

4253456

M. d. 1325.

1325

# Denkschrift,

betreffend den

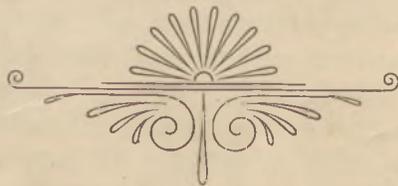
# Masurischen Schifffahrtskanal.

Herausgegeben

von dem

Aktionskomitee für den Kanal.

Dezember 1897.



Handwritten notes and calculations in the right margin, including numbers like 24, 13, 1325, 3700000, 1400, 5510000, 3000000, 60, 20, 150, 200000, 250000, 170000, 250000, 150000, 200000, 180000, 200000, 30, 1000, 5000, 10000, 15000, 20000, 25000, 30000, 35000, 40000, 45000, 50000, 55000, 60000, 65000, 70000, 75000, 80000, 85000, 90000, 95000, 100000.

Handwritten notes in the left margin, including numbers like 1000, 2000, 3000, 4000, 5000, 6000, 7000, 8000, 9000, 10000.



~~012 463~~

012 463

1745

XV 4/5 B

VII MF

p. 70/58



**Biblioteka Główna**  
UNIWERSYTETU GDAŃSKIEGO



\*1100923192\*

um großen Bedauern weitester Kreise hat der Provinzialausschuß es abgelehnt, beim Provinziallandtage die Bewilligung von Mitteln zur Gewährung einer Beihilfe zu den Grunderwerbskosten für den Bau des Masurischen Schifffahrtskanals zu beantragen. Auch der Vorstand der Ostpreussischen Landwirthschaftskammer hat eine Resolution angenommen, welche sich gegen den Bau dieses Kanals ausspricht. Wenngleich diese Beschlüsse nach objektiver Prüfung der Angelegenheit gefaßt worden sind, so darf doch sowohl zu dem Provinzialausschuß als zu dem Vorstand der Landwirthschaftskammer das Vertrauen gehegt werden, daß diese Körperschaften auf Grund neuen Materials in eine nochmalige Berathung der Angelegenheit eintreten und zu einem entgegengesetzten Standpunkte gelangen werden. Insbesondere wird gehofft, daß der Provinziallandtag und die Plenarversammlung der Landwirthschaftskammer einen dem Bau des Masurischen Schifffahrtskanals freundlichen und förderlichen Beschluß fassen werden.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß, wenn die Provinz die Gewährung der erbetenen Beihilfe verweigert und die Landwirthschaftskammer die geplante neue Wasserstraße theils als direkt schädlich, theils als minderwerthig gegenüber Eisenbahnen erklärt, das Projekt des Masurischen Schifffahrtskanals in absehbarer Zeit nicht zur Ausführung gelangen wird. Ein solches Scheitern wäre im Interesse Ostpreußens auf das tiefste zu beklagen, weil der Bau der erwähnten Wasserstraße unserer Provinz zu großem Segen und zu erheblichem wirthschaftlichem Nutzen gereichen würde.

Im Nachstehenden werden deshalb die Gründe, welche für die ablehnenden Beschlüsse angeführt wurden, besprochen und zu widerlegen gesucht. Insbesondere soll nachgewiesen werden, daß die von dem Bau des Kanals gefürchteten direkten Schäden nicht eintreten werden und der behauptete Vorzug von Kleinbahnen nicht vorhanden ist.

## 1. Die angeblichen wirthschaftlichen Erschwernisse der Adjazenten im Allgemeinen.

Von einigen Seiten ist geltend gemacht worden, daß durch den Kanal sämtliche landwirthschaftlichen Betriebe, welche von demselben durchschnitten werden, erhebliche wirthschaftliche Erschwernisse erleiden würden. Insbesondere würde eine leichte und ungehinderte Verbindung zwischen den an beiden Ufern liegenden Terrains nicht vorhanden, die anliegenden Grundstücke auch durch Wasserdurchsickerung bedroht sein.

Diese Befürchtungen erscheinen als unbegründet. Der Kanal hat von Allenburg bis zum Mauersee eine Länge von 51,453 km; über denselben sollen im ganzen ohne die Eisenbahnüberführungen 46 Brücken führen. Im Durchschnitt ist daher jede Brücke von der anderen nur 1,15 km entfernt. Da ein Theil dieser Brücken auch noch durch Parallelwege mit einander und mit sonstigen durchschnittenen Feldwegen verbunden ist, dürfte diese Anzahl für die durchschnittenen Terrains vollkommen genügen. Die Brücken sind jeder Zeit für den Landverkehr passirbar, weil sie durchweg als feste Brücken konstruirt sind und daher für die durchgehenden Schiffe nicht geöffnet zu werden brauchen. Zu diesem Zweck liegen sie mit Unterfantekonstruktion mindestens vier Meter über dem Wasserpiegel. Die verkehrenden Schiffe können somit bequem ohne Oeffnung durchfahren.

Ueberall dort, wo der Kanal im Auftrage liegt und das Schüttmaterial für die Dämme nicht schon aus reinem Thon besteht, wird er mit einer Lehmplattirung derart gedichtet, daß Wasserdurchsickerungen kaum vorkommen können. In gleicher Weise werden die Kanalwände auch im Abtrage gedichtet, wo durchlässiger Boden im Untergrunde dieses als im Interesse der Adjazenten nothwendig erscheinen läßt. Auch ist die ganze Kanaltrasse im Auftrage mit Sickergräben flankirt, welche eventuell kleine Wasserdurchsickerungen auffangen und abführen.

Kleine unbedeutende Erschwernisse für die Adjazenten bringt auch jeder Eisenbahnbau; sie stehen aber außer jedem Verhältniß zu dem besonderen Vortheil, den gerade die Anlieger durch die neue Wasserstraße haben.

## 2. Die besonderen Befürchtungen der Landwirthe im Pregelthal; der Kanal als Regulator der Wasserverhältnisse der Provinz.

Besondere Befürchtungen sind für die Landwirthschaft im Pregelthal geäußert worden. Man hat angeführt, durch den Kanal würden namentlich bei Hochwasser die Wasserverhältnisse im unteren Pregel- und Deimegebiet derart verschlechtert werden, daß Felder und Wiesen versumpfen würden.

Nach den vorliegenden Anhalten führt der Pregel bei Tapiau vor seiner Theilung in Deime und Pregel:

bei Niedrig-Wasser . . . . .	27,6 cbm,
„ Mittel-Wasser . . . . .	84,3 „
„ Hoch-Wasser mehr als . . . . .	626,0 „

da dann das ganze Pregelthal überfluthet ist.

