

Zusammenstellung.

Es beträgt das Vermögen:

A. der Centralverwaltung und Anstalten	20 720 700 M. (20 885 400 „)
darunter die diesseits lediglich verwalteten Staats-Nebenfonds, Spar- und Unterstützungsfonds mit	2 266 800 M. (1 891 400 „)
B. der Landesbank rund	6 431 300 M. (6 347 400 „)
C. des Meliorationsfonds	2 003 800 M. (2 003 800 „)
zusammen	29 155 800 M. (29 236 600 „)
Mit Hinzurechnung des Vermögens	
D. der Provinzial-Feuer-Societät mit rund	6 985 000 M. (6 250 000 „)
ergiebt eine Gesamtsumme von	36 140 800 M. (35 486 600 „)

Anlage 7.

Bericht und Antrag

des Provinzialausschusses,

betreffend

den Bau eines Schiffahrtskanales vom Dortmund-Ems-Kanal bis zum Rheine.

I. Bericht über den
Stand der Angelegen-
heit.

1. Veranlassung.

Die Königliche Staatsregierung hat durch den in der Anlage 1 abgedruckten Ministerialerlaß vom 20. Juli 1898 für die bevorstehende Tagung des Landtags der Monarchie eine Gesetzesvorlage über die Erbauung des schon in dem Gesetze über den Dortmund-Ems-Kanal vorgesehenen sogenannten Mittellandkanales (Rhein-Dortmund-Elbe) in Aussicht gestellt. In diesem Gesetzentwurfe soll die Erbauung des Kanales davon abhängig gemacht werden, daß die nächstinteressirten Provinzen oder sonstige öffentliche Verbände sich in der verlangten Weise an den Kosten des Unternehmens durch eine Garantieübernahme für die Rentabilität beteiligen. Für die Strecke von Dortmund (Herne) bis zum Rhein ist die sogenannte „Emscherthallinie“ von Laar nach Herne gewählt worden.

Die Uebernahme der geforderten Garantien für die Strecke von Dortmund bis zur Elbe ist seitens der nächstbetheiligten Provinzen oder anderer öffentlicher Verbände sicher beziehungsweise in Aussicht gestellt. Dasselbe ist hinsichtlich der Garantieübernahme für die Strecke Dort-

mund (Gerne)-Rhein seitens der Westfälischen Kreise der Fall, so daß nur noch die Garantie der Rheinprovinz aussteht.

Die Kanalverbindung von Dortmund zum Rhein ist bereits Gegenstand von Beschlüssen 2. Frühere Beschlüsse. e. des 38. und des 40. Rheinischen Provinziallandtages gewesen. (Verhandlungen des 38. Provinziallandtages, stenographischer Bericht S. 41 ff.; des 40. Provinziallandtages S. 256 ff.) Der 38. Rheinische Provinziallandtag sprach sich in Uebereinstimmung mit einem Beschlusse des Westfälischen Provinziallandtags für die Ausführung der Kanalstrecke in der Richtung der Südemscherlinie aus und beschloß, von der seitens der königlichen Staatsregierung geforderten $3\frac{1}{2}\%$ igen Zinsgarantie für ein Baukapital von 10 Millionen Mark einen Antheil von 70%, also jährlich bis zu 245 000 Mark und von der Garantie für die Betriebs- und Unterhaltungskosten im Höchstbetrage von 50 000 Mark ebenfalls $\frac{7}{10}$, also 35 000 Mark, insgesamt eine Garantie bis zur Höhe von jährlich 280 000 Mark zu übernehmen, während Westfalen den Rest der geforderten Garantien mit 30% übernahm. Bei dem Beschlusse des 38. Rheinischen Provinziallandtages war eine Untervertheilung der Lasten auf die zunächst interessirten Kreise der Provinz gemäß § 110 der Provinzialordnung und der §§ 9 und 20 des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 in der Weise vorgesehen, daß der Provinzialverband als solcher nicht mehr als $\frac{1}{3}$ der jährlich aufzubringenden Garantielasten tragen sollte.

Der daraufhin seitens der königlichen Staatsregierung dem Landtage der Monarchie vorgelegte Gesetzentwurf scheiterte bekanntlich an dem Widerspruche der Kanalgegner.

Inzwischen hatten sich in Westfalen Sonderbestrebungen zu Gunsten der Lippelinie geltend gemacht, deren alleinige Ausführung für die Rheinprovinz eine mißliche Verschiebung der wirtschaftlichen Interessen herbeigeführt haben würde. Da man eine Einigung nur im Wege gleichzeitiger Erbauung beider in Frage stehenden Kanallinien erreichen zu können glaubte, so beschloß der 40. Rheinische Provinziallandtag (a. a. O.), unter Voraussetzung eines gleichmäßigen Vorgehens der Provinz Westfalen, den Provinzialauschuß zu ermächtigen, auf Grundlage der inzwischen von den Provinzialauschüssen beider Provinzen gefaßten Beschlüsse, wonach die Garantie für die Südemscherlinie von der Rheinprovinz mit den beteiligten Westfälischen Kreisen und für die Lippelinie von der Provinz Westfalen in Gemeinschaft mit den beteiligten Rheinischen Kreisen übernommen werden sollte, in weitere Verhandlungen mit der königlichen Staatsregierung über die gleichzeitige Ausführung beider Kanallinien zu treten und die Staatsregierung zu bitten, eine diesbezügliche Vorlage dem Landtage der Monarchie zu machen.

