

Moritz Wiggers

Der gegenwärtige Stand des Projects des Güstrow-Bützower Schifffahrtskanals : Bericht

Rostock: Selbstverl. des Mecklenburgischen Kanalvereins, 1891

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn769935141>

Druck Freier  Zugang  OCR-Volltext



5 Tabellen.

MK-875¹⁻⁵.



UB Rostock

28\$ 010 135 839



502
L
114

I

Der gegenwärtige Stand
des Projects

des

Güstrow-Bükower Schifffahrtskanals.

Bericht,

verfaßt

im Auftrage des Mecklenburgischen Kanalvereins

von

Norik Wiggers.

Rostock.

Im Selbstverlage des Mecklenburgischen Kanalvereins.

1891.

T 31.8.

Der gegenwärtige Stand
des Projects
des
Güstrow-Büchower Schifffahrtskanals.

Bericht,
verfaßt
im Auftrage des Mecklenburgischen Kanalvereins
von
Moritz Wiggers.

Rostock.
Im Selbstverlage des Mecklenburgischen Kanalvereins.
1891.



Ueber den Stand des Güstrow-Bützower Kanalproject's habe ich zuletzt in der Versammlung des Mecklenburgischen Kanalvereins am 22. Mai 1890 Bericht erstattet, in welchem ich schließlich über den Inhalt einer Vorlage E. C. Rath's, welche derselbe an die Bürgerschaft in ihrer Sitzung am 29. Januar v. J. gerichtet hatte, nähere Mittheilungen machte. In dieser Vorlage ward mitgetheilt, daß, nachdem im Anfang August 1889 das vom Baumeister Schäfer ausgearbeitete Specialproject des Güstrow-Bützower Kanals zur Kenntniß E. C. Rath's gebracht worden wäre, dasselbe unverzüglich dem Baudirector Kerner zur Begutachtung hingegeben sei. Als dieser dann sein, das ganze Project in sehr gründlicher Weise behandelndes Erachten abgegeben habe, sei dasselbe den diesseitigen Deputirten für den Kanalbau mit dem Auftrage hingegeben worden, sich in Gemeinschaft mit den Deputirten der Stadt Güstrow über das Erachten zu erklären, und als die letzteren in Folge ihnen ertheilter Weisung des Güstrower Magistrats es abgelehnt hätten, an einer Berathung des Kerner'schen Gutachtens theilzunehmen, habe der Rath seinen Deputirten aufgegeben, sich allein über das Kerner'sche Gutachten zu erklären. Sobald solcher Bericht eingegangen sei und E. C. Rath Stellung zu dem Project genommen habe, würde das gesammte Material der Bürgerschaft zur Erklärung vorgelegt werden.

In der Sitzung der Bürgerschaft vom 14. Juli v. J. sind nun die das Kanalproject betr. Acten derselben mit dem Antrage überwiesen worden, das Specialproject des Güstrow-Bützower Kanals zu genehmigen. Zur Prüfung dieser Sache erwählte die Bürgerschaft eine Commission, bestehend aus den Mitgliedern der Bau- und Finanz-committee und anderen Repräsentanten, und beschloß außerdem, auf Grund des Berichts dieser Commission über die Vorlage zu berathen, nachdem zuvor das Erachten des Baudirectors Kerner gedruckt und den Mitgliedern der Bürgerschaft zugestellt worden sei.

Die erwählte Commission der Bürgerschaft hat nun nach einer gründlichen Prüfung des Schäfer'schen Specialproject's dem Kerner'schen Erachten, welches gegen jenes Project die gewichtigsten technischen Einwendungen geltend gemacht und eingehend begründet hat, beiegepflichtet, und die Bürgerschaft hat auf Grund des in ihrer Sitzung vom 6. December v. J. vorgelegten Berichts der Commission beschlossen:

1. Da weder das Specialproject des Baumeisters Schäfer noch dessen Aeußerung über die Bemerkungen des Rath's vom 9. April 1890 genügenden Aufschluß über die Weiterführung des Kanals durch Güstrow und die dadurch erwachsenden Kosten giebt, so ist vor einer Beschlußfassung über den Antrag E. C. Rath's auf Genehmigung des Project's ein Specialproject über die Weiterführung des Kanals durch Güstrow anzufertigen und vorzulegen;

2. In dem Schäfer'schen Project sind die für den Hafenbau in Güstrow ausgeworfenen 9600 *M* zu streichen, da diese Kosten selbstverständlich ausschließlich der Stadt Güstrow zur Last fallen;

3. Die Beiträge der Adjacenten und Interessenten zu dem Kanalunternehmen, namentlich der Städte Bützow und Schwaan, welche den Beiträgen von Rostock und Güstrow in Gemäßheit der zwischen diesen Städten und der Regierung abgeschlossenen Vereinbarung zu Gute kommen sollen, sind vor Genehmigung der Vorlagen sicher zu stellen, und deshalb sind die erforderlichen Verhandlungen und Verträge schleunigst einzuleiten und abzuschließen;

4. Die in Güstrow beabsichtigte Einleitung der Sietwässer in die Nebel bedroht die Schifffahrtsstraße mit Verschlammung und gelegentlicher Störung der Schifffahrt. Da das Specialproject diesen Gegenstand unberücksichtigt läßt, so ist darüber Auskunft zu ertheilen, wie es sich damit verhalte und wie eventuell Störungen der Schifffahrt verhindert werden sollen;

5. Lieber die vom Landtage als Bedingung für die Landeshülfe aufgestellte Deffnung der Beniger Eisenbahnbrücke enthalten die Vorlagen nichts, es wird daher um Auskunft über den Stand der in Betreff dieser Angelegenheit nöthigen Verhandlungen gebeten.

Auf diesen Beschluß erfolgte eine Vorlage E. C. Rath's vom 17. Nov. v. J., in welcher der Antrag auf Genehmigung des Specialproject's wiederholt und zwecks Begründung dieses Antrages hervorgehoben ward, daß durch den Bericht und die Zeichnung des Baumeisters Schäfer, welche der Vorlage beiegefügt waren, die Möglichkeit einer angemessenen Weiterführung des Kanals durch Güstrow nachgewiesen sei.

Ueber diese Vorlage verhandelte die Bürgerschaft in ihrer Sitzung vom 24. Nov. v. J. und beschloß, auf Grund des Berichtes ihrer Commission dem Rath das Nachstehende zu erwidern:

1. Die Möglichkeit der angemessenen Weiterführung des Kanals durch Güstrow hat die Bürgerschaft nicht bemängelt, findet aber nicht dargethan, daß es ohne große Schwierigkeiten und erhebliche Mehrkosten geschehen kann. Das frühere Güstrow-Bützower Kanalproject des Bauraths Heß ist, was zu unserer Verwunderung weder dem Rath noch der Commission der Städte noch dem Baumeister Schäfer bekannt zu sein scheint, obwohl der hiesige Kanalverein in der „Rostocker Zeitung“ und in Sonderabdrücken darüber berichtet hat, in seinem Project vom Jahre 1884, betr. die Fortführung des Kanals durch Güstrow nach dem Plauer See, in Rücksicht auf die inzwischen geschehene Erbauung der Zuckersfabrik und sonstiger Veränderungen in Güstrow verändert worden. Heß hält eine theilweise Verlegung der Nebel zur Fernhaltung ihrer Wildwässer bei Hochwasser aus dem Kanalbett für nothwendig. Herr Schäfer hat diese Verlegung ohne Begründung aufgegeben, wodurch nach dem Urtheil des Baudirectors Kerner Gefahren für den Kanal entstehen, zu deren Abwendung die Anlegung einer neuen Schiffahrtsschleuse unterhalb Güstrow nothwendig werden könnte. Ueber die Kosten der Durchführung durch Güstrow ist in dem Schäfer'schen Project nichts enthalten. Und endlich liegt auch darüber nichts vor, ob die Stadt Güstrow sich verpflichten will, der Fortführung des Kanals in der jetzt festzustellenden Weise nicht abermals Schwierigkeiten in den Weg zu legen, welche dieselbe erheblich erschweren und vertheuern würden. — Die Bürgerschaft muß ein entscheidendes Gewicht darauf legen, daß der Schiffahrtsweg Rostock-Güstrow als Theilstrecke des Kanals Rostock-Berlin angesehen und behandelt werde. Denn wie nach dem Gutachten des Oberbaudirectors Mensch vom 2. Oct. 1884 das Interesse des ganzen Landes die Fortführung des Kanals zum Plauer See und die dadurch herzustellende Verbindung mit den südlichen Wasserstraßen verlangt, so liegt dies ganz besonders im Interesse Rostocks, welches von einem in Güstrow endigenden Kanal keine wesentlich größeren Vortheile haben würde, als von einer leicht und mit geringen Kosten herzustellenden Verbindung der Warnow mit dem Bahnhofe und der Stadt Bützow. Die Geldbewilligung für den Kanal Bützow-Güstrow kann die Bürgerschaft nicht aussprechen, bevor sie nicht die Weiterführung des Kanals in der oben berührten Weise gesichert sieht.

2. Die Bürgerschaft hat es als selbstverständlich angesehen, daß die neben den eigentlichen Kanalanlagen mit Anlegeplätzen nothwendigen oder wünschenswerthen Hafengebäuden ebenso von den Adjacenten getragen werden, wie dies in Rostock geschehen ist und voraussichtlich ferner geschehen wird. Deshalb hat die Bürgerschaft auch Verhandlungen darüber mit Bülow und Schwaan, aber vorzugsweise mit Güstrow, vor Fertigstellung des Projectes für zweckmäßig erachtet. Uebrigens sieht auch die Bürgerschaft diese und die anderen in ihrer Abgabe vom 6. Oct. v. J. erhobenen Ausstellungen nicht als wesentliche an und enthält sich jedes Eingehens auf die weiteren Einzelheiten des Schäfer'schen Projectes. In Rücksicht auf die Bemerkungen des Sachverständigen der Stadt, des Baudirectors Kerner, in seinem Revisionsbericht vom 16. Dec. 1889, welche durch die Gegenbemerkungen des Baumeisters Schäfer vom 16. Mai 1890 nicht widerlegt zu sein scheinen, und besonders in Rücksicht auf die Ausführungen unter Nr. 1 über die Fortführung des Kanals sieht die Bürgerschaft sich genöthigt, auf diejenigen Erklärungen zurückzugreifen, welche in der Abgabe vom 11. Juni 1890 abgegeben sind, daß nämlich „die unausbleibliche Nothwendigkeit herbeigeführt ist, daß die auszuarbeitenden Specialprojecte, bevor sie der hohen Landesregierung zur Genehmigung vorgelegt werden, durch einen anderen von der Stadt Rostock anzunehmenden bewährten Wasserbautechniker auf das Sorgfältigste geprüft und mit diesem Erachten der R. Bürgerschaft zur Genehmigung vorgelegt werden. Indem wir C. E. Rath ersuchen, rechtzeitig hierfür Sorge zu tragen, versehen wir nicht, demselben gleichzeitig die Mittheilung zu machen, daß . . . die R. Bürgerschaft der demnächstigen Ausführung gegenüber bereits jetzt sich entschlossen hat, auch die Art und Weise der Ausführung und die dieserhalb mit etwanigen General- und Specialunternehmern abzuschließenden Contracte vorher zu prüfen und von ihrer Mitgenehmigung die definitive Bewilligung der erforderlichen Geldmittel abhängig zu machen“. Nicht weniger als C. E. Rath ist auch die Bürgerschaft von der Nothwendigkeit durchdrungen und hat sowohl durch häufige Abgaben und Anträge, als auch durch jedesmalige schnelle Erledigung der Vorlagen C. E. Rath's der Ueberzeugung Folge gegeben, daß die Anlage des Schiffahrtsweges Rostock-Güstrow sehr dringlich sei. Die Bürgerschaft kann aber nicht ihre Zustimmung zu Vorlagen und Geldbewilligungen geben, bei denen sie das Interesse Rostocks in überaus wichtigen Beziehungen nicht hinreichend gewahrt sieht. Um jedoch bis an die

Grenze des Möglichen zu gehen, erklärt die Bürgerschaft sich bereit, einem schon früher von ihr beantragten Schiedspruche des Bauraths Heß sich unterwerfen zu wollen. Derselbe ist nicht nur als allgemein anerkannte Autorität in Wasserbauasachen, sondern auch als Verfasser des Generalproject's für den Kanal Rostock-Berlin ganz vorzugsweise befähigt, ein sachverständiges Urachten abzugeben, und hat bekanntlich auf Antrag des hiesigen Kanalvereins zu der gewünschten Prüfung sich bereit erklärt und die zur Uebernahme dieser Arbeit erforderliche Genehmigung des Oberpräsidenten der Provinz Hannover erhalten. Die Bürgerschaft bittet deshalb E. E. Rath dringend, dieser Berufung und Prüfung, die bei der genauen Bekanntschaft des Bauraths Heß mit der ganzen Angelegenheit sicher keine lange Zeit erfordern wird, nunmehr zustimmen zu wollen, um auf solche Weise die ganze wichtige Angelegenheit in kürzester Frist zu einem befriedigenden Abschluß zu bringen.