Die Gefälle betragen hierbei:

bei Niedrig-Wasser . . . . .	= 1 : 31314 = 0,000032,
„ Mittel-Wasser . . . . .	= 1 : 18666 = 0,0000536,
„ Hoch-Wasser . . . . .	= 1 : 8439 = 0,00012.

Am Pregel-Pegel in Tapiau betragen die Wasserstände:

bei Niedrig-Wasser = + 0,72 m,
„ Mittel-Wasser = + 1,80 „ (Durchschnitt im Jahre 1892—1895).
„ Hoch-Wasser = + 5,20 „

Die Mindesthöhe der Ufer beträgt über Mittel-Wasser kaum unter 1,0 m, über Niedrig-Wasser nicht unter 2,0 m.

Eine Wasserzuführung durch den Kanal von 12 cbm in maximo würde einen Aufstau ergeben im Pregel:

bei Niedrig-Wasser . . . . .	= 0,44 m,
„ Mittel-Wasser . . . . .	= 0,23 „
„ Hoch-Wasser . . . . .	= 0,05 „

bei 10 cbm Zuführung:

bei Niedrig-Wasser . . . . .	= 0,37 m,
„ Mittel-Wasser . . . . .	= 0,18 „
„ Hoch-Wasser . . . . .	= 0,04 „

Man sieht also schon aus diesen Zahlen, wie gering dieser Aufstau ist, und daß er ohne nachtheiligen Einfluß auf die Wiesen bleiben wird. Auf den Pregel unterhalb seiner Theilung kann die Einwirkung nur noch viel geringer sein, weil die Deime von den Wassermengen des ungetheilten Pregels vier Siebentel, der Pregel drei Siebentel abführt.

Diese hier angenommene 12 cbm-Mehrzuführung von Wasser wird aber auch nur bei Niedrig-Wasser stattfinden, weil bei höheren Wasserständen ein Theil dieser durch den Masurischen Schiffahrtskanal bei Wehlan in den Pregel zugeführten Massen sonst durch die Angerapp in den Pregel geführt werden würden. Es ist deshalb eine irgend merkliche Aenderung der Wasserverhältnisse im unteren Pregel- und Deimegebiet bei hohen Wasserständen kaum anzunehmen; bei niedrigen Wasserständen aber sind die durch den Kanal zugeführten Massen auf die Pregel- und Deimeufer völlig ohne Einfluß.

Im Allgemeinen ist anzunehmen, daß eine Mehrwasserzuführung aus demjenigen Gebiete der masurischen Seen, welches jetzt nach dem Pißsek hin entwässert, in das Pregelgebiet nur dann eintritt, wenn die Abwässerung aus den Seen bei Angerburg sich auf das Mindestmaß beschränkt. Fließt dort mehr Wasser ab, so wird ein Theil desselben durch den Kanal abgeführt, bekommt also nur einen anderen Einführungsort in das Pregelgebiet, während das Mindestwasser nach wie vor der Angerapp erhalten bleibt. Der Masurische Kanal wirkt also nur als Regulator auf den Wasserzufluß aus den Seen nach dem Pregel, indem er den bei Hochwasser nothwendigerweise durch die Angerapp abfließenden Theil der Abwässer der masurischen Seen auf längere Zeit und gleichmäßiger vertheilt.

Im Uebrigen kann nicht unerwähnt bleiben, daß die hohen Wasserstände im Pregel und der Deime meistens weniger durch große Zuflüsse aus dem Quellengebiete als durch Westwinde entstehen. Bei anhaltendem Westwind steigt namentlich der Pregel in Königsberg um 1,0 bis 1,3 m, während bei Nordwind an der Deimemündung verhältnißmäßig eben so hohe Unterschiede sich bemerkbar machen.

Ganz abgesehen hiervon, ist die Annahme nicht zutreffend, daß durch den Kanalbau der Abfluß der Seen nach dem Pißsek völlig unterbunden werden würde. Vielmehr ist in dem Seglinner Kanal ein Nadelwehr vorgesehen, welches dasselbe freie Durchlaßprofil hat, das jetzt für den Pißsek dient. Dieses ganze Profil kann sofort freigegeben werden, wenn Hochwasserverhältnisse es verlangen.

Alles in Allem werden die Wasserverhältnisse der Provinz durch den Masurischen Kanal nicht verschlechtert, sondern verbessert. Ein fortdauernder gleichmäßiger Abfluß von 12 cbm aus den Seen dient als ein außerordentlich wirksamer Regulator zwischen Hoch- und Niedrigwasser. Indem diese Regulirung eintritt, bewirkt der Kanal mittelbar auch eine Besserung der traurigen Wasserverhältnisse der Inster. Das der Angerapp bei höchstem Wasserstande entzogene und durch den Masurischen Kanal bei Wehlau in den Pregel geleitete Wasser kann alsdann nicht mehr seine Wirkungen im Rückstau bei der Instermündung äußern.

Dazu kommt ferner die Besserung der Wasserverhältnisse unterhalb Angerburg, wo gegenwärtig bedeutende Schäden durch die Unregelmäßigkeit bei dem Wasserabfluß der Mühle hervorgerufen werden.

### 3. Der Kanal als angebliche Einbruchspforte für russisches Getreide.

Die von dem Vorstand der Ostpreussischen Landwirthschaftskammer angenommene Resolution besagt unter anderem, der Kanal werde eine neue Einbruchspforte für russisches Getreide werden.

Die geplante masurische Wasserstraße endigt südlich in Johannisburg. Der von dort nach Rußland führende Pissekfluß ist nur in beschränktem Maße flößbar, aber überhaupt nicht schiffbar. Nach dem Bau des Masurischen Kanals wird seine Schiffbarmachung noch weniger herstellbar sein, weil ein Theil seines Wassers durch den Kanal ihm entzogen und nordwärts geführt wird. Auch die zum Bug führende Narew, in welche die Pissek mündet, ist in ihrem Oberlauf nicht schiffbar. Es fehlt also jede Möglichkeit, russisches Getreide wasserwärts über den Pissekfluß dem Masurischen Kanal zuzuführen.

### 4. Die Theile der Provinz, welchen der Kanal direkte Vortheile bringt.

Die Anschauung, der Kanal werde nur einem kleinen Theile der Provinz Vortheile bringen, erscheint als nicht begründet. Der Kanal verschafft sieben Kreisen der Provinz, und zwar: Johannisburg, Löben, Sensburg, Rastenburg, Angerburg, Gerdauen und Wehlau eine durchgehende Wasser Verbindung mit der Provinzial-Haupt- und Seestadt Königsberg. Die Wasserstraße durchschneidet einen großen Theil der Provinz und fügt sich ein in das reich gegliederte Netz der schon vorhandenen ostpreussischen Wasserstraßen. Vom Pregel aus binnenwärts sind gute fahrbare Wasserstraßen über die Deime, den Großen Friedrichsgraben, den Seckenburger Kanal, die Gilge nach der Memel und ihren Nebenflüssen vorhanden. In der Richtung westwärts führen Wasserstraßen nach dem Meere und über das Frische Haff nach der Weichsel, und von der Weichsel setzen sich gute Wasserstraßen fort bis zur Elbe.

