

daß die genannten Zechen und Hütten von der Haftpflicht dem Fiskus gegenüber befreit werden. Die Vertreter der Königlichen Staatsregierung legten die Gründe dar, aus denen beide Wünsche unerfüllbar seien, gaben aber ebenso wie der Oberberghauptmann Liebrecht die bündigste Zusicherung, daß man der Industrie auf das möglichste entgegenkommen werde. Die Bemerkung eines Regierungsvertreters, daß man „in weiten Kreisen“ den Rhein-Herne-Kanal als ein Geschenk des Staates an den Bergbau ansehe, veranlaßte den Abgeordneten Dr. Beumer zu einem lebhaften und energischen Einspruch gegen diese durch nichts begründete Ansicht. Der Staat, der seit Jahren durch den Wagenmangel und die dadurch bedingte Transportnot seine eigenen geldlichen Interessen, die Lohnbezüge der Arbeiter und die Erträge der Industrie auf das erheblichste geschädigt habe, sei auf diesen Kanal angewiesen, um endlich aus der Transportnot herauszukommen; es liege also ein staatliches Interesse für den Ausbau dieser Wasserstraße vor, und von einem Geschenk an die Privatindustrie könne ganz und gar keine Rede sein. Geheimrat Baare schloß sich dem an und führte weiter aus, daß neben dem Wagenmangel auch ein Mangel an Lokomotiven und Geleisen vorliege, dem die Uebelstände entsprängen. Man kam sodann zu der Frage der Erbreiterung der Schleusen von 10 m auf 12 m, die in kurzer Darlegung Dr. Beumer aufs wärmste befürwortete. Dem schlossen sich in weiteren Ausführungen Kommerzienrat Generaldirektor Kamp, Reeder Gust. Stinnes, Landeshauptmann Dr. Hammerschmidt, Oberbürgermeister Geh.-Rat Schmieding, Landeshauptmann Dr. v. Renvers und Abg. Bassermann an, worauf folgender Beschlusantrag Dr. Beumer-Kamp einstimmig zur Annahme gelangte: „Der Wasserstraßenbeirat hat von den Mitteilungen zu 3 der Tagesordnung Kenntnis genommen und ersucht die Königl. Staatsregierung mit tunlichster Beschleunigung in eine Prüfung der Frage einzutreten, ob nunmehr nicht die Notwendigkeit vorliegt, die Schleusen des Dortmund-Rhein-Herne-Kanals und des Lippekanals von 10 m auf 12 m Breite zu erhöhen, und bittet, das Ergebnis dieser Prüfung dem Wasserstraßenbeirat zugänglich zu machen.“ Schließlich wurden die Wahlen zum Gesamtwasserstraßenbeirat getätigt, und zwar wurden gewählt vom Beirat für den Dortmund-Ems-Kanal seitens der Industrie zum Mitglied Bergrat Kleine, zum Stellvertreter Regierungs- und Baurat Mathies, ebenso seitens des Handels die Kommerzienräte Metger und Kiese-kamp, seitens der Land- und Forstwirtschaft Frhr. v. Landsberg und Oekonomierat Degener; vom Beirat für den Rhein-Herne-Kanal und die Lippe-wasserstraße für die Industrie Regierungsrat a. D. Scheidtweiler und Abg. Dr. Beumer, für den Handel Bergrat Müller und Kommerzienrat Kamp, für die Schifffahrt Reeder Gustav Stinnes und Abg. Bassermann.

Deutsches Museum von Meisterwerken der Naturwissenschaft und Technik.

Am 16. und 17. Dezember fanden in Berlin zum viertenmal die Sitzungen des Vorstandsrates und Ausschusses statt. In den Bericht über die Verwaltung sowie die Abrechnung im vierten Geschäftsjahre teilten sich der Vorsitzende Dr.-Ing. E. Ehrensberger, Dr.-Ing. Oskar von Miller, Professor van Dyck und Geh. Baurat Dr.-Ing. Th. Peters. Der Besuch der Sammlungen wächst ständig und schließt für die ersten zwölf Monate mit einer Gesamtziffer von etwa 200 000 Personen ab. Die Sammlungen sind bekanntlich zum Teil im alten National-Museum, zum Teil in der Isar-Kaserne zu München vorläufig