Am 20. April d. J. fand auf Erfordern E. E. Rath's über diese Angelegenheit eine Sitzung der gemeinsamen Commitee von Deputirten des Rath's und der Bürgerschaft statt. Die Beschlüsse dieser Commitee wurden in der Sitzung der Bürgerschaft vom 27. April d. J. dahin genehmigt, daß von dem Baudirector Kerner ein weiteres Gutachten eingefordert werden solle, nach dessen Eingange weitere Vorlagen des Rath's erfolgen sollen. Dieses Gutachten soll sich insbesondere darüber äußern, ob sich die im Specialproject festgestellte Kanallinie mit der im generellen Project in Aussicht genommenen decke und ob bei Annahme der ersteren die Fortsetzung des Schiffahrtsweges über Güstrow hinaus ausführbar sei. Ueberdies soll die Stadt Güstrow aufgefordert werden, sich dahin zu erklären, daß sie der späteren Fortsetzung des Kanals über Güstrow hinaus nicht entgegengetreten werde.

Es ist in hohem Grade erfreulich, daß die Rostocker Bürgerschaft denjenigen Standpunkt, welcher vom Mecklenburgischen Kanalverein rücksichtlich der Ausführung des Güstrow-Bützower Kanals seit Jahren in Wort und Schrift vertreten ist, in ihren Abgaben an E. E. Rath entschieden vertheidigt hat und durch ihre sachgemäßen Ausführungen hoffentlich dazu beitragen wird, daß jener Kanal nicht in einer Weise ausgeführt wird, welche die wesentlichsten Interessen der Stadt Rostock und des Landes zu gefährden droht. Um nicht in die zwischen dem Rath und der Bürgerschaft obschwebenden Verhandlungen störend einzugreifen, hat der Mecklenburgische Kanalverein sich über das

Schäfer'sche Specialproject bisher nicht geäußert. Da aber nunmehr die Entscheidung über diese wichtige Frage bevorsteht, so darf derselbe nicht länger zögern, auch seine Ansicht darüber auszusprechen. Im Auftrage des Mecklenburgischen Kanalvereins werde ich daher in Nachstehendem die von der Bürgerschaft wider das Schäfer'sche Specialproject erhobenen Einwendungen noch weiter ausführen und ergänzen:

1. Zuvörderst handelt es sich um die Frage, ob von Km 0 bis 4,1 die Nebel kanalisiert oder ein Seitenkanal auf dieser Strecke angelegt werden soll. Der Baurath Heß hat sich sowohl in seinem allgemeinen Projecte des Rostock-Berliner Kanals von 1873 als auch in seinem, im Auftrage des aus Deputirten der Magistrate Rostocks und Güstrows, sowie des Mecklenb. Kanalvereins bestehenden Comitees für den Rostock-Berliner Kanal verfaßten besonderen Project des Güstrow-Bützower Kanals für den Seitenkanal entschieden. Das im Auftrage der Magistrate der Städte Rostock und Güstrow verfaßte Güstrow-Bützower Specialproject des Baumeisters Schäfer vom 12. April 1889 erklärt sich dagegen für die Kanalisation des Nebelflusses auf der gedachten Strecke. Der Ober-Baudirector Mensch hat sich in einem Bericht an das h. Ministerium des Innern vom 2. Oct. 1884 dahin ausgesprochen, daß das Heß'sche Project klar dargelegt und in sachgemäßer Weise derartig begründet sei, daß zwecks Begutachtung desselben zur Zeit von einer örtlichen Besichtigung des von dem Kanale durchschnittenen Terrains unbedenklich abgesehen werden könne. Der Baudirector Kerner, welcher mit der Revision des Heß'schen Projects beauftragt ward, hat dasselbe überarbeitet und in einem Project vom 30. April 1886 in allen wesentlichen Punkten bis auf die Details der Bauwerke beibehalten. Dem ihm ertheilten Auftrage, die Kosten einer Kanalisation der Nebel zu ermitteln, ist von ihm in einem Bericht vom 6. Mai 1886 ausgesprochen. Er hat aber in demselben die großen Vorzüge des Seitenkanals vor der Kanalisation der Nebel ausführlich erörtert und die allererheblichsten Bedenken wider die Kanalisation geltend gemacht. Ueber diese Ausführungen hat sich der Baurath Heß dahin geäußert, daß er damit vollständig übereinstimme, und daß seine Ansicht, daß die Kanalisation der Nebel unzweckmäßig sei, nach dieser gründlichen Widerlegung eines weiteren Eingehens nicht bedürfe. Nach diesem Allen hätte man erwarten sollen, daß die Deputirten Rostocks und Güstrows von ihrer Kanalisationsidee zurückgekommen wären, und dies um so mehr, als die Magistrate der beiden Städte auf Ersuchen des

erwähnten Comitees in einem Vortrage an das hohe Ministerium des Innern vom 26. Juni 1884 die Ausführung des Güstrow-Bützower Kanals auf Grund des Heß'schen Project's warm empfohlen hatten. In einer Conferenz der Deputirten vom 24. Mai 1886 beschloßen aber die Deputirten, die Baumeister Havelstadt und Contag in Berlin mit einem Project über die Kanalisation der Nebel zu beauftragen, ohne von der veränderten Richtung, welche der Heß'schen Kanallinie gegeben werden solle, dem vorgenannten Comitee Mittheilung zu machen. Nach diesem unter dem 30. Juni 1886 verfaßten Project sollte die Nebel von Güstrow aus auf einer Strecke von 9,3 Km kanalisiert werden. In einer Conferenz der Deputirten ward sodann beschloßen, daß sowohl mit Rücksicht auf die wesentlich geringere Höhe der Kosten als auch die sonstigen Vorzüge desselben das Project der Baumeister Havelstadt und Contag wohl geeignet sein dürfte, als Grundlage für die weiteren Verhandlungen zu dienen. Der Oberbaudirector Mensch entschied sich aber gegen dies Project und für eine Combination des Havelstadt und Contag'schen mit dem Heß'schen Project, welche im Wesentlichen darin bestehen sollte, daß von Güstrow aus auf einer Strecke von rund 4,2 Km, statt des Heß'schen Seitenkanals, die Nebel kanalisiert und daß, während Heß die Ausmündung der Schiffahrtsstraße in die Warnow durch einen aus der untern Nebel abzweigenden Kanal bewirken will, die alte Nebel-ausmündung beibehalten werde. Die Deputirten schloßen sich in einer am 29. Sept. 1886 stattgehabten Conferenz der Ansicht an, daß das combinirte Project den anderen Projecten vorzuziehen sei, und beauftragten, nachdem ihrem Wunsche, dasselbe selbst bearbeiten und veranschlagen zu lassen, gewillfahrt ward, den Baudirektor Kerner, ein solches Project specieller auszuarbeiten. Diese Ausarbeitung ward bereits am 6. Oct. 1886 vollendet und den weiteren Verhandlungen zu Grunde gelegt. Aus diesem Sachverhalt, welcher den veröffentlichten officiellen Actenstücken entnommen ist, ergibt sich, daß der von Kerner ausgearbeitete Entwurf, welcher bei den officiellen Verhandlungen als Kerner'sches Project des Güstrow-Bützower Kanals bezeichnet wird, gar kein selbstständiges und vollständiges Project desselben ist, sondern nur diejenigen Modificationen des Kerner'schen Project's vom 30. April 1886, welches, wie schon bemerkt, im Wesentlichen mit dem Heß'schen Projecte übereinstimmt, enthält, welche die Deputirten auf den Vorschlag des Oberbaudirectors Mensch beschloßen haben. Aus dem Angegebenen ergibt sich auch, daß mit Unrecht behauptet ist, daß der

Baudirector Kerner seine früher eingehend begründeten Ansichten in Betreff der Kanallinie im Verlaufe weniger Monate vollständig geändert habe. In der ihm aufgetragenen Bearbeitung des modificirten Entwurfs, welche er als Beamter der Stadt Rostock nicht ablehnen durfte, hat er nicht seine eigenen, sondern die Ansichten seiner Auftraggeber entwickelt. Auch das Specialproject hat ihn nicht veranlaßt, seine früheren Ansichten aufzugeben, wie dies aus seinem oben erwähnten Revisionsbericht vom 16. Dec. 1889 mit nicht mißzuverstehender Deutlichkeit hervorgeht.

In den Versammlungen des Mecklenburgischen Kanalvereins am 25. Febr. 1888, 27. April und 23. Nov. 1889 ist über die vorliegende Frage, wie die betr. gedruckten Berichte ergeben, eingehend verhandelt worden. Indem ich auf diese Berichte verweise, will ich aus diesen Verhandlungen nur hervorheben, in welcher Weise sich ein hervorragender Wasserbautechniker in einem an mich gerichteten Schreiben geäußert hat. Höchst wahrscheinlich würde in der Linie der Nebel der Moorboden so mächtig sein, daß der Sandboden nicht erreicht werde. Die Herstellung der erforderlichen Dämme würde dann ganz erhebliche Kosten verursachen, zumal wenn der Sand aus weiter Entfernung herbeigeschafft werden müßte. Dazu komme, daß die Ausführung dadurch sehr erschwert werde, daß man den Nebelfluß in der Kanallinie habe, indem man bei der länger dauernden Ausführung das Hochwasser der Nebel nicht außer Acht lassen dürfe. Alle diese Schwierigkeiten fielen bei dem Seitenkanale fort. Die Dämme ließen sich leicht herstellen und die Vorfluth des hochwasserfreien Terrains sei durch die Nebel gesichert. Die Nebel habe dann ferner den Nachtheil, daß die Hochwasser der Nebel die Schifffahrt beeinträchtigten und Beschädigungen der Ufer und Dämme herbeiführten, wodurch kostspielige Reparaturen und Sperrungen der Schifffahrt herbeigeführt würden. Ich will dieser klaren Darlegung des Sachverhältnisses nur noch hinzufügen, daß nach dem Hess'schen Rostock-Berliner Kanalproject auf der ganzen Strecke vom Plauer See bis Büstrow ein Seitenkanal, der, abgesehen von Eis-sperrungen, das ganze Jahr hindurch den Schiffen den ungehinderten Durchgang gestattet, hergestellt werden soll, und daß es daher der Schifffahrt zum größten Nachtheil gereichen würde, wenn dieser Seitenkanal von Büstrow aus auf Grund des Specialproject's durch die Nebelkanalisation durchbrochen würde.

Der Oberbaudirector Mensch hat sich in einem an das Ministerium des Innern abgestatteten Bericht dahin geäußert, daß das

von ihm bereits am 2. Oct. 1884 begutachtete Project des Bauraths Heß noch jetzt als das zweckmäßigste anzusehen sei, wenn nicht nach Erbauung der Güstrow-Plauer Eisenbahn und der Zuckerrfabrik in Güstrow der disponible Raum bei und unterhalb Güstrow zwischen Eisenbahn und Nebelfluß zur Anlage eines besonderen Kanals mit Hafenanlage daselbst zu sehr beschränkt worden und dasselbe nicht verhältnißmäßig theuer wäre, sowie bei der Ausmündung in die Warnow nicht die Interessen der Stadt Bügow außer Acht ließe. Im generellen Project Güstrow-Bügow und im Specialproject ist die Wahl der Nebellinie auch noch damit begründet, daß sie den Anschluß des Parumer Sees ermögliche.

Was nun den Anschluß des Parumer Sees betrifft, so war und schien es von vornherein unverständlich, wie man darauf einen so großen Werth legen konnte, daß dieserhalb die zweckmäßigste Kanallinie geopfert werden sollte. Nur die Fürstl. Bückeburg'schen Güter Boldebeck, Wilhelminenhof und Parum und das Güstrower Kammereigut Bülowburg mit seinen 50 Einwohnern konnten möglicher Weise an jenem Abschluß ein Interesse haben. Nach dem Bericht zum Specialproject hat sich dann auch, wie im Kerner'schen Revisionsbericht vom 16. Dec. 1889 hervorgehoben wird, herausgestellt, daß eine solche Anlage, deren Kosten zu 110 000 resp. 133 000 *M* veranschlagt sind, zur Zeit nur dem kleinen Gute Bülowburg einen verschwindend kleinen Nutzen verschaffen würde. Man hat daher auch das Project für jetzt fallen lassen. Im Kerner'schen Bericht wird nun noch bemerkt, daß auch für die Folge nicht abzusehen sei, daß eine solche Anlage je rentabel oder überhaupt für weitere Interessentenkreise wünschenswerth sein könne, und daß, wie bereits in der Kanalvereinsversammlung vom 25. Februar 1888 näher dargelegt ist, auch bei einem Seitenkanal der Anschluß des Parumer Sees ausführbar sei. Trotz alledem wird im Specialproject als ein Vorzug der Nebelkanalisation geltend gemacht, daß dieselbe einen späteren Anschluß jenes Sees ermögliche.