Es ist ein weit verbreiteter Irrthum, als ob die ostpreussischen Wasserstraßen keine genügende Verbindung mit dem westlich gelegenen Wasserstraßennetz hätten. Das Frische Haff zur Weichsel hin ist sowohl für Flüße als Binnensfahrzeuge durchaus benutzbar. Zwischen ihm und dem Weichsel-Delta bestehen verschiedene Verbindungen, zum Beispiel: der Weichsel-Haff-Kanal, die Elbinger und die Königsberger Weichsel, sowie andere kleinere Wasserstraßen, welche sämmtlich in erheblichem Umfange von Binnensfahrzeugen befahren und theilweise zur Zeit durch Regulirung wesentlich verbessert werden. Allein die eine derselben, der Weichsel-Haff-Kanal hatte nach der amtlichen Statistik im Jahre 1895 einen Verkehr von 3556 Binnenschiffen und 184617 Tonnen auf Schiffen und Flößen beförderten Gütern.

Klein kann der Theil der Provinz, welchen der Masurische Schifffahrts-Kanal dem Verkehr erschließt, daher nicht genannt werden. Daß nicht jeder Theil der Provinz von dem Kanal Vortheil haben wird, trifft allerdings zu. Dieses ist aber das Schicksal jeder neuen Verkehrsstraße. Neben- und Kleinbahnen dienen sogar vorwiegend nur dem lokalen Interesse und kommen ebenfalls nicht jedem einzelnen Kreise der Provinz zu gute. Ihr Nutzen im Einzelnen ist sogar erheblich kleiner als der einer guten Wasserstraße.

### 5. Die direkten wirthschaftlichen Vortheile des Masurischen Kanals.

Es ist behauptet worden, die wirthschaftlichen Vortheile des Masurischen Schifffahrts-Kanals wären selbst für die von ihm durchschnittenen Gebiete nur gering. Diese Vortheile erscheinen jedoch als recht groß. Die sorgfältigen und im großen Ganzen zutreffenden Berechnungen des Bauraths a. D. Heß schätzen den mit 25 kapitalisirten Nutzen der vorerwähnten sieben Kreise, sowie des Forstfiskus auf mehr als neun Millionen Mark. Hierbei ist indeß vorwiegend nur der gegenwärtige, sich auf dem theueren Eisenbahnweg bewegende Verkehr in Anschlag gebracht. Es unterliegt aber keinem Zweifel und wird durch Beispiele fast aller übrigen in der Neuzeit erbauten Wasserstraßen bestätigt, daß erst durch den Kanal ganz neue

Verkehrsbeziehungen und Güterbewegungen hervorgerufen werden. Diesen Zuwachs des Verkehrs, den erst die Zukunft erzeugen wird, zahlenmäßig zu berechnen, ist freilich unmöglich; er wird aber jedenfalls recht bedeutend sein.

Unermessliche Schätze von Steinen, Kies, Kalk, Torf und sonstigen nutzbaren Erden liegen in dem Gebiet des Masurischen Schifffahrtskanals. Herr Professor Dr. Klebs hat festgestellt, daß in der nächsten Umgebung der masurischen Seen mindestens lagern:

Große Blöcke . . . . .	1830400 cbm
Kleine Lesesteine, Pflastersteine . . . . .	437600 "
Kies . . . . .	16310000 "
Wiesenfalk . . . . .	84730000 "
Brenntorf . . . . .	263000000 "
Mooztorf . . . . .	13000000 "

Diese Schätze zu heben und nutzbar zu machen, ist nur durch eine billige Wasserstraße möglich. Auf der Eisenbahn würde der Transport unter allen Umständen zu theuer auskommen.

Ganz erheblich kommt weiter in Betracht, daß erst der Masurische Schifffahrtskanal den Massenbezug und die Massenverwendung von künstlichen Düngemitteln in Masuren verbilligen und dadurch wesentlich zur Hebung der Landwirthschaft in diesem großen Theile der Provinz beitragen wird.

Bei Beurtheilung des Nutzens des Kanals fällt schwer ins Gewicht, daß derselbe so zu sagen in Königsberg selbst endigt. In Königsberg kann ein unmittelbarer Umschlag vom Seeschiff auf das Binnenfahrzeug und umgekehrt erfolgen, ein Verfahren, das die Unkosten erheblich vermindert und geeignet ist, dem Kanal einen großen Verkehr zuzuführen. Alle Bedarfsartikel Masurens, die wasserwärts leichter verfrachtet werden können, sind auf diese Weise bequemer und billiger zu beziehen. Alle Waaren, die Masuren ausführt, können leichter und günstiger transportirt werden; ihnen steht von Königsberg der Absatz nach überseeischen Ländern zu Gebote.

Gerade dadurch, daß der Kanal den großen Seehandelsplatz Königsberg zum Endpunkt hat, wird er zweifellos in bedeutend größerem Umfange befahren werden als der diesen Vortheil entbehrende Oberländische Kanal, dessen verhältnißmäßig geringen Verkehr man gegen den Nutzen des Masurischen Schifffahrtskanals ins Feld geführt hat. Welchen Nutzen diejenigen unserer ostpreussischen Wasserstraßen gewähren, die auf große Seehandelsplätze führen, welchen gewaltigen Verkehr sie vermitteln, das beweisen die Anschreibungen der Reichsstatistik für 1896 an folgenden Erhebungspunkten:

#### Kurisches Häff und König-Wilhelm-Kanal (Memel)

	Schiffe	Floßholz Tonnen	auf Schiffen und Flößen befördert Tonnen
angekommen . . . . .	2569	350838	428248
abgegangen " . . . . .	2543	—	54534
zusammen	5112	350838	482782

#### Gilge (Sköpener Brücke)

zu Thal . . . . .	1024	134229	211337
zu Berg . . . . .	1000	—	27385
zusammen	2024	134229	238722

#### Memel (Tilsit-Hafenverkehr)

angekommen . . . . .	329	60340	84147
abgegangen . . . . .	325	—	5127
zusammen	654	60340	89274

#### Memel (Tilsit, Eisenbahnbrücke. Ohne Flöße und Dampfer)

durchgegangen zu Berg . . . . .	870	—	11564
" " Thal . . . . .	880	—	90950
angekommen . . . . .	396	—	27796
abgegangen . . . . .	439	—	19762
zusammen	2585	—	150072

#### Deime (Labiau)

zu Berg . . . . .	4304	393550	548684
zu Thal . . . . .	4115	300	43688
zusammen	8419	393850	592372