Die inzwischen seitens der königlichen Staatsregierung für die Südemscherlinie geforderten Garantien, welche bei der Berathung des vom Provinziallandtage angenommenen Beschlusses erwogen worden waren, gingen über das Maß der früher vom 38. Rheinischen Provinziallandtag übernommenen Garantie nicht unerheblich hinaus. Die für die Südemscherlinie nunmehr geforderte Garantie umfaßte:

1. Den durch Kanalabgaben etwa nicht gedeckten Fehlbetrag der Betriebs- und Unterhaltungskosten bis zum anschlagsmäßigen Betrage der Kosten in Höhe von 290 000 Mark;
2. die $3\frac{1}{2}\%$ ige Verzinsung eines Drittels des Baukapitals der Hauptlinie und der Hälfte des Baukapitals der Zweigkanäle, nach dem damaligen Anschlag einen Zinsertrag von jährlich 780 000 Mark.

Auf die Rheinprovinz entfielen von dem hiernach zu garantirenden Betrage von jährlich 1 070 000 Mark $\frac{7}{10}$ oder 749 000 Mark.

Es war in Aussicht gestellt, daß von den $3\frac{1}{2}\%$ ein halbes Prozent zur Amortisation verwendet werden sollte.

Da die königliche Staatsregierung den gleichzeitigen Ausbau beider Kanallinien ablehnte, so erklärte der Provinzialauschuß auf Anfrage der Regierung am 15. Dezember 1897, daß nach seiner Ueberzeugung der Provinziallandtag bereit sein werde, die für den Fall des gleichzeitigen Ausbaues beider Linien für die Südemsherlinie in Aussicht gestellte Garantie für diese Linie auch dann zu übernehmen, wenn die für die Rheinprovinz vortheilhaftere Südemsherlinie allein gebaut werde. Bei der ablehnenden Haltung, welche die Provinz Westfalen gegen eine Garantie für die Südemsherlinie einnahm, wurden die Verhandlungen nunmehr mit den beteiligten Westfälischen Kreisen fortgesetzt.

Inzwischen waren bereits Bedenken entstanden, ob die Südemsherlinie bei der fortgeschrittenen industriellen und sonstigen Bebauung des erforderlichen Geländes überhaupt noch möglich sei, und ob die Kosten, deren Voranschlag sich innerhalb vier Jahren von 45 650 000 Mark auf rund 78 000 000 Mark (mit Zweigkanälen) erhöht hatten, zu dem wirtschaftlichen Werthe der Festhaltung gerade dieser Linie noch im richtigen Verhältnisse stehen würden. Auch waren bereits an die Regierung mehrere Anerbieten gerichtet worden, welche die Herstellung des Lippekanales beziehungsweise eines Emfcherthalkanales vom Walzwerk Oberhausen bis Laar im Wege der Privatunternehmung bezweckten. Zur Aufklärung dieser Angelegenheiten und zur Besprechung über die Höhe und die näheren Bedingungen der von der Staatsregierung für den Fall des staatlichen Ausbaues des Kanals zu fordernden Garantien fand am 23. Mai 1898 im Ständehause zu Düsseldorf eine Konferenz von Vertretern der königlichen Staatsregierung und der beteiligten Provinzen und Kreise sowie von sonstigen Interessenten statt.

3. Setzige Sachlage.

Diese Konferenz führte zu der im Ministerialerlaß vom 20. Juli 1898 (Anlage 1) enthaltenen Stellungnahme der Staatsregierung, welche von der staatsseitigen Ausführung des Südemsherkanals wegen der Höhe der nunmehrigen Kosten und wegen der durch die fortgeschrittene Entwicklung der Gegend entstehenden Schwierigkeiten endgiltig Abstand nahm und den wegen der günstigen Geländebeziehungen schon länger erwogenen Ausbau der Emfcherthallinie Lahr-Walzwerk Oberhausen-Herne in Aussicht nahm.

Nach den im Ministerialerlasse enthaltenen näheren Bedingungen ist einstweilen nur der Bau des auf 45 298 000 Mark veranschlagten Hauptkanales in Aussicht genommen und von dem Bau von Zweigkanälen abgesehen worden. Die Maximalgrenze der zu garantirenden Betriebs- und Unterhaltungskosten ist auf 509 200 Mark festgesetzt. Die seitens der öffentlichen Verbände zu übernehmende Garantie soll sich, wie früher, auf die Betriebs- und Unterhaltungskosten und auf eine antheilige 3%ige Verzinsung und $\frac{1}{2}\%$ ige Amortisation eines Drittels der Baukosten erstrecken. Hiernach beläuft sich die Garantie im Höchstbetrage auf $3\frac{1}{2}\%$ von $\frac{45\,298\,000}{3} = 528\,500 + 509\,200$ (Unterhaltungskosten) = 1 037 700 Mark.

Die Minister sollen indeß befugt sein, die $\frac{1}{2}\%$ ige Amortisation bis zum Beginn des 16. Betriebsjahres hinauszuschieben, so daß bis dahin jährlich 75 500 Mark weniger, also die Summe von 962 200 Mark zu garantiren sein würde. Von dieser Befugniß wird nach den gemachten Zusagen voraussichtlich Gebrauch gemacht werden, um so mehr, als die Provinzen Hannover und Westfalen ihre Garantien für den Mittellandkanal hiervon abhängig gemacht haben, was diesseits ebenfalls beabsichtigt wird.