Wenn ferner die Nebelkanalisation damit vertheidigt wird, daß der Raum bei und unterhalb Güstrow zur Anlage eines besonderen Kanals mit Hafenanlage zu beschränkt sei, so hätte dies, was nicht geschehen, im Specialproject näher nachgewiesen werden müssen. Bei der Umarbeitung des Projectes der Güstrow-Bügower Kanalstrecke hat der Baurath Heß über etwaige Wünsche der Stadt Güstrow bei dem Senator Beyer Erkundigungen eingezogen. Von der Nebel als Schiffahrtstraße ist aber bei diesen Verhandlungen überall nicht die Rede

gewesen. Dagegen hat der Baurath Heß auf Wunsch der Stadt Güstrow wegen der zu jener Zeit in Aussicht stehenden Erbauung einer Zuckerfabrik die Kanallinie weiter abgerückt, und zwar bis auf 150 m, ein Raum, der für den gedachten Zweck völlig ausreichend erscheint.

Auch der dritte Einwand gegen den Seitenkanal, daß derselbe theurer sei, als die Kanalisation, ist im Specialproject nicht nachgewiesen. Es sind zwar in letzterem die Kosten der Kanalisation gegenüber dem Seitenkanal um 45 000 *M* geringer berechnet. Die dagegen im Kerner'schen Revisionsbericht erhobenen Einwendungen, daß beim Seitenkanal die zu 26 200 *M* veranschlagten Kosten der Stauschleuse wegfiele, daß dieses Bauwerk, wenn es solide construirt werden solle, voraussichtlich das Doppelte der veranschlagten Kosten erfordern würde, daß das Risiko, im offenen Fluß und im Inundationsgebiete desselben eine 4,1 Km. lange Kanalhaltung zu bauen, ein sehr großes sei u. u. sind aber so überzeugend, daß kaum ein Zweifel übrig bleibt, daß die Kosten des Seitenkanals nicht unbedeutend geringer sein werden, als diejenigen der Kanalisation. Wenn der Baumeister Schäfer dagegen bemerkt, daß er das vermeintliche Risiko bei Kanalisierung im Fluß- und Inundationsgebiete bei einer tüchtigen Bauleitung nicht befürchte, so wird er doch zugeben müssen, daß selbst die tüchtigste Bauleitung im schlechten, vom Hochwasser bedrohten Terrain nicht eben so billig zu bauen vermag, wie im guten, hochwasserfreien Terrain. Wenn derselbe sich für seine Ansicht auch noch darauf bezieht, daß die Bauwerke in einer Bauzeit vollendet werden könnten, so scheint er sich einer Illusion hinzugeben, welche jedenfalls von den Wasserbautechnikern Heß und Kerner nicht getheilt wird. Und wenn sodann noch im Specialproject behauptet wird, daß das Grundwasser in der Kanalisationslinie niedriger als in dem Seitenkanal liege, so hätte dies durch angestellte eigene Untersuchungen nachgewiesen werden müssen.

Während über den Anschluß des Parumer Sees, welcher, wie erwähnt, nicht von großer Bedeutung sein konnte, mit Aufwand großer Arbeit und erheblicher Kosten zwei detaillirte Projecte ausgearbeitet sind, hat man es ganz unterlassen, eine specielle Projectirung des Heß'schen Seitenkanals vorzunehmen. Auf dieser Strecke haben im Specialproject gar keine Bodenuntersuchungen und keine Werthermittlungen des Grund und Bodens stattgefunden. Es war dies aber durchaus nothwendig, um sich über die Zweckmäßigkeit der einen oder anderen Linie ein begründetes Urtheil zu verschaffen, insbesondere

um die Kosten beider Linien mit einander vergleichen zu können. Die im Specialproject erfolgte Berechnung der Kosten des Seitenkanals ist so lange uncontrolirbar und werthlos, bis eine specielle Projectirung des Seitenkanals stattgefunden hat. Es muß daher darauf gedrungen werden, daß vor Weiterm das Versäumte nachgeholt und ein Specialproject der Heß'schen Kanallinie angefertigt wird.

2. Sodann erhebt sich die schwerwiegende Frage, ob nicht für den Fall, daß, statt des Seitenkanals, die projectirte Nebelkanalisation zur Ausführung gelangt, die Fortführung des Güstrow-Bützower Kanals bis zum Plauer See unausführbar gemacht oder doch erheblich erschwert und vertheuert werden wird. Der Baurath Heß hatte in Uebereinstimmung mit seinen Auftraggebern den projectirten Güstrow-Bützower Kanal als eine Theilstrecke des Rostock-Berliner Kanals aufgefaßt und deshalb die Durchführung des ersteren durch Güstrow gründlich erörtert und die Richtung dieser Linie genau festgestellt. Wenn man nun die Richtung der Güstrow-Bützower Kanallinie in der angegebenen Weise änderte, so hätte man zugleich die Frage erwägen müssen, ob sich dann auch die Durchführung des Kanals durch Güstrow ermöglichen ließe, eventuell mit welchem Kostenaufwande. Das ist aber auffallender Weise nicht geschehen. In dem i. g. combinirten Project vom 6. Oct. 1886 ist diese wichtige Frage nicht mit einem Worte erwähnt. In dem Specialproject aber ist diese Frage nur flüchtig berührt. Es wird in demselben darüber nur bemerkt, daß, wenn die Fortführung des Kanals über Güstrow hinaus später nicht, wie im Project angenommen, in der jetzigen Flußbette geschehen sollte, es bei der gegebenen Lage der fortzuführenden Trace nur einer Verschiebung der Aze um höchstens 50 m bei der Station O bedürfe. Diese Verschiebung bleibe aber ohne Hinderniß für die Schifffahrt und ohne wesentliche Kosten immer möglich, und zwar ohne daß die Stadt Güstrow ihre für sie günstig gelegene Hafenanlage aufzugeben brauche.

Mit Recht ist in dem Kerner'schen Revisionsbericht dagegen geltend gemacht, daß ein gründliches Project der Durchführung des Kanals durch Güstrow im Specialproject nicht hätte fehlen dürfen, und daß die in dem Schäfer'schen Erläuterungsbericht aufgestellte Behauptung, daß es sich nur um geringe Mehrkosten handele, um schließlich die Weiterführung zu erreichen, hätte nachgewiesen werden müssen. Denn es würde augenscheinlich ganz bedeutende Unkosten machen, die in Güstrow einmal erbauten Hafen-Geleise- und Bösch- und Lade-

anlagen später umzubauen. Es wird dann weiter sehr treffend bemerkt, daß in einem solchen Project auch nachzuweisen sei, daß durch die Weiterführung des Kanals nicht erhebliche Ausgäben, namentlich Entschädigungs-Ansprüche der Stadt Rostock für Störung und Veränderung der Hafenanlagen u. s. w. erwachsen. Denn man könne sich der Ansicht nicht verschließen, daß die Wahl der Nebelkanalisation überhaupt lediglich dem einen Zwecke zu dienen scheine, Güstrow zu einem, für eine Kanalkopfstation mit möglichst geräumigen Hafen- und Seelise-Anlagen besonders geeigneten Hafenorte auszubilden, und man würde daher auch zugeben, daß es besonderer Abmachungen bedürfe, der Stadt Rostock die spätere Erreichung der ihr zukommenden Stellung, als herrschende Seestadt am Ausgange eines großen Binnenkanals, ohne Anwendung weiterer bedeutenden Opfer zu sichern.

Die Rostocker Bürgerschaft hat, wie aus den obigen Mittheilungen ersichtlich ist, dem im Kerner'schen Revisionsbericht vertretenen Standpunkt voll und ganz beizupflichtet, und daher auch beansprucht, daß Güstrow sich verpflichte, der Fortführung des Kanals in der jetzt festzustellenden Weise keine Schwierigkeiten in den Weg zu legen, welche dieselbe erheblich erschweren und vertheuern würden. Auch E. C. Rath hieselbst hat sich in seinen oben erwähnten, an die Deputation gerichteten „Bemerkungen“ vom 9. April 1890 den Standpunkt des Bau-directors Kerner vollständig angeeignet und seine großen Bedenken wider die Kanalisation im Allgemeinen als auch insbesondere mit Rücksicht auf die Fortführung des Kanals geäußert.

Der Banmeister Schäfer hat in seiner Erwiderung auf die ihm mitgetheilten oben erwähnten „Bemerkungen“ E. C. Rath's weitläufig gegen den Hef'schen Durchführungsplan polemisirt, und damit zu begründen versucht, daß die vom Baurath Hef projectirte Durchführung eines Kanals durch Güstrow der Kanalisation der Nebel auf jener Strecke vorzuziehen sei, ohne aber ein Project mit Kostenanschlag vorzulegen. Auf seine Auseinandersetzungen braucht aber um so weniger eingegangen zu werden, als ihm das neuere Project des Baurath's Hef über die Durchführung des Kanals durch Güstrow, welches das entsprechende frühere Project von 1873 in wichtigen Punkten abgeändert hat, völlig unbekannt ist. Das abgeänderte Durchführungsproject ist ein Theil des vom Baurath Hef im Auftrage des Mecklenburgischen Kanalvereins im Jahre 1884 verfaßten Projects eines Kanals von Güstrow bis zum Blauer See und hat sich dadurch vernothwendigt, daß sich seit 1873 die Verhältnisse in

Güstrow erheblich geändert hatten. Das Terrain zwischen der Promenade und der Eisenbahn, welches zum Theil zur Kanalanlage in Anspruch genommen werden sollte, war inzwischen an die Güstrow-Blauer Eisenbahngesellschaft verkauft worden, die Expropriation aber, wenn dieselbe überhaupt zu erreichen gewesen wäre, würde mit den größten Schwierigkeiten verknüpft gewesen sein. Das alte Durchführungsproject ist in einem Extract des Bauplans der Stadt Güstrow verzeichnet. Für das neue Project ist aber eine eigene vorzügliche große Karte angefertigt worden, in welche die Lage des Hafens und die Güstrow durchschneidende Kanallinie eingetragen ist. Wie unter solchen Umständen hat behauptet werden können, daß der Nachweis erbracht sei, daß die Ausführung des Specialprojects die Fortführung des Kanals durch Güstrow nicht verhindere oder erschwere, ist schwer zu verstehen.

Es wäre allerdings eine kurzsichtige Politik, wenn der Fortführung des Kanals nach dem Blauer See Seitens der Stadt Güstrow Hindernisse oder Schwierigkeiten in den Weg gelegt würden, da doch offenbar eine solche in zweckmäßigster Weise angelegte Fortführung, welche uns mit dem ganzem deutschen Wasserneze in schiffbare Verbindung bringt, für Güstrow ungleich wichtiger ist, als die Erreichung einzelner localer Vortheile. Man sollte auch meinen, daß die Stadt Güstrow nicht prätendiren kann, auf Kosten der Interessen des Landes ihre localen Interessen zu fördern. Es wäre aber doch nicht unmöglich, daß Güstrow beabsichtigte, Endpunkt der Wasserstraße Güstrow-Kostock zu bleiben, um mittelst der billigeren Wasserstraße ein Stapelplatz für die mit der Eisenbahn ankommenden und abgehenden Waaren zu werden und auf diese Weise Kostock eine künstliche und daher ungerechtfertigte Concurrenz zu machen. Jedemfalls ist es erlaubt, aus verschiedenen Thatsachen den Schluß zu ziehen, daß Güstrow für die Weiterführung des Kanals keine großen Sympathien hegt. Die Eisenbahn von Güstrow nach Plau ward so angelegt, daß sie an einer Stelle, wo eine Durchführung der Heß'schen Kanallinie im Kostock-Berliner Project von 1873 dadurch unmöglich ward, diese durchschnitt. Es hätte sich dies leicht vermeiden lassen, wenn bei der Projectirung jener Bahn die Stadt Güstrow, welche nach Lage der Sache auf die Richtung der Eisenbahnlinie einen bestimmenden Einfluß hatte, Einspruch erhoben hätte. Der Mecklenburgische Kanalverein hat erst aus dem „Regierungsblatt“ Kenntniß von der Richtung der projectirten Eisenbahnlinie erhalten und sofort den Baurath Heß

ersucht, die Sache an Ort und Stelle zu untersuchen und sich darüber erachtlich zu äußern. Nach dem abgegebenen Erachten desselben ist es nur einem glücklichen Zufall zu verdanken, daß durch eine Verlegung der Kanallinie die Durchführung unterhalb der Eisenbahn, wenn auch mit erhöhten Kosten, ermöglicht ist. Sodann ist, wie vorhin mitgetheilt, ein Theil des Terrains, welcher nach dem Heß'schen Project von 1873 für die Durchführung des Kanals durch Güstrow bestimmt war, von der Stadt an die Güstrow-Plauer Eisenbahngesellschaft verkauft und dadurch jene Durchführung erschwert und vertheuert worden.