## Pregel (Königsberg)

	Schiffe	Floßholz Tonnen	auf Schiffen und Flößen befördert Tonnen
durchgegangen zu Berg .	438	—	13085
" " Thal .	341	26344	64562
angekommen . . . . .	9646	217883	538939
abgegangen . . . . .	9482	—	102485
zusammen 19907		244227	719071

Die außerordentlich große Zahl der in Königsberg verkehrenden Schiffe erklärt sich aus dem in der Anschreibung enthaltenen Marktverkehr von beladen angekommenen 3087 Fischerböten von durchschnittlich 1,5 Tonnen Tragfähigkeit und 1197 Kartoffelkähnen von durchschnittlich 2,5 Tonnen Tragfähigkeit, welche in gleicher Anzahl leer wieder abgegangen sind. Nach Abzug dieses Marktverkehrs vermindert sich wohl die Zahl der in Königsberg verkehrenden Schiffe bedeutend, die beförderte Gütermenge aber nur um höchstens 8000 Tonnen. Auch der Umstand, daß die zwischen Königsberg und Pillau fahrenden Leichterfahrzeuge mit etwa 92000 Tonnen Gütern hier mit angeschrieben sind (dieser Verkehr gehört eigentlich zur Seeschifffahrt und wird nach Vollendung des Königsberger Seekanals aufhören), fällt nicht besonders ins Gewicht. Auch diese abgezogen, verbleibt noch ein reiner Binnenschiffs- und Flößereiverkehr in Königsberg von rund 600 000 Tonnen.

Diese Zahlen reden ihre eigene Sprache. Sie geben einen Fingerzeig von dem muthmaßlichen Verkehr auch des Masurischen Schiffahrtskanals. Mit diesem hält der Oberländische Kanal auch nach anderen Richtungen als hinsichtlich des Endpunktes den Vergleich nicht aus. Das durch den Masurischen Kanal aufzuschließende Gebiet ist sehr viel größer als bei dem Oberländischen Kanal. Schiffsgefäße von höchstens 1200 Centnern gegen 3000 Centner auf dem Masurischen Kanal und baldiges Lestwerden der Fahrzeuge infolge des Transports auf den geneigten Ebenen außerhalb des Wassers machen auf dem Oberländischen Kanal den Betrieb sehr theuer und verbieten die Verfrachtung von Waaren, welche gegen Masse empfindlich sind.

## 6. Wasserstraßen und Eisenbahnen; die Ueberlegenheit der Wasserstraßen.

Wasserstraßen sind durchweg leistungsfähiger und können billiger transportiren als Eisenbahnen, insbesondere als Kleinbahnen. Anders wäre die ungeheure Zunahme des Verkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen trotz der unausgesetzten Ausdehnung des Eisenbahnnetzes nicht zu erklären. Der Schiffs- und Flößerei-Verkehr auf den deutschen Wasserstraßen beläuft sich auf je 30 Millionen t jährlich im Ab- und Zugang wie im Durchgang. Die Verkehrssteigerung auf den Wasserstraßen ist weit erheblicher als auf den Eisenbahnen. Wasserstraßen haben nach der Statistik die doppelte durchschnittliche Transportlänge als die Eisenbahnen. Die Ueberlegenheit der Wasserstraßen wird gerade von einem bekannten Gegner derselben, dem Geheimen Oberregierungs- und Ministerialrath Franz Ulrich in seiner Schrift: „Staffeltarife und Wasserstraßen“ anerkannt. Er konstatiert, daß sich der Verkehr der deutschen Wasserstraßen, insbesondere der großen Ströme in den letzten zwanzig Jahren in staunenswerther Weise entwickelt hat, weit mehr als der der deutschen Eisenbahnen, und daß diese Entwicklung der Binnenschifffahrt, welche von Jahr zu Jahr zunimmt, im Wesentlichen beruht auf den billigen Frachten, welche sie bei größeren Entfernungen gewährt. Bedeutungsvoll erscheinen in dieser Hinsicht die nachfolgenden Bemerkungen Ulrichs angesichts der Thatsache, daß am Endpunkt des Masurischen Kanals in Königsberg Binnen- und Seeschifffahrt sich die Hand reichen: „Dies wachsende Uebergewicht der Wasserstraßen zeigt sich insbesondere bei Transporten, wo Binnen- und Seeschifffahrt sich die Hand reichen und oft trotz doppelter und mehrfacher Entfernungen billiger befördern als die Eisenbahnen. Der vereinigte See- und Binnenwasserweg hat in der That dem Ueberlandweg auf weiteren Entfernungen fast alle Transporte weggenommen.“

Ulrich erblickt kein anderes Mittel, um die Eisenbahnen gegen die Wasserstraßen dauernd wettbewerbsfähig zu machen, als die Einführung von Staffeltarifen mit ermäßigten Einheitsfrachten für weite Entfernungen. Aber da derartige Staffeltarife immer erst auf große Entfernungen wirksam sind, so können sie als Konkurrenz gegen die masurische Wasserstraße auf deren kurzer Strecke von Johannisburg bis Königsberg nicht in Betracht kommen. Es kann demnach keinem Zweifel unterliegen, daß der Ausbau des Masurischen Kanals, insbesondere der durch ihn ermöglichte unmittelbare Umschlag vom Binnenschiff auf das Seeschiff und umgekehrt in Königsberg wirthschaftliche Vortheile bringt und eine derartig billige Verfrachtung ermöglicht, wie sie durch die Eisenbahnen nicht erzielt werden können.

Noch weniger aber als eine Vollbahn kann eine Kleinbahn an wirthschaftlichen Vortheilen sich mit einer leistungsfähigen Wasserstraße messen. Der nöthige Uebergang der Güter von

der schmalspurigen Kleinbahn auf die normalspurige Voll- oder Nebenbahn vertheuert die Frachtkosten ganz erheblich. Auch ist der Betrieb auf Kleinbahnen durch die jedesmal nöthige vorherige Bestellung und Gestellung der Wagen und Maschinen langsamer und weniger regelmäßig.

Der große Nutzen von Voll-, Neben- und Kleinbahnen soll durchaus nicht bestritten werden. Wasserstraßen und Eisenbahnen sind beide nützlich und nothwendig. Sie sind keine Feinde, ergänzen sich vielmehr gegenseitig. So viel aber ist gewiß, daß der Masurische Schifffahrtskanal Kleinbahnen überlegen sein wird.

