

gehen sollten, denn auch dieser Ausbau erfordert erhebliche Zeit zur Ausführung. Weshalb sind nun wohl heute noch so viele Männer, selbst abgesehen von leider vielfach ausschlaggebenden Partei-rücksichten, gegen den Ausbau unseres Wasserstraßennetzes? Man führt Beispiele an von zahlreichen Kanälen, die mit großen Kosten gebaut sind und die jetzt unbenutzt und versumpft daliegen; man erinnert an die Kanäle in Süd-Wales, welche im ersten Viertel dieses Jahrhunderts zur Verbindung der im Binnenlande gelegenen Eisenwerke mit dem Meere dienen sollten, an den Chlodnitz-Kanal in Oberschlesien, an viele amerikanische Kanäle, welche heute ohne Schiffsverkehr sind und brach liegen. Liegt denn das aber an den Kanälen als solchen? Gewiß nicht, sondern als der Eisenbahnbau sich nach dem Bau dieser Kanäle entwickelte, da bewiesen sie sich den Eisenbahnen gegenüber zu klein. Sollen jetzt Wasserstraßen Bedeutung erlangen, dann müssen sie den heutigen Transportverhältnissen in ihren Größenverhältnissen angepaßt werden; wenn sie groß genug gebaut werden, dann werden sie auch den Zweck erfüllen, den Eisenbahnen eine wesentliche Hilfe zu sein. Wir stehen in Bezug auf unsere Handelsflotte gegen England wesentlich zurück, unsere Handelsflotte ist dem Tonnengehalte nach noch nicht ein Fünftel der englischen, und doch haben wir England in unserer Industrie überflügelt. Warum hat England eine so große Flotte? Weil das Land lange Küsten und tief eingeschnittene Häfen besitzt. Warum dehnt sich die Handelsflotte der Amerikaner von Jahr zu Jahr so sehr aus? Weil mächtige Wasserstraßen, die großen Seen, der Mississippi u. s. w. das sonst zusammenhängende Land durchziehen. Wir haben eine im Verhältniß zum Binnenlande kleine Küste, wir haben keine großen Seen, wir haben keine tiefeinschneidenden Häfen, aber was wir haben, das ist eine Menge schöner Ströme mit reichlichem Wasser, und wenn man dieses Wasser mit ausreichender Sparsamkeit benutzt, dann kann man sehr wohl Wasserstraßen durch das ganze Land von Osten nach Westen bauen und damit die natürlichen Wasserstraßen der Ströme kreuzen; thun wir das, dann wird der Verkehr ebenso, wie der Englands, steigen, und auch unsere Handelsflotte die britische bald überflügeln, aber freilich muß man nicht glauben, daß es mit dem Bau des Rhein-Elbe-Kanals abgethan sei; der äußerste Westen muß durch die Kanalisation der unteren Saar und der Mosel, der äußerste Osten durch die Kanalisation der Oder und der Chlodnitz an- und aufgeschlossen werden. Aber man darf nicht verlangen, daß das alles in kurzer Zeit vollendet werden könne. Aber die Aussicht auf den großen Nutzen, welchen von solchen Verkehrswegen nicht allein die Industrie ziehen würde, sondern auch die Landwirthschaft und jeder andere Betriebszweig, muß zum baldigen Beginn anspornen. Freilich kann man es niemals Allen Recht machen. Sobald man eine Eisenbahnlinie baut, klagen diejenigen, die nicht unmittelbar daran liegen, unausbleiblich; so ist es auch mit dem Kanalbau. Immer sind es nur Wenige, die von vornherein mit weitem Blicke den allgemeinen Nutzen durchschauen; hoffen wir, daß die Zahl derselben wächst, damit der Bau des Kanalnetzes sobald wie möglich begonnen werden könne, und hüten wir uns danach zu fragen, ob wir gegenwärtig eine gute oder eine schlechte Zeit haben, oder ob die Zeit sich ändern werde, möge der Verein der deutschen Eisenhüttenleute sich einstimmig für den baldigen Beginn des Baues des Rhein-Elbe-Kanals erklären! (Beifall.)

Vorsitzender: Ich möchte die folgenden Herren Redner bitten, sich mit Rücksicht auf den noch folgenden Vortrag in ihren Ausführungen etwas zu beschränken und nur je fünf Minuten zu sprechen. (Zustimmung.)

Hr. Ingenieur **Schott-Köln**: Ich möchte nur ganz kurz auf die 20-t-Wagen zurückkommen. Soviel ich weiß, ist für die Gestänge der preussischen Staatsbahnen ein Raddruck der Locomotive von $7\frac{1}{2}$ t zulässig, es kann also ein Güterwagen von zwei Achsen 30 t Gesamtgewicht haben, ohne zu schwer zu werden. Da bei sachgemäßer Bauart das Eigengewicht 10 t nicht zu erreichen braucht, hält sich ein solcher Wagen vollkommen in den Grenzen des Zulässigen. Des weiteren ist es ein großer Unterschied, ob ich eine Locomotive habe mit dem activen Druck, mit dem die Maschine arbeitet, auch eine solche mit der größeren Geschwindigkeit der Schnellzüge, oder dem rollenden Druck des langsam fahrenden Güterwagens. Ich bin also der Ansicht, unsere Gestänge sind vollständig schwer genug, um mit zweiachsigen Güterwagen von 20 t Ladefähigkeit befahren zu werden, und wir kommen in Bezug auf wirtschaftliche Ausnutzung dem heutigen vierachsigen amerikanischen Wagen von 45 t sehr nahe. Außerdem wird ein solcher Wagen, der mit dem Radstande der jetzigen Kokswagen eine Bodenfläche von 20 qm hat, mit Metallen, Erzen, Kalksteinen, Bausteinen, separirten Kohlen, Kokskohlen und allem sonstigen Schwergut beladen, ein Menge von 20 t ganz gut aufnehmen, ein ganz bedeutender Theil des Güterverkehrs diese größere Ladefähigkeit also voll ausnutzen können. Ich bin deshalb der Ansicht, daß wir auf den 20-t-Wagen losgehen müssen, wir können dann eine weitere Verbesserung des Verhältnisses der beförderten Last zur todten unmittelbar erreichen. Gegen den langen vierachsigen amerikanischen Wagen muß ich mich dagegen ebenso aussprechen, wie seinerzeit beim Uebergang zum 15-t-Wagen, diese Wagen passen nicht für unsere allgemeinen deutschen, nun einmal vorhandenen Eisenbahnverhältnisse.