Es ist daher unumgänglich nothwendig, daß vor Weiterem das im Kerner'schen Revisionsbericht geforderte Specialproject der Durchführung des Kanals durch die Stadt Güstrow vorgelegt wird, und diese in Gemäßheit des Beschlusses der Rostocker Bürgerschaft die Verpflichtung übernimmt, jener Durchführung keine Schwierigkeiten in den Weg zu legen.

3. In dem Kerner'schen Revisionsbericht wird im Interesse der Schifffahrt verlangt, daß, statt der im Specialproject geplanten alten Ausmündung der Nebel in die Warnow die Heß'sche Kanallinie mit der Ausmündung unterhalb der beiden starken Warnow-Krümmungen zur Vermeidung der letzteren beibehalten werde, indem die Interessen Büzkow's durch die in Station 135 des Specialprojects angenommene Ladestelle hinlänglich gewahrt seien. Auch E. C. Rath hat in seinen mehrfach erwähnten „Bemerkungen“ vom 9. April v. J. der Kerner'schen Ansicht zugestimmt. In seiner erwähnten Erwiderung auf diese „Bemerkungen“ vom 16. Mai 1890 hat der Baumeister Schäfer aber dagegen eingewandt, daß bei Annahme des Heß'schen Projects die zwischen Büzkow und Güstrow fahrenden Schiffe einen großen Umweg zu machen hätten, was auch für die zwischen Rostock und Güstrow über Büzkow coursirenden Schiffe zutrefte, daß dasselbe 23 bis 27 000 *M* Mehrkosten erfordere, und daß der Nachtheil der Trace des Specialprojects, daß sie der directen Schifffahrt zwischen Rostock und Güstrow einen etwas längeren Weg biete, sich mit der zu ersparenden Summe durch die baldigst zu erwartende Warnow-Correction nahezu ausgleichen lasse. Man ersieht auch hieraus wieder, daß das Specialproject nicht die großen allgemeinen Interessen, sondern auf Unkosten dieser die kleinen localen Interessen ins Auge gefaßt hat. Um Büzkow einen Umweg zu ersparen, will man die Schifffahrt auf der directen,

hoffentlich bald weiter zu führenden Hauptstraße zwischen Rostock und Güstrow in Folge der der Wasserstraße gegebenen Richtung zwingen, einen erheblichen Umweg zu machen, was umso weniger zu rechtfertigen ist, als Bützow zu den Kosten des Specialproject's nichts beigetragen hat und anscheinend auch zu den Kosten der Ausführung desselben nichts beitragen wird, während Rostock und Güstrow die Kosten des Specialproject's allein getragen und sich zu großen Opfern für die Ausführung des Unternehmens verpflichtet haben. Daß ein Ersatz für die unnöthige Verlängerung der Hauptstraße darin zu finden sei, daß die ausnahmsweise zwischen Rostock und Güstrow über Bützow fahrenden Schiffe einen kürzeren Weg haben, wird man nicht ernstlich behaupten wollen. Der Zeitpunkt der in Aussicht gestellten Correction der Warnow und damit eintretenden Beseitigung der fraglichen Krümmungen liegt noch in weiter Ferne. Bei der Ablehnung der von Heß projectirten Verlegung der Nebelausmündung hätte der Durchsich zur Beseitigung der starken Warnowkrümmungen und die Kosten desselben im Schäfer'schen Specialproject mitberücksichtigt werden müssen. Da dies aber nicht geschehen ist und nur auf eine baldige allgemeine Warnow-Correction hingewiesen wird, so kann dies leicht zur Folge haben, daß Rostock in eine Zwangslage versetzt wird, und sich, wenn es die Beseitigung der Krümmungen erreichen will, entschließen muß, nachdem es die Kosten der betr. Nebelstrecke mitgetragen hat, die Kosten des Durchsichs zur Beseitigung der Krümmungen allein zu tragen. Jedenfalls werden die Verhandlungen über die Correction der Warnow wegen der verschiedenen in Betracht kommenden Interessen Jahre lang dauern, und man kann sicher annehmen, daß bis zur Zeit der Vollendung des Güstrow-Bützower Kanals die Krümmungen zum großen Nachtheil Rostocks und der directen Schifffahrt noch nicht beseitigt sein werden. Aber auch nach eingetretener Beseitigung der Krümmungen behält der Heß'sche Plan den Vorzug, daß er zu Gunsten des Hauptverkehrs die Länge der Wasserstraße nicht unerheblich abkürzt.

Wenn die Mehrkosten der etwa 300 m längeren Heß'schen Trace auf 23- bis 27 000 *M* geschätzt sind, so wird dabei ebenso wenig wie bei der oberen nach dem Specialproject zu kanalisirenden Nebelstrecke von 0—4 Km das Risiko, welches durch den Bau im Flußbette entsteht, berücksichtigt sein. Uebrigens bedarf es noch einer Specialprojectirung der Heß'schen Trace, um die Kosten der beiden Tracen mit einander vergleichen zu können. Ueberdies sind die Kosten der Schäfer'schen Trace, welche im Interesse der directen Fahrt

zwischen Rostock und Güstrow die möglichst beschleunigte Ausführung des fraglichen Durchstichs unumgänglich erforderlich macht, den Kosten des letzteren hinzuzufügen, und es wird sich dann ergeben, daß die Heß'sche Trace nicht unbedeutend billiger ist, als die Trace des Specialproject's.

Der Baurath Heß hat in seinem Rostock-Berliner Kanalproject von 1873 S. 57 darauf hingewiesen, daß auch im Landeskultur-Interesse die von ihm vorgeschlagene Ausmündung der Nebel dem alten Nebellauf vorzuziehen sei. Die Nebelwiesen litten hauptsächlich an mangelnder Entwässerung. Dieselben erhielten durch die Ausführung seiner Linie die denkbar beste Entwässerung, welche sich nicht bloß auf die untere, sondern auch auf die obere Nebel erstrecken würde. Dieser erhebliche Vortheil würde aber wesentlich verringert werden, wenn nur die alte Mündung in die Warnow beibehalten würde.

Von dem Baurathe Heß ist auch noch darauf hingewiesen, daß er versucht habe, aus den Acten die Tiefenlage der Sohle der Warnow zwischen der alten Nebelmündung und der von ihm projectirten Mündung zu ermitteln. Es sei ihm dies aber nicht gelungen, und erschiene es daher zweifelhaft, ob die Warnow an der jetzigen Einmündung der Nebel die erforderliche Wassertiefe bei Niedrigwasser habe. Eine Ausbaggerung würde insofern von zweifelhaftem Erfolge sein, als die Sandmassen an der oberen Flußstrecke sich verschieben und fortwährend Arbeiten erforderlich machen würden. Ob im Specialproject diese Frage erörtert worden, ist mir unbekannt. Jedenfalls bedarf dieselbe vor Weiterem der Aufklärung, denn wenn die erforderliche Wassertiefe bei Niedrigwasser nicht vorhanden sein sollte, so ist dies allein ein Grund, die ausschließliche Benutzung der alten Nebelmündung für die Schifffahrt zu verwerfen.

Um aber die wegen der Ausmündung der Nebel in die Warnow bestehende Differenz auszugleichen, möchte sich vielleicht ein Entgegenkommen dahin empfehlen, daß beide Tracen ausgeführt werden, womit den beiderseitigen Interessen genügt wäre, dagegen der Durchstich der starken Krümmung der Warnow, wie dies auch nach dem Specialproject beabsichtigt ist, einstweilen unterlassen würde. Bei den Verhandlungen über die Correction der Warnow wird dann auch über den Durchstich der fraglichen Krümmung Beschluß gefaßt werden müssen.

4. Nach dem Specialproject soll der Unterdrempel der zweiten Schleuse so tief gelegt werden, daß die Warnow um 80 cm gesenkt werden kann, wodurch eine nicht unbedeutende Erhöhung der Kosten

eintritt. Es kann dem Baudirector Kerner nur beigestimmt werden, wenn er dagegen bemerkt, daß solche Mehrkosten mit Unrecht dem Baufonds auferlegt werden. Eine so erhebliche Senkung des Warnowspiegels würde, was auch noch fraglich sei, nur den landwirthschaftlichen Interessen dienen, und wäre es daher Sache der betr. Anlieger, die Mehrkosten aufzubringen. Nach meiner Ansicht ist aber anzurathen, diese wichtige Frage, an welcher schon einmal die in früherer Zeit geplante Correction der Warnow gescheitert ist, jetzt nicht zum Austrag zu bringen, da sie eine im jetzigen Stadium der Kanalangelegenheit möglichst zu vermeidende Collision der landwirthschaftlichen und der Schifffahrts-Interessen zur Folge haben könnte. Deshalb würde es sich empfehlen, daß Rostock eine Monitur wegen der fraglichen Mehrkosten nicht erhebt. Die Bewilligung der letzteren verpflichtet Rostock zu nichts Weiterem, sie hält nur die Möglichkeit offen, den Warnowspiegel zu senken, wie dies auch von Hef bei Anlage der Rostocker Schleuse vorgesehen ist. Ohnehin empfiehlt sich eine geringe Lieferlegung des Unterdrempels der 2. Schleuse, um den im Hef'schen Project von 1873 entwickelten Plan der Warnow-Correction zur Ausführung bringen zu können. Immerhin wird es zweckmäßig sein, daß die Stadt Rostock der Regierung mittheilt, daß sie durch Bewilligung der Mehrkosten, welche durch die Senkung des fraglichen Unterdrempels von 2 m auf 2,80 m Minimalwassertiefe entstehen und nur dem landwirthschaftlichen Interesse dienen, der Frage der Senkung des Warnowspiegels nicht habe präjudiciren wollen.

5. Mit Recht ist in dem Kerner'schen Revisionsbericht monirt, daß im Specialproject 9600 *M* für das Bollwerk und die Ladebrücken des Güstrower Hafens ausgeworfen sind, da eine solche Anlage Privatsache der Stadt Güstrow wäre. Die Stadt Rostock deckt die Kosten ihrer Hafengebauten aus ihren eigenen Mitteln, Bügow wird seinen Hafen auf eigene Kosten ausbauen lassen und Schwaan muß die Kosten selbst tragen, wenn es sich einen Hafen bauen will. Es entspricht daher nur der Gerechtigkeit, daß auch Güstrow die Kosten der dort projectirten Hafenanlagen selbst trägt. Uebrigens handelt es sich dabei um viel größere Summen, als die für Bollwerk und Ladebrücken ausgeworfene Summe von 9600 *M*, was sich aus den Kostenanschlägen des Specialprojects, in welchem vermuthlich die Kosten der für die Hafenanlagen erforderlichen Erdaushebungen *cc.* mit den Kosten für den Kanal zusammengeworfen sein werden, ermitteln lassen wird. In dem Kostenüberschlage zu dem Project von Havestadt und Contag

vom 30. Juni 1886 sind die Kosten für den Güstrower Hafen besonders berechnet. Für ein „beschränktes Project“ desselben sind darin 41450 *M* ausgeworfen, und zwar für Aushebung 27000 cbm Boden zur Aufhöhung des Hafenterrains *z.* 21600, für 110 m hölzernes Bollwerk 8800, für 175 qm Böschungen abzupflastern *z.* 1050 und für Ausrüstung des Bollwerks mit einem fahrbaren Krahn, Befestigung der Ladepätze, ausschließlich der Geleisanlagen und Zufuhrstraßen, 10000 *M*. Da aber die Güstrower Hafenanlagen in dem Schäfer'schen Specialproject viel großartiger, als in dem Project von Havestadt und Contag angenommen, projectirt zu sein scheinen, so werden voraussichtlich die Kosten derselben die Summe von 41450 *M* bedeutend übersteigen.