### 7. Der Kanal als Konkurrent der Ostpreußischen Südbahn.

Gerade weil auf der Wasserstraße billiger verfrachtet werden kann, gewährt der Masurische Kanal den von ihm durchschnittenen Landestheilen als Konkurrent gegen die Ostpreußische Südbahn, der er zum Theil ziemlich parallel verläuft, einen besonderen Vortheil. Er ermöglicht Masuren eine billigere Beförderung seines Getreideüberschusses nach Königsberg als auf der Ostpreußischen Südbahn mit ihren hohen Lokalfrachtsätzen. Nur seine Konkurrenz wird vielleicht die Ostpreußische Südbahn veranlassen, auch ihrerseits die Bahnfrachten zu ermäßigen. Kleinbahnen würden diese Wirkung nicht haben. Sie würden auf der betreffenden Strecke lediglich der Ostpreußischen Südbahn neuen Verkehr zuführen.

### 8. Die Unbenutzbarkeit des Kanals im Winter.

Die Vorthelle des Masurischen Schifffahrtskanals kann man nicht um deswegen als klein bezeichnen, weil die Wasserstraße „infolge der nördlichen Lage unserer Provinz nur einen Theil des Jahres (nach Ansicht des Provinzialausschusses in der Regel nur 7 Monate) nutzbar sein werde“. Die nördliche Lage unserer Provinz kommt hierbei in geringem Maße in Betracht, und die Unterbrechung der Schifffahrt auf den ostpreußischen Wasserstraßen durch Eis und andere Ereignisse sticht gegen die übrigen deutschen Binnenwasserstraßen weniger ab, als gemeinhin angenommen wird. Deutsche Wasserstraßen, die regelmäßig während des ganzen Jahres befahrbar wären, giebt es überhaupt nicht. Selbst auf dem Rhein muß die Schifffahrt durchschnittlich 2 Monate im Jahre wegen Frostes oder niedrigen Wasserstandes ruhen. Im Durchschnitt zählen Schifffahrtstage im Jahre: die Weser 320, die Elbe 280, die Spree 300—330, Oder und Warthe 260, der Bromberger Kanal 260, die Weichsel 230, die vorhandenen ostpreußischen Wasserstraßen 230—250 Tage. Trotz dieser monatelangen Unterbrechung findet auf all diesen Wasserstraßen ein ungeheurer, auf Millionen Tonnen sich beziffernder Verkehr statt, ohne welchen die deutsche Volkswirtschaft nicht gedeihen könnte. Die Unterbrechung der Schifffahrt auf den ostpreußischen Wasserstraßen dauert, wie erwähnt, durchschnittlich nicht länger als auf der Weichsel und höchstens um 20—30 Tage länger als auf der Oder. Nach der Reichsstatistik über die Binnenschifffahrt wurde im Jahre 1896 auf sämtlichen ostpreußischen Binnenwasserstraßen die Schifffahrt in der Zeit zwischen dem 18. und 27. März eröffnet und zwischen dem 16. und 17. November geschlossen. Sie dauerte also volle 8 Monate oder 243 Tage. Im Jahre 1897 wird sie muthmaßlich noch länger dauern. Am 18. Dezember, dem Tage der Fertigstellung vorstehender Schrift, waren unsere sämtlichen Wasserstraßen noch fahrbar.

Welchen Nutzen auch unsere ostpreußischen Wasserstraßen gewähren, trotzdem sie vier Monate im Jahre unfahrbar sind, das beweisen die unter 5 angeführten Verkehrsziffern.

In der Hauptsache sind die Betheiligten sehr wohl in der Lage, die Güterbeförderung so einzurichten, daß sie in die Schifffahrtsperiode fällt.

Auch Eisenbahnen haben ihre Verkehrsstockungen. Der Wagenmangel der Eisenbahnen in den Herbstmonaten ist sogar eine jährlich wiederkehrende Erscheinung und wird nur durch die vorhandenen Binnenwasserstraßen gemildert. Die Erfahrung muß erst lehren, ob insbesondere auch Kleinbahnen während des ganzen Winters benutzbar sind, oder ob nicht vielmehr auch auf ihnen durch starke Schneefälle Verkehrsunterbrechungen eintreten werden. Die Vorrichtungen, um die Wirkung derartiger Schneefälle zu beseitigen, sind auf den Kleinbahnen jedenfalls nicht in dem Maße vorhanden wie auf Vollbahnen.

### 9. Der Kanal und der Ausbau des Kleinbahnnetzes.

Die Resolution des Provinzialausschusses erklärt es für richtiger, die vielen Millionen, welche die Herstellung des projektierten Kanals erfordern würde, zur Schaffung von Neben- und Kleinbahnen zu verwenden.

Hiergegen ist einzuwenden, daß die Staatsregierung, falls der nöthige Grund und Boden unentgeltlich hergegeben wird, wohl bereit zu sein scheint, 17 Millionen Mark für den Bau

des Masurischen Kanals zu verwenden, daß jedoch jeder Anhalt für die Annahme fehlt, daß sie beim Scheitern des Kanalprojekts auch bereit wäre, die gleiche Summe für Klein- und Nebenbahnen der Provinz zur Verfügung zu stellen.

Auf der anderen Seite fehlt jeder Anhalt für die Annahme, daß im Falle des Baues des Kanals die Staatsregierung in ihrer dankenswerthen Förderung des Kleinbahnwesens in Ostpreußen irgendwie nachlassen werde. Schon gegenwärtig trägt der Staat zu den Kosten von Kleinbahnen die Hälfte, Provinz und Kreis je ein Viertel bei. Stärkere Ansprüche an den Staat kann man billigerweise nicht erheben.

Gelegenheit zur Anlage von Kleinbahnen und zu deren staatlicher Unterstützung wird sich auch nach dem Bau des Masurischen Kanals noch reichlich in Ostpreußen finden. Für die armen masurischen Kreise, die durch ihre Provinzialabgaben zur provinziellen Subvention von Kleinbahnen in anderen Gegenden der Provinz, aus denen sie keinen Nutzen ziehen, erheblich beitragen, ist der Kanal geradezu Vorbedingung, um auch ihrerseits zu einem rationellen Kleinbahnnetz zu gelangen. Erst dieser Kanal verschafft ihnen die bislang fehlende Hauptverkehrsader und erhöht damit ihre wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit, welche sie in die Lage setzen wird, Kleinbahnen an diese Hauptverkehrsstraße heranzubauen.

So ergibt sich, daß die Ablehnung des Projektes des Masurischen Kanals und die Ungewißheit, ob diese Wasserstraße zur Ausführung gelangt oder nicht, die Entwicklung des Kleinbahnwesens in Ostpreußen nicht fördert, sondern beeinträchtigt. Verschiedene Kleinbahnen sind zur Zeit gerade aus Rücksicht auf den Masurischen Schifffahrtskanal in Aussicht genommen. Durch die Ungewißheit über das Schicksal des Masurischen Kanalprojekts geräth Unsicherheit auch in diese Kleinbahnprojekte. Im Interesse der Provinz ist es daher dringend wünschenswerth, durch die Sicherung des Masurischen Kanalprojektes zunächst einen festen Anhaltspunkt zu schaffen, der bei den Kleinbahnprojekten in Berücksichtigung gezogen werden kann und auf den ferneren Ausbau der Kleinbahnen anregend wirkt.