Im Gesetzentwurfe ist als Maßstab für die Vertheilung der Garantiesumme auf die Rheinprovinz und Westfalen die Länge der Kanalstrecke in beiden Provinzen vorgeesehen worden.

Hiernach entfallen auf die Rheinprovinz nicht, wie früher 70%, sondern nur rund 54% der Gesamtgarantie, also außer einem Antheile bis zu 276 800 Mark an den Unterhaltungskosten die Garantie für antheilige Verzinsung und später auch Amortisation einer Summe von 24 617 000 Mark mit 283 600 Mark. Die jährliche Höchstsomme der von der Rheinprovinz zu leistenden Garantie beträgt hiernach 560 400 Mark und, bei dem Aufschub der $\frac{1}{2}$ %igen Amortisation, bis zum 16. Betriebsjahre nur rund 520 000 Mark oder 190 000 Mark beziehungsweise 230 000 Mark weniger, als die im Jahre 1897 für die Südemscherlinie geforderten Garantien.

Bei der Garantiesumme von 560 400 Mark ist indessen in Betracht zu ziehen, daß von dieser Summe 276 800 Mark auf die Betriebs- und Unterhaltungskosten entfallen, welche wohl kaum und keinesfalls voll in Anspruch genommen werden, während der Rest der Garantie von 283 600 Mark auch keine unbedingte Summe, sondern nur den an der Verzinsung und Tilgung entstehenden antheiligen Ausfall zum Gegenstand hat.

Der Provinzialauschuß glaubte, nachdem die von der Rheinprovinz bisher an erster Stelle erstrebte Südemscherlinie unmöglich geworden war, die königliche Staatsregierung auch den Ausbau eines Kanales im Wege des Privatunternehmens abgelehnt hatte, nunmehr das minder Gute annehmen und den Plan der Emscherthalinie möglichst fördern zu sollen. Er beschloß in der Sitzung vom 9. August 1898, beim Provinziallandtage die Uebernahme der Garantie unter der Voraussetzung zu beantragen, daß die in dem Erlaß vom 20. Juli aufgeführten näheren Bestimmungen der zu übernehmenden Verpflichtungen, insbesondere hinsichtlich der Verwendung der Ueberschüsse sowie der Hinausschiebung der Tilgung des Baukapitals bis zum Beginn des 16. Betriebsjahres beibehalten werden, und daß die beteiligten Kreise Ruhrort, Mülheim (Ruhr) und Essen-Land die vertragliche Verpflichtung übernehmen, dem Provinzialverbande $\frac{3}{4}$ der Zahlungen, welche für ihn aus der Uebernahme der Garantie erwachsen, zu erstatten, oder aber im Wege der steuerlichen Vorausleistung auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen zum Ersatz von $\frac{3}{4}$ der Garantiezahlungen herangezogen werden.

Die Kreistage der genannten Kreise haben sich hierzu am 19. bezw. 24. November und 7. Dezember 1898 durch einstimmige Annahme folgender, vom Provinzialauschuß gebilligter Erklärungen bereit erklärt:

1. Die Kreise Ruhrort, Mülheim a. d. Ruhr und Essen-Land erklären sich bereit, in Gemeinschaft mit den sonstigen Rheinischen Kreisen, welche bei näherer Prüfung an dem Kanalunternehmen als interessirt befunden werden sollten, dem Provinzialverbande der Rheinprovinz $\frac{3}{4}$ aller Zahlungen zu erstatten, welche er auf Grund der von ihm für den Bau des Herne-Rhein-Kanals (Emscherthalinie) in Gemäßheit des Ministerialerlasses vom 20. Juli 1898 geforderten Garantie jährlich zu leisten haben wird.
2. Der Provinzialverband wird die von den beteiligten Kreisen zu erstattenden Beträge im Wege der Vorausleistung gemäß § 110 der Provinzialordnung vom 1. Juni 1887 und § 91 Nr. 3 des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 erheben.
3. Die Kreise sind verpflichtet, das zur Berechnung der Vorausleistungen erforderliche Material, insbesondere die Angaben über Einschätzung der Interessenten bezw. die Steuersätze derselben der Provinzialverwaltung rechtzeitig zur Verfügung zu stellen, damit letztere in der Lage ist, den Verteilungsplan für die Vorausleistungen zu entwerfen.
4. Der Verteilungsplan bleibt für fünf Jahre in Geltung und wird alle fünf Jahre neu aufgestellt.

5. Den Kreisen bleibt es überlassen, die auf sie entfallenden Beträge in Gemäßheit der gesetzlichen Vorschriften über steuerliche Vorausleistung einzelner Gemeinden oder der Angehörigen einzelner Kreistheile unterzuwertheilen.

Der Kreistag des Kreises Ruhrort hat der Erklärung hinzugefügt, daß die Untervertheilung der Garantie nicht nach Maßgabe der Kanallänge in den Kreisen, sondern nur nach dem wirklichen Interesse erfolgen dürfe, während der Kreistag des Landkreises Essen den Wunsch ausgesprochen hat, daß die Vorausbelastung der Interessenten auf $\frac{2}{3}$ der von der Provinz zu übernehmenden Garantie ermäßigt werde.

