	16 855
Aken	5 665	15 859	12 544	10 598	13 425	30 568	14 893	9 580	8 044
Barby	—	468	190	53	2 639	5 114	12 610	7 087	14 740
Tangermünde	787	4 996	974	5 825	1 767	6 885	10 366	5 594	5 013
Bernburg	2 318	8 691	6 643	5 024	7 711	6 870	10 115	5 275	9 673
Berlin	3 181	5 582	5 457	5 521	6 591	6 410	7 458	3 763	6 712
Alsleben	106	633	933	1 192	56	428	2 687	3 503	15 686
Halle-Trotha	1 646	2 524	4 125	4 559	3 357	6 935	4 589	4 579	5 071
Königswusterhausen	160	78	415	485	1 913	595	3 191	630	1 911
Pretzien a. E.	—	—	—	—	1 006	1 509	6 508	2 689	4 358
Spandau	—	—	—	—	534	2 900	2 164	2 085	2 215
Wittenberge	419	338	1 316	498	2 303	1 914	2 865	986	1 270
zusammen	96 430	165 951	157 180	166 406	155 462	230 797	249 526	151 900	269 038
Gesamtwarenmengen im Verkehr mit der Mittelelbe, den mit- teldeutschen u. märkischen Wasserstraßen usw. per Elbe u. Kanal	100 646	178 505	172 736	188 729	179 558	248 715	268 168	161 495	289 104

Der Verkehr mit Magdeburg ist unter all diesen Häfen der größte, es ist dabei aber zu berücksichtigen, daß die Ziffern für Magdeburg nicht den reinen Ortsverkehr bezeichnen, sondern daß darin ein Umschlagsverkehr nach der Oberelbe enthalten ist, der von Magdeburg aus seine endgültige Bestimmung findet. Der Anteil Magdeburgs an

den obigen Gütermengen belief sich im Jahre 1910 auf 31,4%. Hamburg und Magdeburg zusammen beteiligten sich an dem Gesamtelbgüterverkehr Lübecks im Jahre 1910 mit 45,3%. Man sieht hieraus die Bedeutung dieser beiden Häfen für den direkten Elbschiffahrtsverkehr Lübecks. Von den übrigen Häfen dieser Gruppe mögen hier noch besonders Schönebeck, Wallwitzhafen und Aken hervorgehoben werden.

Schönebeck am nächsten steht unter Zugrundelegung der Gütermengen von den oberelbischen Häfen Riesa. Obwohl der direkte Warenverkehr, den Lübeck auf dem Wasserwege mit der Oberelbe unterhält, 1910 kaum 38% des mittelelbischen ausmachte, erreichte Riesa in diesem Jahre fast die Gütermenge des Schönebecker Hafens und überholte sie sogar im nächsten Jahre. Riesa ist aber auch der einzige für den Lübecker Elbverkehr bedeutende Hafen an der Oberelbe, die anderen Häfen stehen ihm beträchtlich nach. Der direkte Verkehr mit Laube-Tetschen, dem Zentralhafen des böhmischen Transitverkehrs, bewegt sich immer noch in recht engen Grenzen und ist in den letzten Jahren sogar etwas zurückgegangen. Daß hier tatsächlich ein großer sich nach oder von der Nord- oder Ostsee bewegender Verkehr vorhanden ist, zeigt der Verkehr, den Hamburg mit diesem Hafen unterhält.¹⁾

Mit welchen Häfen sich Lübecks Wasserverkehr nach der Oberelbe vornehmlich vollzog und welche Gütermengen zur Verschiffung kamen, darüber gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluß:

Gütermengen in Tonnen:

Häfen	1901 t	1905 t	1906 t	1907 t	1908 t	1909 t	1909 t	1910 t	1912 t
Riesa	10 573	15 132	15 912	17 552	28 997	40 648	60 974	40 760	58 396
Pirna	—	414	—	33 419	32 356	23 889	15 564	18 136	20 960
Dresden	5 929	10 061	15 096	7 459	9 000	15 340	9 100	6 934	8 072
Meißen	20	305	3 030	5 742	4 280	2 757	6 192	4 157	6 278
Aussig	19 141	3 090	2 426	3 670	3 484	3 696	3 261	8 916	35 280
Laube-Tetschen	489	3 694	4 051	1 630	2 364	3 331	2 538	1 926	3 813
Heidenau	—	10 974	15 465	10 405	55	—	—	—	—
zusammen	36 152	43 670	55 980	79 877	80 536	89 661	97 629	80 829	132 799
Gesamtverkehr mit Häfen d. Oberelbe	36 300	44 153	56 131	80 941	82 207	93 524	100 631	83 767	141 191

¹⁾ Der Eilgüterverkehr Hamburgs mit Laube-Tetschen betrug in Tonnen

1906	391 450	1909	448 596
1907	478 999	1910	425 658
1908	503 583		

Interessant ist die Tatsache, daß in dem für die Elbschiffahrt außerordentlich schlechten Jahre 1911 die Abnahme des lübeckischen Wasserverkehrs mit der Oberelbe gegen 1910 nur 16,7 % beträgt gegenüber 40 % beim Verkehr mit Häfen in den Gebieten der Mittelelbe usw. Bei sehr großen Entfernungen scheint also trotz der denkbar schlechtesten Schifffahrtsverhältnisse doch der Wasserweg noch so große Vorteile zu bieten, daß er bei vielen Güterarten der Eisenbahn vorgezogen wird.

Das letzte und am wenigsten wichtige Gebiet endlich, mit dem Lübeck einen Kanalverkehr unterhält, ist das von dem Kanal selbst durchschnittene. Da Fabriken und größere Städte am Kanalauf fehlen, vielmehr die Landwirtschaft vollständig überwiegt, kommt es für einen größeren Absatz Lübecks nicht in Betracht. Demzufolge ist der Bergverkehr, den Lübeck mit den Kanalstationen unterhält, sehr gering. Auf ihn entfielen von dem Gesamtverkehr mit den Kanalstationen im Jahre 1905: 16,4 % und 1910: 11,9 %. Zum allergrößten Teil besteht also der Verkehr Lübecks mit den Kanalstationen aus einem Versand der Kanalstationen nach Lübeck. Diejenigen Kanalstationen, die den größten Kanalverkehr mit Lübeck unterhalten, sind Büssau und Güster. Ihren Anteil am Gesamtkanalverkehr der Kanalstationen mit Lübeck erhellt die folgende Zusammenstellung:

Jahr	Büssau t	Güster t	zusammen t	Gesamtverkehr t
1901	11 709	—	11 709	21 139
1902	9 236	—	9 236	18 544
1903	22 983	2 327	25 310	33 409
1904	17 553	22 452	40 005	46 842
1905	10 851	11 023	21 874	29 849
1906	23 393	23 513	46 906	54 296
1907	15 852	12 889	28 741	37 119
1908	8 605	12 065	20 670	29 278
1909	16 977	9 769	26 746	36 328
1910	9 562	14 974	24 536	34 141
1911	7 295	11 857	19 152	27 153
1912	6 986	19 767	26 753	36 399

Von dem Gesamtverkehr kamen also auf Büssau und Güster 1905: 73,3 % und 1910: 71,8 %.

c) Anteil der einzelnen Waren am Kanalverkehr Lübecks.

aa) Im allgemeinen.

Es ist in der nachstehenden Tabelle versucht worden, über die verschiedenen Arten von Gütern, die an dem Kanalverkehr in hervor-

Empfang Lübecks (zu Tal).

	1902 t	1907 t	1910 t	1912 t
Nahrungs- u. Genußmittel				
roh und bereitet:				
Getreide und Mais . . .	3 440	3 932	6 856	8 754
Mühlenfabrikate . . .	2 900	7 571	3 337	3 806
Zichorien	2 560	2 293	1 979	1 470
Ölsaaten	2 416	11 366	20 113	14 565
Hülsenfrüchte	—	—	507	1 441
Gemüse	—	204	2 478	4 157
Sirup und Zucker . . .	13 300	13 166	15 247	12 654
Weine	—	1 586	2 475	2 296
Fette und Öle	1 400	3 821	3 595	3 155
Salze	5 970	16 094	12 359	14 806
Reis	—	—	526	2 898
Kaffee und nicht ge- nannte Kolonialwar.	3 410	3 009	1 623	3 615
	35 396	63 042	71 095	73 617
Rohprodukte und Halb- fabrikate:				
Düngemittel	26 310	51 734	76 203	96 271
Soda	3 980	2 993	6 959	7 876
Stein- u. Braunkohlen	—	2 621	1 731	13 101
Kies, Sand, Erden, Ze- ment, Ton	160	29 322	32 089	51 072
Schwefelkies	—	2 982	9 723	34 032
Spate aller Art	—	1 142	2 405	4 223
Holz	5 250	7 075	5 776	12 568
Gerbstoffe aller Art . .	1 071	8 746	10 399	10 720
Papier	1 643	3 634	3 683	3 035
Harz, Pech, Teer . . .	1 120	1 176	878	—
Häute und Felle	—	—	3 266	1 937
Andere Rohprodukte u. Halbfabrikate	2 500	1 332	1 792	2 829
	42 034	112 757	154 904	237 664
Fertigfabrikate:				
Steine aller Art	15 330	31 475	31 928	35 886
Petroleum	3 230	2 147	11 648	8 860
	18 560	33 622	43 576	44 746
zusammen	95 990	209 421	269 575	356 027
Verschiedene Güter . . .	48 121	35 686	29 167	33 375
Insgesamt	144 111	245 107	298 742	389 402

Versand Lübecks (zu Berg).

	1902 t	1907 t	1910 t	1912 t
Nahrungs- u. Genußmittel roh und bereitet:				
Hülsenfrüchte	5 870	7 507	10 264	4 357
Mühlenfabrikate	3 400	2 185	1 644	729
Getreide	4 450	9 541	13 881	14 674
Melasse und Zucker	9 380	2 994	4 737	1 502
Ölsaaten	2 520	574	3 860	2 197
Fette und Öle	377	4 309	5 017	5 542
Ölkuchen- und -mehl	—	—	3 869	1 451
	25 997	27 110	43 272	30 452
Rohprodukte und Halb- fabrikate:				
Bau-, Nutz- und Papier- holz	21 250	50 849	83 972	109 175
Eisenerz	3 020	101	—	26 923
Zellulose	1 840	53 734	3 786	1 177
Spate aller Art	920	3 626	2 214	3 428
Teer, Pech usw.	1 040	1 834	1 781	1 389
Pappe und Papier	1 410	2 302	1 793	1 585
Kreide	—	—	2 683	1 844
Roh- und Brucheisen	—	492	77 420	41 181
Koks	—	780	11 706	14 034
Steinkohlen	1 080	2 076	1 673	1 384
	30 560	115 794	187 028	202 120
Fertigfabrikate;				
Steine aller Art	4 340	7 024	30 712	20 594
zusammen	60 897	149 928	261 012	253 166
Verschiedene Güter	15 753	10 659	10 156	13 932
	76 650	160 587	271 168	267 098

ragendem Maße beteiligt sind, einen Überblick zu geben. Die Tabelle ist jedoch insofern nicht vollständig, als sie nur die hauptsächlichsten Güter bei Namen nennt, und hat den Nachteil, daß sie in bezug auf Zuteilung der einzelnen Artikel zu den drei unterschiedenen Gruppen nicht einwandfrei ist.

Demnach stehen, sowohl im Empfang wie im Versand Lübecks, Rohprodukte und Halbfabrikate an erster Stelle, es folgen darauf die Nahrungs- und Genußmittel und an letzter Stelle die Fertigfabrikate. Die Gruppe der Fertigfabrikate wäre jedenfalls viel zahlreicher und größer geworden, wenn die unter „verschiedene Güter“ zusammengefaßten Waren, die überwiegend aus Stückgütern bestehen, spezialisiert worden wären. Bei den Nahrungs- und Genußmitteln spielen Syrup und Zucker, Salze und Ölsaaten die Hauptrolle. Diese drei Güter trugen

1910: 64 % zu der ganzen Gruppe bei und ungefähr 16 % zu dem Empfang Lübecks auf dem Kanal. Unter den Rohprodukten und Halbfabrikaten treten besonders Kalisalze hervor (1910 mit 37 %). Ihr Anteil am Kanaltalverkehr Lübecks betrug 1910 rund 19 %. Als weitere Hauptladegüter der den Kanal benutzenden Einfuhr Lübecks sind hier zu nennen: Kies, Sand, Erden, Zement, Ton (1910: 32089 t), sowie Phosphate und Gerbstoffe aller Art mit ebenfalls rund 37 % Anteil dieser Gruppe und mit rund 19 % an dem Gesamttalverkehr Lübecks im Jahre 1910. Die übrigen Güter dieser Gruppe, darunter besonders zu nennen Schwefelkies, Soda und Holz, partizipierten im Jahre 1910 mit 13,5 % am Talverkehr. Unter den Fertigfabrikaten stehen die Güter, die die Bedürfnisse der Bautätigkeit decken, obenan, vor allem gebrannte Mauersteine, Dachziegel und Pflastersteine aller Art. Sie spielen aber im wasserwärtigen Empfang Lübecks keine so große Rolle, wie in dem anderer Großstädte, z. B. Berlins, wo die Baumaterialien von dem Güterempfang zu Wasser im Jahre 1907 57 % ausmachten, da die Bautätigkeit in Lübeck schon seit Jahren sehr gering gewesen und eine Ausfuhr zur See über Lübeck bisher kaum in Frage gekommen ist. Der Anteil der Fertigfabrikate am Empfang Lübecks auf dem Elbe-Trave-Kanal belief sich 1910 auf 15 %, gegenüber 51,5 % der Rohprodukte und Halbfabrikate und 24,5 % der Nahrungs- und Genußmittel. Die „verschiedenen Güter“ nahmen 1910 am Empfang teil mit 9 %.

Der Versand Lübecks ist nicht so reichhaltig an Waren, wie der Empfang, und die angeführten Güter decken daher fast den gesamten Bergverkehr, so daß die verschiedenen nur mit 2,2 % im Jahre 1910 an dem Verkehr teilnehmen. Von dem Bergverkehr entfallen im Jahre 1910 auf Rohprodukte und Halbfabrikate 68,9 %, auf Nahrungs- und Genußmittel 16,9 % und auf Fertigfabrikate 12 %. Von der Menge der Rohprodukte und Halbfabrikate kommen auf Bau-, Nutz- und Papierholz 1910 fast 45 %. Es ist bei der großen seewärtigen Einfuhr Lübecks an Holz und Holzwaren (1910: rund 352620 t) also verhältnismäßig wenig von ihnen auf den Kanal übergegangen. Das liegt daran, daß das Absatzgebiet der meisten Hölzer die Provinzen Hannover, Rheinland und Westfalen sind. Weiterhin entfallen von den Rohprodukten und Halbfabrikaten 47,6 % auf Roh- und Brucheisen und Koks. Diese beiden Artikel sind zusammengefaßt, weil sie Fabrikate des im Jahre 1907 in Betrieb getretenen Lübecker Hochofenwerks sind. Ob im allgemeinen die Bestrebungen des Lübecker Staates, durch Gründung von Industrien den Kanalverkehr zu befruchten, von Erfolg

begleitet gewesen sind, wird in einem besonderen Abschnitte dargelegt werden. Die Verfrachtung von Steinkohlen bergwärts auf dem Kanal ist bisher sehr gering gewesen und hat bei einer seewärtigen Einfuhr in Lübeck von 1905: 121 840 t, 1910: 326 740 t¹⁾ (davon 203 000 t von Emden und die restlichen 123 740 t von Großbritannien) bisher 2000 t kaum überstiegen. Diese geringe Menge verschwindet vollständig gegenüber der Hamburger Ausfuhr von Steinkohlen elbaufwärts von 1910: 2 028 630 t.

Den Anteil der Nahrungs- und Genußmittel am Versand Lübecks auf dem Kanal decken zu 56,5 % Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Getreide, unter den übrigen Gütern treten noch hervor Fette und Öle, Melasse und Ölsaaten. Die Fertigfabrikate werden fast allein durch Steine aller Art vertreten. Unter ihnen sind im Jahre 1910 20344 t Kalksandsteine gewesen.

Betrachten wir Herkunft und Verbleib der einzelnen Güter des Kanalverkehrs, so ergibt sich folgendes:

bb) Im Verkehr mit Hamburg.

Von Hamburg nach Lübeck wurden im Jahre 1910 per Elbe-Trave-Kanal zu einem Drittel Nahrungs- und Genußmittel verfrachtet, wie Ölfrüchte, Ölsaaten und Ölkuchen, Gerste, Mais, Backmehle, Weine, Fette und Öle, Kaffee, Obst, Südfrüchte, Reis, Schmalz, frische Fische u. a. m. Ein weiteres Drittel machten Phosphate, Schwefelkies und Petroleum aus, und an dem letzten Drittel waren in der Hauptsache überseeische Hölzer, Gerbstoffe, Mineralöl, Häute, Felle sowie Steine und Spate, Bleche usw. beteiligt.

Von dem Versand von Lübeck nach Hamburg machten Kalksandsteine und Mauersteine im Jahre 1910 50,4 % aus (25981 t von 51478 t). In demselben Jahre waren Holz- und Holzwaren im Bergverkehr mit Hamburg mit 12011 t vertreten, gegen 8742 t 1903 und 7589 t 1908. Die Verfrachtung von Getreide nach Hamburg betrug 1910: 2553 t gegen 4243 t im Jahre 1911. In den Jahren vorher ging der Versand kaum über 500 t hinaus. Öle und Fette waren 1910 beteiligt mit 4069 t gegen 6171 t im Jahre 1908 und 3983 t im Jahre 1911; bis 1908 hat keine nennenswerte Verfrachtung dieser Artikel stattgefunden. Der anfangs recht bedeutende Versand von Zucker über

¹⁾ Davon gingen seewärts wieder aus als Bedarf für ausgehende Schiffe 27000 t.

den Elbe-Trave-Kanal nach Hamburg ist später sehr gering geworden. Von sonstigen Artikeln waren an dem Bergverkehr Lübecks nach Hamburg beteiligt in nennenswerter Menge im Jahre 1910: Papier und Papierwaren, Teer, Pech, Koks und außerdem noch Gerste, Roggen, Mühlenfabrikate, Lumpen, Eisen- und Stahlabfälle, Häute, Felle, Kronsbeeren, u. a. m.

cc) Im Verkehr mit Magdeburg.

Lübeck empfang im Jahre 1910 von Magdeburg an Zucker und Kalisalzen rund 56 % des gesamten Talverkehrs zwischen Magdeburg und Lübeck. Neben diesen Hauptfrachtartikeln waren am Verkehr von Magdeburg nach Lübeck Nahrungs- und Genußmittel wie Mühlenfabrikate, Malz, Weizen, Gerste, Hülsenfrüchte, Obst und Gemüse, Salz und vor allem Konserven, Zichorien, Syrup und nichtgenannte Kolonialwaren beteiligt. Ferner ist noch die Einfuhr Lübecks von anderen Abraumsalzen, Pottasche, Soda und Lauge zu nennen. An Papier und Pappe gingen ebenfalls von Magdeburg über den Kanal größere Mengen nach Lübeck. Von sonstigen Gütern, die in kleineren Quantitäten an dem Talverkehr Magdeburg-Lübeck beteiligt waren, sind zu nennen Spate, Gips und Gipssteine, Maschinen und -teile, Metallwaren, Häute und Felle.

Lübecks Warenempfang von Magdeburg war in den ersten Jahren, bis 1908, in der Regel größer als sein Güterversand dorthin. Seit 1908 hat jedoch in allen Jahren der Versand den Empfang übertroffen.

Jahr	zu Tal t	zu Berg t	Jahr	zu Tal t	zu Berg t
1901	22 809	26 484	1907	50 392	27 220
1902	25 080	24 643	1908	37 463	26 718
1903	33 768	23 103	1909	32 061	47 995
1904	24 133	16 244	1910	35 546	48 609
1905	34 803	43 580	1911	27 203	30 094
1906	34 219	27 428	1912	44 080	47 334

Von den 48609 t Gütern im Bergverkehr im Jahre 1910 entfielen auf Holz und Holzwaren mehr als ein Drittel, auf Getreide und Hülsenfrüchte etwa ein Viertel, wozu noch verschiedene Nahrungs- und Genußmittel kamen, unter ihnen besonders Mühlenfabrikate, Konserven, Fette und Öle. Außerdem wären noch zu erwähnen Roh- und Bruch-eisen, Koks und Steine aller Art.

dd) Im Verkehr mit anderen Häfen.

Infolge des gesteigerten Warenverkehrs Lübecks mit dem Inlande auf dem Wasserwege hat sich die Zahl der Binnenhäfen, mit denen Lübeck Verkehrsbeziehungen unterhält, stetig vergrößert. Das bezieht sich in erster Linie auf die Mittelelbe, die mittelelbischen und märkischen Wasserstraßen usw. Für dieselben wurde im Jahre 1901 in den tabellarischen Übersichten des lübeckischen Handels ein Verkehr mit 21 Häfen nachgewiesen. Ihre Zahl erhöhte sich im Jahre 1910 auf 53 und sank dann in dem trockenen Jahre 1911 auf 40. Im Verkehr mit der Oberelbe wurden im Jahre 1901 7 Häfen genannt, im Jahre 1910 war eine Verdoppelung eingetreten und auch im Jahre 1911 ist mit 14 Häfen der Oberelbe ein Verkehr aufrecht erhalten worden. Natürlich sind es nicht immer dieselben Häfen, manchmal verschwinden einige und für sie treten andere an ihre Stelle.

a) Unterelbe außer Hamburg.

Nach den Häfen der Unterelbe Altona, Artlenburg, Bergedorf, Buxtehude, Geesthacht, Hoopte, Krümmel, Lauenburg, Stade, Stöckte, Wilhelmsburg und Zollenspieker wurde im Jahre 1910 von Lübeck ausschließlich Holz verschifft. Altona und Wilhelmsburg empfangen daneben von Lübeck noch 1732 t Getreide (Weizen und Gerste). Der Verkehr von Lübeck nach Harburg beschränkte sich auf geringfügige Mengen, während von Harburg nach Lübeck Steinkohlen und Steinkohlen- und Braunkohlen-Briketts in nennenswerten Mengen gingen. Von Lauenburg, das als Umschlagsplatz figuriert, kamen nach Lübeck im Jahre 1910 verschiedene Güter zur Verschiffung z. B. Papier, Bleifabrikate, Gurken, Häute, Zucker, Konserven, Teer und Pech. Von den übrigen obengenannten Häfen der Unterelbe fand im Jahre 1910 ein Güterversand nach Lübeck nicht statt. Auch in anderen Jahren hat Lübeck nur ausnahmsweise von ihnen Güter empfangen.