Auch ist die Hoffnung nicht unberechtigt, daß gerade der Ausbau des Masurischen Schifffahrtskanals in Verbindung mit der Nutzbarmachung und elektrischen Uebertragung der Wasserkräfte der masurischen Seen den Betrieb der Kleinbahnen erheblich vervollkommen werde, weil dann auch ihnen die Möglichkeit gegeben ist, durch Verwendung jener Kräfte zu dem rationelleren elektrischen Betrieb überzugehen.

## 10. Die Ausnutzung der Wasserkräfte der masurischen Seen.

Auf die Nutzbarmachung der reichen Wasserkräfte der masurischen Seen ist nur dann zu rechnen, wenn sie in Verbindung mit dem Bau des Masurischen Kanals erfolgt. Mehr als elftausend Pferdekkräfte schlummern in dem Masurischen Schifffahrtskanal. Ihr Kapitalwerth beträgt nach den Berechnungen des Professors Inge rund 26 Millionen Mark. Ihre elektrische Uebertragung ist ebenso in der Nähe wie auf weitere Entfernungen möglich. Sie können nutzbar gemacht werden sowohl in der Landwirtschaft als in der Industrie. Zweifellos werden diese Umstände im Gebiete des Kanals und darüber hinaus die wirtschaftlichen Verhältnisse auf das erheblichste verbessern und den Mangel an Kohle in Ostpreußen großentheils ausgleichen.

Die Besorgniß, daß diese Wasserkräfte während des Winters infolge Eisbildung nicht ausgenutzt werden können, erscheint als nicht begründet. Eine Strömung unterhalb der Eisdecke wird auch im Winter vorhanden sein.

## 11. Die Verbilligung des Chauffeebaues durch den Kanal.

Während in dem Gebiete der masurischen Seen ungeheure Schätze von Steinen zu Wegebauten ungehoben lagern, weil ein billiger Wasserweg fehlt, ist in anderen Kreisen der Provinz gerade infolge des Fehlens dieser Wasserstraße der Bezug der zum Chauffee- und Wegebau nöthigen Materialien bedeutend erschwert und vertheuert.

Nach Vollendung des Masurischen Kanals wird sich die Sachlage vollständig ändern. Die betreffenden Kreise können Chauffeen so erheblich billiger bauen, und die Provinzialverwaltung wird so große Summen an Bauzuschüssen ersparen, daß die von der Provinz und den Kreisen für den Bau des Kanals gewährten Beihilfen in wenigen Jahren wieder eingebracht sein werden. Interessant ist in dieser Beziehung folgendes, den Kreis Gerdauen betreffende Beispiel: Bei Neubauten kostet diesem Kreise das Kilometer Chauffee 24000 Mark, während er dem durch Wasserstraßen durchzogenen Kreise Wehlau nur 15000 Mark kostet. Der Kubikmeter Steine würde am Kanal höchstens 2,50 Mark kosten, während der Grundpreis, berechnet aus den Steinpreisen an der Verwendungsstelle abzüglich der Transportkosten, bei Insterburg und Biessellen, woher die meisten Steine kommen, 5 Mark pro Kubikmeter beträgt.

Rechnet man ferner eine Frachtersparniß von 2,50—3 Mark pro Kubikmeter bis zum Verwendungsorte, so würde nach dem letzten jährlichen Bedarf des Kreises Verdauen von ca. 3700 Kubikmeter Steinen zur Reparatur der Chausseen dies eine jährliche Ersparniß von ca. 18500 Mark ausmachen.

## 12. Ersparung von Entwässerungsanlagen durch den Kanalbau.

Abgesehen davon, daß der Kanal, wie bereits zu 2 ausgeführt ist, die Wasserverhältnisse bedeutend verbessert, bringt er den weiteren Vortheil, daß er große und kostspielige Entwässerungsanlagen erspart.

An den masurischen Seen liegen etwa 10000 ha Wiesen u. s. w., die unter den hohen und unregelmäßigen Wasserverhältnissen sehr leiden. Die Entwässerung dieser Landstriche durch eine Regulirung des Pissefflusses ist schon lange geplant. Diese Regulirung erfordert aber einen Kostenaufwand von etwa 1 Million Mark. Diese Summe kann ohne Weiteres erspart werden, wenn der Kanal gebaut wird, weil dann durch diesen die beabsichtigte Regulirung und Senkung völlig erreicht wird.

## 13. Die Absorbirung ländlicher Arbeitskräfte durch den Kanalbau.

Als unbegründet erscheint die Besorgniß, der Bau des Kanals werde eine erhebliche Zahl ländlicher Arbeitskräfte in Anspruch nehmen und dadurch den auf dem Lande herrschenden Arbeitermangel verschärfen.

Nach den vielfachen bei großen Landeskulturbauten gemachten Erfahrungen kann als feststehend angenommen werden, daß nur kleinere Bauwerke, bei denen zwei bis drei Unternehmer und wenige Hunderte von Arbeitern betheilt sind, eine Wirkung auf die Arbeiter- und Lohnverhältnisse der der Arbeitsstätte zunächst gelegenen Distrikte ausüben. Wirklich große Bauten, welche Tausende von Arbeitern beschäftigen, ziehen dagegen diese Arbeitskräfte stets aus weiter Ferne an. Beim Bau des Nord-Ostsee-Kanals haben sich, wie auf spezielle Anfragen aus Schleswig-Holstein bestätigt worden ist, weder Arbeitermangel noch nachweisbare Lohnsteigerungen im landwirthschaftlichen Betriebe geltend gemacht. Das Angebot von Arbeitern übersteigt sogar meistens den Bedarf, und dieser Ueberschuß führt dann zu einem verstärkten Angebot von Arbeitskräften in den nahe liegenden ländlichen Bezirken.

Beim Bau des Masurischen Kanals ist auf einen starken Zustrom auswärtiger Arbeiter mit Sicherheit zu rechnen. Dieser Umstand wird wahrscheinlich ein dauerndes vermehrtes Angebot solcher Arbeiter in Ostpreußen auch nach der Vollendung des Kanals bewirken, weil viele derselben durch ihre Thätigkeit beim Kanalbau sich an die Verhältnisse und die Arbeit in Ostpreußen gewöhnen werden.