Da die besonderen Vortheile des Kanals nicht nur den unmittelbar berührten Kreisen zu Nutzen kommen, sondern auch anderen nahe gelegenen Kreisen insbesondere solchen, die etwa durch Stichkanäle mit dem Hauptkanal in Verbindung gebracht werden, so ist in der von den Kreisen angenommenen Erklärung zum Ausdruck gebracht, daß die zunächst verpflichteten Kreise Ruhrort, Mülheim und Essen beim Nachweis von Garantieanteilen, welche andere Kreise nach den in ihnen vertretenen Interessen zu übernehmen haben würden, theilweise entlastet werden. Die erwähnten Kreistagsbeschlüsse sind seitens des Bezirksausschusses zu Düsseldorf am 12. Dezember 1898 bestätigt worden.

Auch seitens der beteiligten Westfälischen Kreise ist die Uebernahme der von ihnen verlangten Unter-Garantien ($\frac{1}{3}$ der von der Provinz Westfalen zu übernehmenden Garantie) bereits erfolgt. —

II. Gründe für die Uebernahme der Garantie.

1. Wirthschaftliche Bedeutung des Kanales.

Die wirthschaftliche Bedeutung des Mittellandkanals, insbesondere des Dortmund-Rhein-Kanales, ist in der langen Vorgeschichte bereits so viel erörtert und begründet worden, daß hier davon Abstand genommen werden kann, nochmals sämmtliche Momente ausführlich zu erläutern, aus denen sich die Vortheile des Kanales und das Bedürfniß seiner alsbaldigen Erbauung ergeben. Das Bedürfniß einer Schifffahrtsverbindung ist im Rheinisch-Westfälischen Industriegebiet, welches schon 1893 an dem gesammten Eisenbahngüterverkehr Deutschlands mit 35,8% theilhaftig war, obwohl seine Fläche nur 0,7% der Gesamtfläche Deutschlands einnimmt, immer fühlbarer geworden. Die jährliche Zunahme der im Industriegebiete geförderten Kohlen beträgt rund 1 300 000 Tonnen, während die jetzt vorhandenen Transportmittel in Beziehung auf billige und rechtzeitige Bewältigung des Massenverkehrs an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angekommen sind. Die stets wiederkehrenden Schwierigkeiten und Stockungen bei der Bewältigung dieses auf dem Europäischen Festlande beispiellosen Eisenbahngüterverkehrs wirken ungünstig auf die Industrie- und Arbeiterverhältnisse ein. Sie haben neben unwiederbringlichen, ganz erheblichen Lohnverlusten der Arbeiter noch besondere Gefahren, die in der Desorganisation des Betriebes und der Lockerung der Disziplin bestehen.

Der große Gewinn, welchen der Rheinisch-Westfälische Kohlenbergbau des Ruhrgebietes durch Herabsetzung der Transportkosten und Ausdehnung des Absatzgebietes im In- und Auslande, namentlich unter Verdrängung ausländischer Brennstoffe von einer Kanalverbindung Rhein-Weser-Elbe erhofft, ist bekannt. Die Herabsetzung der Transportkosten kann zum großen Theile den Verbrauchern und damit dem ganzen Konsumgebiete zu Gute kommen. Es könnte allerdings auch die durch den Kanalbau ermöglichte Erschließung neuer Absatzgebiete für die einheimische Kohle, besonders bei den bestehenden Syndikatsverhältnissen, die Gefahr einer Preissteigerung mit sich bringen. Ob und inwieweit einer solchen Gefahr nöthigenfalls später bei Festsetzung der Massengütertarife entgegen gewirkt werden kann, muß späterer Prüfung vorbehalten bleiben. Jedenfalls kann bei den überwiegenden Vortheilen des Kanals auf anderen Gebieten diese Gefahr nicht ausschlaggebend sein, eine so wichtige Verkehrserleichterung fallen zu lassen. Denn eine Wasserverbindung des Industriegebietes mit der Wasserstraße des Rheines dient nicht nur zum erleichterten Bezug der zahlreichen

Produkte des Industriegebietes, sondern sie erleichtert auch die Einfuhr von Rohstoffen und Lebensmitteln für die ungeheure Konsumption des Industriegebietes und des Ostens aus der westlich gelegenen Rheinprovinz. Diese erleichterte Einfuhr, welche Handel und Gewerbe weiter Strecken der Rheinprovinz erheblich fördern wird, hat um so mehr Bedeutung, weil die Einfuhr in das Industriegebiet aus Norddeutschland durch den Dortmund-Emshafenkanal bald erheblich erleichtert werden wird.

Durch diesen erlangt der östliche, ganz westfälische Theil des Industriegebietes vor dem westlichen Theile dadurch einen Vorprung, daß er für den Bezug von Erzen aus Schweden und Nordwestdeutschland, ferner von Gruben- und Bauholz und andererseits für die Versendung von Massengütern über Leer-Emden sowohl zur See nach Westen wie auch ostwärts zu den nordöstlichen Seeplätzen günstiger gestellt ist, als das ganze nach Westen gelegene Berg- und Hüttenrevier, solange dieses noch einer Kanalverbindung entbehrt.

Da die deutsche Industrie ohnehin unter der Höhe der Transportkosten leidet, weil ihre Erzeugungs-, Verarbeitungs- und Verbrauchsstätten zu weit von einander liegen, so wird dieser Kanal dem rheinischen Theile des Industriegebietes den Wettbewerb auf dem Weltmarkte erheblich erleichtern. Die hieraus entspringenden Vortheile werden sich erst recht bei dem Niedergange der Industrie geltend machen, in Zeiten, wo jeder Groschen an General- und Transportkosten für die Behauptung unserer Industrie auf dem Weltmarkte in die Waagschale fällt.