β) Mittelelbe außer Magdeburg.

Lübecks Verkehr von und nach der Mittelelbe spielte sich im Jahre 1910 mit folgenden Häfen ab: Dömitz, Wittenberge, Tangermünde, Bittkau, Parey, Schönebeck, Pretzien, Barby, Kalbe, Aken, Wallwitzhafen, Coswig und Kl. Wittenberg. Lübecks Versand dorthin, mit Aus-

nahme von Dömitz, Parey und Pretzien, die keine Güter von Lübeck empfangen, belief sich auf 56314 t, wovon Holz und Holzwaren ungefähr 38 % ausmachten. Auch Roheisen, das hauptsächlich nach Schönebeck und Wallwitzhafen ging, war erheblich am Versand beteiligt. An Getreide empfangen obige Häfen von Lübeck 2761 t, zumeist nur Hafer. Erwähnenswert im Bergverkehr sind ferner noch 1936 t Steine.

Der Talverkehr dieser Häfen nach Lübeck betrug im Jahre 1910: 82915 t. Hauptsächlich waren es die Erzeugnisse des Kalibergbaues, die in dem Versand dieser mittelelbischen Häfen eine große Rolle spielten, Salze aller Art rund 59900 t, daneben aber auch Steine und Erden, Zucker und einige Fertigfabrikate. Zucker, Honig usw., sowie Mauersteine, Kopfsteine, Steinschlag, Gips, Ton und Flußspat spielen daneben im Talverkehr von der Mittelelbe eine bedeutende Rolle. Der Versand einiger Nahrungsmittel und Fertigfabrikate geschah von verschiedenen Häfen aus.

γ) Saalehäfen.

Der Verkehr Lübecks zu Wasser mit den Saalehäfen Alsleben, Bernburg, Besenlaublingen, Halle-Trotha, Lettin, Mucrena, Pichelsdorf, Salzmünde und Schipzig belief sich im Jahre 1910 auf rund 22000 t. Davon entfielen auf den Talverkehr 17000 t und auf den Bergverkehr 5000 t. Der Güterversand Lübecks nach den Saalehäfen war also im Verhältnis zur Einfuhr dorthin sehr gering und fand nur statt nach Alsleben, Bernburg und Halle-Trotha, wobei letzteres $\frac{4}{5}$ der Gesamtausfuhr Lübecks über den Elbe-Trave-Kanal nach der Saale erhielt, während es dorthin nur 450 t Güter versandte. Die Ausfuhr Lübecks bestand in Holz und Roheisen, der Empfang hauptsächlich in Salzen, Mauersteinen, Gipssteinen und Ton.

δ) Häfen an den märkischen und östlich der Elbe gelegenen Wasserstraßen.

Von all diesen Häfen, von denen hier genannt sein mögen Berlin, Brandenburg, Charlottenburg, Derben, Eberswalde, Fürstenberg a. O., Genthin, Groß-Lichterfelde, Kalkberg, Königswusterhausen, Moabit, Potsdam, Rathenow, Spandau, Steinau und Stralau, weist Berlin im Jahre 1910 den größten Verkehr mit Lübeck auf. Lübecks Güterversand zu Berg nach diesen Häfen (1910: 14400 t), der zu 47 % (6800 t) nach Berlin ging, bestand hauptsächlich aus Roheisen und Koks.

An dem Empfange Lübecks von 5300 t 1910 nahmen den Hauptanteil Braunkohlenbriketts und Erden, sowie Mauer- und Schamottesteine.

ε) Häfen der Oberelbe.

Von den oberelbischen Häfen nahmen im Jahre 1910 an dem Talverkehr mit Lübeck teil die sächsischen Häfen Diera, Dresden, Meißen, Riesa, Sörnewitz und Zadel, die böhmischen Elbhäfen Aussig, Laube-Tetschen, Schönpriesen und Topkowitz und die Moldauhäfen Kralup und Prag. Von diesen Häfen kamen im Jahre 1910 in Lübeck 17079 t Güter an, die zu 68 % aus Steinen und Erden aller Art bestanden, zu 11,8 % aus Papier und Pappe; Braunkohlen und Braunkohlenbriketts waren mit 8,5 % beteiligt.

Die Waren, die Lübeck nach der Oberelbe verfrachtete, gingen in Sachsen nach Dresden, Meißen, Pirna, Riesa und Schandau, in Böhmen nach Aussig und Laube-Tetschen. Der Versand nach Böhmen war im Jahre 1910 sehr gering. Er betrug nur 2,5 % von der Gesamtausfuhr nach der Oberelbe, gegen 6,5 % im Jahre 1905, 5,1 % im Jahre 1909 und 10,6 % im Jahre 1911. Die Steigerung im Jahre 1911 wurde durch Erze hervorgerufen, die bisher nicht zum Versand gekommen waren. Von den sächsischen Elbhäfen stehen in bezug auf den Güterempfang von Lübeck Riesa und Pirna in den letzten Jahren an erster Stelle, es folgt dann Dresden. Der Anteil Riasas belief sich 1910 auf 69,4 %, derjenige Pirnas auf 18,6 %. Was die einzelnen Güter anlangt, so wurde der Bergverkehr im Jahre 1910 zu 55,6 % von Eisenwaren und zu 33,8 % von Holz- und Holzwaren bestritten. In weit geringeren Mengen waren Steine, Erden, sowie Getreide, Hülsenfrüchte, Saaten usw. vertreten. Andere Waren hatten zusammen nur einen Anteil von rund 3 %.

III. Verkehrspolitik.

1. Der Schleppverkehr im Elbe-Trave-Kanal.

Bei der Entwicklung der deutschen Binnenschifffahrt in den letzten Jahrzehnten taucht die Frage nach der ganzen oder teilweisen Verstaatlichung des Binnenschiffahrtsbetriebes immer häufiger auf und gewinnt an Bedeutung. Bei der prinzipiellen Würdigung der Gründe für oder gegen dieses Monopol wird für den einzelnen seine allgemeine Auffassung von den wirtschaftlichen Aufgaben des Staates maßgebend sein. Technische Gründe stehen dem freien Betrieb auf den Binnenwasserstraßen, im Gegensatz zu den Eisenbahnen, in der Regel nicht entgegen.

Die Frage nach dem alleinigen Betrieb — Betriebsmonopol — der Binnenschifffahrt durch den Staat oder einen durch ihn ernannten Vertreter ist bisher in Deutschland praktisch noch nicht gelöst worden. Dagegen besteht bereits oder ist in Aussicht genommen das sog. „Schleppmonopol“, aber auch bis heute nur auf künstlichen Wasserstraßen. Denn dort wurde bei dem Streben nach der größten Leistungsfähigkeit im technischen Betriebe durch den zunehmenden Verkehr die Einrichtung eines einheitlichen Schleppbetriebes am ehesten wünschenswert. Der monopolartige Charakter ist dabei im Einzelnen mehr oder weniger deutlich ausgeprägt. Als vollkommenes Schleppmonopol erscheint das dem Kreise Teltow erteilte auf dem im Jahre 1906 eröffneten Teltowkanal. Jedes Schiff, das den Kanal passieren will, muß sich durch die eingerichtete elektrische Treidelei vom Ufer aus schleppen lassen. Eine nicht so strenge Handhabung des Monopols ist auf dem Rhein-Hannover-Kanal vorgesehen. Nach dem preußischen Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 § 18 soll ein einheitlicher staatlicher Schleppbetrieb auf diesem Kanal eingerichtet werden, jedoch ist ein Befahren mit eigener Triebkraft nach erfolgter besonderer Ge-

nehmung zulässig.¹⁾ Noch weniger monopolartig ausgebildet ist der Schleppbetrieb auf dem Elbe-Trave-Kanal. Nach dem Schlußprotokoll (5 zu Artikel VI) zum Staatsvertrage über die Herstellung eines Elbe-Trave-Kanals stand Lübeck nach Einholung der Zustimmung der preußischen Regierung das Recht zu, „den Schleppbetrieb auf dem Kanal in Regie zu übernehmen und für denselben einheitliche Anordnungen mit bindender Verpflichtung für diejenigen Schiffe zu treffen, welche nicht von Menschen oder Pferden geschleppt werden, oder nicht mit eigener Maschinenkraft fahren.“ Der lübeckische Staat hat von diesem Rechte Gebrauch gemacht und durch Rat- und Bürger-schluß vom 27. November 1899 ist festgesetzt worden, daß der Schleppbetrieb auf dem Elbe-Trave-Kanal seitens des lübeckischen Staates in Regie genommen und staatsseitig geführt werde. Die guten Erfahrungen jedoch, die mit dem seit Jahrzehnten durch die Handelskammer ausgeübten Schleppbetriebe in den lübeckischen Häfen und auf der Untertrave gemacht waren, veranlaßten den Senat, mit der Handelskammer wegen Übernahme des Schleppbetriebes auch auf dem Elbe-Trave-Kanal in Verhandlungen zu treten. Diese Verhandlungen führten zum Abschlusse des folgenden Vertrages vom 4. Mai 1900:²⁾

I.

„Der lübeckische Staat überträgt die Führung des von ihm auf Grund des Staatsvertrages vom 4. Juli 1893 (Schlußprotokoll zu Artikel VI) in Regie übernommenen Schleppbetriebes auf dem Elbe-Trave-Kanal für die Zeit bis zum 31. Dezember 1901 der Handelskammer in Lübeck.

II.

Zu diesem Zwecke werden der Handelskammer die für Rechnung des Staates auf der Werft „Kette“ erbauten drei Schleppdampfer nebst Inventar übergeben.

III.

Die Führung des Betriebes erfolgt unter Aufsicht der Kanalverwaltungsbehörde und unter Oberaufsicht des Senates.

Für den Betrieb sind außer einer vom Senate zu erlassenden Schleppbetriebsordnung nebst Tarif diejenigen Anordnungen maßgebend, welche über die Benutzung des Kanals von den zuständigen Behörden nach vorausgegangenem Einvernehmen der beiderseitigen Regierungen nach dem Staatsvertrage Artikel VI getroffen werden.

¹⁾ Das im Absatz 2 des § 18 damals vorbehaltene Ausführungsgesetz ist am 30. April 1913 als „Gesetz betr. das Schleppmonopol auf dem Rhein-Weser-Kanal und dem Lippe-Kanal“ erlassen (Preuß. Ges.-Sammlung Nr. 18, ausgegeben am 19. Mai 1913).

²⁾ Anträge des Senates an die Bürgerschaft 1900, S. 186 und 187 Vertrag, S. 188—190 Ausführungsbestimmungen.

IV.

Für diesen Vertrag wird seitens der Handelskammer die Genehmigung der Kaufmannschaft, seitens des Senates die Mitgenehmigung der Bürgerschaft vorbehalten.“

Die Kaufmannschaft stimmte dem Vertrage im Juni desselben Jahres zu, „indem sie zwar nicht das mit der Übernahme des Betriebes verbundene Risiko verkennen wollte, aber doch die Vorteile einer sachkundigen Betriebsleitung zu würdigen wußte.“¹⁾ Auch die Bürgerschaft erteilte dem aufgestellten Vertrage ihre Genehmigung,

Da sich die Führung des Regieschleppbetriebes auf dem Kanal durch die Handelskammer durchaus bewährte, wurde am 24. Dezember 1901 ein neuer Vertrag²⁾ mit der Handelskammer geschlossen, der in allen wesentlichen Punkten mit dem bisherigen Vertrage übereinstimmte, nur die Führung des Schleppbetriebes der Handelskammer nicht wie der erste gleichsam einen Versuch darstellende Vertrag nur auf 1 Jahr, sondern auf unbestimmte Zeit mit dem Vorbehalte beiderseitiger halbjährlicher Kündigung übertrug. Eine Kündigung ist bisher nicht erfolgt. Bis zum Jahre 1906 wurde der Regieschleppbetrieb durch 3 Regieschleppdampfer ausgeführt. Mit dem zunehmenden Kanalverkehr wurden in den Jahren 1907/09 außerdem noch 3 geschartete Schlepper in der Regieschleppfahrt verwendet, zu denen sich 1910 und 1911 noch ein vierter hinzugesellte, so daß in den letzten beiden Jahren bis zu acht Schleppdampfer im Regieschleppbetriebe tätig waren.

Der durch die Regieschlepper beförderte Schiffsraum und die Ladung der geschleppten Schiffe betrug in den einzelnen Jahren:³⁾

Jahr	Tragfähigkeit der geschleppten Schiffe t	ihre Ladung t	Jahr	Tragfähigkeit der geschleppten Schiffe t	ihre Ladung t
1900	160 231	83 090	1907	753 248	338 514
1901	302 033	167 470	1908	762 833	327 812
1902	291 709	136 269	1909	971 081	451 895
1903	422 476	189 444	1910	1 221 964	594 410
1904	386 164	151 626	1911	1 763 849	655 080
1905	595 483	264 181	1912	2 439 588	1 126 499
1906	707 795	307 173			

¹⁾ Bericht der Handelskammer zu Lübeck 1900, S. 23.

²⁾ Anträge des Senates an die Bürgerschaft 1902, S. 10 und 11 Vertrag, S. 11—14 Ausführungsbestimmungen.

³⁾ Nach den Akten der Handelskammer zu Lübeck betr. den Verkehr auf dem Elbe-Trade-Kanal.

Auf die Gesamttragfähigkeit und Ladung aller Schiffe, die den Kanal in den einzelnen Jahren benutzt haben, berechnet, ergibt sich, daß von ihnen durch Regieschlepper befördert wurden:

Jahr	Von der Gesamttragfähigkeit in %	Von der Gesamtladung in %	Jahr	Von der Gesamttragfähigkeit in %	Von der Gesamtladung in %
1900	71,8	72	1907	66	62,1
1901	73,2	66,9	1908	67,1	63,4
1902	62,2	54,2	1909	73,3	71,6
1903	64,9	53,5	1910	68	67,9
1904	42,6	41	1911	66,7	70,4
1905	58,6	55,4	1912	81,5	81,7
1906	62,3	58,6			

Ein Schleppmonopol war im Staatsvertrage, wie oben dargelegt, nicht vorgesehen, da sich von Menschen oder Pferden geschleppte oder mit eigener Maschinenkraft fahrende Schiffe der Regieschleppdampfer nicht zu bedienen brauchten. Diese Ausnahmen erhielten dadurch noch eine Erweiterung, daß neben dem Staatsregieschleppbetriebe eine freie Schleppfahrt widerruflich gestattet wurde. Diese freie Schleppfahrt wurde anfangs von zwei Reedereien mittelst der von ihnen benutzten eigenen Ladeschleppdampfer ausgeübt, wobei Voraussetzung war, daß die Dampfer eigenes Gut in ihrem Anhang führten, das zum Betriebe der von ihnen befahrenen regelmäßigen Linien gehörte (Magdeburg-Lübecker-Dampfschiffahrtsgesellschaft mit der Linie Magdeburg-Lübeck; und Gebrüder Burmester in Lauenburg mit der Linie Hamburg-Lübeck). Zu diesen beiden Reedereien trat im Jahre 1901 Lüders und Stange mit der regelmäßigen Route Lübeck-Magdeburg. Zur Hebung des Kanalverkehrs wurde der Firma Lüders und Stange in Jahre 1902 gestattet, eine eigene Anhangsgröße bis zu 400 t Ladungsgewicht im Höchstfalle zu führen, den beiden anderen Schiffahrtsgesellschaften wurde eine solche bis zu 400 t Tragfähigkeit zugebilligt, jedoch schon im folgenden Jahre wurde auch ihnen eine Anhangsgröße bis zu 400 t Ladungsgewicht eingeräumt. Die Firma Burmester stellte im Jahre 1906 ihren Betrieb ein, so daß seit dieser Zeit die freie Schleppfahrt noch von zwei Schiffahrtsgesellschaften betrieben wurde.

Der Anteil der freien Schleppfahrt am Kanalverkehr stellt sich wie folgt:

Freifahrende Dampfer mit Anhang.

Jahr	Tragfähigkeit t	Ladung t	Jahr	Tragfähigkeit t	Ladung t
1900	30 262	14 319	1907	101 762	52 389
1901	68 042	29 037	1908	99 558	50 082
1902	99 648	47 130	1909	93 764	53 920
1903	118 801	59 114	1910	95 551	52 025
1904	144 754	58 813	1911	93 756	37 339
1905	129 837	61 358	1912	104 932	55 324
1906	107 188	51 824			

Von dem Gesamtgüterverkehr entfielen in Prozenten ausgedrückt auf die freie Schleppfahrt:

	%		%		%
1900	12,4	1905	12,8	1909	8,5
1901	11,6	1906	9,9	1910	5,9
1902	18,7	1907	9,6	1911	4,1
1903	16,7	1908	9,7	1912	4,0
1904	15,9				

Wie aus den Tabellen ersichtlich, ist mit der Zunahme des Kanalverkehrs die Bedeutung der freien Schleppfahrt immer geringer geworden, obwohl absolut die durch sie beförderte Gütermenge in allen Jahren annähernd dieselbe war.

Um das Bild zu vervollständigen, bleibt an dieser Stelle noch zu erwähnen übrig, wie groß die Tragfähigkeit und die Ladung der Schiffe war, die weder die Regieschlepper benutzten, noch den vorher genannten Firmen gehörten. Für sie ergibt sich:

Jahr	Tragfähigkeit t	Ladung t	in Prozent von der Gesamtladung %
1900	32 607	17 888	15,6
1901	42 381	53 505	21,5
1902	77 274	67 879	27,1
1903	109 666	105 326	29,8
1904	373 706	159 443	43,1
1905	290 597	141 307	31,8
1906	310 542	165 106	31,5
1907	286 916	153 889	28,3
1908	275 052	139 402	26,9
1909	261 657	125 323	19,9
1910	481 927	228 588	26,2
1911	802 089	238 194	25,5
1912	448 637	195 639	14,2

Unter ihnen finden sich aber wenig Selbstfahrer. Das Hauptkontingent bilden die vom Ufer aus getreidelten Schiffe. Seitdem aber der sehr ermäßigte Schlepplohntarif vom Jahre 1912 in Kraft ist, hat sowohl ihre Tragfähigkeit wie Ladung sehr abgenommen und von der Gesamtladung beförderten sie in diesem Jahre nur mehr 14,2 %.

2. Die finanzielle Behandlung des Kanals.

a) Allgemeines.

Bezüglich der Festsetzung des Entgeltes für die Benutzung von Verkehrsmitteln unterscheidet man gewöhnlich drei Hauptssysteme, die auch bei künstlichen Wasserstraßen angewandt zu werden pflegen. Die finanzielle Behandlung kann vor sich gehen nach privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten, also Streben nach möglichst hohen Reinerträgen, nach dem Prinzip des freien Genußgutes, oder endlich nach dem Prinzip der Selbstkostendeckung.

Das Streben nach möglichst hohen Überschüssen wird man überall dort als selbstverständlich ansehen, wo Privatunternehmer Eigentümer von Kanälen sind. Beim Staat als Besitzer von künstlichen Wasserstraßen wird jedoch nicht ohne weiteres eine solche Politik gerechtfertigt sein. Er kann seine Kanäle gewöhnlich nicht als fiskalische Einnahmequelle ansehen, denn einmal ist die Binnenschifffahrt tatsächlich nicht in der Lage, hohe Abgaben tragen zu können, und zum anderen wird durch sie die Verkehrsentwicklung in einer für die Gesamtwirtschaft schädlichen Weise aufgehalten. Das Streben des Staates nach möglichst hohen Reinerträgen ist denn auch tatsächlich immer mehr zurückgedrängt worden.

Das Prinzip des freien Genußgutes „ist gerecht nur da, wo der Nutzen des Transportmittels jedem einzelnen ungefähr in demselben Maße zuteil wird, als die zur Deckung der Kosten erforderliche Steuerlast“.¹⁾ Da nun die Anlage von Kanälen wegen ihrer Abhängigkeit von natürlichen Voraussetzungen meist an bestimmte Gegenden gebunden ist, so kann von einem gleichen Nutzen für sämtliche Steuerzahler eines Staates in den meisten Fällen nicht die Rede sein und man muß nach

¹⁾ Roscher, Nationalökonomik des Handels und Gewerbefleißes 7. Aufl., herausgegeben von Wilhelm Stieda S. 532 und 533.

dem Grundsatz der Gerechtigkeit die prinzipielle Abgabefreiheit der staatlichen künstlichen Wasserstraßen daher ablehnen. Es sind natürlich Fälle denkbar, und sie kommen auch tatsächlich vor, in denen die Abgabefreiheit sehr angebracht, wenn nicht sogar unumgänglich notwendig ist.

Befolgt endlich der Staat den Grundsatz der Kostendeckung, so ist dabei zu unterscheiden die volle Kostendeckung, d. h. die Erhebung von Abgaben in einer solchen Höhe, daß nicht nur die Unterhaltungs- und Betriebskosten sondern auch Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals erreicht wird, oder der Kostenbeitrag, worunter eine nicht volle Selbstkostendeckung zu verstehen ist. Im allgemeinen wird man von den Kanälen eine volle Kostendeckung verlangen müssen. Adolf Wagner sagt in seiner Finanzwissenschaft:¹⁾ „Kanäle sind, solange die großen Anlagekosten, welche meistens durch Schuldaufnahmen bestritten werden, nicht amortisiert sind, möglichst nach dem privatwirtschaftlichen Prinzip zu verwalten.“

Der rein gewerbliche Standpunkt einer höchstmöglichen Rente braucht dabei jedoch selbst während der Amortisationszeit nicht innegehalten zu werden, wegen der großen Gemeinnützigkeit und hohen volkswirtschaftlichen Bedeutung billigen Transports von Massenprodukten zur Konsumtion wie zur Verwendung in der Produktion der Gewerke und der Landwirtschaft. Es genügt, wenn aus dem Reinertrag das Kapital verzinst und getilgt werden kann. Dies ist aber auch gewöhnlich zu verlangen und ein Gewinn darüber hinaus, der bei mäßigen Tarifen erzielt wird, ist immerhin auch statthaft. Später, nach erfolgter Amortisation des Anlagekapitals, wird bei den Kanälen das Gebührenprinzip umso eher eintreten dürfen, je ausschließlicher sie dem Massentransport dienen.“

In ähnlicher Weise äußert sich van der Borgh:²⁾ „Es muß der Staat — für Selbstverwaltungskörper gilt das entsprechende — die Vermögensteile, die in die Kanäle gesteckt sind, wenigstens soweit als werbendes Vermögen behandeln, daß die Unterhaltungskosten und die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals gesichert ist. Ohne das kann er in die Lage kommen, an die notwendigen Ergänzungen, Verbesserungen und Erweiterungen des Kanalnetzes nicht rechtzeitig und

¹⁾ Lehr- und Handbuch der politischen Ökonomie, 4. Abt. Finanzwissenschaft I. Teil S. 659, 3. Aufl. 1883. Siehe jetzt auch „Sozialökonomische Theorie des Kommunikations- und Transportwesens“. Leipzig 1909.