untergebracht. Die Abrechnung für das Jahr 1906 ergab insgesamt 531 322,38 \mathcal{M} Einnahmen, während die Ausgaben 473 554,26 \mathcal{M} betragen, so daß ein Uebertrag von 57 768,12 \mathcal{M} auf neue Rechnung erfolgen konnte. Was den Neubau betrifft, so war Professor Dr. Gabriel von Seidl, dessen Entwurf bei dem Preisausschreiben mit dem ersten Preise ausgezeichnet worden war und der inzwischen den Plan nochmals durchgearbeitet hatte, in der Lage, den endgültigen Plan vorzulegen und näher zu erläutern. Für den Neubau haben bisher bewilligt:

das Deutsche Reich	2 000 000
das Königreich Bayern	2 000 000
die Stadt München außer dem Bauplatz	1 000 000
weitere 50 Stifter mit Einzelbeiträgen	
von 100 000 bis 10 000 \mathcal{M} zusammen rund	1 300 000
außerdem noch 300 Stifter zus. rund	500 000
Insgesamt	6 800 000

Nach dem bisherigen Anschläge betragen die Kosten des Neubaus einschließlich Erbschaftssteuer 7 200 000 \mathcal{M} , so daß noch ein Betrag von 400 000 \mathcal{M} zu decken wäre. Man nimmt aber schon jetzt an, daß infolge weiterer Vergrößerung der vorgesehenen Bauten erhöhte Mittel nötig werden dürften. Seitens der Eisenindustrie sind neuerdings noch 25 000 \mathcal{M} von der Radsatzgemeinschaft und 30 000 \mathcal{M} von den Verkaufsstellen für schmiedeiserne Röhren bewilligt worden. Den Vorsitz in den Sitzungen des Vorstandsrates führte Dr.-Ing. Ehrensberger, in derjenigen des Ausschusses, die in der Aula der Technischen Hochschule zu Charlottenburg in Gegenwart des Kaisers stattfand, der Protektor und Ehrenvorsitzende Prinz Ludwig von Bayern. An festlichen Veranstaltungen zu Ehren der Teilnehmer fehlte es nicht. Nachdem für den ersten Sitzungstag die Mitglieder des Vorstandsrates vom Staatssekretär des Innern zu einem Frühstück gebeten worden waren, fand abends ein von den Berliner Mitgliedern des Deutschen Museums veranstaltetes Festmahl statt, das dank den Bemühungen des Ausschusses, der HH. Geheimrat Dr.-Ing. Slaby, Dr.-Ing. Peters und Baurat Krause, auf das glänzendste und eindrucksvollste verlief. Am Abend des zweiten Tages war großer Empfang beim Reichskanzler Fürsten von Bülow, zu dem über 400 Teilnehmer geladen waren. Auch hierzu hatte sich der Kaiser in Begleitung des Prinzen Ludwig von Bayern und des Kronprinzen eingefunden. Professor von Linde hielt einen Vortrag über die Schätze der Atmosphäre, der dem Laien in klarer Darstellung interessante Einblicke in die Errungenschaften der neuesten Forschungen gewährte.

Die verschiedenen Veranstaltungen ergaben als erfreuliches Gesamtbild, daß unter zielbewußter kräftiger Führung das ganze Reich, Kaiser, Landesfürsten zusammenarbeiten, um in dem Deutschen Museum ein Denkmal der deutschen Einigkeit zu errichten, jener Einigkeit, der unsere Industrie und unser Handel ihre Erfolge im In- und Auslande verdanken.

Deutscher Haftpflicht- und Versicherungsschutzverband.

In der am 21. Dezember 1907 zu Düsseldorf unter dem Vorsitz des Abgeordneten Geheimrates Dr. von Böttlinger abgehaltenen 16. Hauptversammlung des Verbandes wurde zunächst der Jahresbericht erstattet, der sowohl eine günstige Entwicklung des Mitgliederbestandes nachweist als auch von einer lebhaften Tätigkeit der Geschäftsführung auf den verschiedensten Gebieten des Versicherungswesens zeugt. Der Verband zählt jetzt 642, darunter 54 korporative Mitglieder. Der Bericht schildert ferner das Ergebnis