Die unmittelbaren Vortheile des Kanals durch Frachtersparniß steigern sich jährlich und werden für die ersten 10 Betriebsjahre für den ganzen Rhein-Elbe-Kanal auf insgesammt etwa 340 000 000 Mark geschätzt. (Vergl.: Sympher, Wasserbauinspektor: der Rhein-Weser-Elbe-Kanal. Berlin 1897, Hayn. Sonderdruck aus Heft 4. Jahrg. III der „Zeitschr. für Binnenschiffahrt“ und Geck: der binnenländische Rhein-Weser-Elbe-Kanal. Hannover 1896. Schmorl und von Leeßfeld Nachf.¹⁾)

Die mittelbaren Vortheile bestehen nach obigen Ausführungen in der Hebung von Handel und Gewerbe durch Erleichterung des Verkehrs, des Wettbewerbs mit dem Auslande, der Verwendung und Versendung bisher ungenügend ausgenutzter Schätze der Erde und geringwerthiger Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft und Industrie, sowie darin, daß durch Frachtersparnisse und durch die Beförderung von Handel und Gewerbe eine Hebung des Wohlstandes entsteht, welche auf die Steuerkraft der Provinzen günstig einwirkt.

Die rheinisch-westfälische Landwirtschaft ist an den Vortheilen des Kanals jedenfalls als Konsumentin betheiligt. Aber auch für ihre Produktion wird der Kanal gefahrdrohende Ver-

¹⁾ Sympher berechnet die Ersparniß an Transportkosten durch den Mittelkanal mit der Südemshäferlinie auf Grund amtlicher Materialien folgendermaßen: Es sind die Eisenbahntransportmengen der Stationen des Kanalgebietes ermittelt, bei deren Verfrachtung auf dem Kanal wenigstens 15% Transportkostensparniß eingetreten wäre nebst der regelmäßigen Verkehrszunahme. Hiervon sind im Gebiete der Südemshäferlinie 60%, im Gebiete der Strecke Bevergern-Elbe 80% für den Kanalverkehr angelegt. („Rechnungsmäßiger Kanalansangsverkehr“, welcher aber erst für das 6. Betriebsjahr erwartet wird.) Bei rechnerischem Kanalansangsverkehr soll durch die Strecke Herne-Rhein (Südemshäferlinie) eine Frachtersparniß von rund 16 Millionen Mark aufs Jahr gerechnet, eintreten. Von dem sogenannten rechnerischem Ansangsverkehr wird aber nur $\frac{1}{3}$ als faktischer Kanalansangsverkehr, der allmählich steigt, angenommen. Hiernach soll der gesammte Kanal (Rhein-Elbe) im 1. Betriebsjahre eine Frachtersparniß von 11 500 000 Mark, im 10. Jahre eine solche von 46 000 000 Mark bewirken.

Außer an Hafens- und Schiffskosten (Nebenkosten) sind hierbei an reinen Kanalabgaben berechnet: für die Strecke Dortmund-Rhein 1 Pfennig pro Tonnenkilometer in Klasse III, 1,5 Pfennig in Klasse II, 2 Pfennig in Klasse I, für die Strecke Bevergern-Elbe die Hälfte.

Zu der Frachtersparniß kommt die Ersparniß an Kommissionsgebühren.

schiebungen nicht bewirken. Die rheinisch-westfälische Land- und Forstwirthschaft sind ja thatsächlich schon längst nicht mehr in der Lage, dem gewaltigen Konsum des Industriegebietes an land- und forstwirthschaftlichen Produkten auch nur annähernd zu genügen. Was zunächst die dem Weltmarktpreis unterliegenden Haupterzeugnisse, insbesondere das Getreide betrifft, so findet die Einfuhr des ausländischen Getreides bisher auf dem abgabenfreien Seewege auch von Rußland über Libau-Riga nach Holland und rheinaufwärts statt. Auf diesem Wege bezw. unter Mitbenutzung des Dortmund-Emshafenkanals wird auch nach Erbauung des Mittellandkanales die Einfuhr erfolgen, weil er bei weitem der billigste bleiben wird. Wenn dabei einige hunderttausend Tons ostelbischen Getreides ihr Absatzgebiet verändern werden, so wird dies auf den Weltmarktpreis ohne Einfluß sein. Die Zufuhr aus dem Auslande auf dem jetzigen Wasserwege kann aber nur dann in Zukunft durch Bölle in größerem Maße beschränkt werden, wenn durch Erbauung einer Wasserstraße die billige Versorgung des rheinisch-westfälischen Getreidemarktes aus dem Osten sicher gestellt wird.

Die dem Weltmarktpreise nicht unterliegenden Erzeugnisse der Landwirthschaft und Viehzucht, Butter, Milch, Fleisch, Gemüse u., werden bei der zu erwartenden Hebung von Handel und Industrie mehr verlangt und zu besseren Preisen abgesetzt werden. Eine beträchtliche Hebung der Bodenwerthe wird nur für die Anlieger des Kanals eintreten. Dagegen läßt sich nicht in Abrede stellen, daß der Forstwirthschaft durch den Kanal insofern eine Konkurrenz erwachsen kann, als Gruben-Bauhölzer aus dem Osten mittelst des Kanales in das rheinisch-westfälische Industriegebiet eingeführt werden können; allein die Nachtheile dieser Konkurrenz dürfen nicht allzu hoch veranschlagt werden, weil einestheils die hiesige Produktion bei weitem nicht den jetzigen Bedarf des Grubengebietes deckt und andernteils in Folge der Kanalverbindung die Förderung der Gruben und damit der Bedarf an Hölzern steigen wird.