²⁾ Verkehrswesen 2. Aufl. 1912, S. 468.

nicht in genügendem Umfange herantreten zu können. Unter diesem letzten Gesichtspunkte kann unter Umständen auch die Überschreitung der vollen Eigenkostendeckung gerechtfertigt sein, um die Mittel zum weiteren Ausbau des Binnenschiffahrtsnetzes leichter zu beschaffen.“ Somit ergibt sich als herrschende Lehrmeinung, daß bei staatlichen künstlichen Binnenwasserstraßen die Gebührenerhebung für ihre Benutzung so sein muß, daß wenigstens eine angemessene Tilgung und Verzinsung des Anlagekapitals erzielt wird. Ihre Heranziehung zur Deckung allgemeiner Staatsausgaben wird heute in Deutschland wohl nicht ratsam sein.

Bezüglich der Beurteilung des angewandten Prinzips und dessen, ob über die volle Deckung hinaus Überschüsse erzielt werden dürfen, sind örtlich und zeitlich Unterschiede zu machen, und so finden wir denn in den heutigen Hauptverkehrsgebieten auch eine verschiedene Behandlung der künstlichen Binnenwasserstraßen. Es sei gestattet, hierüber einen kurzen Überblick zu geben.

In England, wo Bau und Betrieb der Eisenbahnen sowohl wie der Kanäle der privaten Initiative überlassen sind, ist die finanzielle Behandlung der Kanäle eine privatwirtschaftliche. Dabei ist zu erwähnen, daß die Binnenwasserstraßen seit 1830 mit Ausnahme des Manchester-Ship-Kanals keine Erweiterungen und nur wenige Verbesserungen erfahren haben. Ihr Anteil an der großen Zunahme des binnenländischen Verkehrs seit dieser Zeit ist deswegen äußerst gering gewesen. Demzufolge spielen die Eisenbahnen eine dominierende Rolle. Aber die Unzufriedenheit mit den Eisenbahnfrachtsätzen in England ist bei der wachsenden Bedeutung billiger Frachten für die Industrie immer größer geworden, je mehr die Bildung eines Eisenbahnmonopols die Konkurrenz ausschaltete, und man ist daher in den letzten Jahren dem Gedanken nähergetreten, das Kanalsystem durch den Staat ausbauen und verbessern zu lassen.¹⁾ Die Ausführung dieses Planes würde für England eine einschneidende Neuerung bedeuten.

In Frankreich, im Lande des Privatbahnsystems, bestand seit dem Gesetz vom 21. Dezember 1879 bzw. vom 19. Februar 1880 die Abgabefreiheit auf sämtlichen staatlichen Wasserstraßen. Das Prinzip des freien Genußgutes wurde hier gerechtfertigt durch das Streben des Staates, ein Gegengewicht gegen die Monopolbestrebungen der großen privaten Eisenbahngesellschaften zu haben. Durch die Gesetze vom 3. Juli 1900 und vom 23. Dezember 1903 ist indes diese Abgabefreiheit

¹⁾ Royal Commission on Canals and Waterways Fol. VII: Fourth and Final Report. London 1909, zitiert von Cohn im Archiv für Eisenbahnwesen 34. Jahrg. 1911.

insofern durchbrochen, als den Handelskammern und Selbstverwaltungskörpern, die zu den Baukosten einiger neuer Kanäle herangezogen worden waren, erlaubt worden ist, bis zur Deckung ihrer Zuschüsse Abgaben zu erheben.

Eine teilweise Abgabefreiheit auf staatlichen Kanälen besteht auch in Holland, Österreich und den Vereinigten Staaten von Amerika. In Rußland gilt das Prinzip des Kostenbeitrags.

In Deutschland wird die Abgabenfrage auf den Binnenwasserstraßen geregelt durch den Artikel 54 der Verfassung des Deutschen Reiches vom 16. April 1871 in Übereinstimmung mit Artikel 54 der Bundesverfassung vom 24. Juni 1867.

Die Erhebung von Abgaben für die Befahrung war danach nur auf den staatlichen künstlichen Wasserstraßen gestattet. Auf allen natürlichen Wasserstraßen durfte eine Abgabenerhebung nur für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt waren, stattfinden. Und die Höhe dieser Abgaben durfte sowohl bei natürlichen wie künstlichen Wasserstraßen die Kosten, die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung¹⁾ der Anstalten und Anlagen nötig waren, nicht übersteigen. Auf nicht staatliche künstliche Wasserstraßen fand der Artikel keine Anwendung.

Die Verbesserungen, die der preußische Staat wie auch andere Bundesstaaten in den letzten Jahrzehnten an den natürlichen Wasserstraßen zugunsten der Schifffahrt vorgenommen haben, haben den bis dahin bestehenden Unterschied zwischen Kanälen und natürlichen Wasserstraßen bedeutend verringert und es war vom Standpunkt der ausgleichenden Gerechtigkeit und auch aus praktischen Erwägungen der Verkehrspolitik gerechtfertigt und wünschenswert, daß die Beteiligten zu den vom Staate gemachten bedeutenden Aufwendungen in Gestalt von Schifffahrtsabgaben Beiträge leisteten. Diese Erwägungen wurden zuerst von Preußen in die Tat umgesetzt durch das preußische Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905, worin es im § 19 heißt: „Auf den im Interesse der Schifffahrt regulierten Flüssen sind Schifffahrtsabgaben zu erheben. Diese Abgaben sind so zu bemessen, daß ihr Betrag eine angemessene Verzinsung und Tilgung derjenigen Aufwendungen

¹⁾ Vgl. dazu Victor Kurs: „Zur Auslegung des Artikels 54 der Verf. d. Deutschen Reiches.“ Conrads Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik 22. Bd. 1901. Peters: „Die finanzielle Entwicklung der preuß. Binnenwasserstraßen.“ Archiv für Eisenbahnenwesen 26. Jahrg. 1902. Schumacher: „Zur Frage der Binnenschifffahrtsabgaben“. Berlin 1901.

ermöglicht, die der Staat zur Verbesserung oder Vertiefung jedes dieser Flüsse über das natürliche Maß hinaus im Interesse der Schifffahrt gemacht hat. Die Erhebung dieser Abgaben hat spätestens mit Inbetriebsetzung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals oder eines Teiles desselben zu beginnen.“

Über die Zulässigkeit dieser Bestimmungen im Hinblick auf seine Abweichung von dem Artikel 54 der Reichsverfassung entstanden in der Folgezeit vielfach Zweifel.¹⁾ „Um diese Zweifel zu beseitigen“, heißt es in der Begründung zum Entwurf eines Reichsgesetzes betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schifffahrtsabgaben, „und eine verfassungsmäßig unanfechtbare Grundlage für ihr weiteres Vorgehen zu schaffen, hat die preußische Regierung den Erlaß eines Reichsgesetzes beantragt, welches die Verfassung in ihren streitigen Bestandteilen klarstellen, gleichzeitig aber auch durch neue Rechtsvorschriften eine dem Interesse des Verkehrs entsprechende Erhebung und Verwendung der Schifffahrtsabgaben gewährleisten soll“. Demgemäß erhielt durch das Reichsschifffahrtsabgabengesetz vom 24. Dezember 1911 der Artikel 54 der Reichsverfassung die bekannte neue Fassung.

In Preußen ist nur bei wenigen Kanälen die Verzinsung des Anlagekapitals durch Abgaben beabsichtigt gewesen, und seit Ende der 1860er Jahre wurde allgemein nur die Aufbringung der Verwaltungs- und Unterhaltungskosten verlangt. Erst im Jahre 1878 bei der Vorlage des ersten Anleihegesetzes für die Verbesserung der märkischen Wasserstraßen machte die Volksvertretung die Bewilligung der Mittel von der Bedingung der Erhebung von Schifffahrtsabgaben abhängig, die eine Verzinsung des Anleihekapitals zuließen, und man hat in der Folgezeit im allgemeinen an dieser Politik festgehalten.

Bei der Beratung der Regierungsvorlage betr. den Bau eines Elbe-Trave-Kanals wollte man auch, hauptsächlich die Konservativen, diesem Prinzip treu bleiben. Der damalige Finanzminister Miquel war aber der Meinung, daß in diesem Falle die Rentabilitätsfrage läßlicher behandelt werden dürfte, da es sich hier um ein Unternehmen besonderer Art handelte, insofern als ein fremder Staat durch preußisches Gebiet einen

¹⁾ Vgl. dazu: Schifffahrtsabgaben, in welchen Fällen und bis zu welcher Höhe sie zulässig sind, von Dr. Adolf Arndt, Berlin 1908. Schifffahrtsabgaben I, II. Von Dr. Otto Meyer, Tübingen 1907 und 1910. Das Recht der Schifffahrtsabgaben in Deutschland von Dr. Robert Piloty, Tübingen 1907, in „Staat und Wirtschaft“, Sammlung von Vorträgen und Schriften aus dem Gebiet der gesamten Staatswissenschaft. Herausgegeben von Prof. Dr. Bernhard Harms in Jena Bd. I.

Kanal baute.¹⁾ Von der Verzinsung des Anlagekapitals sah er deswegen von vornherein ab, glaubte aber, daß sie bei günstiger Entwicklung des Kanalverkehrs zu erwarten sei. Seinen Standpunkt teilte die Staatshaushaltskommission, der der Staatsvertrag zur Vorberatung überwiesen worden war. In ihrem Bericht heißt es: „Daß der Ertrag an Kanalabgaben von vornherein hinreichen werde, um die Unterhaltungs- und Betriebskosten voll zu decken.“²⁾

Für den lübeckischen Staat war die Rentabilitätsfrage etwas ganz Nebensächliches. Für ihn kam als ausschlaggebender Faktor allein der wirtschaftliche Erfolg in Betracht, da von dem Kanalbau gewissermaßen seine Existenz abhing. Wer das zugab, mußte schon aus diesem Grunde die Ansicht des Finanzministers und der Staatshaushaltskommission als richtig anerkennen. Das heute vorliegende finanzielle Ergebnis bestätigt, daß es klug war, mit nicht zu großen Erwartungen in dieser Hinsicht an den Kanal heranzutreten. Es haben sich aber, wie aus dem folgenden hervorgeht, nicht einmal die mäßigen Anforderungen auf Deckung nur der Betriebs- und Unterhaltungskosten erfüllt.

b) Abgabentarife.

Um den Elbe-Trave-Kanal nicht zu sehr gegenüber dem Wasserwege Elbe-Stettin zu begünstigen, sollte die Abgabenfrage für die ersten 5 Jahre nach Eröffnung des Kanals nach dem Tarife für die märkischen Wasserstraßen vom 27. Dezember 1871 mit der Ergänzung vom 10. August 1892 geregelt werden, und zwar war die Erhebung der Abgaben an zwei Hebestellen vorgesehen (Schlußprotokoll 6 zu Artikel VII Abs. 1). Demgemäß richtete sich der Tarif für die Schifffahrts- und Flößereiabgaben auf dem Elbe-Trave-Kanal vom 30. Mai 1900 genau nach dem auf den märkischen Wasserstraßen mit dem Zusatze im § 7, daß Schiffe und Flöße, welche dem Reiche, dem Könige von Preußen, dem preußischen oder lübeckischen Staate gehörten oder für deren ausschließliche Rechnung Güter beförderten, auf Vorzeigung von Freipässen abgabefrei blieben. Die Abgaben waren zu zahlen bei Durchfahung der Schleusen zu Lauenburg a. E. und zu Büssau, und zwar betragen sie:

¹⁾ Sitzung des preuß. Abgeordnetenhauses am 4. April 1894.

²⁾ Anlagen zu den stenographischen Berichten des Hauses der Abgeordneten 1894, Bd. II, Aktenstück Nr. 81.

Bei Schiffen für je 5 t Tragfähigkeit

1. beladen mit Gütern der Klasse I 40 Pf.
2. beladen mit Gütern der Klasse II. 20 „
3. leer 1 „

Die Klasse I umfaßte diejenigen Güter, welche nicht der Güterklasse II zugewiesen waren. Zur Güterklasse II gehörten: Holz, Düngemittel aller Art, Erden, Roh- und Brucheisen, Kalk, Braun- und Steinkohlen, Salz (einschließlich Kali und Abraumsalze), Steine und viele andere.

Personendampfer, auch wenn leer, wurden nach dem Satze der Güterklasse I zu den Abgaben herangezogen.

Bei Flößen für je 9 qm der Oberfläche, bestehend

1. ganz oder teilweise aus vierkantig beschlagenen Hölzern oder Balken 16 Pf.
2. aus anderen Hölzern 13 „

Beladene Schiffe und Flöße zahlten bei jedesmaliger Durchfah- rung einer Hebestelle eine Mindestabgabe von 3 M., leere Schiffe eine solche von 1 M. Schiffe, welche nicht durch die vom lübeckischen Staate geschaffenen oder zugelassenen Schleppleinrichtungen fortbewegt wurden, mußten für jede Vorschleusung 2 M entrichten..

Gleichzeitig mit diesem Tarif trat ein Tarif in Kraft für das Ufer- geld, welches als Entgelt für die Benutzung der zwischen der Geniner- brücke und der Lauenburger Schleuse gelegenen Anlegestellen am Elbe-Trave-Kanal zu entrichten war. Die Abgabe betrug bei allen anlegenden Schiffen für jede Tonne der ein- oder ausgeladenen Güter der Güterklasse I 6 Pf., der Güterklasse II 3 Pf., bei Flößen für jeden Quadratmeter Fläche 2 Pf.

Diese Abgabenerhebung, zu deren Berechnung bei Schiffen ihre Tragfähigkeit als Grundlage diente, bestand bis zum Jahre 1902 auf fast allen preußischen Binnenwasserstraßen. Sie war eine ungleiche Be- lastung insofern, als das Ladungsgewicht vollständig unberücksichtigt blieb, und der Wert der Ladung nur in zwei Klassen abgestuft wurde. Allerdings hatte diese Erhebungsart der Gebühren das für sich, daß ihre Handhabung sehr einfach war. Der Tragfähigkeitstarif mußte sich für den Elbe-Trave-Kanalverkehr besonders nachteilig bemerkbar machen, da, wie wir gesehen haben, die Ladefähigkeit der Schiffe bei weitem nicht ausgenutzt wurde. Da aber dieselben Abgaben zu zahlen waren, un-

bekümmert darum, ob die Schiffe voll beladen waren oder nicht, so mußten die Frachten, wenn der Schiffer keinen Schaden leiden wollte, entsprechend höher sein. Eine Konkurrenz Lübecks mit Hamburg, das den freien Elbstrom zur Verfügung hatte, wurde dadurch sehr erschwert. Außer diesem Nachteil bestand noch besonders der, daß Schiffe mit Gütern verschiedener Klassen beladen von ihrer ganzen Tragfähigkeit den für die Güter höherer Klassen geltenden Satz zu zahlen hatten. Man begrüßte es deshalb mit lebhafter Teilnahme, als im Jahre 1903 Preußen dazu überging, die Abgaben nach der Ladung der Schiffe zu bemessen, obwohl man sich klar darüber war, daß die Einnahme aus den Kanalabgaben bei der nicht vollen Ausnutzung der Tragfähigkeit der Schiffe hinter der des Tragfähigkeitstarifes zurückbleiben und daraus eine Mehrbelastung des Staatshaushaltes sich ergeben würde.

So kam denn für den Elbe-Trave-Kanal ein neuer Tarif heraus, der laut „Staatsvertrag zwischen Preußen und Lübeck betreffend die Erhebung von Schiffahrts- und Flößereiabgaben auf dem Elbe-Trave-Kanal“ vom 17. April 1903¹⁾ sich richten sollte nach dem Tarif für die preußischen Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder vom 16. Juni 1902.

Dieser neue vier Klassen unterscheidende Tarif entspricht mehr dem Grundsatz von Leistung nach Maßgabe der Gegenleistung und ist für die Entwicklung des Verkehrs jedenfalls vorteilhafter als der bisherige Tragfähigkeitstarif. Damit soll aber nicht gesagt sein, daß niedrige Tarife allein ausschlaggebend sind für eine Steigerung des Verkehrs. Auch das finanzielle Ergebnis dürfte sich auf die Dauer günstiger stellen, wenigstens nach den Erfolgen zu urteilen, die in Frankreich und England mit sehr klassifizierten Tarifen gemacht worden sind.²⁾ Es ist deshalb auch in Deutschland die Einführung von noch mehr klassifizierten Tarifen zu befürworten.

Der mit dem 1. Juli 1903 in Kraft getretene neue Tarif scheidet die Güter in 4 Wertklassen — ein in Klassen eingeteiltes Güterverzeichnis war dem Tarife beigegeben —. Die Hauptbestimmungen sind folgende:

Es werden erhoben bei jedesmaliger Durchfahung der Hebestellen zu Lauenburg a. d. E. und Büssau von den in Schiffen beförderten Gütern für jede Tonne zu 1000 kg

¹⁾ Gesetzessammlung für den Königlich Preußischen Staat, 1903, S. 184—85.

²⁾ In Frankreich werden Abgaben erhoben nach Tarifen, welche bis zu 8 Normaltarifklassen unterscheiden und daneben noch zahlreiche Spezialtarife haben.

1. in der Güterklasse	I	II Pf.
2. „ „ „	II	9 „
3. „ „ „	III	7 „
4. „ „ „	IV	5 „

Für leere Schiffe bleibt die Abgabenerhebung nach der Tragfähigkeit bestehen, und zwar wird für jede Tonne der Tragfähigkeit 0,2 Pf. erhoben.

Schleppdampfer ohne Anhang bezahlen 1 M.

Personenfahrzeuge, sofern mindestens 1 Fahrgast befördert wird, entrichten für den Kopf der polizeilich zugelassenen Höchstzahl von Fahrgästen 0,5 Pf.

Wird kein Fahrgast befördert, so ist die Abgabe für leere Schiffe zu entrichten.

Von Floßholz ist für je 10 qm der Oberfläche mit Einschluß des Flottwerks und Wasserraums zu zahlen:

1. wenn die Flöße ganz oder teilweise aus vierkantig beschlagenen Hölzern oder Balken bestehen 18 Pf.
2. anderenfalls 15 „

Für Vorschleusung zahlen beladene Schiffe, Personenfahrzeuge mit wenigstens einem Fahrgast, Schleppdampfer ohne Anhang, und Flöße einen Zuschlag von 50 % zu der sonstigen Abgabe, leere Schiffe, mit Einschluß der Personenfahrzeuge ohne Fahrgäste, für jede Tonne Tragfähigkeit 4 Pf. Schiffe, welche die auf dem Kanal geschaffenen oder zugelassenen Schleppleinrichtungen benutzen, unterliegen keiner Vorschleusungsgebühr.

Für die Benutzung der Anlagestellen zwischen der Geniner-Straßenbrücke und der Lauenburger Schleuse zum Ein- oder Ausladen wird für jede Tonne der über das Schiffsbord bewegten Güter in Klasse I 6 Pf., II 5 Pf., III 4 Pf., IV 3 Pf. an Ufergeld erhoben, vorausgesetzt, daß die Menge der Güter 3 t oder darüber beträgt, Flöße zahlen für 10 qm der Floßfläche 4 Pf. Dazu kommt laut Bekanntmachung des Senates vom 17. Dezember 1904 mit Gültigkeit vom 15. Februar 1905 für die Benutzung der im lübeckischen Staatsgebiet belegenen Lösch- und Ladeplätze am Elbe-Trave-Kanal bei Behlendorf, Krummesse, Kronsforde, Büssau und Genin ein Platz- und Lagergeld. Das Platzgeld beträgt für jede Tonne der Güter der Klasse I oder II 3 Pf., der Klasse III oder IV 2 Pf. Auch hier findet eine Abgabenerhebung bei einer Gütermenge unter 3 t nicht statt.

Floßholz bezahlt für das Quadratmeter ein Platzgeld von $\frac{1}{2}$ Pf. Von Gütern, die länger als drei Werkstage auf den Plätzen lagern, ist von dem auf den dritten Werktag folgenden Tage ab für 20 qm Platzfläche ein Lagergeld zu entrichten.

Es beträgt:

1. Bei Einlagerung nach wöchentlichen Fristen für jeden Zeitraum von 7 Tagen 10 Pf.
2. Bei Einlagerung nach monatlichen Fristen für jeden Zeitraum von 30 Tagen 30 „

Für die Benutzung der öffentlichen Lösch- und Ladeplätze am Kanalhafen in Lübeck wurde vom Senat am 15. Juli 1905 ein Tarif in Kraft gesetzt, wonach in derselben Weise und Höhe wie an sämtlichen Lösch- und Ladeplätzen auf der eigentlichen Kanalstrecke (Geniner Straßenbrücke — Lauenburger Schleuse) auch dort ein Ufer-, Platz- und Lagergeld zu entrichten ist, nur daß auch Gütermengen unter 3 t abgabepflichtig sind.

Abgabefrei sind in allen Fällen Güter, einschließlich des Floßholzes, und Fahrzeuge, welche dem Reiche, dem Könige von Preußen, dem preußischen oder lübeckischen Staate gehören oder ausschließlich für deren Rechnung befördert werden.

c) Verwaltungs- und Unterhaltungskosten.