## 14. Der Masurische Kanal und die Regulirung des oberen Pregels.

Der Landwirthschaftliche Centralverein für Littauen und Masuren hat mittlerweile nochmals das Wort in der Kanalfrage ergriffen und in seiner Generalversammlung am 11. Dezember 1897 nachstehenden Beschluß mit der imposanten Mehrheit von etwa 200 gegen 40 Stimmen gefaßt:

Zu Erwägung: daß der Centralverein für Littauen und Masuren die Anregung zur Aufnahme des Projectes des Masurischen Schiffahrtskanals auf Grund des einstimmigen Beschlusses der Generalversammlung in Insterburg vom 20. Dezember 1892 gegeben hat, daß derselbe ferner 1. die gutachtliche Bearbeitung des verstorbenen Bauwaths Heß, 2. Klebs, 3. Tuge veranlaßt und die ersten beiden unter Beihilfe der Provinz im Druck veröffentlicht hat, und seit dieser Zeit unausgesetzt bemüht war, die Durchführung des Projectes zu fördern, erschien es nicht nothwendig, die Stellung des Centralvereins zu dem ganzen Project nochmals durch einen Beschluß der Generalversammlung feststellen zu lassen.

Nachdem jedoch der Provinzialausschuß und der Vorstand der Ostpreussischen Landwirthschaftskammer, sowie der Ostpreussische landw. Centralverein eine ablehnende Stellung gegen das Project eingenommen haben und nachdem die Begutachtung unserer Kreis- und Zweig-Vereine ergeben hat, daß von 12 Vereinen, welche überhaupt berichtet haben, sich 3 einer Stellungnahme für oder gegen den Kanal enthalten haben, 2 Vereine im Kreise Darkehmen (Darkehmen und Trempen) durch den Kanal eine Schädigung ihrer Interessen befürchten, wogegen 8 Vereine sich für den Bau des Kanals aussprechen, erscheint es nothwendig, daß die Generalversammlung des Centralvereins nochmals Stellung zu der ganzen Frage nimmt.

Die Generalversammlung erklärt:

1. Die Erschließung des masurischen Seebeckens mit einer gesammten Uferlänge von circa 518 km gleich circa 70 deutschen Meilen ist ein dringendes Erforderniß und Vorbedingung für die wirthschaftliche Hebung der unmittelbar angrenzenden Kreise.

Die geologische Untersuchung der nächsten Umgebung der masurischen Seen hat ergeben, daß hier enorme Bodenschätze gegenwärtig werthlos daliegen, weil die Möglichkeit

billigen Transportes fehlt. — Außer großen Kalk- und Thonlagern lagern an Wegebau- material allein, insbesondere Steinen, unmittelbar an den Seeufern Quantitäten, welche es gestatten, Jahrzehnte hindurch mittels des Kanals einen großen Theil der steinarmen Kreise billig zu versorgen. —

2. Die Verbindung dieses Seengebietes mit dem Pregel und somit mit dem Ausfuhrhafen Königsberg muß für die weitere Entwicklung der gesammten landwirthschaftlichen, gewerblichen und Handelsinteressen unserer Provinz von erheblichem und dauerndem Nutzen sein.
3. Durch Ausnützung der Wasserkräfte, welche nach sachverständigem Urtheil beinahe den doppelten Werth der auf den Kanal zu verwendenden Kosten repräsentiren, würde die Möglichkeit zu industrieller Entwicklung mitten in der Provinz geboten sein.
4. Mit der Frage des Baues von Kleinbahnen kann der Bau des Kanals nicht in Verbindung gebracht werden. Wohl aber wird derselbe auf den ferneren Ausbau der Kleinbahnen anregend wirken, vielfach die Richtungen der Linien beeinflussen und durch elektrische Uebertragung der Wasserkräfte die Betriebskraft liefern.
5. Daß der Kanal nur ungefähr 230 Tage im Jahr als Transportmittel verwendbar sein würde, ist richtig. Er theilt dieses Schicksal mit allen Wasserstraßen unserer Provinz, deren Werth für den Verkehr deshalb doch nicht bezweifelt wird.
6. Die gegnerische Behauptung von schwerer Schädigung entgegenstehender Interessen beruht größtentheils auf ungenügender Kenntniß der sich bei Ausführung des Projektes ergebenden Rückwirkung auf die Wasserstandsverhältnisse.

Andererseits ist festgestellt, daß die mit Ausbarmachung der Wasserkräfte verbundene geringe Senkung des mittleren Wasserstandes der Seen genügend ist, ca. 15000 Hektar verumpften Landes culturfähig zu machen.

7. Der vielfach als abschreckendes Beispiel verwertete sogenannte Oberländische Kanal hält den Vergleich mit dem Masurischen Schifffahrtskanal nach den verschiedensten Richtungen hin nicht aus. Zunächst ist das aufzuschließende Gebiet ein sehr viel größeres, als bei dem Oberländischen Kanal. 2. ist dort die Verbindung mit einer Mittelstadt, hier mit einem Großhandelsplatz hergestellt. 3. sind die technischen Einrichtungen bei dem Oberländischen Kanal sehr ungünstige. Schiffsgefäße von höchstens 1200 Centnern gegen 3000 Centner bei dem Masurischen Kanal und baldiges Verwerden der Fahrzeuge in Folge des Transportes auf den schiefen Ebenen außerhalb des Wassers machen den Betrieb dort sehr theuer und verbieten den Transport von Waaren, welche gegen Mäße empfindlich sind.
8. Die Herstellung einer neuen Wasserstraße darf nicht den Verfall bereits bestehender wichtiger Wasserstraßen zur Folge haben.

Der Oberpregel auf der Strecke Wehlau—Insterburg ist eine alte, für große Gebiete hochwichtige Wasserstraße, deren augenblicklicher Zustand seit dem Fortfall der Bubainer Schleufe das Fortbestehen der Schifffahrt auf dieser Strecke bereits ernstlich in Frage stellt.

Es muß daher anerkannt werden, daß die Interessenten des Pregelthals oberhalb Wehlau und des Inster- und Angerappthals berechtigt sind, zu verlangen, daß mit dem Bau des Masurischen Kanals auch die Schifffahrt auf dem Oberpregel zwischen Wehlau und Insterburg sichergestellt werde.

Dieses kann nur durch Herstellung eines Seitenkanals auf der Strecke Wehlau—Insterburg geschehen, der allein im Stande ist, den Interessen der Schifffahrt und der Wiesenbesitzer des Pregelthales zu dienen, ohne gleichzeitig die an der Inster liegenden Wiesen-Interessenten zu schädigen.