Bedeutung der
Emshertthallinie.

Die überwiegenden und außerordentlich großen Vortheile der Kanalverbindung, auf Grund deren der Provinziallandtag zu dem Projekt der Südemscherlinie bereits zweimal seine Billigung und Unterstützung ausgesprochen hat, bleiben der Provinz im wesentlichen auch dann gesichert, wenn durch Wahl der Emshertthallinie eine geringe Verschiebung der Linienführung des Kanals nach Norden eintritt.

Die Emshertthallinie wird zwar bezüglich der zu erwartenden Transportmengen zweifellos hinter dem vermuthlichen Verkehr einer Südemscherlinie zurückbleiben, schon deshalb, weil sie von den Städten Bochum, Gelsenkirchen, Essen, Oberhausen und Duisburg weiter entfernt liegt und mit ihnen nicht sofort von Seiten des Staates durch Zweigkanäle in Verbindung gesetzt wird. Auf der erwähnten Konferenz vom 23. Mai 1898 wurde der Unterschied in den zu erwartenden Transportmengen auf $\frac{1}{4}$ (28 bezw. 21 Millionen Tonnen) angegeben.

Dieser für die Emshertthallinie auf 21 Millionen Tonnen angenommene Verkehr wird eher viel zu gering, als zu hoch veranschlagt sein. Aus einer Zusammenstellung der z. B. bis 5 km nördlich und südlich der projektirten Kanallinie liegenden Zechen, Hüttenwerke und sonstigen industriellen Anlagen (Seite 129 der Anlage 1) ergibt sich, daß allein die Zechen im Jahre 1897 schon eine Produktion von rund 20 Millionen Tonnen hatten, von denen in Zukunft ein sehr erheblicher Theil auf dem Kanal verfrachtet werden wird. Hierzu kommt der große Verkehr der Hüttenwerke und sonstigen gewerblichen Anlagen, der sonstige Handelsverkehr, die ständige Verkehrszunahme, der Durchgangsverkehr, der sog. latente Verkehr, d. h. derjenige, welcher durch billige Frachtgelegenheit erst geweckt wird, und der Verkehr der mehr als 5 km vom Kanale gelegenen, aber mit ihm durch Zweigkanäle oder Schlepfbahnen zu verbindenden Orte, ins-

besondere der großen Städte. Alle die hiervon dem Kanale zufallenden Transportmengen ermöglichen in demselben Umfange einen billigen Rücktransport, welcher für den ungeheuren Konsum des Industriegebiets, der industriellen Werke an Rohmaterial und der dichtbevölkerten Gegend an Lebensbedürfnissen ausgenutzt werden wird. Zudem ist die Industrie bei dem allmählichen Abbau der Kohlenzechen in dem südlicher gelegenen Gebiete auf den Ausbau nach Norden angewiesen. Daß Industrie und Verkehr im Gebiete des Emscherthales noch bedeutender Ausdehnung fähig sind, ergibt sich aus demselben Umstande, welcher die bedeutende Verringerung der Baukosten der Emscherthallinie gegenüber der Südemscherlinie bewirkt, nämlich der erheblich geringeren industriellen Bebauung der Gegend.

Für den Durchgangsverkehr zwischen dem Rhein einerseits und dem Mittellandkanal und Dortmund-Emshafenkanal andererseits ist die Emscherthallinie wegen der kürzeren Strecke sogar günstiger als die Südemscherlinie. Erstere bietet in ihrem unteren Theile, wo das warme Emscherwasser zur Verwendung gelangt, auch noch den Vortheil, daß der Kanal zu der für den Kohlentransport wichtigen Winterzeit nicht so leicht zufrieren wird.

Die geringeren Baukosten der Emscherthallinie und der Umstand, daß von ihr eine größere Strecke in die Provinz Westfalen fällt, haben die bereits angegebene bedeutende Ermäßigung des Höchstbetrages der von der Rheinprovinz aufzubringenden Garantiesumme zur Folge. Diese Höchstsumme von 560 400 Mark, und bei Aufschub der $\frac{1}{2}$ %igen Amortisation bis zum 16. Betriebsjahre von etwa 520 000 Mark, würde aber nur dann aufzubringen sein, wenn der Kanal keinen Pfennig Bruttoeinnahme haben würde, wird also niemals zu leisten sein. Eine richtigere Würdigung der verlangten Garantie ergibt sich aus der Frage, welche Einkünfte der Kanal bringen muß, um Garantiezahlungen nicht mehr zu erfordern, und welche Zahlungen zu leisten sind, wenn die Kanaleinkünfte eine geringere Verzinsung des Baukapitals, $2\frac{1}{2}$ oder 3 %, aufbringen. Hierbei wird sich auch der große Vortheil für die Garantien zeigen, der in dem Aufschub der $\frac{1}{2}$ %igen Amortisation bis zum 16. Betriebsjahre liegt.

Daß der Kanal noch nach dem 15. Betriebsjahre Garantiezahlungen erfordern wird, erscheint nahezu ausgeschlossen, da nach den noch anzustellenden Erörterungen anzunehmen ist, daß er schon vor dem 15. Betriebsjahre einen regelmäßigen Reingewinn von mehr als 3,5 % ergeben wird. In den ersten Betriebsjahren werden die Kanaleinnahmen diese Verzinsung vermuthlich nicht erreichen.