Nach Artikel IV des Staatsvertrages und dem dazugehörigen Schlußprotokoll 3 zu Artikel IV waren die Kosten der Verwaltung und Unterhaltung des Kanals zunächst aus den Einnahmen für dessen Benutzung zu bestreiten und, soweit die letzteren nicht hinreichten, für die Kanalstrecke von der Geniner Brücke bis zu der Kanalschleuse bei Lauenburg von Preußen und Lübeck gemeinsam nach Maßgabe ihres Beitrages zu den Kanalbaukosten aufzubringen. Überstiegen die Einnahmen die Ausgaben, so war der Überschuß nach denselben Grundsätzen zu verteilen.

Nach der Schlußabrechnung hat der Bau des Elbe-Trave-Kanals insgesamt 23 405 777,21 M. gekostet. Der preußische Staat trug zu dieser Summe 7 500 000 M. bei. Auf Grund dieser Ziffern ist mit Preußen als Maßstab für die Verrechnung der Ausgaben und Einnahmen das Verhältnis 7,5:23,4 vereinbart. Die Kanalstrecke von der Geniner

Brücke bis zur Einmündung in den Lübecker Seehafen am Burgtor unterlag der alleinigen Unterhaltung und Verwaltung Lübecks. Den Lauenburger Hafen verwaltete und unterhielt Preußen allein. Für uns handelt es sich zunächst um den eigentlichen Kanal, also die Kanalstrecke Geniner Brücke — Lauenburger Schleuse. Hier betragen die Einnahmen an Schleusengebühren, Ufer-, Platz- und Lagergeldern, Strafgeldern, Leinpfadbetretungskarten, Jagd- und Fischereipacht für gemeinsame Rechnung Preußens und Lübecks:

Jahr		M.
1900	(19. Juni 1900—31. März 1901)	26 230,03
1901	(1. April 1901—31. „ 1902)	49 662,37
1902	(1. „ 1902—31. „ 1903)	56 468,40
1903	(1. „ 1903—31. „ 1904)	60 600,40
1904	(1. „ 1904—31. „ 1905)	53 509,55 ¹⁾
1905	(1. „ 1905—31. „ 1906)	76 221,82
1906	(1. „ 1906—31. „ 1907)	78 361,88
1907	(1. „ 1907—31. „ 1908)	81 210,04
1908	(1. „ 1908—31. „ 1909)	70 299,10
1909	(1. „ 1909—31. „ 1910)	103 507,06
1910	(1. „ 1910—31. „ 1911)	125 648,10
1911	(1. „ 1911—31. „ 1912)	114 190,69
1912	(1. „ 1912—31. „ 1913)	186 794,11

Die Gesamtunterhaltungs-, Verwaltungs- und Betriebskosten für den eigentlichen Kanal betragen:

Jahr		M.
1900	(19. Juni 1900—31. März 1901)	28 755,30
1901	(1. April 1901—31. März 1902)	75 614,12
1902	(1. „ 1902—31. „ 1903)	135 235,16
1903	(1. „ 1903—31. „ 1904)	143 747,30
1904	(1. „ 1904—31. „ 1905)	156 373,95
1905	(1. „ 1905—31. „ 1906)	150 498,71
1906	(1. „ 1906—31. „ 1907)	143 646,69
1907	(1. „ 1907—31. „ 1908)	144 060,59
1908	(1. „ 1908—31. „ 1909)	157 696,46
1909	(1. „ 1909—31. „ 1910)	159 291,55
1910	(1. „ 1910—31. „ 1911)	161 741,06
1911	(1. „ 1911—31. „ 1912)	181 522,01
1912	(1. „ 1912—31. „ 1913)	191 347,11

Um die Ausgaben zu decken, war also ein Zuschuß zu leisten von:

¹⁾ Die Mindereinnahme im Rechnungsjahre 1904 erklärt sich dadurch, daß einmal der durchgehende Kanalverkehr im Jahre 1904 bedeutend geringer war als 1903, sodann im Jahre 1904 die Gebühren ausschließlich nach dem, mit dem 1. Juli 1903 in Kraft getretenen Abgabentarif, dem bei Berechnung der Abgaben die Ladung des Schiffes zugrunde liegt, erhoben wurden, während im ersten Vierteljahre noch der alte Mehreinnahmen ergebende Abgabentarif nach der Tragfähigkeit der Schiffe in Geltung war.

Rechnungsjahr		M.
1900	(19. Juni 1900—31. März 1901)	2 525,27
1901	(I. April 1901—31. „ 1902)	25 951,75
1902	(I. „ 1902—31. „ 1903)	78 766,76
1903	(I. „ 1903—31. „ 1904)	83 146,90
1904	(I. „ 1904—31. „ 1905)	102 863,50
1905	(I. „ 1905—31. „ 1906)	74 276,89
1906	(I. „ 1906—31. „ 1907)	65 284,81
1907	(I. „ 1907—31. „ 1908)	62 850,55
1908	(I. „ 1908—31. „ 1909)	87 397,36
1909	(I. „ 1909—31. „ 1910)	55 784,49
1910	(I. „ 1910—31. „ 1911)	36 092,96
1911	(I. „ 1911—31. „ 1912)	67 331,32
1912	(I. „ 1912—31. „ 1913)	4 553,00

Gemäß dem vereinbarten Verhältnis hatte Preußen nach Verrechnung der Einnahmen zu diesen Unterhaltungskosten beizutragen:

Rechnungsjahr		M.
1900	(19. Juni 1900—31. März 1901)	809,18
1901	(I. April 1901—31. „ 1902)	8 315,82
1902	(I. „ 1902—31. „ 1903)	25 239,53
1903	(I. „ 1903—31. „ 1904)	26 643,07
1904	(I. „ 1904—31. „ 1905)	32 960,93
1905	(I. „ 1905—31. „ 1906)	23 800,82
1906	(I. „ 1906—31. „ 1907)	20 919,45
1907	(I. „ 1907—31. „ 1908)	20 139,43
1908	(I. „ 1908—31. „ 1909)	28 005,06
1909	(I. „ 1909—31. „ 1910)	17 879,64
1910	(I. „ 1910—31. „ 1911)	11 568,25
1911	(I. „ 1911—31. „ 1912)	21 580,56
1912	(I. „ 1912—31. „ 1913)	1 459,29

Es blieben demnach an Unterhaltungskosten für Lübeck:

Rechnungsjahr		M.
1900	(19. Juni 1900—31. März 1901)	1 716,09
1901	(I. April 1901—31. „ 1902)	17 635,93
1902	(I. „ 1902—31. „ 1903)	53 527,23
1903	(I. „ 1903—31. „ 1904)	56 503,83
1904	(I. „ 1904—31. „ 1905)	69 902,57
1905	(I. „ 1905—31. „ 1906)	50 476,07
1906	(I. „ 1906—31. „ 1907)	44 365,36
1907	(I. „ 1907—31. „ 1908)	42 711,12
1908	(I. „ 1908—31. „ 1909)	59 392,30
1909	(I. „ 1909—31. „ 1910)	37 904,85
1910	(I. „ 1910—31. „ 1911)	24 524 71
1911	(I. „ 1911—31. „ 1912)	45 750,76
1912	(I. „ 1912—31. „ 1913)	3 093,71

Vom rein privatwirtschaftlichen Standpunkte aus betrachtet ist der Elbe-Trave-Kanal bisher nicht erfolgreich gewesen. Es wäre aber falsch, daraus die Existenzberechtigung des Kanals bestreiten zu wollen. Ein Kanal kann berechtigt sein, auch wenn kein finanzieller Erfolg zu ver-

zeichnen war. Denn nicht der finanzielle Erfolg oder Mißerfolg entscheidet über die Existenzberechtigung einer künstlichen Wasserstraße, sondern von ausschlaggebender Bedeutung ist in erster Linie die gesamtwirtschaftliche Wirkung, und mit Bezug auf diese war, wie wir gesehen haben, der Elbe-Trave-Kanal erfolgreich. Daneben können natürlich auch militärische, politische und soziale Momente mitwirken oder bestimmend sein für die Ausführung des Baues.

Die Einnahmen und Ausgaben der von Lübeck allein zu unterhaltenden Kanalstrecke Geniner Straßenbrücke bis Mündung Burgtor betragen nach einer Mitteilung des Bauamtes in Lübeck, Abteilung Kanalverwaltung:

Rechnungsjahr	Einnahme ¹⁾ M.	Ausgabe M.
1900 (19. Juni 1900—31. März 1901)	1 576,12	2 989,78
1901 (1. April 1901—31. „ 1902)	5 616,78	28 386,53
1902 (1. „ 1902—31. „ 1903)	6 346,57	28 257,58
1903 (1. „ 1903—31. „ 1904)	10 391,33	34 287,02
1904 (1. „ 1904—31. „ 1905)	17 024,38	37 799,67
1905 (1. „ 1905—31. „ 1906)	24 974,90	36 997,13
1906 (1. „ 1906—31. „ 1907)	25 107,23	40 278,73
1907 (1. „ 1907—31. „ 1908)	27 158,86	39 203,48
1908 (1. „ 1908—31. „ 1909)	29 496,03	42 896,87
1909 (1. „ 1909—31. „ 1910)	30 260,62	46 680,65
1910 (1. „ 1910—31. „ 1911)	28 235,64	45 457,26
1911 (1. „ 1911—31. „ 1912)	31 593,38	46 158,00
1912 (1. „ 1912—31. „ 1913)	32 261,17	74 470,99

Ohne Berücksichtigung der Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals hat Lübeck für den Kanal nach Abzug aller Einnahmen folgende Summen in den einzelnen Jahren ausgegeben:

Rechnungsjahr	M.
1900 (19. Juni 1900—31. März 1901)	3 129,75
1901 (1. April 1901—31. „ 1902)	40 405,68
1902 (1. „ 1902—31. „ 1903)	75 438,24
1903 (1. „ 1903—31. „ 1904)	80 399,52
1904 (1. „ 1904—31. „ 1905)	90 677,86
1905 (1. „ 1905—31. „ 1906)	62 498,30
1906 (1. „ 1906—31. „ 1907)	59 536,86
1907 (1. „ 1907—31. „ 1908)	54 755,74
1908 (1. „ 1908—31. „ 1909)	72 793,14
1909 (1. „ 1909—31. „ 1910)	54 324,88
1910 (1. „ 1910—31. „ 1911)	41 746,33
1911 (1. „ 1911—31. „ 1912)	60 315,38
1912 (1. „ 1912—31. „ 1913)	45 303,53

¹⁾ In diesen Angaben sind anscheinend nicht enthalten das Ufer-, Platz- und Lager-

Die Zusammenstellung der Ausgaben und Einnahmen für den von Preußen zu unterhaltenden Kanalhafen in Lauenburg, der gleichzeitig Elbfahrzeugen zur Überwinterung dient, ergibt folgendes:¹⁾

Jahr	Ausgaben M.	Einnahmen M.	Jahr	Ausgaben M.	Einnahmen M.
1901	1829	888	1907	2931	2814
1902	6673	4210	1908	1558	5638
1903	6953	1611	1909	2885	1887
1904	4219	2410	1910	1619	1431
1905	1292	1413	1911	1182	5226
1906	1800	4839	1912	2993	3775

Der größte Anteil der Ausgaben entfällt auf Unterhaltungs- und Aufsichtskosten. Die Kosten der Abgabenerhebung sind nach schätzungsweise Angabe der Zollverwaltung mit 44 M. in jedem Jahre eingesetzt worden. Zu diesen Ausgaben traten im Jahre 1902, 1903 und 1904 zusammen 8730 M. als Kosten für Baggerungen zur Erhaltung der normalen Tiefe. Seit dieser Zeit sind Baggerungen nicht notwendig gewesen. Die Einnahmen sind zum größten Teil Verkehrseinnahmen (Winterschutzgeld, sowie Ufer- und Lagergeld). Als sonstige Einnahmen kommen Erträge aus Pachten, Gras-, Eis- und Fischereinutzung in Betracht.

Addiert man Einnahmen und Ausgaben des Kanalhafens in Lauenburg für die Periode 1901—1912, so zeigt sich bei einem Vergleich ein ganz geringes Überwiegen der Einnahmen. Für eine Verzinsung, ganz zu schweigen von einer Amortisation, reicht die Summe aber bei weitem nicht aus.

d) Finanzielles Ergebnis des Regieschleppbetriebes.

Wie oben dargelegt worden ist, übernahm die Handelskammer unter Ausschluß des Wettbewerbes den Schleppbetrieb. Für die Schlepplöhne, welche bei Benutzung der Schleppdampfer zu entrichten waren, trat mit Eröffnung des Kanals nachstehender Tarif²⁾ in Kraft. Nach ihm war zu zahlen:

geld für die Benutzung der öffentlichen Lösch- und Ladeplätze am Kanalhafen in Lübeck (1911 3369,10 M.), sowie die Einnahmen an Platz- und Lagergeld für die Benutzung der Lösch- und Ladeplätze zu Genin, Büssau, Kronsforde, Krumesse und Behlendorf (1911 514 M.).

¹⁾ Nach Angaben der Königlichen Regierung in Magdeburg Abt. Elbstrombauverwaltung.

²⁾ Samml. der lübeckischen Gesetze und Verordnungen, 67. Bd., 1900, S. 183ff.

§ 1.

I. Für das geschleppte (beladene oder nicht beladene) Schiff:

A. bei ununterbrochener Durchfahrt durch den ganzen Kanal:

1. von Schiffen mit einer Tragfähigkeit von 50 t und weniger 15 M.
2. von Schiffen mit einer größeren Tragfähigkeit für jede weiteren 25 t 1 M. mehr.

B. bei Durchfahrt durch einzelne Kanalstrecken:

1. im Anhang der durchgehenden Schleppzüge für Strecken bis einschließlich:

- | | | |
|----|-------|-----------|
| a) | 5 km | 3 Zehntel |
| b) | 10 km | 4 „ |
| c) | 15 km | 5 „ |
| d) | 20 km | 6 „ |
| e) | 30 km | 7 „ |
| f) | 40 km | 8 „ |
| g) | 50 km | 9 „ |
| h) | 60 km | 10 „ |

des nach A berechneten Satzes.

2. mit einem besonders gestellten Schleppdampfer: der nach B 1 berechnete Satz mit dem Zuschlag von einem Drittel.

Außerdem ist für die besondere Leerfahrt des Dampfers von seiner jeweiligen Liegestelle bis zum Anfangspunkt der Schleppfahrt eine Gebühr zu entrichten, welche 30 Pf. für jedes km Leerfahrt beträgt.

II. für die im geschleppten Schiff beförderte Ladung:

A. bei ununterbrochener Durchfahrt durch den ganzen Kanal für je 5 t 1 M.

B. bei Durchfahrt durch einzelne Kanalstrecken für je 5 t und 5 km:

1. im Anhang der durchgehenden Schleppzüge 7,5 Pf.
2. mit einem besonders gestellten Schleppdampfer 10 Pf.

§ 2.

Als Durchfahrt durch den ganzen Kanal im Sinne der Tarifbestimmungen § 1 I A und II A gilt die Fahrt zwischen der Liegestelle im Kanalhafen zu Lübeck und der Elbe vor der Kanalmündung in Lauenburg. Für Schiffe, welche zwischen zwei Anlegestellen an den Schleppdampfer angehängt werden, wird die Entfernung von der rückwärts gelegenen nächsten Anlegestelle ab gerechnet; im übrigen ist der von der Kanalverwaltung aufgestellte Kilometerzeiger für die Berechnung der Entfernung maßgebend.

§ 3.

Die regelmäßigen Durchgangsschleppzüge müssen stattfinden, wenn an Schlepplohn mindestens 30 M. gezahlt werden.

Der nach diesem Tarif arbeitende Regieschleppbetrieb brachte mit der Zeit Überschüsse, die die zu einer angemessenen Verzinsung und Tilgung

des Anlagekapitals für die Schleppdampfer,¹⁾ sowie die für die Unterhaltungs- und Betriebskosten erforderlichen Beträge überstiegen.²⁾ Da die Einrichtung des Regieschleppbetriebes lediglich zur schnellen Abwicklung des Verkehrs, also zur Hebung der Rentabilität der den Kanal befahrenden Schiffe, bestimmt war, nicht aber dazu, eine Einnahmequelle des Staates zu sein, so beantragte im Jahre 1907 die Handelskammer im Interesse des Verkehrs eine Herabsetzung des Schlepplohntarifes für Schiffsladungen (§ 1, II). Die Zweckmäßigkeit dieses Antrages wurde sowohl vom lübeckischen Staate wie von der preussischen Regierung anerkannt, und mit dem 1. März 1908 trat ein neuer Tarif³⁾ in Kraft, nach dem für die beförderte Ladung bei ununterbrochener Durchfahrt durch den ganzen Kanal für je 5 t 60 Pf., statt bisher 1 M., und bei Durchfahrt durch einzelne Kanalstrecken für je 5 t und 5 km im Anhang der durchgehenden Schleppzüge 4,5 Pf. statt bisher 7,5 Pf. gezahlt wurden. Durch den zunehmenden Kanalverkehr steigerte sich die Einnahme aber immer weiter, so daß im Jahre 1911 die Handelskammer erneut eine durchgreifende Gebührenermäßigung beantragte. Diesem Antrage wurde vom lübeckischen Senate mit Zustimmung Preußens in dem Tarife mit Gültigkeit vom 1. Mai 1912⁴⁾ stattgegeben. Der neue Tarif brachte eine Herabsetzung der Gebühr namentlich wieder für die im geschleppten Schiff beförderte Ladung, indem sie bei Durchfahung des ganzen Kanals von 60 Pf. auf 40 Pf. für je 5 t und bei Durchfahrt durch einzelne Kanalstrecken für je 5 t und 5 km im Anhang der durchgehenden Schleppzüge von 4,5 auf 3,5 Pf. ermäßigt wurde.⁵⁾ Der niedrigste Gebührensatz von 15 M. für das

1) Für die drei Schleppdampfer wurden laut Staatsvorlage vom 27. November 1899 210000 M. bewilligt.

2) Vgl. für die zulässige Höhe des Erträgnisses aus einem Schleppmonopol die Beratungen des deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt in den Jahren 1906 und 1907.

3) Sammlung der lübeckischen Gesetze und Verordnungen 75 Bd. 1908, S. 20ff.

4) Desgl. 79 Bd. 1912, S. 442ff.

5) Für eine Ladung von 500 t wurde an Schleppgebühr bezahlt bei ununterbrochener Durchfahrt durch den ganzen Kanal nach dem Tarif von:

1900	100 M.
1908	60 „
1912	40 „

bei Durchfahrt durch eine Kanalstrecke von 40 km im Anhang der durchgehenden Schleppzüge nach dem Tarif von:

1900	60 M.
1908	36 „
1912	28 „

geschleppte Schiff, der bisher bei ununterbrochener Durchfahrt durch den ganzen Kanal nur für Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 15 t und weniger gegolten hatte, wurde in dem neuen Tarif auf Schiffe mit einer Tragfähigkeit von mehr als 50 t und zwar bis inkl. 100 t ausgedehnt, so daß jetzt erst von dieser Grenze an der Zuschlag von 1 M. für jede weiteren 25 t in Anwendung kommt. Auch die Gebühr für das geschleppte Schiff bei Durchfahrt durch einzelne Kanalstrecken im Anhang der durchgehenden Schleppzüge wurde wieder, wie auch schon 1908, um ein Geringes herabgesetzt.¹⁾

Wir sehen in dieser Behandlung der Schlepplohntarife das Streben, verkehrsentwickelnd zu wirken. Wenn trotz andauernder Herabsetzung ein günstiges finanzielles Ergebnis erzielt worden ist, so zeugt dies von der Erreichung des Zieles.

Die folgende Tabelle, die nach den Verwaltungsberichten der Handelskammer in Lübeck aufgestellt ist, soll veranschaulichen, wie sich der Regieschleppbetrieb in den einzelnen Jahren rentiert hat:

	Einnahmen aus Schlepp- löhnen	Ausgaben	Überschuß	Davon an den Dampfer- erneuerungs- fonds	Von dem Überschuß abzügl. Dampfer- erneuerungs- fonds die Hälfte an den Staat
	M.	M.	M.	M.	M.
1900			(Zuschuß 995,50)		
1901	62 146,45	58 691,90	3 454,55	—	1 727,28
1902	53 038,83	39 352,15	3 686,28	—	1 843,14
1903	72 249,45	67 636,77	4 612,68	—	2 306,34
1904	63 292,10	60 001,60	3 290,50	—	1 645,25
1905	97 112,48	55 570,16	41 542,32	15 578,37	12 981,98
1906	110 464,20	63 594,47	46 869,73	23 434,87	11 717,43
1907	119 547,40	67 425,74	52 121,66	26 060,83	13 030,42
1908	94 366,70	65 526,62	28 840,08	16 570,01	6 135,04
1909	121 223,60	79 269,05	41 954,55	17 000,00	12 477,28
1910	140 672,20	86 922,07	53 750,13	17 000,00	18 375,07
1911	158 863,90	102 052,21	56 811,69	17 000,00	19 905,85
1912	191 134,05	145 956,34	45 177,71	17 000,00	14 088,85

Die Übernahme des Schleppbetriebes durch die Handelskammer hat sich, wie obige Tabelle zeigt, finanziell sehr gut bewährt und das

¹⁾ Die Gebühr betrug z. B. für eine Strecke von 40 km für ein Schiff von 100 t Tragfähigkeit nach dem Tarif von:

1900	13,60 M.
1908	11,90 „
1912	9,00 „

allgemeine finanzielle Ergebnis wird durch Hinzurechnung obiger Überschüsse günstiger. Neben diesem zahlenmäßig zum Ausdruck gekommenen Nutzen ist wahrscheinlich auch dadurch noch eine indirekte Mehrausgabe an Unterhaltungskosten für den Kanal erspart worden, die sich jedoch nicht ermitteln läßt, daß der Kanal in möglichst vorsichtiger, die Ufer wenig beschädigenden Weise befahren worden ist. Dazu kommt eine bessere Ausnutzung der Schleusen, für die Schiffer Ersparung an Zeitverlusten, wenn zu jeder Zeit Schleppkräfte zur Verfügung stehen, also eine Verminderung der Fahrzeit und dadurch Erhöhung der Leistungsfähigkeit ihrer Fahrzeuge.