6. Im Kerner'schen Revisionsbericht wird rücksichtlich des zu 16800 *M* veranschlagten Neubaus der Wolfener Brücke mit Recht bemerkt, daß es unbillig sei, diese Kosten dem Baufond allein zur Last zu legen, weil eine Sicherung der Fundamente behufs Vertiefung der Nebel sich leicht und mit geringen Kosten erreichen lasse und die Brücke ohnehin in kurzer Zeit des Neubaus bedürftig wäre, und daß daher die Interessenten den die Kosten der Fundamentirung überschreitenden Betrag selbst aufbringen müßten.

7. Die Drempeltiefe der Schleusen ist in dem Heß'schen Project von 1873 und auch in seinem Güstrow-Bützower Kanalproject zu 2,5 m angenommen. Dem entspricht auch die Drempeltiefe der Rostocker Schleuse. Es würde sich daher dringend empfehlen, die im Specialproject angenommene Drempeltiefe von 2 m um $\frac{1}{2}$ m zu erweitern. Der Vortheil der erweiterten Drempeltiefe besteht darin, daß die Schiffe mit größerer Leichtigkeit und mit geringerem Zeitaufwande durchschleust werden können. Uebrigens ist die Drempeltiefe in dem Kerner'schen Project vom 30. April 1886 wie auch in dem Project von Havestadt und Contag zu 2,1 angenommen und diese Tiefe im sog. combinirten Project vom 6. Oct. 1886 nicht abgeändert. Es beruht daher auf einem Irrthum oder vielleicht auf einem Druckfehler, wenn in dem gedruckten Bericht des Oberbaudirectors Mensch vom 23. Oct. 1886 angegeben ist, daß das combinirte Project die Wassertiefe über Schleusenschwelle zu 2 m angenommen habe.

8. Eine sehr ernste Untersuchung bedarf auch noch die Brückenfrage. Heß hat feste Brücken mit lichter Weite und Höhe von resp. 13 und 4 m projectirt, während das Specialproject Drehbrücken mit lichter Weite und Höhe von resp. 6,6 und 1,1 bis 2,4 m an-

genommen und damit die Abmessungen des s. g. combinirten Projectz, welches unter Zustimmung des Oberbaudirectors Mensch für die Brücke eine lichte Weite von 7,25 und eine lichte Höhe von 2,4 m festsetzt, noch abgemindert hat. Die hervorragendsten deutschen Techniker und der Internationale Binnenschiffahrts-Congress in Wien haben sich für feste Kanalbrücken mit Rücksicht auf den dadurch erleichterten Verkehr ausgesprochen und nur im Falle zwingender Noth bewegliche Brücken zugelassen. Für letztere könnte man im vorliegenden Falle vielleicht anführen, daß dann kleinere Seeschiffe bis nach Büstrow vordringen könnten, da die Bützower Eisenbahnbrücke zwei Oeffnungen von je 12,5 m lichter Weite hat. Aber es wird dies, da, mit Ausnahme von holländischen Kuffs, Seeschiffe in der Regel ihre Masten nicht niederlegen können, dadurch verhindert, daß jene Eisenbahnbrücke eine feste ist und schwerlich wegen des erforderlichen großen Kostenaufwandes und auch aus anderen Gründen in eine Drehbrücke umgeändert werden wird. Aus der für die Brücken projectirten geringen Weite ergibt sich, daß auch das Specialproject den Umbau der Eisenbahnbrücke nicht ins Auge gefaßt hat. Daß eine Weite der Brücken von 6,6 m die freie Fahrt der Schiffe, namentlich bei Nachtzeit und beim Schleppen der Schiffe, in hohem Grade erschwert, kann nicht bestritten werden. Die Vermeidung jedes Aufstauens bei den Brücken und die Beibehaltung der Geschwindigkeit unter den Brücken sind aber von solcher Bedeutung, daß dadurch allein die Annahme der Lichtweite von 13 m gerechtfertigt wird. Die projectirte geringe Höhe der Drehbrücken gestattet ohne ein Oeffnen der Drehvorrichtung nur kleineren Fahrzeugen den Durchgang. Die größeren Fahrzeuge können aber die Brücken nur passiren, wenn die Drehvorrichtungen geöffnet werden, was selbstverständlich den Durchgang erschweren und einen größeren Zeitaufwand erfordern wird. Die geringen Abmessungen der Drehbrücken werden bei Fortführung des Kanals nach dem Plauer See einen gänzlichen Umbau der zahlreichen Brücken vernothwendigen und somit derselben ein neues Hinderniß schaffen, dessen Beseitigung mit großen Schwierigkeiten und Kosten verbunden sein wird. Allerdings ist auch von dem Baudirector Kerner für die Brücken nur eine Lichtweite von 7,25 m angenommen. Aber diese Brücken waren zwecks Kostenersparung als leicht gebaute Zugbrücken, welche durch die Schiffer gehandhabt werden sollen, projectirt, und außerdem war, was im Specialproject nicht berücksichtigt zu sein scheint, vorgesehen, daß später die Brückenabmessungen mit

Leichtigkeit erweitert werden können, um, wie von Heß projectirt, Schiffen bis zu 7000 Ctrn. Tragfähigkeit den Durchgang zu gestatten. Wenn nun trotz der vorgebrachten Einwände die Entscheidung wider feste Brücken mit den Heß'schen Abmessungen ausfallen sollte, so wäre noch zu untersuchen, ob die im Specialproject geplanten Brückenabmessungen ohne erhebliche Schwierigkeiten und Kosten bis auf 13 m Lichtweite und 4 m lichte Höhe erweitert werden können.

Die Schwaan'er Brücke hat 5 Oeffnungen. Von diesen hat die mittlere Oeffnung eine lichte Weite von 6,7 m und bei mittlerem Wasserstande eine lichte Höhe von 2,35 m, und dient allein dem Schiffsverkehr. Diese mittlere Oeffnung soll nach dem Specialproject auch ferner den Schiffsverkehr vermitteln und mit einer Klappvorrichtung versehen werden. Die lichte Weite und Höhe soll aber 6,6 m resp. 2,2 m betragen. Alle eben geschilderten Uebelstände treffen also auch für die Klappbrücke zu. Durch die geringen Dimensionen wird überdies der Verkehr von kleineren Seeschiffen zwischen Rostock und Warnemünde, auf welchen unsere Stadt das größte Gewicht legen muß, gehindert. Es wäre daher in hohem Grade wünschenswerth, daß die Brücke sofort in den großen Abmessungen projectirt wird. Denn es steht zu befürchten, daß, wenn der Umbau der Brücke auf Grund des Specialprojects zur Ausführung gelangt, dann noch eine lange Reihe von Jahren vergehen wird, bis die so nothwendigen großen Dimensionen erreicht werden.

Von der Venizer Brücke ist im Specialproject gar nicht die Rede, obgleich die Bewilligung der Landeshülfe von der Oeffnung der Drehvorrichtung abhängig gemacht ist. Bei den großen Interessen, welche für unsere Stadt mit der Venizer Brückenfrage verbunden sind, empfiehlt es sich, daß erstere, ehe sie sich überall auf das Specialproject einläßt, eine Vervollständigung desselben durch Vorlage der projectirten Abänderungen jener Brücke verlangt. Denn sonst könnte es kommen, daß die Venizer Brückenfrage ohne ihre Mitwirkung und Zustimmung in einer ihren Interessen nicht entsprechenden Weise erledigt wird.

Im Uebrigen ist es ein Widerspruch in sich selbst, wenn auf der einen Seite im Wesentlichen die Heß'schen großen Abmessungen der Schleusen angenommen sind und ein Streifen des Terrains von 5 m Breite längs des Kanals reservirt ist, um die Tiefe und die Breite der Sohle und des Wasserspiegels des Kanals bis zu den Heß'schen Abmessungen mit Leichtigkeit erweitern zu können, was doch nur mit

Rücksicht auf eine spätere Fortführung des Güstrow-Bützower Kanals geschehen sein konnte, und auf der anderen Seite die große Anzahl der erforderlichen Brücken in kleineren Abmessungen und ohne Rücksicht auf die späteren Erweiterungen derselben projectirt wird, so daß der Fortführung des Kanals die größten Schwierigkeiten und Hindernisse in den Weg gelegt werden. Es läßt dies darauf schließen, daß man an eine Fortführung des Kanals nicht ernstlich denkt. Ist dies aber der Fall, so war es auch unnöthig, die großen Abmessungen der Schleusen zu projectiren und den Terrainstreifen von 5 m zu reserviren. Ein bloßer Lokalkanal von Güstrow nach Bützow bedarf der großen Abmessungen der Schleusen und einer Vertiefung und Verbreiterung des Kanalwassers nicht, und man kann dann viel billiger bauen.

9. Nach dem Specialproject ist der Durchschnittspreis der Ziegelsteine einschließlich der Bahnfracht von 6 bis 12 \mathcal{M} zu 60 \mathcal{M} für das Tausend veranschlagt, woraus mit Sicherheit zu entnehmen ist, daß von Güstrow aus mit dem Bau des Kanals begonnen werden soll. Wenn man aber von Bützow aus mit dem Bau beginnt, so würde man die erforderlichen Ziegelsteine und sonstigen Materialien viel billiger auf dem Wasserwege befördern können. Den Bau des Kanals von unten zu beginnen und streckenweise zur Ausführung zu bringen empfiehlt sich auch wegen der Gefahr der Hochwasser aus technischen Gründen. Dafür entscheidet sich auch Kerner, indem er unter Anderem dafür anführt, daß dies im entschiedensten Interesse Rostocks liege, indem durch den Beginn der Ausführung der Kanalaushebungsarbeiten von unten die Haltung III schiffbar würde und sämtliches Material an die Schleuse II billiger und sicherer herangeschafft werden könne, als mittelst Bahn- oder Wagenfracht. Die Einzelpreise sämtlicher Materialien würden sich dann niedriger stellen und beispielsweise würden Ziegelsteine nicht 60, sondern höchstens 36 \mathcal{M} für das Tausend kosten. Es ist aber auch in Betracht zu ziehen, daß, wenn der Bau von unten anfängt, die Schiffahrtsstraße von der Warnow bis zu der über die Nebel führenden Bützower Eisenbahnbrücke viel früher hergestellt werden kann, als wenn von Güstrow aus der Bau beginnt. Die Städte Rostock, Schwaan und Bützow, die Ziegeleien und sonstige Fabrikanlagen, sowie überhaupt die Anlieger an der Warnow haben aber ein hervorragendes Interesse daran, daß die Schiffahrtsstraße möglichst beschleunigt bis zu der erwähnten Eisenbahnbrücke erweitert wird, zumal da auch nach dem Specialproject das

Ueberladen von der Friedrich-Franz-Bahn in die Kanalschiffe und umgekehrt auf dem linken Ufer der Rebel unmittelbar oberhalb jener Brücke stattfinden soll. Die Stadt Güstrow wird aber zugeben müssen, daß sie durch den Beginn des Kanalbaues von unten nicht benachtheiligt wird, weil sie, auch wenn der Kanalbau von oben beginnt, doch immer erst nach Vollendung der ganzen Kanalstrecke dieselbe für die Schifffahrt mit Vortheil benutzen kann, es sei denn, daß sie es für ihre speciellen Interessen für vortheilhaft erachtet, daß auch Anderen der Kanal nicht vor Vollendung desselben zu Gute komme.