Bei einer Verzinsung von 2 % des Baukapitals durch die Kanaleinnahmen (neben Betriebs- und Unterhaltungskosten) würden für die Südemscherlinie nach der im Jahre 1894 vom 38. Rheinischen Provinziallandtage übernommenen Garantie aufzubringen gewesen sein:

$\frac{7}{10}$ von $1\frac{1}{2}$ % von 10 Millionen Mark = 105 000 Mark;

nach der im Jahre 1897 verlangten Garantie (vgl. Beschluß des 40. Provinziallandtages):

$\frac{7}{10}$ von $1\frac{1}{2}$ % von rund 25 000 000 Mark = 262 500 Mark;

für die Emscherthallinie sind bei derselben Verzinsung aufzubringen:

rund $\frac{54}{100}$ von 1 % von $\frac{45\ 298\ 000}{3}$ Mark = 81 540 Mark.

Bei einer 3 %igen Verzinsung durch Kanaleinnahmen würde von der Rheinprovinz aufzubringen gewesen sein nach den Beschlüssen von:

1894: $\frac{7}{10}$ von $\frac{1}{2}$ % von 10 000 000 Mark = 35 000 Mark,

1897: $\frac{7}{10}$ von $\frac{1}{2}$ % von 25 000 000 Mark = 87 500 Mark,

1899: für die Emscherthallinie bis zum 16. Betriebsjahre: nichts.

Nach den von dem königlichen Wasserbauinspektor Sympher im Jahre 1896 auf Grund amtlicher Materialien angestellten Berechnungen (vgl. oben Anmerkung 1) würde der damals mit

Zweigkanälen auf 67 Millionen Mark veranschlagte Südemscherkanal bei sogenanntem rechnungsmäßigen Anfangsverkehr (vgl. Anmerkung 1) eine Verzinsung von 3,2%, nach Hebung des Verkehrs, vom 16. Betriebsjahre ab aber eine solche von mindestens 4,2% ergeben haben. Die Kosten der Emscherthallinie sind um mehr als $\frac{1}{4}$ geringer. Darf man bei Annahme eines um etwa $\frac{1}{4}$ geringeren Frachtverkehrs der Emscherthallinie für diese etwa dieselbe Verzinsung annehmen, so werden Zuschüsse etwa in den ersten 5—6 Betriebsjahren erforderlich sein. Denn da die Ueberleitung des Verkehrs auf neue Kanäle sich erfahrungsmäßig wegen der erforderlichen Schiffs- und Anschlußgleisbauten z. u. u. langsam vollzieht, so wird der sogenannte rechnungsmäßige Kanalansfangsverkehr erst allmählich erreicht werden.²⁾

Bei der Emscherthallinie, welche ohne Stichkanäle gebaut wird, wird der sogenannte rechnungsmäßige Kanalansfangsverkehr noch langsamer eintreten, als das bei der Südemscherlinie der Fall gewesen wäre. Für diese sind die sämtlichen zu einer 3%igen Verzinsung und Amortisierung des Baukapitals erforderlichen Zuschüsse der Garanten bis zur vollen Entwicklung des dauernd eine höhere Verzinsung aufbringenden Verkehrs auf rund 2 Millionen Mark berechnet worden.³⁾

Nimmt man für die Emscherthallinie trotz des erheblich geringeren Baukapitals, welches zu verzinsen ist, einen Gesamtzuschuß von 3 Millionen Mark an, so würde die Rheinprovinz für den Kanal in den ersten 10 Jahren insgesammt etwa $\frac{54}{100} \cdot 3000000 = 1620000$ Mark aufzubringen haben, wovon seitens der nächstbetheiligten Kreise und Interessenten $\frac{3}{4}$, seitens des Provinzialverbandes $\frac{1}{4}$ aufzubringen wären, so daß die gesammte Gefahr der Provinz aus der zu übernehmenden Garantie auf $\frac{1620000}{4} = 405000$ Mark für die ersten 10 Jahre zu veranschlagen ist.

Dieser Antheil des Provinzialverbandes an der Garantie soll ein Ausgleich dafür sein, daß die Vortheile des Kanals sich nicht nur auf die von ihm berührten Kreise, sondern auf weite Gebiete der Rheinprovinz erstrecken. Nach den ersten 10 Jahren sind, wie bemerkt, Garantiezahlungen wohl nicht mehr zu erwarten.

Es bedarf keiner Hervorhebung, daß obige Schätzungen eine sichere Unterlage nicht haben können. Sie zeigen indeß soviel mit Sicherheit, daß die Opfer, welche die Provinz für den Kanal aufzubringen haben wird, im Verhältniß zu den für die Provinz zu erwartenden unmittelbaren und mittelbaren Vortheilen sehr gering sein werden. Zudem steht bei der zu erwartenden großen Verkehrszunahme wohl in Aussicht, daß späterhin, nach der Tilgung des Baukapitals eine Verwendung der Ueberschüsse zur Erstattung der geleisteten Zuschüsse eintreten kann.