IV. Volkswirtschaftliche Wirkung.

1. Auf den Kreis Herzogtum Lauenburg, vornehmlich auf die Landwirtschaft.

Der Elbe-Trave-Kanal wurde im Interesse der Schifffahrt hergestellt. Es ist deshalb selbstverständlich, daß die Vorteile des Kanals in erster Linie diesem Zweige der Volkswirtschaft zufließen. Damit sind aber seine Vorteile noch nicht erschöpft. Zweifellos sind mit einem Kanalbau auch immer Vorteile verbunden, die der Landwirtschaft zugute kommen. Diese liegen vor allem in der Steigerung des Verkehrswertes des Bodens, wie sie auch durch den Bau anderer Verkehrsmittel hervorgerufen werden, und in der Erhöhung des Nutzungswertes (Bodenrente) der anliegenden Ländereien, bewirkt durch Ent- und Bewässerung. Dafür aber zahlenmäßige Angaben zu bringen, stößt auf viele Schwierigkeiten. Die Grundsteuer gibt hierfür keinen Anhaltspunkt, da sie unabänderlich feststeht, und ob bei der Veranlagung zur Einkommen- und Ergänzungssteuer der höhere Nutzungswert immer zum Ausdruck kommt, ist sehr zweifelhaft.

Die Vorteile werden aber bei dem Bau neuer Kanäle durch Nachteile für die Anlieger oft zum Teil kompensiert. Neben der Trennung im Nahverkehr, die durch viele Brücken allerdings bis zu einem gewissen Grade ausgeglichen werden kann, sind es vor allem die Veränderungen im Grundwasser, die sich hauptsächlich bei den neuen Kanalbauten wegen ihrer großen Dimensionen sehr unangenehm bemerkbar machen und oft zum Übergang zu einer anderen Bewirtschaftung nötigen. Dieser Übergang kann sich gewöhnlich erst im Verlaufe mehrerer Jahre vollziehen und für diese Zeit ist mit einem Mindereinkommen, wenn nicht mit einem Verlust zu rechnen, der sich aber nach dieser Periode verliert und dann meist reichlich wieder eingebracht wird.

Welche Vor- und Nachteile der Elbe-Trave-Kanal nun dem Kreise Herzogtum Lauenburg, auf den rund 50 km der freien Kanallänge entfallen, vor allem der Landwirtschaft gebracht hat, soll die folgende Untersuchung zeigen.

Der Königliche Landrat des Kreises bemaß in seinem gedruckten Antrage vom März 1893 an den Kreisausschuß auf Bewilligung der von Preußen geforderten Beitragssumme von 600000 M. die Vorteile, die dem Kreise aus dem Kanalbau erwachsen würden, ungefähr folgendermaßen:

„1. Der Kreis wird von den Unterhaltungskosten des alten Stecknitz-Kanals für immer befreit. Er spart damit nach dem Durchschnitt der letzten Jahre eine jährliche Nettoausgabe von 7395 M., erhält also bei Verzinsung mit 3¾ v. H. einen Kapitalgewinn von 197200 M.

Zu den Unterhaltungskosten des neuen Kanals leistet der Kreis keinen Zuschuß.

2. Die Kreisforsten werden im Verlaufe einer Umtriebsperiode durch erhöhten Waldpreis allein infolge verminderter Frachtsätze die verlangten 600000 M. verzinsen und amortisieren.

3. Der Verkehrswert des Kanals für den Kreiskommunalverband und die Städte Mölln und Lauenburg und die dadurch bedingte Wertsteigerung des Lauenburgischen Gebietes ist für den ganzen Kreis von Bedeutung und muß sehr hoch veranschlagt werden.

4. Der finanzielle Vorteil, den der Kreis und seine Bewohner schon beim Bau des Kanals, dessen Baukosten auf 23,545 Mill. M. berechnet sind, erzielen, wird allein schon zweifellos die geforderten 600000 M. übersteigen.

5. Der Wert der Wiesenverbesserungen ist vom Baurate Lohmeyer für ein früheres Kanalprojekt nach Schätzung landwirtschaftlicher Sachverständiger auf 843750 M.¹⁾ berechnet. Wenn auch die Anlieger des Kanals von der Gemarkung Grambeck ab bis südlich von Güster bei Ausführung des neuen Kanalentwurfes vielleicht nachteilig

¹⁾ Die Summe bezieht sich auf ein Projekt, das den Kanal in der Richtung Lübeck-Ratzeburg-Mölln-Lauenburg vorsah, und ist deswegen hier unzutreffend. Das vereinigte Lauenburg-Lübeckische-Kanal-Komitee berechnete im Jahre 1880 den Mehrreinertrag der Wiesenflächen nach der Korrektion auf der Strecke

Mölln-Lauenburg auf	27000 M.
Mölln-Lübeck	30400 „
	zus. 57400 M.

jährlich. Das entspricht mit 4% kapitalisiert einem Kapital von 1435000 M. Diese Summe hätte hier in Ansatz gebracht werden müssen.

betroffen werden, so kommen die ermittelten Vorteile den nördlich und südlich von dieser Strecke gelegenen großen Wiesenflächen voll zugute.“

Wie ist nun heute der Elbe-Trave-Kanal für den Kreis Herzogtum Lauenburg zu beurteilen?

Die damals als zu hoch empfundene Summe von 600000 M., die der Kreis zu den Kanalbaukosten beizusteuern hatte, ist sicherlich nicht zu hoch gewesen. Wenn man bedenkt, daß dafür der Kreis auf ewig von den Unterhaltungskosten des alten Stecknitzkanals befreit wurde, und den Kreiseingesessenen große Summen für Grundverkäufe zum Kanalbau zugeflossen sind (es sind 3275200 M., rund 1 Mill. mehr als veranschlagt, für Grunderwerb verausgabt worden), scheint die Summe eher zu niedrig. Es unterliegt jedenfalls keinem Zweifel, daß die Belastung der Anlieger größer gewesen wäre, wenn sie den Grund und Boden hätten kostenlos zur Verfügung stellen müssen.

Die Kreisverwaltung hat in den letzten sechs Jahren bei Verfrachtung von Wegebaustoffen für die Kreischausseen auf dem Kanal, die bei seinem Fehlen hätte auf der Eisenbahn vor sich gehen müssen, Frachtkostensparnisse in Höhe von 10042,50 M.¹⁾ gemacht. Ihnen steht allerdings gegenüber eine jährliche Ausgabe von etwa 2600 M. für die vier vom Kreiskommunalverband zu unterhaltenden Kanalbrücken bei Büchen, Güster, Mölln und Anker, sowie der Fußgängerbrücke bei Berkenthin.

Auf der anderen Seite ist darauf hinzuweisen, daß die Erwartung, die Kreisforsten würden allein infolge erleichterter Holzabfuhr die gezahlten 600000 M. verzinsen und amortisieren, keineswegs eingetroffen ist.

Dagegen hat die Anlage des Kanals dem Kreise dadurch Vorteil gebracht, daß es ihm möglich war, bei Güster eine sehr wertvolle Kiesgrube zu erwerben, die dem Kreise im Jahre 1912 durch ein Tauschgeschäft einen Reingewinn von 25000 M.¹⁾ eingebracht hat. Wenn sie auch bisher noch nicht in besondere Benutzung genommen ist, so wird sie in Zukunft für die Straßen in der Gegend von Berkenthin, Steinhorst, Sandesneben eine nicht zu unterschätzende Bedeutung erlangen. Der Verkehrswert des Kanals für den Kreis geht daraus hervor, daß die Kanalstationen an dem Gesamtkanalverkehr im Jahre

¹⁾ Nach Akten des Kreisausschusses des Kreises Herzogtum Lauenburg.

1910 mit 38,7 % und im Jahre 1911 sogar mit 54,4 % beteiligt waren. Diese Ziffern zeugen ohne jede weitere Erklärung dafür, daß der Kanalverkehr allein reichlich die geleistete Beitragszahlung des Kreises von 600000 M. deckt.

Außerdem ist durch den Wasserweg eine Verbilligung der Frachten eingetreten. Sie hat bewirkt, daß z. B. die Kornhändler in Mölln den Landwirten höhere Preise für ihr Getreide zahlen konnten, und daß andererseits die fremden Futtermittel und Düngestoffe billiger geliefert werden konnten, als es vor Erbauung des Kanals möglich war. Das hat dazu beigetragen, daß die Möllner Getreidegeschäfte sich seit 1900 bedeutend vergrößert haben. So hat der Umsatz des Getreidegeschäftes der Firma H. F. Holtz sich seit diesem Zeitpunkte verdoppelt und der des Getreidegeschäftes E. R. Michelsen und Sohn ist sogar um das Siebenfache gestiegen.¹⁾ Auch der Kohlenhandel ist in Mölln durch den Kanal bedeutend gehoben worden. Ebenso hat der Kanal dort auf die Bautätigkeit sehr fördernd und anregend eingewirkt. Da Mölln der einzige größere Ort am Kanallauf ist, ist über die Wirkung des Kanals auf Handel und Geschäftsverkehr sowie Gewerbe sonst nicht viel zu sagen. Die Stadt Lauenburg nimmt eine Sonderstellung ein, insofern ihr schon vor Eröffnung des Elbe-Trave-Kanals eine leistungsfähige Wasserstraße zur Verfügung stand.

Aber nicht erst seit Fertigstellung des Kanals hat der Kreis sehr großen Nutzen aus ihm gezogen, sondern auch schon während der Bauzeit. Da die Stadt Mölln von 1896—1900 Sitz der Bauleitung und der Betriebsstätten war, so floß den Möllner Geschäftsleuten ein großer Teil der gezahlten Gehälter und Löhne zu. Ihr Absatz steigerte sich und sie erzielten reiche Gewinne. Ähnlich war es in anderen Orten des Kreises, denn die aufgewendeten Gesamtbaukosten sind zum größten Teil im Kreise verausgabt und umgesetzt worden.

Was die Verkehrserleichterungen anbetrifft, so wird darüber in den einzelnen Gemeinden verschieden geurteilt. Gemeinden, die früher eine Lösch- und Ladestelle besessen haben, bei dem neuen Kanalbau aber nicht mit einer solchen bedacht sind, klagen natürlich darüber, daß die Verkehrsverhältnisse nicht günstiger geworden seien. Im allgemeinen werden aber die Vorteile des Kanals in bezug auf den Güterverkehr gebührend anerkannt. Daß für einige sowohl mit einer Eisenbahnstation wie mit einer Lösch- und Ladestelle am Kanal versehenen

¹⁾ Nach Mitteilungen des Magistrats der Stadt Mölln.

Gemeinden für kleinere Quantitäten höherwertiger Produkte der Empfang oder Versand zur Bahn sich billiger stellt als per Kanal, kann nichts an der Tatsache ändern, daß der Kanal der Landwirtschaft sowohl beim Empfang wie beim Versand vieler Produkte Vorteile bieten kann und auch tatsächlich bietet.

Ob der Verkehrswert der am Kanal liegenden Grundstücke zugenommen hat, konnte nicht ermittelt werden. Durch Anlage industrieller Werke ist jedenfalls keine Wertsteigerung hervorgerufen worden, da sonderbarerweise bisher an dem ganzen Kanallaufe im Kreise Herzogtum Lauenburg noch nicht eine einzige Fabrikanlage entstanden ist. Anscheinend hängt dieses mit der lübeckischen Industriepolitik zusammen, die rechtzeitig dafür gesorgt hat, daß allen Interessenten zum Selbstkostenpreise Industrieterrain in beliebiger Größe und sehr guter Lage vom Staate zur Verfügung gestellt wird.

Um beurteilen zu können, welchen Nutzen der Kanal der Landwirtschaft durch seine Melioration gebracht hat, ist es nötig, den Zustand der durchschnittlichen Ländereien vor dem Kanalbau zu kennen.

Die an dem alten Stecknitzkanal gelegenen Wiesen mit einem Gesamtflächeninhalt von rund 4059 ha wurden bei dem damaligen Schiffahrtsbetrieb wöchentlich regelmäßig dreimal durch das den Schiffen an den Fahrtagen mitfolgende und nachgesandte Wasser aus den Stauschleusen überflutet. Das angrenzende Wiesenterrain war infolgedessen vollständig versumpft und konnte nur in sehr beschränktem Umfange landwirtschaftlich ausgenutzt werden. Der Graswuchs bestand meist aus nährstoffarmen, moorigen Sumpfräsern und einem Gemisch von Moos.¹⁾ Die Kultivierung der Wiesen war unter obigen Umständen von vornherein ausgeschlossen. Denn an einer Entwässerungsmöglichkeit als der notwendigen Vorbedingung für eine jede Kultivierung fehlte es vollständig.

Daß der Bau des Elbe-Trave-Kanals auf diese Verhältnisse völlig umgestaltend einwirken mußte, liegt klar zutage.

Auf der Kanalstrecke von Lübeck bis zum Beginn der Scheitelhaltung sind die Vorteile gleich von Anfang an eingetreten. Die durch den Kanal hervorgerufene Senkung des Grundwasserstandes bewirkte eine Entwässerung und dadurch eine Verbesserung der Wiesen. Durch die jetzt mögliche Anwendung der Mähmaschine wurde viel Arbeit erspart, die Heuernte erleichtert und die Qualität des Futters ganz

¹⁾ Gutachten der von der Kanalbaubehörde beauftragten landwirtschaftlichen Sachverständigen.

erheblich gebessert. Diese wirtschaftlichen Verbesserungen werden heute von fast allen Gemeinden anerkannt. So wird aus Krummesse berichtet, daß durch Gewinnung eines besseren Futters der Vorteil durch den Kanal mit jährlich 300—400 M. nicht zu hoch veranschlagt sei. In Gr.-Berkenthin werden die Verbesserungen der in dieser Gemeinde in Betracht kommenden 18 ha Wiesen auf 18—20000 M. geschätzt, und in der Gemeinde Niendorf beträgt nach einer Mitteilung des dortigen Gemeindevorstehers der Mehrwert der anliegenden Wiesen ca. 6000 M. Ähnliche günstige Resultate werden aus anderen an dieser Kanalstrecke gelegenen Gemeinden mitgeteilt. Nur in der Gemeinde Kühsen sollen die Wiesen auch jetzt noch zum Teil überschwemmt werden und dadurch ein Drittel des Futterertrages verloren gehen.

Die Landwirtschaft in den Gemeinden an der Scheitelstrecke und an der südlichen Schleusenhaltung hat in den ersten Jahren nach Fertigstellung, und auch schon in den letzten Jahren des Baues des Kanals, einigen Schaden erlitten. Er wurde hervorgerufen teilweise durch zu große Trockenlegung, da die anliegenden Grundstücke in der Scheitelstrecke bis zu 14 m tief durchschnitten wurden, und teilweise angeblich durch Versumpfung (Gebiet von Buchhorst-Lanze-Basedow und Gemarkung Pötrau); die Versumpfung bestand aber, wie nachgewiesen worden ist, bereits vor dem Kanalbau. Diese Schädigungen und Wirtschaftsstörungen sind aber schon zum großen Teil im voraus wettgemacht worden durch die von der Kanalverwaltung gezahlten Preise für Grunderwerb, die auf der Strecke Mölln-Lauenburg den gemeinen Wert der Grundstücke oft überstiegen.¹⁾ Aber auch für die infolge der Trockenlegung entstandenen Bodenrisse und sonstigen Schädigungen sind den Anliegern aus Billigkeitsgründen angemessene Summen als Entschädigungen angeboten worden, obwohl der entstandene und in einigen Jahren zu behebbende Schaden in keinem Verhältnis zu dem dauernden Nutzen stand. Die Entschädigungssummen beliefen sich auf zusammen 198278,36 M. Außerdem hat die Kanalbaubehörde zur Abhilfe des Wassermangels damals durch Herstellung von Rohrbrunnen und Viehtränken, durch Dichten der Seitengräben und Ausfüllung der Wiesenrisse und durch Wassereinpumpen in die Seitengräben 35214,05 M.,

¹⁾ Oberbaudirektor Rehder weist in einem Bericht über den Grunderwerb für den Elbe-Trave-Kanal S. 10 folgendes nach: Von der Dorfschaft Güster wurden im ganzen zum Kanalbau erworben 40 ha 79 a 20 qm mit einem Reinertrage von 701,58 M. Einer Mark Reinertrag entspricht nachweisbar in der dortigen Gegend ein Kaufpreis von 45 M. Für die obigen Grundstücke wäre also zu zahlen gewesen 31571,10 M., die Kanalbaubehörde hat aber gezahlt 110559,22 M.

und zur Entwässerung der versumpften Strecken 11315,30 M. aufgewendet. Alle diese besonderen Aufwendungen für die Landwirtschaft wurden vielfach als nicht ausreichend angesehen, obwohl von landwirtschaftlichen Sachverständigen, die auch bei der Abschätzung der durch den Bau des Kaiser-Wilhelms-Kanals entstandenen Schäden zur allgemeinen Zufriedenheit tätig gewesen waren, die Vergütungen niedriger bemessen worden waren. Denn nach ihrer Ansicht würden die entstandenen Bodenrisse, worin der Hauptschaden bestand, in 5—6 Jahren von selbst wieder verschwinden. Eine Ansicht, die sich im allgemeinen bestätigt hat.

Heute wird von den Gemeinden Alt-Mölln, Mölln, Roseburg, Siebenichen, Nüssau, Fitzen, Büchen, Pötrau, Bröthen, Witzeze, Dalldorf, Gutsbezirk Dalldorf und der Gemeinde Lanze die verbessernde Wirkung des Kanals auf die anliegenden Wiesen anerkannt. Zum Teil wird angegeben, daß der Ertrag doppelt so hoch sei wie vorher, und erst der Kanal eine intensive Bewirtschaftung möglich gemacht habe. Die Gutsbezirke Wotersen und Gudow und die Gemeinde Basedow wollen weder eine Besserung noch einen Schaden durch den Kanal erhalten haben. In den Gemeinden Hornbeck, Grambeck und Götting ist aus den vorher stark versumpften Wiesen gutes Ackerland geworden. Ähnlich liegen die Verhältnisse im Gutsbezirke Woltersdorf und in der Gemeinde Woltersdorf. Zur richtigen Beurteilung ist aber hier zu berücksichtigen, daß bei dem spärlichen Vorhandensein von Wiesen bei einigen Höfen den Besitzern Wiesen statt dieser Ackerflächen viel wertvoller sein würden. In der Gemeinde Breitenfelde, wo die an den Kanal grenzenden Grundstücke leichtesten Sandboden aufwiesen, sind durch Entziehung des Grundwassers die Erträge angeblich um 50 % gesunken. Auch die Wiesen der Gemeinde Güster leiden in trockenen Zeiten unter der Senkung des Grundwasserspiegels. Durch Grundverkäufe zur Kiesausbeutung sind aber Wohlstand und Steuerkraft in der Gemeinde Güster seit Bestehen des Kanals sehr gehoben worden.¹⁾

Fassen wir die Wirkung des Elbe-Trave-Kanals durch seine Melioration der angrenzenden Wiesen zusammen, so kann nach Vorstehendem angenommen werden, daß der im Jahre 1880 von dem Vereinigten Lauenburg-Lübeckischen Kanalkomitee berechnete Mehrreinertrag der Wiesenflächen, der einem Kapital von 1435000 M. entsprach, annähernd zutreffend ist. Daß bei der großen Veränderung im Grundwasserstande

¹⁾ Nach Mitteilung des Gemeindevorstehers sind durch höhere Erträge der Gewerbe- und Einkommensteuer die Prozente zur Deckung der Kommunallasten erniedrigt worden.

hin und wieder immer noch Klagen laut werden, ist selbstverständlich. Aber man darf darüber doch nicht die großen dauernden Vorteile vergessen oder unterschätzen.

2. Auf die Verteilung des Hinterlandverkehrs.

Es ist selbstverständlich, daß die Eröffnung einer leistungsfähigen Wasserstraße die Verteilung des Hinterlandverkehrs auf die Transportmittel zu Wasser und zu Lande beeinflussen muß. Das zeigt sich auch beim Elbe-Trave-Kanal. Vor Eröffnung des Elbe-Trave-Kanals kam für die entfernteren Hinterlandsbeziehungen Lübecks nur die Eisenbahn in Betracht, für den Nahverkehr neben der Eisenbahn noch die Trave und Wakenitz. Es ist daher eine natürliche Folge, wenn im Jahre 1899 der Gesamthinterlandverkehr zu 84,6 % von der Eisenbahn bewältigt wurde. Nach Eröffnung des Kanals änderte sich das Verhältnis folgendermaßen:

Von dem Güterverkehr Lübecks mit seinem Hinterlande beförderten:¹⁾

	1899 t	1905 t	1910 t	1911 t
Die Eisenbahnen	1 057 093	1 001 098	1 219 893	1 354 294
Die Trave und Wakenitz	191 719	96 641	125 821	115 638
Der Elbe-Trave-Kanal:				
Im Verkehr mit den Kanalstationen	—	29 849	34 141	27 153
Im Durchgangsverkehr mit der Elbe	—	330 355	535 769	423 951
zusammen	1 248 812	1 457 943	1 915 624	1 921 036

Im Jahre 1905 war die Eisenbahn noch mit 68,7 % und im Jahre 1910 mit 63,7 % an dem Gesamtgüterverkehr beteiligt, während im Jahre 1910 bereits 27,1 % auf den Kanal entfielen. Die hauptsächlichsten für den lübeckischen Eisenbahnfernverkehr in Betracht kommenden Gebiete sind:

1. West- und Süddeutschland, vor allem Westfalen und die Rheinprovinz, Provinz Hannover, Großherzogtum Oldenburg, Herzogtum Braunschweig, Bremen und Emshäfen. Daneben Provinz

¹⁾ Nach den tabellarischen Übersichten des lübeckischen Handels.

Hessen-Nassau und Großherzogl. Provinz Oberhessen, Bayrische Pfalz und die Großherzogtümer Baden und Hessen.

2. Hamburg.

3. Elbgebiete:

Berlin und Provinz Brandenburg, Provinz Sachsen, Thüringische Staaten, Herzogtum Anhalt, Königreich Sachsen und Österreich-Ungarn.