10. Nach dem Specialproject soll der Bau des Kanals in Generalverdingung fortgegeben werden. Im Kerner'schen Bericht wird aber auf's Nachdrücklichste vor der Ausführung des Baues durch einen Generalunternehmer gewarnt und auf die üblen Erfahrungen, welche man bei dem Warnemünder Hafenbau mit der Generalunternehmung gemacht habe, verwiesen. Es würden auch bei diesem Baue Unvorhergesehenes, Abänderungen durch die Regierung, Mehr- und Minderbauten u. vorkommen, gegen deren Mehrkosten, wenn sie von einem Generalunternehmer geleistet werden sollten, das Risiko gering sei, in einzelnen Theilen den Kostenanschlag zu überschreiten. Selbst dem gewiegtesten Juristen dürfte es nicht gelingen, Streitigkeiten zwischen den bauenden Städten und dem Generalunternehmer durch Contractparagraphen zu verhindern. Der Bericht verlangt daher, daß die Ausführung des Kanals durch Einzelunternehmer unter speciellster technischer Leitung durch die bauenden Städte selbst geschehe. Es würde dies Vortheile ergeben, die zu erheblicher Ersparung, jedenfalls aber zu einer bedeutend solideren Ausführung des einzelnen Bauwerkes führen müssen, als wenn man an einen Generalunternehmer die Gesamtausführung verdingt. Ich kann der Kerner'schen Auffassung nur voll und ganz beistimmen und habe mich bereits in der Versammlung des Mecklenburgischen Kanalvereins am 3. März 1888 in demselben Sinne geäußert. Ich habe namentlich gegen den Bau durch einen Generalunternehmer eingewandt, daß derselbe nicht das Interesse habe, einen möglichst soliden Bau des Kanals herzustellen, sondern nur das Interesse, am Bau möglichst viel zu verdienen. Um alles Risiko seinerseits zu vermeiden, würde er nicht selbst bauen, sondern die erforderlichen verschiedenen Arbeiten durch einzelne Unternehmer in Accord ausführen lassen. Selbstverständlich würde er vorzugsweise diejenigen Unternehmer engagiren, welche ihm die billigsten Anerbietungen machten. Denn die Differenz der Summe, für welche er den Bau übernommen habe, und

des Minderbetrages der für den Bau an die einzelnen Unternehmer verausgabten Summen fielen in seine Tasche. Bei der Generalunternehmung fehle also die nothwendige Garantie, daß der Kanal in solider Weise ausgeführt würde. Ueberdies könnten die bauenden Städte den Gewinn, den der Generalunternehmer mache, sich selbst verschaffen, wenn sie die Einzelunternehmer selbst auswählten und anstellten, anstatt dies dem Ersteren zu überlassen. Für meine Ansicht habe ich mich auch auf die mit dem Warnemünder Bassin- und Hafensbau gemachten Erfahrungen berufen. Es wird aber bei dem Bau durch die bauenden Städte vorausgesetzt, daß vor Beginn desselben ein vollständiges und im Detail ausgearbeitetes Project vorliegt. Wenn Rostock auf Grund eines solchen speciellen Projects die Warnemünder Bassin- und Hafensbauten unter amtlicher technischer Leitung hätte ausführen lassen, so würden Hunderttausende gespart sein. Es unterstützt dies zugleich meine in dem Vorstehenden dargelegte Ansicht über die vor Beginn des Kanalbaues erforderliche Vervollständigung des Schäfer'schen Specialprojects. Ich habe mich schließlich für das von mir vertretene System der Bauausführung darauf berufen, daß dasselbe bei allen größeren Bauten von dem Kgl. Preussischen Arbeitsministerium, dem doch gewiß die größten Erfahrungen zu Gebote ständen, in Anwendung gebracht würde. Wenn das sorgfältig bearbeitete Specialproject eines größeren Bauunternehmens festgestellt sei und das Ministerium daraus den genauen Preis der verschiedenen Arbeiten entnommen habe, so würden dieselben, nachdem man zur Abgabe des Bots öffentlich aufgefordert habe, auf Grund der Contractbedingungen an die einzelnen Unternehmer vergeben, jedoch würde ein höherer Preis, als der im Kostenanschlag angenommene, nicht gewährt.

Die vorstehende Frage ist für Rostock von einer solchen Bedeutung, daß der Bürgerschaft dringend anzurathen ist, sich die Mitentscheidung darüber vorzubehalten.

11. Ueber die Frage der Einleitung der Güstrower Sielwässer in die Nebel ist weder in dem Specialproject noch in dem Kernerschen Bericht die Rede. Es erscheint daher nothwendig, ein sachverständiges Erachten darüber einzuholen, ob durch die Ausführung des fraglichen Projects die Schiffahrtsinteressen erheblich benachtheiligt werden. Wenn dies, wie anzunehmen, der Fall sein sollte, so wäre dies allein ein genügender Grund, die Nebelkanalisation zu verwerfen und sich für den Heß'schen Seitenkanal zu entscheiden.

12. Nachdem der hiesige Rath in seinen an die Deputation gerichteten „Bemerkungen“ vom 9. April 1890 die im Kerner'schen Revisionsbericht gegen das Specialproject erhobenen Einwendungen in allen wesentlichen Punkten für begründet anerkannt und diesen Standpunkt in ebenso klarer als überzeugender Weise vertreten hatte, erfolgte darauf Seitens der Deputirten Kostoß und Güstrows eine Erwiderung vom 31. Mai 1890, in welcher sie eine Abänderung des Specialprojects vorzugsweise mit formell juristischen Gründen bekämpft haben. Dieselben versuchten darin nachzuweisen, daß die im speciellen Project angenommene Linie des Kanals bei Güstrow von Station 0 bis 40 und die Einmündung desselben in die Warnow nicht abgeändert werden dürften, weil dieselben bereits durch die Verhandlungen der Städte und der Regierung und Stände vertragsmäßig festgestellt seien. Eine Abweichung von dieser vertragsmäßigen Grundlage würde zur Folge haben, daß auch alle übrigen Ergebnisse der bisherigen Verhandlungen wieder in Frage gestellt und die Verhandlungen zwischen den beteiligten Factoren aufs Neue eingeleitet und zu Ende geführt werden müßten. Diese Rechtsauffassung der Deputirten hat die Folge gehabt, daß dieselben den Verfasser des Specialprojects in der ihm ertheilten Instruction angewiesen haben, von dem s. g. combinirten Project vom 6. Oct. 1886 bezüglich der Trace und der Ausmündung des Kanals nicht abzuweichen, und daß dadurch diejenigen Vorarbeiten verhindert sind, welche nothwendig waren, um über die Vorzüge der einen Trace vor der anderen ein sicheres Urtheil fällen zu können. Die fernere Folge jener Rechtsauffassung ist gewesen, daß der Verfasser des Specialprojects von den Deputirten nicht darauf hingewiesen ist, daß der zu projectirende Kanal als eine Theilstrecke des projectirten Kostoß-Berliner Kanals und nicht als ein selbstständiger Lokalkanal, der in keinem Zusammenhange mit dem letztern Unternehmen steht, aufzufassen und zu behandeln sei. Die von den Deputirten vertretene Rechtsansicht habe ich schon in der Versammlung des Mecklenburgischen Kanalvereins am 23. Nov. 1889 eingehend bekämpft, ohne daß dieselben, welchen der gedruckte Bericht über die in jener Versammlung stattgehabten Verhandlungen s. Z. zugegangen ist, die für meine Rechtsansicht vorgebrachten Gründe irgendwie berücksichtigt haben. Ich könnte mich daher damit begnügen, mich für meine Rechtsansicht auf die in dem erwähnten Bericht angeführten Gründe zu berufen. Da aber E. E. Rath hieselbst an-

scheinend durch die Rechtsdeduction der Deputirten bewogen ist, seine sachlichen Einwendungen wider das Specialproject fallen zu lassen und dasselbe der Bürgerschaft zur Genehmigung vorzulegen, so will ich noch einmal meine Auffassung der vorliegenden Rechtsfrage nachstehend darlegen.

Selbstverständlich bin ich mit den Deputirten darin einverstanden, daß ohne Zustimmung sämmtlicher beteiligten Factoren von dem abgeschlossenen Vertrage nicht abgewichen werden darf. Wir sind nur in der Auslegung des Vertrages verschiedener Ansicht.

Der zur Beurtheilung dieser Frage dienende Thatbestand ist der folgende: Die Vereinbarung der Regierung mit Rostock und Güstrow wegen der Ausführung des Güstrow-Bützower Kanals ist in Grundlage des combinirten generellen Projectes vom 6. Oct. 1886 abgeschlossen. Demgemäß hat das Großh. Staatsministerium in einer Vorlage vom 27. Nov. 1886 die Stände aufgefordert, sich damit einverstanden zu erklären, daß den Städten Rostock und Güstrow zum Ausbau einer das Nebelthal verfolgenden schiffbaren Wasserstraße zwischen Güstrow und Bützow in Grundlage des eben erwähnten generellen Projectes eine Landeshilfe im Höchstbetrage von 759 000 *M* gewährt werde. Diesem Antrage hat der Landtag unter zwei Bedingungen entsprochen, von denen die eine, betr. die Deffnung der Beniger Drehbrücke, noch nicht erfüllt ist. Die von den beiden Städten auf Kosten derselben zu beschaffenden speciellen Vorarbeiten einschließlich der Specialprojecte zu sämmtlichen Kunstbauten sollen vor Inangriffnahme des Baues zwecks Erwirkung einer landesherrlichen Concessionsurkunde zur Genehmigung vorgelegt werden und deren Abänderung und Feststellung dem freiesten Ermessen des Ministeriums des Innern vorbehalten bleiben.

Eine unbefangene und rationelle Prüfung dieses Thatbestandes kann nur zu der Auslegung führen, daß die im combinirten Project vom 6. Oct. 1886 enthaltenen einzelnen Abänderungen des mit dem Heß'schen Project im Wesentlichen übereinstimmenden Kerner'schen Projectes vom 30. April 1886 ausgeführt werden sollen, vorausgesetzt, daß sich aus den vorbehaltenen speciellen Vorarbeiten ergeben würde, daß die für die Zweckmäßigkeit der Abänderungen vorgebrachten Gründe zutreffend sind. Wenn aber die speciellen Vorarbeiten ergeben, daß die Heß'schen Vorschläge zweckmäßiger sind, so ist kein

Grund aufzufinden, warum diese nicht zur Ausführung kommen sollen. Auch der Vertrag steht nicht entgegen, da dem combinirten Project das Kerner-Heß'sche Project zu Grunde gelegt ist, und man daher nicht behaupten kann, daß die Grundlage des Kanalproject's verlassen wird, wenn einzelne der vorgeschlagenen Abänderungen aus Zweckmäßigkeit'sgründen wieder aufgegeben werden und man namentlich zur Heß'schen Kanallinie, welche auf eine Strecke von 4,1 km etwa 1 bis 200 m weiter östlich läuft, zurückkehrt. Daß die im generellen Project vorgeschlagenen Modificationen des Heß'schen Project's keine unabänderliche sein sollten, folgt auch daraus, daß im generellen Project nichts Definitives über die Lage des Kanals festgestellt werden konnte, wenn man nicht, was nicht anzunehmen ist, von vorne herein darauf verzichten wollte, die zweckmäßigste Kanallinie zu ermitteln. Deshalb ist in der Vereinbarung auch nicht gesagt, daß das generelle Project vom 6. Oct. 1886 ausgeführt werden soll, sondern nur, daß der Bau des Kanals in Grundlage jenes Project's auszuführen ist. Jeder einsichtige Wasserbautechniker weiß, daß die zweckmäßigste Lage eines zu erbauenden Kanals sich nur dann ermitteln und die Kosten desselben sich mit einiger Sicherheit nur dann berechnen lassen, wenn bei der Specialprojectirung die genauesten Boden-Untersuchungen vorgenommen sind. Die Bodenverhältnisse sind aber bei den vorliegenden generellen Projecten überall noch nicht berücksichtigt worden. — Die Abänderung und Feststellung des Specialproject's ist dem freiesten Ermessen des Ministeriums des Innern vorbehalten, dasselbe ist also rechtlich nicht behindert, sich für das ursprüngliche Heß'sche Project zu entscheiden. Wenn dies aber der Fall ist, so sind auch Rostock und Güstrow berechtigt, dies Project unter Zustimmung des Ministeriums wieder aufzunehmen. Die Stände können aber keinen Einspruch dagegen erheben, weil sie ihre Zustimmung zu dem vom Ministerium gemachten Vorbehalt erteilt haben. — Der Oberbaudirector Mensch hat sich in seinem Berichte an das Ministerium des Innern vom 23. Oct. 1886 dahin geäußert, daß er gegen das Project vom 6. Oct. 1886 „incl. Kostenanschlag in seiner immerhin noch generellen Gestalt zur Zeit keinerlei technische Bedenken vorzubringen habe“. Hieraus folgt, daß derselbe, wenn ihm erst das Specialproject zur Beurtheilung vorliegt, sich vorbehalten hat und durch technische Gründe bestimmt werden kann, seine nur auf Grund des generellen Project's gewonnene vorläufige Ansicht wieder aufzugeben und sich schließlich für das ursprüngliche Heß'sche

Project zu entscheiden. In einem solchen Falle würde auch voraussichtlich das Ministerium des Innern sich dieser Entscheidung anschließen.