Da der Centralverein für Littauen und Masuren die Agitation für die Wiederaufnahme des Masurischen Kanalprojektes eröffnet und das wesentlichste Material für dieselbe durch die von ihm veranlaßten und veröffentlichten Gutachten der Herren Heß, Inke und Klebs geliefert hat, so würde man die Befürwortung des Kanalbaus durch den Centralverein als selbstverständlich haben voraussehen dürfen. Sein nochmaliges energisches Eintreten für das Projekt durch eine ganz außergewöhnlich zahlreich besuchte Generalversammlung fällt jedoch gegenüber den abweichenden Gutachten der andern landwirthschaftlichen Organe der Provinz um so schwerer ins Gewicht, als dieses Votum nicht als ein solches der nächsten Interessenten, sondern als ein solches der landwirthschaftlichen Kreise des Regierungsbezirks Gumbinnen aufgefaßt werden muß. Schon die Gutachten seiner Kreis- und Zweigvereine beweisen, wie groß das Interesse für das Kanalprojekt auch in solchen landwirthschaftlichen Kreisen ist, welche nicht direkt von dem Kanal berührt werden; hierher gehört besonders die Befürwortung durch die landwirthschaftlichen Vereine Gumbinnen, Niederung, Tilsit-Ragnit und Goldap. Wenn das Eintreten der landwirthschaftlichen Vereine Angerburg, Johannisburg und Böben für den Kanalbau als selbstverständlich und durch das direkte Interesse gegeben betrachtet werden darf, so ist die Befürwortung durch die littauischen, also weit vom Kanalgebiete gelegenen Vereine doch von höchster Bedeutung. Vereint mit dem Beschluß der Generalversammlung des Centralvereins legen diese Boten ein unanfechtbares und gewichtiges Zeugniß für den allgemeinen Werth des Kanals für die Provinz ab.

Ganz besonders bedeutungsvoll aber ist das Gutachten des Kreisvereins Insterburg. Bekanntlich haben Kreis und Stadt Insterburg in Verfolgung ihrer nur zu berechtigten Interessen sich lebhaft bemüht, an Stelle des Kanals Mauersee—Allenburg eine Wasserstraße zwischen dem Mauersee und dem Pregel über Insterburg durch Benutzung und Schiffbarmachung der Angerapp zu erlangen. Die Stadt Insterburg hatte im Falle der Wahl dieser Trace einen

Beitrag von einer halben Million Mark in Aussicht gestellt. Lobend ist unter diesen Umständen anzuerkennen, daß der Kreisverein Insterburg die große Bedeutung des Masurischen Kanals unbedingt zugiebt und nunmehr selbst für die Trace Mauersee—Allenburg sich unter der Voraussetzung ausspricht, daß mit dem Bau des Masurischen Schiffahrtskanals die Schiffahrt auf dem Oberpegel zwischen Wehlau und Insterburg durch rationelle, den Interessen der Schiffahrt und denjenigen der Wiesenbesitzer des Pegelthales entsprechende Maßregeln sicher gestellt werde. Die bezüglichlichen Anträge des Insterburger Vereins sind unter Nummer 8 in die Resolution der Generalversammlung des Centralvereins aufgenommen worden; sie bezeichnen scharf und klar die Forderungen der Landwirthschaft und des Handels am Oberpegel; durch ihre Annahme hat die Generalversammlung diese Forderungen zu den ihrigen gemacht. In der That muß die Berechtigung des Verlangens, daß man bei der Schaffung neuer Wasserstraßen die bereits vorhandenen schützen und vor weiterem Verfall behüten soll, auch von allen denjenigen anerkannt werden, denen der Ausbau des Masurischen Schiffahrtskanals am Herzen liegt.

Der obere Pegel ist eine der ältesten Wasserstraßen der Provinz, welche aber leider mehr und mehr verfallen ist. Die einst gesunde und verhältnißmäßig erhebliche Schiffahrt auf dieser Stromstrecke ist nach und nach zur Bedeutungslosigkeit herabgesunken. Dieser Rückgang ist aber lediglich durch die mangelhafte Beschaffenheit der Wasserstraße verursacht; ihre Entbehrlichkeit beweist er keineswegs. Im Gegentheil ist der Wunsch nach einer Regulirung des oberen Pegels seit Jahrzehnten fortgesetzt und immer nachdrücklicher erhoben worden.

Eine solche Regulirung würde dem Handel der Städte Insterburg und Königsberg und ebenso der Landwirthschaft im Pegelgebiete zum großen Nutzen gereichen. Mangels einer leistungsfähigen Wasserstraße können namentlich in der Gegend von Insterburg diese Erwerbszweige und ebenso die Industrie sich nicht genügend entwickeln. Für die Stadt Insterburg ist eine bessere Schiffbarkeit des oberen Pegels geradezu eine Lebensfrage. Unter dem gegenwärtigen Zustande leiden alle Handels- und Industriezweige Insterburgs, alle Ortschaften am oberen Pegel und deren Hinterland. Insterburg selbst, im Herzen der Provinz Ostpreußen gelegen, bedarf nur einer leistungsfähigen Wasserstraße, um eine verhältnißmäßig bedeutende Industriestadt zu werden. Zweifellos würde nach einem zweckmäßigen Ausbau des oberen Pegels sich auf demselben ein lebhafter Verkehr entwickeln.

Eine solche Regulirung ist deshalb im Interesse von Landwirthschaft, Industrie und Handel besonders zu empfehlen und gehört ebenfalls zu den dringlichen Aufgaben, welche die königliche Staatsregierung in der Ostmark der Monarchie zu lösen hat. Durch diese Regulirung werden zugleich in einzelnen Gegenden vorhandene Bedenken gegen den Bau des Masurischen Kanals beseitigt, entgegenstehende Interessen versöhnt und die Freunde des Masurischen Kanals vermehrt.

Die den oberen Pegel betreffenden Forderungen können umsomehr auch von den Anhängern des Masurischen Kanals befürwortet und zu den ihrigen gemacht werden, als auch die königliche Regierung zu Gumbinnen sie durchaus billig und gerechtfertigt findet und bereits ein Projekt zu ihrer Verwirklichung fertiggestellt hat.

Alles in Allem genommen, wird der Masurische Schiffahrtskanal nicht nur der Provinz Ostpreußen bedeutende Vortheile verschaffen, sondern nach den Berechnungen der Techniker, wenn zugleich die Wasserkräfte ausgenutzt werden, auch eine mäßige Rente abwerfen. Es kann daher die Anschauung nicht als zutreffend anerkannt werden, daß diese Vortheile in keinem Verhältniß zu den großen Kosten für die Erbauung desselben stünden. Diese Vortheile durch Bekämpfung des Kanalbaues und durch Versagung von angemessenen Beihilfen zu den Kosten des Grunderwerbs von der Hand zu weisen, wäre ein nicht wieder gut zu machender Fehler.

An dem Provinziallandtage und der Plenarversammlung der Landwirthschaftskammer liegt es daher, Beschlüsse zu fassen, welche Ostpreußen in den Genuß der Vortheile des Masurischen Kanals setzen.