An dem Gesamteisenbahngüterverkehr Lübecks im Jahre 1912 von 1219893 t waren die obigen Gebiete folgendermaßen beteiligt:

1. West- und Süddeutschland	382076 t
Davon: Westfalen und Rheinprovinz	215981 t
Provinz Hannover, Großherzogtum Oldenburg, Herzogtum Braunschweig, Bremen und Emsbüden	128047 t
2. Hamburg	128557 t
3. Elbgebiete	89544 t

Die Bedeutung Rheinland-Westfalens, der Provinz Hannover usw. für Lübeck geht hieraus deutlich hervor, doch die Fertigstellung des Rhein-Hannover-Kanals dürfte sich für Lübecks Eisenbahnverkehr mit diesen Gebieten besonders nachteilig bemerkbar machen.

Das eben bei den Hinterlandsbeziehungen gezeigte Überwiegen der Eisenbahn gegenüber dem Wasserweg ist jedoch keine Besonderheit Lübecks. Etwas ganz ähnliches sehen wir z. B. bei Bremen. Bei Bremen entfielen im Jahre 1909¹⁾

	auf die Weser: t	auf Verkehrsmittel zu Lande: t
bei der Einfuhr aus dem Hinterlande	724 900	1 850 100
bei der Ausfuhr in das Hinterland	339 300	1 658 500

Dabei ist allerdings zu beachten, daß Bremen unvergleichlich gute Eisenbahnverbindungen mit günstigen Tarifen hat.

Der ganze auf der Elbe beruhende Verkehr Lübecks, mit Ausnahme desjenigen der Unterelbe, ist der Trave-Stadt durch den Elbe-Trave-Kanal zugefallen. Es liegt daher die Frage nahe, welche Entwicklung der Verkehr derjenigen Seehäfen, die vor Eröffnung des Kanals den

¹⁾ Dr. Franz Gehrke: Bremens Warenhandel und seine Stellung in der Weltwirtschaft. Jena 1910 S. 11.

Güterexport und Import dieser Gebiete vermittelten, genommen hat. Diese Häfen sind vor allem Hamburg und Stettin.

Hamburg hatte im Jahre 1897 einen Elbschiffahrtsverkehr von rund 5600000 t. Von dieser Gütermenge entfielen auf den Verkehr zu Berg 3250000 t und auf den Talverkehr 2320000 t. Für das Jahr 1910 ergab sich für den Elbschiffahrtsverkehr Hamburgs eine Gütermenge von 4113187 t zu Tal und 6255675 t zu Berg, zusammen 10368862 t. Auch in den dazwischen liegenden Jahren ist die Verkehrsentwicklung stetig und gleichmäßig fortschreitend, so daß kaum anzunehmen ist, daß der Hamburger Elbverkehr zu gunsten Lübecks eine Einbuße erlitten hat.

Anders dagegen ist es mit Stettin. Stettins Flußverkehr mit der Elbe und den märkischen Wasserstraßen, also mit dem Hinterlande, in dem es heute in schärfstem Wettbewerb mit Hamburg und Lübeck steht, zeigt nicht diese Entwicklung. Er betrug:

	im Eingang		im Ausgang	
	von der Elbe t	von Berlin t	nach der Elbe t	nach Berlin t
1901 ¹⁾	143 025	198 557	177 614	703 144
1905	168 679	265 222	179 549	1 019 849
1910	192 254	249 353	180 475	598 972

Während der Verkehr mit der Elbe noch eine geringe Steigerung zeigt, ist der Verkehr mit Berlin sehr merklich zurückgegangen, vor allem der Versand Stettins nach Berlin. Dazu bemerken die Vorsteher der Kaufmannschaft zu Stettin in ihrem Bericht vom Jahre 1910 I. Teil S. VIII: „Auffällig an der Tabelle über unseren Flußverkehr ist besonders der Rückgang unseres Verkehrs nach Berlin, der seit dem Jahre 1910 rund 330000 t oder 35,6 % betragen hat. Die Ursache dafür ist nicht nur in der jetzigen unmodernem Schiffahrtsverbindung zwischen Berlin und Stettin zu erblicken, sondern zu einem wesentlichen Teile in den fiskalischen Schiffahrtsabgaben zwischen Stettin und Swinemünde. Es bedarf gar keines Nachweises, daß ein Massenartikel, wie englische Kohle, worin allein im Berichtsjahre ein Rückgang der von Stettin nach Berlin verschifften Mengen von über 100000 t eingetreten ist, eine derartige Vorbelastung, wie sie unter dem jetzigen Schiffahrtsabgabentarif besteht, nicht ertragen kann und darum nach Hamburg abgelenkt werden muß.“

¹⁾ Vom 1. April bis Ende Dezember.

Wie hat sich denn der Binnenschiffahrtsverkehr Hamburgs und Lübecks nach diesen Gebieten entwickelt?

Hamburg hatte mit den märkischen Wasserstraßen (Berlin) einen Güterverkehr von:

Jahr	im Eingang t	im Ausgang t	zusammen t	In % von 1902
1902	202 388	959 229	1 161 617	100
1909	205 757	2 328 499	2 534 256	218,2
1910	246 808	2 339 552	2 586 360	222,6

Der Binnenschiffahrtsverkehr Lübecks mit der Mittelelbe und den märkischen Wasserstraßen hatte einen Umfang von:

Jahr	im Eingang t	im Ausgang t	zusammen t	in % von 1902
1902	69 067	36 713	105 780	100
1909	109 838	138 877	248 715	235,1
1910	142 786	125 382	268 168	253,5

Der Stettiner Verkehr auf dem Finow-Kanal mit Berlin und dem Elbgebiet betrug:¹⁾

Jahr	Eingang		Ausgang		Gesamtverkehr			
	vom Elb- gebiet t	von Berlin t	nach dem Elb- gebiet t	nach Berlin t	mit dem Elb- gebiet t	in % von 1902	mit Berlin t	in % von 1902
1902	169 825	259 616	147 683	654 757	317 508	100,0	914 373	100,0
1909	149 689	244 637	203 912	688 895	353 601	111,4	933 532	102,5
1910	192 254	249 353	180 475	598 972	372 729	120,5	848 325	92,8

Die Entwicklung des Stettiner Verkehrs ist also eine bedeutend ungünstigere. Gar keine Steigerung, vielmehr einen starken Rückgang zeigt der Ausgangsverkehr nach Berlin, wo Stettin mit Hamburg allein konkurriert. Lübeck kommt hier so gut wie gar nicht in Betracht, denn sein Güterverkehr zu Wasser mit Berlin hat bisher 8000 t noch nicht überstiegen. Massengüter wie englische Kohle, Roheisen, Walzeisen und Schwefelkies sind es in der Hauptsache, die sich in erhöhtem Maße der Hamburger Route zugewandt haben.

¹⁾ Bericht der Vorsteher der Kaufmannschaft zu Stettin 1910 I. Teil S. 8.

Aber auch der Verkehr Stettins mit dem Gebiete, aus dem Lübeck seine Hauptgütermengen im Kanalverkehr bezieht und dorthin absetzt, — der Mittelelbe — zeigt nur eine ganz geringe Steigerung. Im Hinblick auf das Anwachsen des lübeckischen Verkehrs hier darf man die Behauptung aussprechen, daß Lübeck in dem Verkehr der Ostseehäfen mit dem Königreich und der Provinz Sachsen und den angrenzenden österreichischen Gebieten Stettin als Wettbewerber gegenübertritt. Das beweisen auch die Berichte der Vorsteher der Kaufmannschaft zu Stettin. In ihrem Berichte vom Jahre 1901 heißt es im I. Teil S. 88: „Die Melasse aus Vorpommern beispielsweise, die früher nach der Elbe über Stettin dirigiert wurde, geht jetzt über Lübeck, ebenso die Melasse von Danzig, die jetzt nach Lübeck und von dort nach Magdeburg, Wallwitzhafen usw. verladen wird. Auch die Verladung von Brettern hat sich teilweise schon Lübeck zugewandt, und daß der Stückgutverkehr zwischen Magdeburg und Königsberg-Danzig, neuerdings auch Elbing, den Weg über Lübeck nehmen würde, statt wie vorher über Stettin haben wir vorausgesagt und diese Voraussage ist eingetroffen.“ In den nächsten Jahren wurde diese Konkurrenz schärfer und bereits im Jahre 1903 wurde in Stettin darüber geklagt, daß in der Ostseefahrt die Linien von Stettin nach den altpreußischen, russischen und schwedischen Häfen ungemein unter der Konkurrenz des Elbe-Trave-Kanals zu leiden hätten, welcher die fast vollständige Ablenkung des sächsischen Elbeverkehrs, der sonst seinen Weg nach jenen Häfen über Stettin genommen, nach Lübeck fertiggebracht hätte. Weiter heißt es dann: „Die Zunahme des Lübecker Verkehrs kann mit Sicherheit zum größten Teil als auf Kosten Stettins geschehen betrachtet werden. Die hiesige Neue-Dampfer-Kompagnie, welche mit ihren Schiffen sowohl die Linie Stettin-Königsberg als auch Lübeck-Königsberg befährt, hat von Königsberg nach Lübeck 31729 t gegen 12421 t im Jahre 1899, von Lübeck nach Königsberg 14275 t gegen 7713 t im Jahre 1899 befördert, während sie die Fahrten zwischen Stettin-Königsberg hat wesentlich einschränken müssen, und ebenso wie die Gribelsche Reederei vor die Frage gestellt wird, statt wie bisher mit je 3 Dampfern nur noch mit 2 Dampfern diese Linie zu befahren.“¹⁾

Wie der Versand einzelner Güter von der Mittelelbe nach Stettin abgenommen hat, dafür mag hier als Beispiel Stettins Export an Düngesalzen dienen. Stettin exportierte an Abraumsalzen in Tonnen:

¹⁾ Bericht der Vorsteher der Kaufmannschaft zu Stettin 1903, I. Teil, S. 72.

1900	12637
1906	7468
1911	1323

Die Ausfuhr von Düngesalzen nach Skandinavien hat der Kanal mehr und mehr von Stettin ab nach Lübeck gezogen, zumal hier die Frachten durch die leeren zur Verfügung stehenden Segelschiffsräume, die durch den großen Holzimport nach der Trave gelangen, billiger sind, als in Stettin.

Stettins Seeverkehr hat aber trotz des Rückganges im Binnenschiffahrtsverkehr seine aufsteigende Entwicklung behalten,¹⁾ wenn auch das Tempo in den letzten Jahren ein langsamerer geworden ist. Hierin wird aber mit großer Wahrscheinlichkeit durch die Eröffnung des Großschiffahrtsweges Berlin-Stettin eine Wendung zum Besseren eintreten. Die neue Schiffahrtsstraße wird vor allem Stettin im Wettbewerb mit Hamburg wirksam unterstützen. Auch wird Stettin dann in der Lage sein, der Einwirkung des Elbe-Trave-Kanals kräftiger entgegentreten zu können, so daß in der Folgezeit Lübeck das Hauptgewicht auf seine Konkurrenzfähigkeit mit Hamburg legen müssen. Dazu wird aber vor allen Dingen eine Steigerung des Schiffahrtsverkehrs mit Nordseehäfen nötig sein, um mit ihrer Hilfe die Beziehungen zu den oberelbischen Häfen, den großen Depots des Hamburger Elbeverkehrs, fester zu knüpfen.

3. Auf Lübecks Industrie.

Die Industrie hat in dem wirtschaftlichen Leben der deutschen Seestädte neben dem Handel und der Schifffahrt eine immer größere Bedeutung gewonnen²⁾ und wiederum Handel und Schifffahrt sehr ge-

¹⁾ Stettins Seeverkehr betrug:

1899	1 273 700 t	1910	4 804 000 t
1902	3 999 000 t	1911	5 590 000 t

Die auffällige Zunahme im Jahre 1911 erklärt sich daraus, daß von der Mitte des Jahres an die Elbe fast ganz versagte und von diesem Zeitpunkte an namentlich Berlin statt über Hamburg über Stettin versorgt wurde, wo ihm der zuverlässige Wasserweg durch den Finow-Kanal selbst in diesem abnormen Jahr dauernd zur Verfügung stand.

²⁾ Vgl. Wallroth, Die Stellung Lübecks im Wettbewerb der deutschen Seestädte. Marinerundschau 5. Heft, 24. Jahrg. 1913. S. 592/593.

fördert. Während nun in Hamburg die Entwicklung der Großindustrie hauptsächlich nach erfolgtem Zollanschluß an das Reich im Jahre 1888 einsetzte, und gleichfalls Bremen und Stettin schon zu dieser Zeit eine ebenso erfolgreiche Tätigkeit auf industriellem Gebiete entfalteten, sind in Lübeck, wie auch in Danzig und Königsberg, erst am Ende des 19. Jahrhunderts energische Bestrebungen zur Begünstigung des Entstehens von Industrien wahrnehmbar. Von den im Jahre 1900 in Lübeck bestehenden Fabriken mit zusammen rund 5000 Arbeitern sind hauptsächlich zu nennen ein Schmirgelwerk, das Tremser Eisenwerk Koch & Co., die Stanz- und Emaillierwerke vormals Karl Thiel & Söhne Aktiengesellschaft, die Blechemballagefabrik Fr. Ewers & Co., die Lübecker Maschinenbaugesellschaft, der Maschinenbau für Müllereibetriebe, die Armaturenfabrikation, die Schiffsbauwerft von Henry Koch, die sehr bedeutende Holzbearbeitungsindustrie, die Lübecker Konservenfabrikation und die Lübecker Fischindustrie. Es war also eine Industrie, die in der Hauptsache entweder für den Bedarf der Stadt Lübeck selbst oder ihre nächste Umgebung fabrizierte, oder sowohl beim Bezug von Rohmaterialien wie beim Versand ihrer Fertigfabrikate entweder den Seeweg oder die Eisenbahn benutzte. Von einer Großindustrie konnte nicht die Rede sein. Sie hatte nicht entstehen können, da bisher in Lübeck ein Massengüterverkehr — die notwendige Voraussetzung für die Ansiedelung und Speisung einer Großindustrie — aus Mangel an einer leistungsfähigen Wasserverbindung mit der Elbe, die allein einen solchen gewährleistete, gefehlt hatte. Darin trat mit der Eröffnung des Elbe-Trave-Kanals eine große Änderung ein. Die Grundlage zur Bildung einer Großindustrie war jetzt gegeben. Die Industriepolitik des lübeckischen Staates in Verbindung mit der des Lübecker Industrievereins richtete sich vor allem zunächst darauf, industrielle Ansiedelungen im lübeckischen Staatsgebiete zu fördern. Zu diesem Zwecke kaufte der Staat im Jahre 1905 und 1906 ausgedehnte an der Untertrave und am Elbe-Trave-Kanal belegene Ländereien in einer Größe von rund 1000 ha unter Aufwendung von 3,43 Mill. M. (35,6 Pf. für den qm), um den Interessenten zum Selbstkostenpreise billiges Bauterrain zur Verfügung stellen zu können. Zur Aufschließung von Teilen dieses Gebietes sind bisher $1\frac{1}{2}$ Mill. M.¹⁾ aufgewendet worden. Das staatliche Industrieterrain zerfällt in folgende Gebiete:

¹⁾ Für die Uferbahn Dänischburg-Herrenwyk 560000 M., Ausbau des Schlutuper Geländes als Industriegebiet und Herstellung eines Gleisanschlusses vom rechtsseitigen Kanalufer zwischen der neuen und der alten Eisenbahnbrücke 712000 M.

1. Industriegebiet an beiden Seiten des Kanalhafens zwischen Lachswehr und Geniner Straßenbrücke.
2. Das Industriegebiet „Vorwerk“.
3. Das Industriegebiet auf der Teerhofsinsel.
4. Das Industriegebiet am rechten Traveufer bei Gothmund.
5. Das Industriegebiet Schlutup.
6. Das Industriegebiet am linken Traveufer von Siems bis Travemünde.

Dazu kommt das in privaten Händen befindliche Industriegebiet Dänischburg.

Um zu zeigen, inwieweit die lübeckische Industriepolitik von Erfolg gewesen ist, mögen hier kurz die industriellen Anlagen genannt sein, die sich auf den oben genannten Gebieten bisher angesiedelt haben.

Auf dem Industriegebiet an beiden Seiten des Kanalhafens zwischen Lachswehr und Geniner Straßenbrücke befinden sich eine Maschinenfabrik, eine Teerproduktenfabrik, eine Möbeltischlerei und ein Koks- und Anthrazitwerk.

Auf der Teerhofsinsel entstand bisher nur eine Bootsbauerei.

Das Industriegebiet am linken Traveufer, von Siems bis Travemünde, das sich auf die Gemeinden Herrenwyk, Kücknitz, Dummersdorf und Ivendorf verteilt, erhielt als erste großindustrielle Anlage das am 7. November 1905 unter der Firma „Hochofenwerk Lübeck A.-G.“ gegründete Unternehmen mit einem Aktienkapital von 4 Mill. M. Die Beschaffung des Kapitals stieß zunächst auf Schwierigkeiten. Erst die Beteiligung des lübeckischen Staates, der 1,3 Mill. M. Aktien übernahm, sicherte die Gründung. Die Kaufmannschaft¹⁾ beteiligte sich ebenfalls und zwar mit 100000 M. Der Rest der Aktien befindet sich in Privatbesitz. Der Betrieb wurde im Jahre 1907 mit 2 Hochöfen eröffnet. Da die Konjunktur schlecht war und das Werk außerdem als Außen-seiter harte Kämpfe mit dem Roheisensyndikat zu bestehen hatte, waren die Ergebnisse in den ersten Jahren keine erfreulichen. Nachdem aber die schlechten Zeiten überstanden waren, hat das Werk gute Fortschritte gemacht und bedeutende Erweiterungen erfahren. Im Jahre 1912 schloß es mit dem Bergischen Gruben- und Hüttenverein in Hochdahl einen Verschmelzungsvertrag unter gleichzeitiger Erhöhung seines Aktienkapitals auf 8¹/₄ Mill. M. Die Übernahme des Hochdahler Betriebes brachte dem Werk eine um 50000 t erhöhte

¹⁾ Handelskammer.

jährliche Beteiligungsquote am Roheisensyndikat.¹⁾ Der Betrieb in Hochdahl ist stillgelegt, und die erhöhte Quote wird mit in Lübeck ausgenutzt. Zu diesem Zwecke ist die Erbauung eines dritten Hochofens nötig geworden. Gleichzeitig damit erfolgte der Bau verschiedener Neuanlagen zur besseren Verwertung der Neben- und Abfallprodukte. So wurden errichtet eine Gasmaschinenzentrale, deren Maschinen mit Hochofengas betrieben werden, zur Ausbeutung der Kokereigase eine Einrichtung zur Gewinnung von Leuchtgas, sowie eine neue Ammoniakgewinnungsanlage, und endlich wurde dem Hochofenwerk eine Eisenportlandzementfabrik zur Verarbeitung der Hochofenschlacke angegliedert.²⁾ Die Produktion des Werkes wird durch diese Neuanlagen erheblich reichhaltiger werden. Das Lübecker Hochofenwerk bezieht seine sämtlichen Rohmaterialien seewärts, so die Kohle aus Rheinland-Westfalen und England und die Erze aus dem Mittelmeer und Schweden. Der Bezug an Rohmaterialien betrug im Jahre 1912 in Tonnen:³⁾

83000 Mittelmeererze
25000 schwedische Erze
46000 Abbrände
30000 Schlacken und Sinter
51000 Kalkstein
<u>214000 Kohle</u>
zus. 449000 Tonnen

In demselben Jahre belief sich der Roheisenversand auf:

53000 t per Bahn
42000 t per Elbe-Trave-Kanal
<u>20000 t seewärts</u>
zus. 115000 t

der Versand an Koks und Brechkoks auf:

9100 t per Bahn
2100 t per Kanal
<u>3200 t seewärts</u>
zus. 14400 t.

¹⁾ Die frühere Beteiligungsquote betrug 110000 t. Handbuch der Börsenwerte Bd. I, Berlin 1912, S. 914.

²⁾ Bericht der Handelskammer zu Lübeck über das Jahr 1912. Wirtschaftlicher Teil S. 5.

³⁾ Bericht der Handelskammer zu Lübeck über das Jahr 1912. Wirtschaftlicher Teil S. 54.

Von Nebenprodukten kamen zum Versand 2200 t Ammoniaksalz, 4000 t Teer und 1000 t Benzol.

Die größte Steigerung durch das Hochofenwerk hat der lübeckische Seeverkehr erfahren. Aber auch für den Kanalverkehr ist es von außerordentlicher Bedeutung. Gerade der Umstand, daß das Werk dem Bergverkehr erhebliche Gütermengen liefert, ist sehr wichtig. Dadurch wird Lübeck in der Konkurrenz vornehmlich gegen Hamburg wesentlich gestärkt. Der Zuwachs, den der Lübecker Kanalverkehr nach der Elbe durch Versand des Hochofenwerks an Roheisen und Koks erfahren hat, betrug¹⁾:

Jahr	t	Jahr	t	Jahr	t
1908	17 600	1910	84 000	1912	44 100
1909	69 000	1911	32 050		

Ebenfalls auf dem Industriegebiet am linken Traveufer und zwar ganz in der Nähe des Hochofenwerkes ist im Jahre 1909 eine elektrische Überlandzentrale errichtet, in der die überschüssigen Gichtgase des Hochofenwerkes zum Teil Verwendung finden. Die Überlandzentrale versorgt außer dem Staat Lübeck Teile des Fürstentums Lübeck und Mecklenburgs, den Kreis Herzogtum Lauenburg und Fehmarn mit Strom für Licht und Kraft. Die Entwicklung ist seit Bestehen gut gewesen. „Besonders günstig hat sich die Energielieferung an die städtischen Unternehmungen und die Industrie entwickelt.“²⁾

Als Folge des Zustandekommens der elektrischen Überlandzentrale ist die im Jahre 1910 erfolgte Ansiedelung einer großen chemischen Fabrik, der Deutschen Oxhydrit Gesellschaft anzusehen, die auf elektrolytischem Wege Wasserstoff und Sauerstoff für verschiedene Verwendungszwecke herstellt.

Auf den übrigen staatlichen Industriegebieten haben sich bisher keine Industrien angesiedelt.