Aus den Verhandlungen der beteiligten Factoren über das Güstrow-Bützower Kanalproject und auch aus dem generellen Project vom 6. October 1886 ist zu entnehmen, daß dieser Kanal keineswegs als ein für sich bestehender Lokalkanal, sondern im Zusammenhange mit der Verlängerung desselben bis zu den südlichen Seen aufgefahrt ist. Jene Verhandlungen begannen damit, daß die Magistrate der Städte Rostock und Güstrow in Folge Beschlusses des Comitees für den Rostock-Berliner Kanal das Heß'sche Güstrow-Bützower Kanalproject im Juni 1884 dem Ministerium des Innern mit der Bitte überreichten, auf Grund ihrer eingehenden Begründung zu beschließen, daß dies von ihnen befürwortete Project zur Verhandlung mit den Ständen gelange. Diese Bitte ward unter Anderem damit begründet, daß die Interessen Rostocks zu Gunsten der concurrirenden Seestädte empfindlich geschädigt würden, wenn nicht gleichzeitig mit der beabsichtigten Verbesserung der südlichen Wasserstraßen ein Schiffahrtsweg zwischen den Oberseen und der Warnow hergestellt würde. Um sich auf das Erreichbare zu beschränken, wollten die beiden Magistrate aber in nächster Zeit sich damit begnügen, daß ein Kanal zwischen Güstrow und Bützow ausgeführt werde. Der Oberbaudirector Mensch erachtete in seinem Bericht an das Ministerium des Innern vom 2. Oct. 1886, daß, wenn auch die gewünschte Schiffahrtsstraße große Vortheile bieten würde, doch „eine Schiffahrtsstraße Rostock-Güstrow mit den südlichen Mecklenburgischen Wasserstraßen stets als Endziel anzusehen sei.“ Das Heß'sche Project ward darauf mit dem eben erwähnten Bericht von der Regierung dem Landtage von 1884 zur vorläufigen Kenntnißnahme mitgetheilt, und dieser bewilligte die zugleich von der Regierung für hydrotechnische Untersuchungen des Nebelflusses geforderten Geldmittel. Wenn nun auch das Heß'sche Project in einzelnen Punkten abgeändert ist, so blieb es doch in der Hauptsache und namentlich in seiner Auffassung des Kanals als Theilstrecke eines größeren Ganzen bei Bestand. Im Kerner'schen Project vom 30. April 1886 sind für den Schiffahrtsweg geringere Abmessungen angenommen, als die vom Heß'schen projectirten, für die Kunstbauten jedoch die Heß'schen Abmessungen im Wesentlichen beibehalten, um später in Gemäßheit des Heß'schen Projects die Abmessungen erhöhen und den Kanal für Schiffe bis zu

7000 Ctr. Tragfähigkeit einrichten zu können. „Diese Abmessungen“, so heißt es wörtlich im Kerner'schen Project, „gestatten den späteren Ausbau des Kanals vollständig und ermöglichen die Befahrung desselben mit Schiffsgefäßen bis zu 7000 Ctr. Tragfähigkeit“. In Folge dessen ward im combinirten Project vom 6. Oct. 1886, um die Vertiefung und Erbreiterung des Kanals ermöglichen zu können, neben demselben der Terrainstreifen von 5 m Breite berücksichtigt. Demgemäß ward in einem, dem Landtage von 1886 zur Beschlußnahme vorzulegenden Rescript an den Engeren Ausschuß vom 27. Nov. 1886, in welchem die Landeshülfe für die Ausführung des combinirten Kanalproject's beantragt ward, ausdrücklich hervorgehoben, daß die Dimensionen des Kanalprofils und der Bauwerke auf Fahrzeuge bis zu 7000 Ctr. Tragfähigkeit berechnet seien, und der Landtag von 1887 genehmigte diese Vorlage. Da nun eine Vergrößerung der Abmessungen des Kanals sich nur dann vernothwendigen kann, wenn der Kanal bis zum Plauer See verlängert werden soll, so ist damit bewiesen, daß die betheiligten Factoren eine spätere Verlängerung desselben in Aussicht genommen und ihn als Theilstrecke eines in späterer Zeit bis zu den südlichen Seen zu verlängernden Kanals aufgefaßt haben. Wenn dies aber richtig ist, so darf nicht bloß, sondern es muß die Kanallinie des Specialproject's verlegt werden, wenn sich ergeben sollte, daß durch dieselbe die Verlängerung, die Fortsetzung des Kanals verhindert oder erheblich erschwert wird. Diesen Nachweis durch Vorlegung eines Specialproject's mit Kostenanschlägen über die Fortführung des Kanals durch Güstrow zu erbringen, war daher die nicht gelöste unerläßliche Aufgabe des speciellen Güstrow-Bützower Kanalproject's.

Es ist auch behauptet worden, daß es deshalb unnöthig sei, die Fortführung des Kanals durch Güstrow im Specialproject zu berücksichtigen, weil die Verlängerung des Kanals über Güstrow hinaus und nach Berlin, wenn nicht unausführbar, so doch mit solchen Schwierigkeiten verbunden sei, daß in Menschenaltern an die Ausführung nicht gedacht werden könne. Eine solche Behauptung zeugt nur entweder von der gänzlichen Unkenntniß der Sachlage oder von dem Bestreben, um jeden Preis den Kanal in der Kopfstation Güstrow endigen zu lassen. Ich brauche auf diesen Einwand hier nicht näher einzugehen. In dem Heß'schen Project des Rostock-Berliner Schiffahrtskanals, welches ich in drei Abtheilungen veröffentlicht habe

und auch in dem besondern Heß'schen Project eines Kanals von Güstrow bis zum Plauer See vom 22. Sept. 1884, ist der Nachweis geführt, daß dieser Kanal, an welchem drei Staaten theilhaftig sind, nicht bloß ausführbar, sondern auch mit verhältnißmäßig geringen Mitteln herzustellen ist. Von der 45 Km langen Kanalstrecke von Güstrow bis zum Plauer See fallen 20 Km auf bereits schiffbare Seen. Mit der Ausführung der übrig bleibenden Kanalstrecke von 25 Km ist nach Vollendung des Kanals Güstrow-Bügow eine Schiffahrtsstraße von Warnemünde nach Berlin erreicht, da vom Plauer See schon eine Schiffahrtsstraße bis Berlin führt, welche nur noch der Correction und Regulirung bedarf, um sie den Anforderungen der Neuzeit entsprechend zu gestalten. Der Paurath Heß hat ferner ein Gutachten über die Bedeutung des Rostock-Berliner Kanals für die landwirtschaftlichen Interessen in der Provinz Brandenburg und in den Großherzogthümern Mecklenburg abgegeben, welches gleichfalls von mir in zwei Broschüren veröffentlicht ist und berechtigtes Aufsehen erregt hat. In diesem Gutachten ist der Nachweis erbracht worden, daß die finanziellen Vortheile des Kanals für die Land- und Forstwirtschaft in Preußen und beiden Mecklenburg größer sind, als die Gesamtkosten des Kanals.

Den voraufgehenden Ausführungen ist zu entnehmen:

1. Daß die Vorarbeiten für das Specialproject der Schiffahrtsstraße Güstrow-Bügow der vorstehend näher angegebenen Ergänzungen bedürfen, um über die fraglichen Differenzen mit völliger Sicherheit ein Urtheil abgeben zu können;

2. daß der Verfasser des Specialprojects die Güstrow-Bügower Schiffahrtsstraße nicht als eine Theilstrecke des projectirten Rostock-Berliner Kanals, sondern als selbstständigen Lokalkanal, der in keinem Zusammenhange mit dem großen Rostock-Berliner Unternehmen steht, aufgefaßt und behandelt hat, und auch nach der ihm von den Deputirten Rostocks und Güstrows ertheilten Instruction nicht als Theilstrecke eines größeren Kanals hat auffassen und behandeln sollen;

3. daß voraussichtlich die Ausführung der Güstrow-Bügower Schiffahrtsstraße auf Grund des Specialprojects die Fortführung des ersteren über Güstrow hinaus, wenn nicht unmöglich machen, doch in hohem Grade erschweren und vertheuern würde;

4. daß das fragliche Specialproject die allgemeinen Landesinteressen und speciell die Interessen Rostocks zum Vortheil un-

berechtigter vermeintlicher Localinteressen in wesentlichen Punkten nicht berücksichtigt hat und

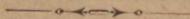
5. daß daher die unveränderte Annahme des gedachten Specialproject's dringend widerrathen werden muß.

Ich freue mich mit dem Vorsitzenden der Rostocker Bürgerschaft und des Allgem. Mecklenburgischen Handelsvereins, Herrn Dr. Fr. Witte, völlig übereinzustimmen, wenn er in der am 4. Aug. 1890 stattgehabten Generalversammlung des letzteren sich dahin geäußert hat, daß, so nützlich auch allein und für sich schon die Ausdehnung des schiffbaren Wasserweges von Rostock bis Güstrow sein würde, doch darüber kein Zweifel sein könne, daß die Ausführung dieser Strecke nur als eine Theilstrecke des Rostock-Berliner Kanals aufgefaßt werden müsse, und daß an dieser Auffassung, gleichviel ob und wann die Ausführung des ganzen Kanals sich würde erreichen lassen, jedenfalls in dem Sinne festzuhalten sei, daß nichts geschehen oder gar gebaut werden dürfe, was der Weiterführung des Wasserweges über Güstrow hinaus irgend welche besondere Erschwerungen auferlegen oder dieselbe nur unter erheblich vergrößerten Kosten möglich machen würde.

Es erscheint mir nun nothwendig, daß vor Weiterem der Baurath Heß das Specialproject begutachtet. Für ein solches Gutachten hat sich bereits die Rostocker Bürgerschaft auf Antrag des Mecklenb. Kanalvereins wiederholt erklärt. Dafür spricht, daß der Baurath Heß nicht bloß zu den hervorragendsten Kanalbautechnikern gehört, sondern auch der Verfasser des generellen Rostock-Berliner Kanalproject's und auch des besonderen generellen Project's Güstrow-Bützow und Güstrow-Blauer See ist, daß derselbe daher, worauf es ganz besonders ankommt, mit dem Plane der Fortführung des Güstrow-Bützower Kanals so vertraut ist wie sonst Niemand, und daß er deshalb sein Gutachten in kürzerer Frist abzugeben im Stande ist, als ein anderer Sachverständiger, der sich in die vorliegenden höchst schwierigen Verhältnisse erst hineinarbeiten müßte. Meiner Ansicht nach würden unsere städtischen Behörden eine schwere Verantwortung übernehmen, wenn sie jenen Wasserbautechniker, dessen Projecte die allgemeinste Anerkennung gefunden haben und der sich um die Entwicklung der Kanalsache in unserem Lande hochverdient gemacht hat, im vorliegenden Falle nicht hören wollen. Derselbe wird sich an seine frühere Auffassung um so weniger gebunden erachten, als seine bezüglichen Projecte nur generelle waren, und namentlich Bodenuntersuchungen demselben

nicht vorausgegangen waren. Es ist daher sehr wohl möglich, daß derselbe nach Einsicht des Specialprojects seine frühere Ansicht modificirt, und dazu beiträgt, manche Differenzen auszugleichen. Jedenfalls hat man von ihm ein völlig unabhängiges und unparteiisches Urtheil zu erwarten. Wenn nun dasselbe sich in der Hauptsache für das Specialproject aussprechen sollte, so würde die Sache sehr bald zum Abschluß gebracht werden können, da sich auch die Rostocker Bürgerschaft der Entscheidung des Bauraths Hefz unterwerfen will. Wenn aber letzterer sich im Wesentlichen der obigen Auffassung von der Sache anschließen sollte, so erhält man die größtmögliche Garantie, daß die vorstehend geübte Kritik des Specialprojects in den Hauptpunkten eine berechnete ist. Rostock könnte dann mit der Stadt Güstrow weiter zu verhandeln versuchen. Letztere müßte aber namentlich den Standpunkt, daß der Güstrow-Bützower Kanal als eine Theilstrecke des Rostock-Berliner Kanals aufzufassen sei, anerkennen und daraus die Consequenzen ziehen, in welchem Falle Rostock gewiß gerne bereit wäre, die localen Interessen Güstrows, insofern sie nicht den allgemeinen Interessen widerstreiten, so weit irgend möglich zu berücksichtigen. Sollte aber eine Einigung zwischen beiden Städten über das Specialproject nicht zu erreichen sein, was lebhaft zu bedauern sein würde, so müßte dasselbe einstweilen auf sich beruhen bleiben. Es steht aber zu erwarten, daß später mit Güstrow, welches selbst das größte Interesse daran hat, in den Besitz einer Wasserstraße zu gelangen, eine Einigung zu erzielen sein wird. Inzwischen müßte Rostock bestrebt sein, eine auch für kleinere Seeschiffe zugängliche Verlängerung der Warnowstraße bis zur Nebel bei der Bützower Eisenbahnbrücke zu Stande zu bringen, um die so außerordentlich wichtige Verbindung der Warnow mit dem Eisenbahn-Knotenpunkte bei Bützow für den Ueberlade-Verkehr zu gewinnen. Ueber die große Bedeutung einer solchen Verlängerung für die Rostocker Schifffahrts- und Handelsinteressen habe ich mich bereits in der Versammlung des Mecklenb. Kanalvereins am 23. Juli 1887 nach dem gedruckten Berichte über dieselbe eingehend ausgesprochen. In demselben Sinne hat sich auch, wie mitgetheilt, unsere Bürgerschaft dem Rathe gegenüber geäußert. Die Kosten einer solchen Anlage, welche nach sachverständigem Urtheil nicht bedeutend sein werden, könnten schlimmsten Falls von Rostock allein getragen werden, zumal wenn unsere Regierung die Zusicherung erteilte, daß diese Kosten bei der zu erhoffenden späteren Fortführung der Wasserstraße nach Güstrow unserer Stadt auf ihren zugesicherten Beitrag von 126 500 *M*