Das Privatindustriegebiet Dänischburg weist auf: eine Schwefelsäure- und Superphosphatfabrik, die sich seit ihrem Bestehen ganz bedeutend vergrößert hat, eine Zweigfabrik der Mettlacher Tonwarenfabrik Villeroy & Boch, eine Ölmühle und eine Sandsteinfabrik.

¹⁾ Nach den Jahresberichten der Handelskammer zu Lübeck.

²⁾ Bericht der Handelskammer zu Lübeck über das Jahr 1912. Wirtschaftlicher Teil S. 55.

Die Lübecker Handelskammer äußert sich über die bisherige industrielle Entwicklung in ihrem Bericht über das Jahr 1911 wirtschaftlicher Teil S. 7, folgendermaßen: „Im großen und ganzen berechtigt die bisherige industrielle Entwicklung Lübecks zur Schlußfolgerung, daß die schweren Opfer, die Lübeck durch den Bau des Elbe-Trave-Kanals, durch die Vertiefung des Seehafens auf 8 m und darüber, sowie durch die Bereitstellung ausgedehnter, am schiffbaren Strom gelegener sehr billiger Industrieterrains mit Eisenbahnanschluß gebracht hat, von befriedigenden Erfolgen begleitet gewesen sind und auch für die Zukunft gute Aussichten eröffnen.“

Auch für die Ansiedlung von Arbeitern in der Nähe jener Industriegebiete ist vom Staate durch Erschließung der Arbeiterkolonie Kücknitz Sorge getragen. Die Ansiedlungen in Kücknitz entsprechen aber leider nicht den Bedürfnissen, so daß z. B. das Hochofenwerk genötigt war, seine eigene Kolonie bedeutend zu erweitern.

Es ist allerdings noch nicht viel über die Großindustrie Lübecks zu sagen, aber die guten Anfänge, die in der kurzen Zeit gemacht sind, lassen eine weitere günstige Entwicklung erwarten. Daß ihr die dauernde Grundlage nicht fehlt, dafür ist gesorgt. Denn im Jahre 1906 hat Oberbaudirektor Rehder dem Staate eine Denkschrift über die zukünftige „bauliche und wirtschaftliche Ausgestaltung und Nutzbarmachung der lübeckischen Hauptschiffahrtsstraßen“¹⁾ unterbreitet. Es ist darin ein großzügiges und weitschauendes Programm entwickelt. Die Pläne umfassen die weitere Ausbildung des Elbe-Trave-Kanals, des Kanalhafens, der Binnenwasserstraßen auf der Westseite der inneren Stadt, der Seehäfen in Lübeck und des Hafens in Travemünde, der Trave zwischen Lübeck und Travemünde für Verkehrszuwachs und Lösch- und Ladezwecke, den Ausbau der für die Traveufer erforderlichen Industrie- und Hafenhafen, sowie die Platzfrage für zukünftige Handels- (Freihäfen) und industrielle Anlagen (Industriegebiete und Industriehäfen nebst Bahnanlagen).

4. Auf Lübecks Seeverkehr und Seehandel.

a) Seeverkehr.

Der durch das Hinterland hervorgerufene Umschlagsverkehr ist es, der heute den Seehäfen ihre Bedeutung verschafft. Solange der

¹⁾ Lübeck 1906.

Hinterlandverkehr Lübecks allein auf den Eisenbahnen beruhte, konnte sich ein größerer Umschlagsverkehr aus Mangel an Massengütern nicht bilden. Erst mit Eröffnung des Elbe-Trave-Kanals, der Lübeck zu einem zweiten Elbseehafen machte, und mit der gleichzeitig vorgenommenen Verbesserung der Zufahrt zum Meere und dem Ausbau des Hafens zu einem Großschiffahrtshafen war die Grundlage für einen neuen Aufschwung geboten.

Da nun der Umschlagsverkehr eine außerordentliche Stütze in den direkten regelmäßigen Schifffahrtslinien hat, so waren die diesbezüglichen Vorbedingungen in Lübeck sehr günstig. Lübeck unterhielt schon damals für seinen umfangreichen Stückgutverkehr regelmäßige Dampferverbindungen, die ein enges Netz über die Ostsee spannten und an Verkehrshäufigkeit von keinem Ostseehafen übertroffen wurden. Seit Beginn des 20. Jahrhunderts sind sie weiter ausgedehnt und greifen heute auch in die Nordsee hinüber.

Die Hoffnungen auf eine Zunahme des Seeverkehrs waren also sehr begründet. Zwar konnte man nicht erwarten, daß bei der starken Konkurrenz Hamburgs und Bremens auf der einen Seite und Stettins auf der anderen Seite der Aufstieg sich rasch vollziehen würde. Erst mußten sich die Vorteile, die ein Versand oder Empfang über Lübeck den anderen Häfen gegenüber bot, herausstellen. Dazu bedurfte es aber einer längeren Entwicklungszeit.

Den Aufschwung, den der lübeckische Seeverkehr seit Eröffnung des Elbe-Trave-Kanals genommen hat, bringt die folgende Zusammenstellung zum Ausdruck:

Jahr	Angekommene Seeschiffe ¹⁾			
	Anzahl		N.-Reg.-T.	
	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen
1889	2534	62	519 518	12 936
1899	2718	80	529 018	10 200
1900	2667	116	536 036	17 392
1905	2571	112	591 019	13 207
1906	2626	90	588 884	16 813
1907	3103	109	699 942	12 702
1908	2760	149	695 621	17 760
1909	2921	217	763 143	24 563
1910	3143	230	803 209	24 503
1911	3047	223	852 366	28 883

¹⁾ Nach dem statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich.

Jahr	Anzahl beladen	Abgegangene Seeschiffe ¹⁾		
		unbeladen	N.-Reg.-T.	
			beladen	unbeladen
1889	1717	887	340 301	194 900
1899	2148	661	385 579	155 607
1900	2131	654	389 230	171 256
1905	2103	574	402 977	201 458
1906	2157	580	408 190	211 288
1907	2644	587	422 395	300 428
1908	2198	736	401 763	313 963
1909	2381	740	426 071	356 967
1910	2475	905	451 200	377 718
1911	2413	857	483 328	400 346

Das bedeutendste Anwachsen zeigen die beladen angekommenen Schiffe. Demgegenüber tritt die Zunahme der beladen abgegangenen Schiffe wenig hervor. Infolge der Rohstoffe bedürftigen industriellen Entwicklung Lübecks ist der Raumgehalt der unbeladen abgegangenen Schiffe im letzten Jahrzehnt sehr gestiegen. Die Rückfrachtverhältnisse lassen also noch sehr viel zu wünschen übrig und das Bestreben Lübecks muß deswegen darauf gerichtet sein, ein besseres Verhältnis zwischen den beladen angekommenen und unbeladen abgehenden Schiffen herzustellen.

Der Anteil der Segelschiffe an dem Gesamtseeschiffsverkehr Lübecks ist nicht sehr groß, und zwar dem Raumgehalt nach geringer als der Zahl nach. Die folgende Übersicht gibt die Entwicklung seit 1899 wieder:²⁾

Jahr	Von je 100 aller verkehren- den Schiffe kamen auf Dampfschiffe	Von je 100 Reg.-T. aller verkehrenden Schiffe kamen auf Dampfschiffe	Jahr	Von je 100 aller verkehren- den Schiffe kamen auf Dampfschiffe	Von je 100 Reg.-T. aller verkehrenden Schiffe kamen auf Dampfschiffe
1899	62	81	1906	68	85
1900	60	80	1907	76	88
1901	64	86	1908	75	89
1902	67	85	1909	76	89
1903	41	83	1910	72	89
1904	68	85	1911	76	90
1905	68	85	1912	72	89

¹⁾ Nach dem statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich.

²⁾ Nach der Statistik des Deutschen Reiches.

Für die Beteiligung der einzelnen Nationen an der Besorgung des lübeckischen Seeverkehrs ergibt sich nach den tabellarischen Übersichten des lübeckischen Handels¹⁾ folgendes:

Staatsangehörigkeit

Jahr	Gesamt- verkehr N.-Reg.-T.	Deutsche			Schwedische		Russische		Dänische	
		N.-Reg.-T.	%	Davon Lübeck. Flagge %	N.-Reg.-T.	%	N.-Reg.-T.	%	N.-Reg.-T.	%
1880	635 576	205 201	32,3	21,7	251 668	39,5	131 257	20,6	34 843	5,4
1890	1 025 008	363 836	35,4	26,9	402 377	39,2	148 949	14,5	70 637	6,8
1900	1 118 556	361 475	32,3	19,8	44 761	39,4	170 337	15,2	88 885	7,9
1905	1 221 007	470 813	38,5	17,3	435 292	35,6	160 837	13,1	75 478	6,1
1910	1 674 155	743 488	44,4	18,2	490 490	29,3	188 516	11,2	146 611	8,6

Stand langehin Schweden an erster Stelle, so ist es jetzt von Deutschland beträchtlich überholt worden, dessen Anteil am Gesamtschiffverkehrsverkehr Lübecks seit 1900 ständig zunimmt. Rußland und Dänemark folgen in ziemlich großem Abstände hinter Schweden. An dem restlichen Verkehr von 6,5 % im Jahre 1910 beteiligten sich hauptsächlich Norwegen, England, die Niederlande, Belgien und Frankreich. Der Anteil der lübeckischen Flagge am heimatlichen Schiffsverkehr war in dem Zeitraum 1853 bis 1867 von 27 % auf 15 % zurückgegangen,²⁾ bis zum Jahre 1890 stieg er wieder auf 26,9 %, um dann erneut zu sinken, und erst in den letzten Jahren macht sich infolge der Vergrößerung des lübeckischen Schiffsbestandes ein erneuter Aufstieg bemerkbar.

Wenn auch der eigene Schiffsbestand eines Hafens nicht mehr einen Maßstab für seine Verkehrsbedeutung abgibt, so ist es doch für Lübeck bemerkenswert, daß gerade mit der Eröffnung des Elbe-Travekanals die Zeit des Aufschwungs für die Lübecker Reederei beginnt. Lübecks Handelsflotte hatte aufzuweisen:³⁾

(Tabelle s. folgende Seite.)

Die Zunahme an Nettoraumgehalt beträgt also in dem Zeitraum 1900—1911 578 %. Lübeck hat dadurch seine Stellung unter den deutschen Seehäfen, was den Schiffsbestand anlangt, bedeutend verbessert. Im Jahre 1900 stand Lübeck unter den 20 bedeutendsten deutschen See-

¹⁾ Es sind diese zugrunde gelegt, weil sich nach der Reichsstatistik seit 1908 der Anteil der lübeckischen Flagge am heimischen Verkehr nicht feststellen läßt.

²⁾ Peters, Die Entwicklung der deutschen Reederei seit Beginn des 19. Jahrhunderts bis zur Begründung des Deutschen Reiches, Jena 1905 2. Bd., S. 89.

³⁾ Nach der Statistik des Deutschen Reiches.

Jahr	Segelschiffe			Dampfer		
	Zahl	Tragfähigkeit		Zahl	Tragfähigkeit	
		Br.-R.-T.	N.-R.-T.		Br.-R.-T.	N.-R.-T.
1899	1	463	447	26	14 040	8 681
1900	—	—	—	26	14 113	8 484
1901	—	—	—	26	14 200	8 841
1902	—	—	—	29	21 740	13 650
1903	—	—	—	35	34 756	22 188
1904 ¹⁾	—	—	—	48	58 559	36 947
1905	—	—	—	50	61 431	38 727
1906	—	—	—	61	79 573	50 127
1907	—	—	—	59	83 597	53 399
1908	—	—	—	60	94 263	59 661
1909	—	—	—	59	89 982	57 219
1910	—	—	—	59	93 365	58 917
1911	—	—	—	59	93 173	58 783

häfen an 12. Stelle, noch hinter Brake, heute (1912) hat es sich bereits auf den 6. Platz hinaufgearbeitet, übertroffen nur von Hamburg, Bremen, Stettin, Flensburg und Bremerhaven.

Das Handbuch für die Deutsche Handelsmarine 1911²⁾ verzeichnet den Bestand der Frachtdampfer mit Heimathafen Lübeck am 1. Januar 1911 mit 54 Dampfern und einem Seeleichter und mit einer Größe von 93 628 Br.-R.-T. Von den Dampfern waren 25 über 2000 Br.-R.-T. groß, während 17 eine Größe von 1000 Br.-R.-T. nicht erreichten. Besitzer dieser 54 Dampfer waren 14 verschiedene Reeder. Aber nur 6 von ihnen hatten einen Schiffsbestand von über 3000 Br.-R.-T. Und zwar:

Name des Reeders	Dampfer	
	Zahl	Br.-R.-T.
H. C. Horn, Schlesw. Zweigniederl. Lübeck	16	36 385
Horn A.-G.	10	23 300
Possehl	4	9 684
Horn A.-G. und H. C. Horn	2	5 831
Frachtdampfer A.-G.	2	3 814
Hanseat. Dampfschiffs-Ges.	5	3 701
	39	82 715

Das sind 89,4 % der gesamten Lübecker Frachtdampferflotte. In die übrig bleibenden 10,6 % teilen sich die übrigen 8 Reedereien, von

1) Seit diesem Jahre besitzt Lübeck außerdem einen Seeleichter mit einer Tragfähigkeit von 816 Br.-R.-T. oder 777 N.-R.-T.

2) Herausgegeben vom Reichsamt des Innern.

denen der Hanseatische Lloyd A.-G. in der Generalversammlung vom 30. März 1912 aufgelöst worden ist.¹⁾)

b) Seehandel.

Bedeutender als die Zunahme des Seeverkehrs seit Eröffnung des Elbe-Trave-Kanals und seit Beginn der sonstigen Bestrebungen Lübecks, seine Seestellung zu verbessern, ist das Aufsteigen des Seehandels. Während der Gesamttraumgehalt der angekommenen und abgegangenen Seeschiffe im Jahre 1910 nur eine Steigerung von 49 % gegen 1900 aufweisen konnte, wuchs der Seehandel in derselben Zeit um 89 %.

Die Entwicklung des Seehandels gibt die folgende Tabelle wieder:²⁾)

Jahr	Einfuhr		Ausfuhr	
	t zu 1000 kg	Wert i. Mill. M.	t zu 1000 kg	Wert i. Mill. M.
1889	511 343	81,8	149 085	109,2
1899	513 234	92,1	314 594	165,5
1900	540 174	86,8	289 376	152,7
1901	517 654	91,8	283 310	138,9
1902	535 884	88,6	317 367	159,0
1903	536 964	83,0	328 412	173,0
1904	521 488	82,3	352 665	186,6
1905	678 105	100,3	323 774	189,3
1906	668 605	97,9	337 647	203,7
1907	908 683	100,2	411 493	231,7
1908	960 656	94,0	347 493	198,8
1909	1 113 684	110,1	391 417	210,5
1910	1 131 334	114,1	432 742	235,0
1911	1 222 405	148,2	437 606	234,2
1912	1 229 604	152,8	521 789	260,0

1) Die lübeckische Binnenschiffahrtsreederei hat seit Eröffnung des E.-T.-K. ihren Bestand an Fahrzeugen ständig vermehrt. Die Verwaltungsberichte der Handelskammer beziffern die Zahl und gesamte Tragfähigkeit der Fahrzeuge wie folgt:

	Zahl	Tragfähigkeit t
1901	184	13 821
1906	254	19 278
1908	278	23 316
1909	289	24 875
1910	292	25 266
1911	277	25 923
1912	301	26 947

Auch die durchschnittliche Tragfähigkeit ist in ständiger Zunahme begriffen.

2) Nach den tabellarischen Übersichten des lübeckischen Handels.

Danach wird in der Einfuhr dem Gewichte nach erst 1899 die Höhe von 1889 wieder erreicht,¹⁾ während bemerkenswerterweise die Ausfuhr in dem Jahrzehnt 1889/99 eine größere Zunahme zeigt — allerdings nur dem Gewichte nach — als in den verflossenen Jahren des 20. Jahrhunderts. Seit 1900 zeigt dagegen die Einfuhr eine gewaltige Steigerung, hauptsächlich dem Gewichte nach, mit der die Wertziffern bei der überwiegenden Einfuhr geringwertiger Massengüter nicht Schritt halten können. Gerade das Umgekehrte sehen wir in der Ausfuhr. Die sehr hochwertige Ausfuhr hat bewirkt, daß die prozentuale Zunahme im Jahre 1910 gegen 1900 bei den Wertziffern größer ist (53 %) als bei den Gewichtsziffern (49 %).

Unterscheiden wir die Einfuhr nach den Herkunftsländern, so ergibt sich folgendes (siehe Tabelle).

Im Vordergrund stehen hiernach bei weitem die Ostseeländer. Auf sie entfallen von der gesamten seewärtigen Einfuhr Lübecks im Jahre 1910 dem Gewichte nach 64,2 %, auf die Nordsee usw. dagegen nur 35,8 %. In bezug auf den Wert kommen auf die Ostseeländer 90,2 % und auf die Nordsee usw. nur 9,8 %. Fast ein Drittel (31 %) der gesamten seewärtigen Einfuhr Lübecks stammte 1910 hinsichtlich des Gewichtes aus Schweden. Die Einfuhr aus Schweden hat dem Gewichte nach besonders von 1909 auf 1910 sehr stark zugenommen.

Seewärtige Einfuhr Lübecks.²⁾

Von der Einfuhr entfielen auf die Ostsee in Tonnen und zwar auf:

Jahr	Dänemark	Schweden	Rußland	Finnland	Deutsches Ostseegebiet	zusammen
1889	12 165	131 928	189 713	71 918	42 585	448 309
1899	13 763	176 019	59 886	76 882	60 384	386 934
1900	10 799	187 337	78 682	77 815	56 715	411 348
1901	10 666	165 415	65 890	53 076	95 457	390 504
1902	7 674	162 844	29 495	71 223	86 485	397 721
1903	9 443	170 810	71 777	64 574	86 519	404 123
1904	8 696	161 733	63 845	83 961	81 693	399 928
1905	14 341	201 198	93 001	103 773	130 900	543 213
1906	12 774	233 297	89 126	71 055	106 152	512 404
1907	16 277	288 246	106 163	120 648	105 702	637 036
1908	21 535	262 368	110 603	112 871	103 250	610 627
1909	21 143	269 430	127 266	126 992	125 698	670 529
1910	34 215	352 977	111 681	107 988	119 471	726 332
1911	42 925	353 350	147 230	126 516	128 307	798 328
1912	39 383	359 035	148 875	141 026	110 175	798 494

¹⁾ 1893 hatte die seewärtige Einfuhr nur 378864 t betragen.

²⁾ Nach den tabellarischen Übersichten des lübeckischen Handels.

Dem Werte nach entfielen von Lübecks Einfuhr zur See auf die Ostseeländer und zwar auf:

in 1000 M.

Jahr	Dänemark	Schweden	Rußland	Finnland	Deutsches Ostseegebiet	zusammen
1889	3 684	15 101	48 332	6 208	6 864	80 189
1899	5 302	32 921	23 054	7 844	14 406	83 527
1900	5 044	26 147	27 982	8 731	11 887	79 791
1901	6 560	27 021	28 704	7 873	16 062	86 220
1902	4 892	25 465	28 161	10 856	14 107	83 481
1903	5 397	25 231	22 409	9 285	15 108	77 430
1904	4 602	21 896	27 422	9 558	13 889	77 367
1905	6 945	23 623	29 687	12 892	21 188	94 335
1906	10 117	25 801	27 209	11 224	17 127	91 478
1907	10 348	26 125	25 759	11 575	18 187	91 994
1908	8 927	23 287	22 281	12 037	17 231	83 763
1909	10 633	23 516	29 001	13 693	21 428	98 271
1910	17 749	26 734	23 914	13 768	19 714	102 879
1911	30 320	29 171	31 899	20 510	23 300	135 200
1912	27 163	32 433	33 636	23 431	21 499	138 162

Von der seewärtigen Einfuhr entfielen auf die Nordsee usw.:

Jahr	t	Wert in 1000 M.	(Großbritannien)	(Emden)
			t	t
1889	63 034	1 639	—	—
1899	126 300	8 587	107 782	—
1900	128 826	6 938	112 093	—
1901	127 150	5 569	113 560	—
1902	138 163	5 110	127 538	—
1903	132 841	5 577	120 996	—
1904	121 560	4 938	107 424	—
1905	134 892	5 973	123 250	—
1906	156 201	6 411	129 425	—
1907	271 647	8 241	206 637	—
1908	350 029	10 243	260 694	45 978
1909	443 155	11 809	226 820	143 330
1910	405 002	11 237	123 744	203 000
1911	424 077	13 007	161 598	188 242
1912	431 110	14 675	144 750	195 095

Auch Rußland scheint seit dem beginnenden Übergange vom Mir zum Individualbesitz in der Landwirtschaft (1907) und durch die innere Kolonisation für die lübeckische Einfuhr an Bedeutung zu gewinnen. Überhaupt ist Deutschland für Rußland der beste Absatzmarkt. Und auch umgekehrt spielt Deutschland bei der russischen Einfuhr bei weitem die erste Rolle. Der Außenhandel Rußlands mit den einzelnen Ländern gestaltete sich wie folgt:¹⁾

¹⁾ Nach Dr. K. Leites in „Weltwirtschaftliches Archiv“ 2. Bd. Heft 1, Chronik und

	Ausfuhr nach:		Einfuhr aus:	
	1911	1912	1911	1912
	in Millionen Rubel			
Deutschland	490,5	453,7	476,8	519,1
Großbritannien	336,6	327,2	153,9	139,3
Niederlande	188,8	153,9	17,5	19,1
Frankreich	90,8	98,0	56,2	55,2
Österreich-Ungarn	67,9	73,4	33,8	32,1
Italien	52,7	52,5	17,5	15,6
Belgien	55,4	58,9	6,6	7,3
Vereinigte Staaten	13,5	17,9	100,8	85,7

Fast dieselbe Höhe wie die russische Einfuhr erreichen dem Gewichte nach die Einfuhren aus Finnland und den deutschen Ostseegebieten. Bedeutend geringer ist in bezug auf Gewicht die Einfuhr aus Dänemark. Nachdem sich aber die wirtschaftliche Lage Dänemarks nach einem voraufgehenden schweren Niedergange in den letzten Jahren wieder gehoben hat, ist der Umsatz lebhafter geworden. Besonders die seewärtige Einfuhr von dänischem Vieh gewinnt für Lübeck von Jahr zu Jahr mehr an Bedeutung. Was die seewärtige Einfuhr Lübecks mit außerostseeischem Ursprung anlangt, so hat auch der Elbe-Trave-Kanal eine solche nicht entwickeln können. Das gewaltige Anwachsen seit 1907 ist lediglich verursacht durch das Lübecker Hochofenwerk, das seine Rohstoffe zum großen Teil via Nordsee bezieht, so die Kohle aus Großbritannien und Westfalen, die Erze aus dem Mittelmeer. Dabei ist aber zu berücksichtigen, daß Lübeck viele überseeische Waren von Hamburg per Bahn und über den Elbe-Trave-Kanal bezieht. Wenn dieselben seewärtig eingehen würden, würde die Einfuhr aus der Nordsee ein ganz anderes Bild zeigen, vor allem die Wertziffern würden dann bedeutend größer sein.

In der seewärtigen Ausfuhr kommt noch mehr als in der Einfuhr das Übergewicht der Ostseeländer zum Ausdruck. Dafür legen die nachstehenden Tabellen (S. 100) ein beredtes Zeugnis ab.

Dem Gewicht nach empfangen von der seewärtigen Ausfuhr Lübecks im Jahre 1910 die Ostseeländer 85,3 %, 14,7 % gingen über die Ostsee hinaus. Ganz verschwindend ist der Wert der seewärtigen Ausfuhr

Archivalien S. 108. Herausgegeben von Prof. Bernh. Harms. Jena 1913. Jedoch darf nicht übersehen werden, daß die russischen Angaben auch die zunächst nach Deutschland gerichteten oder von dort zuletzt kommenden Durchfuhren enthalten, die freilich für die hier in den Vordergrund gestellte Betrachtung des Frachtverkehrs ihre Bedeutung haben.

Seewärtige Ausfuhr Lübecks.¹⁾

Von der seewärtigen Ausfuhr entfielen auf die Ostsee in Tonnen und zwar auf:

Jahr	Dänemark	Schweden	Rußland	Finnland	Deutsche Ostseeländer	zusammen
1889	20 754	20 269	55 555	18 363	26 728	141 669
1899	29 766	91 854	62 978	54 693	65 438	304 729
1900	34 934	82 929	54 689	50 877	57 560	280 989
1901	33 859	67 146	59 440	46 485	68 452	275 382
1902	40 023	85 579	56 520	52 704	77 228	312 054
1903	41 918	87 194	52 149	57 392	82 529	321 182
1904	34 592	92 742	57 185	69 396	89 536	343 451
1905	41 856	77 744	62 673	64 364	69 832	316 469
1906	33 960	105 458	66 543	51 450	75 785	333 196
1907	41 500	121 604	70 238	68 114	71 695	373 151
1908	25 956	86 228	64 120	59 700	79 419	315 423
1909	35 060	97 095	72 692	57 463	77 739	340 049
1910	43 494	92 024	84 884	52 664	95 881	368 947
1911	41 470	115 898	97 743	53 911	87 266	396 288
1912	75 364	125 750	111 281	62 579	101 878	476 852

Von Lübecks Ausfuhr zur See entfielen dem Werte nach auf die Ostseeländer in 1000 M.

Jahr	Dänemark	Schweden	Rußland	Finnland	Deutsche Ostseeländer	zusammen
1889	13 390	29 812	34 726	13 500	11 690	103 118
1899	21 081	50 465	30 358	29 335	31 996	16 3235
1900	23 638	44 066	27 234	27 686	27 852	150 476
1901	18 298	34 070	26 682	25 448	31 845	136 343
1902	20 831	39 865	28 893	22 958	44 340	156 887
1903	22 758	45 711	30 325	26 287	45 625	170 706
1904	19 836	48 027	32 736	29 425	53 770	183 794
1905	23 505	45 174	40 920	27 948	49 466	187 013
1906	25 129	48 866	38 736	36 474	52 351	201 556
1907	26 986	61 334	42 360	45 089	51 040	226 809
1908	22 629	48 679	33 683	34 051	56 669	195 711
1909	27 173	46 367	37 467	33 948	58 832	203 787
1910	31 535	51 668	44 433	31 835	67 019	226 490
1911	29 698	57 939	51 971	29 904	58 981	228 493
1912	33 719	58 955	49 467	36 829	73 962	252 932

Von der seewärtigen Ausfuhr Lübecks entfielen auf die Nordsee:

Jahr	t	Wert in 1000 M.	Jahr	t	Wert in 1000 M.
1889	7 416	6143	1906	4 451	2145
1899	9 865	2276	1907	38 342	4882
1900	8 387	2246	1908	32 070	3959
1901	7 928	2547	1909	51 368	6736
1902	5 313	2078	1910	63 795	8542
1903	7 230	2306	1911	41 318	5716
1904	9 214	2778	1912	44 937	7024
1905	7 305	2319			

¹⁾ Nach den tabellarischen Übersichten des lübeckischen Handels.

Lübecks, der nicht in der Ostsee bleibt, nämlich nur 3,6 % (1910), dagegen hatten 96,4 % (1910) des Wertes der von Lübeck ausgeführten Waren ihre Bestimmung in den Ländern der Ostsee. Von den Ostseeländern haben Schweden, die deutschen Ostseegebiete und Rußland ungefähr die gleiche Bedeutung für die lübeckisch-seewärtige Ausfuhr. Rußland dürfte aber bald an die erste Stelle für die lübeckische Ausfuhr treten, da mit seiner wirtschaftlichen Erstarkung der Bedarf an Fertigfabrikaten in den letzten Jahren zu steigen beginnt. Dagegen wird die Ausfuhr an Fertigfabrikaten nach Schweden mit der Zeit an Bedeutung verlieren. Denn einmal erschwert der am 1. Dezember 1911 in Kraft getretene, einen ausgesprochen schutzzöllnerischen Charakter tragende Zolltarif den deutschen Handel nach Schweden, und zum anderen hat die schwedische Industrie einen solchen Aufschwung genommen, daß der Bedarf an vielen Fabrikaten mit der Zeit im Lande selbst gedeckt werden kann.

In der Ausfuhr nach der Nordsee ist auch hier seit 1907 ein Aufschwung zu bemerken, aber wiederum wird dieser in der Hauptsache nur durch ein einziges großindustrielles Werk hervorgerufen, nämlich durch die Roheisenverschiffungen des Lübecker Hochofenwerks. Allerdings ist ja die großindustrielle Entwicklung Lübecks erst durch den Bau des Elbe-Trave-Kanals ermöglicht worden, so daß man indirekt dem Elbe-Trave-Kanal einen Anteil an der Entwicklung des Nordseeverkehrs zuschreiben könnte. Eine Verbesserung der Handelsstellung Lübecks in der Nordsee ist jedoch durch ihn nicht hervorgerufen worden.

Wie wir gesehen haben, ist Lübecks Seehandel vornehmlich Ostseehandel. Um nun aber die Entwicklung des lübeckischen Ostseehandels richtig würdigen zu können, ist es nötig, daß wir zum Vergleich den Ostseehandel anderer deutscher Seestädte heranziehen. Dabei ist es zweckmäßig, drei Perioden zu unterscheiden. Einmal die Zeit vor Eröffnung des Nordostseekanals, in der der Verkehr mit den nordischen Ländern in der Hauptsache den deutschen Ostseehäfen zufiel, wenigstens in hochwertigen Gütern. Dann die Zeit bis zur Eröffnung des Elbe-Trave-Kanals, um das gewaltige Eindringen Hamburgs und Bremens in die Ostsee zu zeigen. Und endlich die Periode nach Eröffnung des Elbe-Trave-Kanals, die uns veranschaulichen soll, welchen Aufschwung Lübecks Ostseehandel seit dieser Zeit im Vergleich zu dem der anderen deutschen Ost- und Nordseehäfen genommen hat.

In der folgenden Tabelle veranschaulichen die Jahre 1889, 1899 und 1910 diese drei Perioden.

Die Tabelle zeigt deutlich, welche Gefahren der Nord-Ostsee-Kanal für Lübeck mit sich brachte. Stand Lübeck im Jahre 1889 in bezug auf den Ostseeverkehr unter den deutschen Häfen mit einem doppelt so großen Ostseehandel wie Hamburg an zweiter Stelle, während Hamburg erst an fünfter Stelle folgte, so war im Jahre 1899, also 4 Jahre nach

Seewärtiger Güterverkehr der wichtigsten deutschen Seehäfen mit den Ostseeländern.¹⁾

Häfen		1889					Zusammen	%
		Dänemark	Schweden	Baltisches Rußland und Finnland	Deutsche Ostsee- häfen	t		
		t	t	t	t	t		
Königsberg	Einfuhr	—	—	—	—	370 000	12,5	
	Ausfuhr	—	—	—	—			
Danzig	Einfuhr	—	—	—	—	460 000	15,5	
	Ausfuhr	—	—	—	—			
Stettin	Einfuhr	25 400	167 100	190 200	120 000	750 800	25,3	
	Ausfuhr	44 600	73 000	40 500	90 000			
Lübeck	Einfuhr	12 200	131 900	261 600	40 000	589 600	19,8	
	Ausfuhr	20 800	31 300	68 800	23 000			
Kiel	Einfuhr	—	—	—	—	225 000	7,6	
	Ausfuhr	—	—	—	—			
Hamburg	Einfuhr	7 300	62 000	39 600	30 000	307 700	10,4	
	Ausfuhr	28 000	59 000	39 800	42 000			
Bremen	Einfuhr	200	31 000	120 000	25 000	265 700	8,9	
	Ausfuhr	6 200	28 300	15 000	40 000			
						2 968 800	100,0	
		1899						
Königsberg	Einfuhr	13 400	36 400	—	140 200	460 000	9,7	
	Ausfuhr	23 900	38 800	30 400	176 900			
Danzig	Einfuhr	—	—	—	—	566 000	12,0	
	Ausfuhr	—	—	—	—			
Stettin	Einfuhr	32 900	486 300	112 100	150 000	1 273 700	26,9	
	Ausfuhr	68 200	129 100	125 100	170 000			
Lübeck	Einfuhr	13 800	176 000	136 800	60 400	691 900	14,6	
	Ausfuhr	29 800	91 900	117 700	65 500			
Kiel	Einfuhr	16 300	48 500	23 600	100 200	240 800	5,1	
	Ausfuhr	7 200	4 200	—	40 800			
Hamburg	Einfuhr	43 300	171 700	48 200	55 700	1 036 700	21,9	
	Ausfuhr	169 000	172 800	138 900	237 100			
Bremen	Einfuhr	100	76 200	160 000	50 000	461 400	9,8	
	Ausfuhr	16 500	34 600	64 000	60 000			
						4 730 500	100,0	

¹⁾ Der auf die Ostsee entfallende Gesamtverkehr mußte für das Jahr 1889 bei Königsberg und Kiel sowie allgemein bei Danzig im Wege der Schätzung ermittelt werden; desgleichen der auf die deutschen Ostseehäfen entfallende Verkehr Königsbergs und zum Teil auch Stettins, endlich auch Bremens Verkehr mit dem baltischen Rußland und Finnland. s. Dr. Wallroth: Die Stellung Lübecks im Wettbewerb der deutschen Seeplätze. Marine-rundschau 5. Heft, 24. Jahrg., 1913.

Häfen		1910					
		Dänemark	Schweden	Baltiisches Rußland und Finnland	Deutsche Ostsee- häfen	Zusammen	%
		t	t	t	t	t	
Königsberg	Einfuhr	19 200	40 700	1 000	208 000	781 500	9,9
	Ausfuhr	51 000	63 200	31 400	367 000		
Danzig	Einfuhr	—	—	—	—	700 000	8,8
	Ausfuhr	—	—	—	—		
Stettin	Einfuhr	55 300	681 700	176 900	187 900	1 747 500	22,1
	Ausfuhr	83 700	129 400	187 000	245 600		
Lübeck	Einfuhr	34 200	353 000	219 600	119 500	1 095 300	13,8
	Ausfuhr	43 500	92 000	137 600	95 900		
Kiel	Einfuhr	16 400	43 050	33 300	79 600	240 300	3,0
	Ausfuhr	4 700	1 500	450	61 300		
Hamburg	Einfuhr	56 700	421 400	370 100	235 400	2 473 500	31,2
	Ausfuhr	287 100	268 000	347 000	487 800		
Bremen	Einfuhr	2 400	106 400	440 000	90 000	887 500	11,2
	Ausfuhr	42 500	36 200	80 000	90 000		
					7 925 600	100,0	

Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals, Hamburg bereits auf den zweiten Platz gerückt und hatte seinen Ostseehandel mehr als verdreifacht, während Lübeck, dessen Ostseehandel in diesen 10 Jahren nur um 102300 t zugenommen hatte, hinter Hamburg den dritten Platz einnahm. Nach 10jährigem Bestehen des Elbe-Trave-Kanals steht Lübeck allerdings immer noch an dritter Stelle, im Laufe dieser Jahre hat aber sein Ostseehandel eine Zunahme von 403400 t erfahren. Daß die Anstrengungen Lübecks zur Hebung seines Handels von Erfolg gewesen sind, geht hieraus deutlich hervor. Im Vergleich zu Hamburg ist aber diese Zunahme immer noch gering. Hamburgs Ostseehandel vermehrte sich in dem Zeitraum 1899/1910 um 1436800 t, oder in Prozenten gegenüber dem Jahre 1899 ausgedrückt um 138 %, während Lübeck seinen Ostseehandel in dieser Zeit nur um 58 % vermehren konnte. Dagegen betrug die Zunahme in den Jahren 1889—1899 bei Hamburg 237 %, bei Lübeck nur 17 %. In dem letzten Jahrzehnt ist also bei Hamburg eine relative Abnahme der Zunahme, bei Lübeck dagegen eine relativ starke Progression der Zunahme zu bemerken.

Stettin stand lange im Ostseehandel unter den deutschen Seehäfen an erster Stelle. Jetzt ist es aber, wie die Tabelle zeigt, von Hamburg bei weitem überholt worden. Die Zunahme des Stettiner Ostseehandels betrug 1889—1899 70 %, gegenüber nur 37 % 1899—1910. Die Er-

öffnung des Großschiffahrtsweges Berlin-Stettin wird mit ziemlicher Sicherheit aber wieder eine Steigerung der Zunahme hervorrufen.

Eine sehr starke Zunahme weist Bremens Ostseehandel auf. In dem Zeitraum 1889—1899 betrug sie 73 % und 1899—1910 sogar 92 %. Das hat bewirkt, daß Bremen jetzt direkt hinter Lübeck folgt, also Danzig und Königsberg bereits übertrifft. Für Lübeck wird die Konkurrenz Bremens in der Ostsee an Bedeutung gewinnen, wenn erst der Mittellandkanal und die Weserkorrekturen fertiggestellt sein werden, da hierdurch die Hinterlandsbeziehungen Bremens zu Hannover und Rheinland-Westfalen, Gebiete, mit denen Lübeck einen lebhaften Eisenbahnverkehr unterhält, wesentlich bessere werden.

Die übrigen Häfen kommen für eine Konkurrenz mit Lübeck nicht in Betracht. Die nachstehende Tabelle mag aber auch ihre Zunahme des Ostseeverkehrs in den Zeiträumen 1889—1899 und 1899—1910 mit darlegen.

Die Vermehrung des reinen Ostseeverkehrs der Menge nach betrug, um es noch einmal kurz zusammenzufassen:

	1889—1899	1899—1910 ¹⁾
	%	%
Königsberg	24	70
Danzig	23	24
Stettin	70	37
Lübeck	17	58
Kiel	7	keine Vermehrg.
Hamburg	237	138
Bremen	73	92

Der seewärtige Güterverkehr der wichtigsten deutschen Seehäfen mit den Ostseeländern ist in dem Zeitraum 1889—1899 von 2968800 t auf 4730500 t, dagegen in dem Zeitraum 1899—1910 von 4730500 t auf 7925600 t gestiegen. Es drückt sich hierin eine steigende Bedeutung der Ostsee aus. Ihre frühere Bedeutung als Rohstofflieferanten werden allerdings die Ostseeländer wohl nie wieder erlangen, aber Ansätze zu einem neuen Aufschwunge sind zweifellos vorhanden. Die Bedeutung Schwedens z. B. als Erzlieferant ist noch in stetigem Wachsen begriffen, wie folgende Tabelle zeigt:

¹⁾ Dr. Wallroth, Die Stellung Lübecks im Wettbewerb der deutschen Seeplätze Marinerundschau 5. Heft, 24. Jahrg. 1913, S. 601.

Jahr	Erzausfuhr Schwedens ¹⁾	
	Menge in t	Davon nach Deutschland in t
1890	187 732	159 000
1895	800 452	687 000
1900	1 619 901	1 350 000
1905	3 316 627	2 481 000
1908	3 654 268	2 948 000

Die Erzausfuhr ist in Schweden für 25 Jahre gesetzlich begrenzt. Nachdem aber jetzt festgestellt ist, daß die Gruben noch auf Jahrhunderte ausreichende Mengen Eisenerze enthalten, hat die Regierung vorgeschlagen, die Ausfuhrquote für die nächsten 20 Jahre um 31 Mill. t zu erhöhen. Wenn der Vorschlag vom schwedischen Reichstag angenommen wird, wird die Bedeutung Schwedens, namentlich für Deutschland, das der Hauptabnehmer schwedischer Erze ist, und somit auch die der Ostsee, eine weitere Steigerung erfahren.

Da Deutschland einer der wichtigsten Abnehmer für die Rohprodukte aller baltischen Länder ist, würden bei ihrer zunehmenden Einfuhr nach Deutschland von den deutschen Ostseehäfen namentlich Stettin, Danzig und Lübeck den Vorteil davon haben.

Sowohl in der Einfuhr wie in der Ausfuhr ist der Handel Deutschlands mit den nordischen Ländern in steter Zunahme begriffen, wie die folgende Tabelle zeigt:

Deutschlands Spezialhandel.²⁾

Einfuhr in Millionen M.³⁾ aus:

Jahr	Dänemark	Schweden	Finnland
1898	65,6	102,9	9,5
1900	71,4	104,9	13,0
1902	74,7	80,4	13,2
1904	95,6	99,9	18,2
1906	128,2	150,0	21,3
1908	120,9	145,2	18,7
1910	158,1	163,8	26,2
1912	202,2	214,0	36,9

¹⁾ Sehmer a. a. O., S. 82/84.

²⁾ Nach dem statistischen Jahrbuch f. d. Deutsche Reich.

³⁾ Vor 1906 mit Edelmetallen.

Ausfuhr in Millionen M. nach:

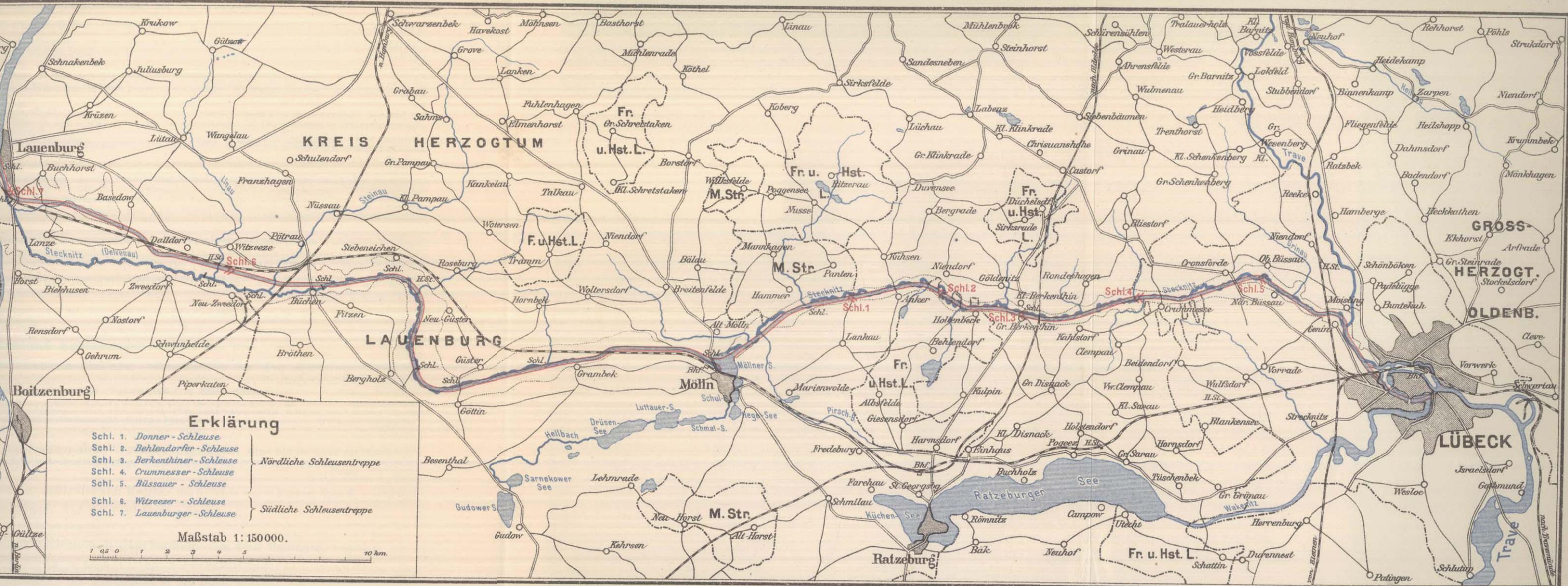
Jahr	Dänemark	Schweden	Finnland
1898	120,2	107,0	30,9
1900	125,5	138,3	34,1
1902	131,1	119,1	28,4
1904	155,3	151,0	37,1
1906	197,3	176,8	51,1
1908	200,7	174,1	70,9
1910	224,7	190,5	73,8
1912	254,2	197,4	83,4

Man ist nach alledem zu dem Schlusse berechtigt, daß die Entwicklung der deutschen Ostseehäfen in Zukunft günstig sein wird, und daß sie mehr als bisher eine Rolle im Weltverkehr spielen werden.



Photolith. v. Bogdan Gisevius, Berlin W. Bülow

Übersichtskarte des Elbe-Trave-Kanals.



Photolith. v. Bogdan Gisevius, Berlin W. Bülowstr. 66.