zu den Kosten der Ausführung des Güstrow-Büggower Kanals zu Gute gerechnet werden sollen. Es würde sich dringend empfehlen, daß möglichst beschleunigt ein Correctionsproject der fraglichen Nebelstrecke ausgearbeitet wird, um spätestens im nächsten Frühjahr mit der voraussichtlich nur einige Monate erfordernden Ausführung jenes Projectes beginnen und dann im Interesse des ganzen Landes für die Fortführung des Kanals über Güstrow nach den südlichen Wasserstraßen mit Aussicht auf Erfolg eintreten zu können. Der letzte Landtag hat die Mittel für die Correction der unteren Elbe und der südlichen Seen bewilligt und es wird nicht lange dauern, daß auch die obere Elbe bis zum Plauer See corrigirt wird. Die Magistrate Rostocks und Güstrows haben selbst darauf hingewiesen, wie schwer der Handel und Verkehr des nördlichen Landestheils mit dem südlichen zum Nachtheil des ersteren und namentlich die Interessen Rostocks zu Gunsten der concurrirenden Seestädte geschädigt würden, wenn nicht gleichzeitig mit der Verbesserung der südlichen Wasserstraßen eine schiffbare Verbindung der Warnow mit den Seen hergestellt würde. Da so große Interessen auf dem Spiele stehen, so empfiehlt es sich insbesondere für Rostock, nicht länger in Unthätigkeit zu verharren, sondern in der Sache energisch vorzugehen. Zu unserem lebhaften Bedauern sind wir aus sachlichen Gründen genöthigt worden, das im Auftrage Rostocks und Güstrows verfaßte Specialproject in manchen Punkten zu bekämpfen. Der Kanalverein würde es aber freudig begrüßen, wenn die vorstehenden Auseinandersetzungen die Ausgleichung der bestehenden Differenzen herbeiführen würden, und wenn derselbe im Zusammenwirken mit beiden Städten und der Regierung zur Erreichung der von ihm erstrebten Ziele beitragen könnte.



Die den Rostock-Berliner Kanal betr. Druckschriften sind nachstehend
verzeichnet:

Wiggers, Moriz, Der Rostock-Berliner Kanal. Mit einer
Karte. Rostock 1869.

Hefz, Wasserbau-Inspector zu Hannover, **Das Project des Rostock-
Berliner Schiffahrtskanals.** Mit einem Bericht im Auf-
trage des Comités für den Rostock-Berliner Kanal von Moriz
Wiggers. I. Abtheilung. Mit einer Karte. Rostock 1873.

— „ — II. Abtheilung. Mit einem Längenprofil des Kanals von
Rostock bis zur preussischen Grenze. Rostock 1874.

— „ — III. Abtheilung. Mit einem Längenprofil des Kanals von
der mecklenburg-preussischen Grenze bis Berlin. Rostock 1875.

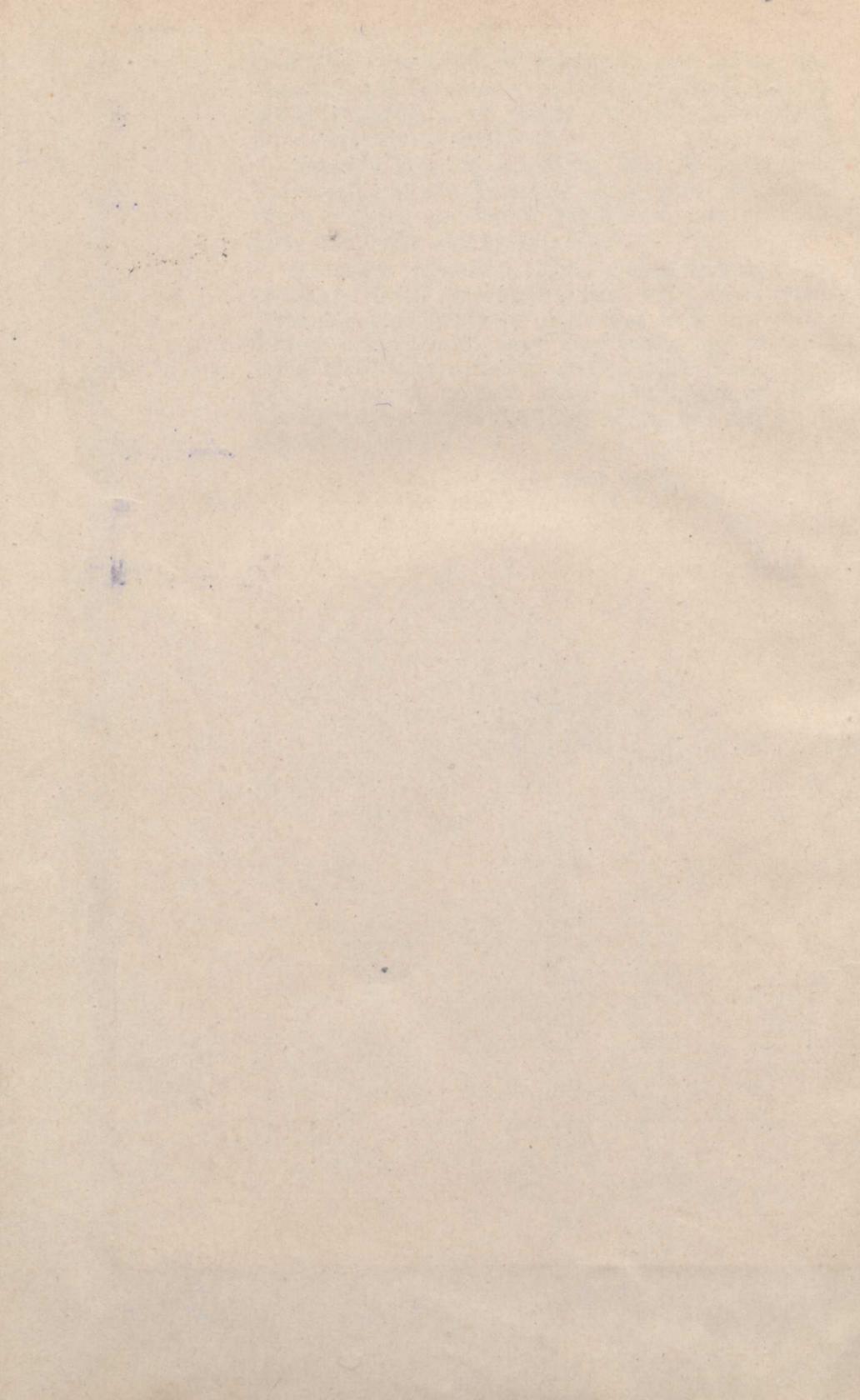
**Wiggers, Moriz, Bericht über den Stand des Projectes des
Rostock-Berliner Schiffahrtskanals.** Mit Actenstücken aus
dem Königl. Preussischen Handels-Ministerium. Rostock 1875.

Hefz, Wasserbau-Inspector, **Die Bedeutung des Rostock-Berliner
Schiffahrtskanals für die landwirthschaftlichen Inter-
essen in der Provinz Brandenburg.** Ein Gutachten
verfaßt im Auftrage des Königl. Preuß. Ministeriums für die
landwirthschaftlichen Angelegenheiten. Mit einem Bericht von
Moriz Wiggers. Mit einer Karte. Rostock 1877.

Hefz, Wasserbau-Inspector, **Die Bedeutung des Rostock-Berliner
Schiffahrts-Kanals für die landwirthschaftlichen Inter-
essen in den Großherzogthümern Mecklenburg.** Ein
Gutachten, verfaßt im Auftrage des Mecklenburgischen Kanal-
vereins. Mit einem Bericht von Moriz Wiggers. Mit
einer Karte. Rostock 1878.

**Vortrag und Bitte des Comités für die Anlage einer Schiff-
fahrtschleuse am Mühlendamme.** Rostock 1880.

**Vortrag und Bitte des Mecklenburgischen Kanalvereins,
betreffend die Anlage einer Schleuse am Mühlendamme
zu Rostock.** Rostock 1882.



4. Juni 1955

- 9. Dez. 1957

1 3. Feb. 1958

10. Aug. 1958

2 7. März 1961

18. Mai 1961

- 2. März 1963

15. Aug. 1963



und auch in dem besondern Heß'schen Project eine Güstrow bis zum Plauer See vom 22. Sept. 1884, weis geführt, daß dieser Kanal, an welchem drei St sind, nicht bloß ausführbar, sondern auch mit verhältniß Mitteln herzustellen ist. Von der 45 Km langen Güstrow bis zum Plauer See fallen 20 Km auf die Seen. Mit der Ausführung der übrig bleibende von 25 Km ist nach Vollendung des Kanals Bützow eine Schiffahrtsstraße von Warnemünde erreicht, da vom Plauer See schon eine Straße bis Berlin führt, welche nur noch der Correction bedarf, um sie den Anforderungen der Neuzeit anzugestalten. Der Paurath Heß hat ferner ein Gutachten über die Bedeutung des Rostock-Berliner Kanals für die landwirthschaftlichen Interessen in der Provinz Brandenburg und in den Großherzogthümern Mecklenburg und Vorpommern veröffentlicht ist und berechtigtes Aufsehen erregt hat. In demselben Gutachten ist der Nachweis erbracht worden, daß die Vorthelle des Kanals für die Landwirthschaft in Preußen und beiden Mecklenburg überwiegen als die Gesamtkosten des Kanals.

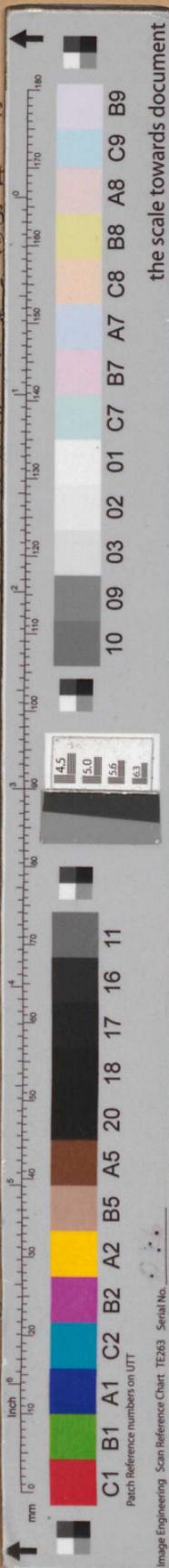
Den vorausgehenden Ausführungen ist zu entnehmen:

1. Daß die Vorarbeiten für das Specialproject der Schiffahrtsstraße Güstrow-Bützow der vorstehend näher angeführten Ausführungen bedürfen, um über die fraglichen Differenzen die nöthige Sicherheit ein Urtheil abgeben zu können;

2. Daß der Verfasser des Specialprojects die Güstrow-Bützow-Schiffahrtsstraße nicht als eine Theilstrecke des projektierten Berliner Kanals, sondern als selbstständigen Lokalkanal, im Zusammenhange mit dem großen Rostock-Berliner Kanal aufgefaßt und behandelt hat, und auch nach der ihm erteilten Instruction die Güstrow-Bützow-Straße als Theilstrecke eines größeren Kanals hat auffassen und behandeln lassen;

3. Daß voraussichtlich die Ausführung der Güstrow-Bützow-Schiffahrtsstraße auf Grund des Specialprojects die Ausführung des Berliner Kanals über Güstrow hinaus, wenn nicht unmöglich, doch in hohem Grade erschweren und vertheuern würde;

4. Daß das fragliche Specialproject die allgemeinen Interessen der Provinz Brandenburg und des Großherzogthums Mecklenburg-Vorpommern und speciell die Interessen Rostocks zum



the scale towards document

Image Engineering Scan Reference Chart TE263 Serial No.