Schon die von verschiedenen Seiten erklärte Bereitwilligkeit zum Ausbau einer Kanallinie für Rechnung von Interessenten bildet wegen des hierin ausgesprochenen Vertrauens auf die Rentabilität einen Anhaltspunkt für die Wirtschaftlichkeit und praktische Bedeutung des Kanals, und die seitens der Kreise erfolgte bereitwillige und einstimmige Uebernahme der für sie hohen Garantieverpflichtungen zeigt die Ueberzeugung aller Interessenten, daß die Vortheile des Kanals sicher sind.

Es ist nicht zu verkennen, daß die schematische Vertheilung der Garantielasten nach der Länge der Kanalstrecken auf die Provinzen Rheinland und Westfalen insofern für die Rheinprovinz

²⁾ Sympher, a. a. D., nimmt bei der Südemscherlinie für das 1. Betriebsjahr 33 $\frac{1}{3}$ % des rechnungsmäßigen Anfangsverkehrs als wirklichen Anfangsverkehr an, für die folgenden Jahre einen Verkehr von 53 $\frac{1}{3}$ %, 68 $\frac{1}{3}$ %, 80 $\frac{1}{3}$ %, 91 $\frac{1}{3}$ %, 101 $\frac{1}{3}$ % des rechnungsmäßigen Anfangsverkehrs.

³⁾ Sympher, Berechnungen über den Mittelkanal. Akten I B 59, 2, Bl. 152. Für das erste Betriebsjahr ist der Zuschuß auf 559000 Mark berechnet. Dieser jährlich geringer werdende Zuschuß soll im 5. Jahre ganz wegfallen.

ungünstig ist, als sich der Kanal im Landkreise Essen auf eine längere Strecke dicht neben dem Westfälischen Kreise Recklinghausen hinzieht, ohne daß die Provinz Westfalen hierfür belastet wird.

Auch werden, da der Verkehr zum Rheine hin erheblich größer sein wird, als der Transport nach Osten, die vom Rheine weiter entfernt gelegenen westfälischen Orte größeren Nutzen vom Kanale durch Transportersparnisse haben, als die rheinischen Orte. Die Provinz Westfalen beruft sich indeß auf die sehr erheblichen Opfer, die sie für den auch den Verkehr auf der Strecke Herne-Rhein fördernden Mittellandkanal (Bevergern-Elbe) zu bringen hat, und jedenfalls erscheint die Uebernahme eines größeren Garantieanteils als 46% durch die Provinz Westfalen bei den Schwierigkeiten, mit denen früher bereits die Uebernahme von 30% der Garantie für die Süd-emscherlinie seitens des Westfälischen Provinziallandtags verknüpft war, ausgeschlossen.

Der Provinzialauschuß beantragt aus diesen Gründen:

III. Antrag.

„a) Der Provinziallandtag wolle beschließen:

- I. Die von Seiten der Königlichen Staatsregierung für die Herstellung einer Kanalverbindung zwischen dem Rhein und dem Dortmund-Emskanal mittels der Emschertballinie (Saar-Oberhausen-Herne) in dem Ministerialerlaß vom 20. Juli 1898 geforderten Verpflichtungen in rechtsverbindlicher Form zu übernehmen und zwar
 1. den durch die Abgaben für die Befahrung des genannten Kanals nicht gedeckten Fehlbetrag seiner vom Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzten Betriebs- und Unterhaltungskosten bis zum Höchstbetrage von 276800 Mark für jedes Rechnungsjahr dem Staate zu erstatten und
 2. für die 3%ige Verzinsung eines Baukostenanteils von einem Drittel der Summe von 24617000 Mark und dessen Tilgung mit $\frac{1}{2}$ % nebst den durch diese ersparten Zinsbeträgen in jedem Rechnungsjahre insoweit aufzukommen, als die Einnahme aus den Kanalabgaben nach Abzug der aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten zur Verzinsung und Tilgung des gesammten für den Herne-Rheinkanal verausgabten Baukapitals mit zusammen $3\frac{1}{2}$ % nicht ausreicht;
- II. diese Garantieübernahme von der Bedingung abhängig zu machen, daß die Garantie für das Aufkommen einer $\frac{1}{2}$ %igen Tilgungsquote erst mit dem 16. Betriebsjahre eintritt und daß im Uebrigen die in dem Ministerialerlasse vom 20. Juli 1898 aufgeführten näheren Bestimmungen der zu übernehmenden Verpflichtungen, insbesondere hinsichtlich der Verwendung der Ueberschüsse, beibehalten werden;
- III. zwecks Aufbringung von $\frac{3}{4}$ der Zahlungen, welche auf Grund der übernommenen Garantie zu leisten sind, die Kreise Ruhrort, Mülheim a. d. Ruhr und Essen (Land) und die sonstigen Rheinischen Kreise, welche bei näherer Prüfung an dem Kanalunternehmen als interessirt befunden werden sollten, im Verhältnisse des in den einzelnen Kreisen vertretenen Interesses in Gemäßheit der von diesen Kreisen gefaßten Kreistagsbeschlüsse vom 19. und 24. November sowie 7. Dezember vorigen Jahres bzw. auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen zur steuerlichen Vorausleistung heranzuziehen.“

Düsseldorf, den 10. Januar 1899.

Der Provinzialauschuß:

Fanßen,
Vorsitzender.

Dr. Klein,
Landeshauptmann.

Abschrift.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

III. b. 6623 II. M. b. ö. M.

I. 8168 I. F. M.

I. C. 6227 II. M. f. S. 2c.

A. 2758 I. M. f. S. 2c.

Berlin, den 20. Juli 1898.

Die Beratungen, welche am 23. Mai d. Jz. in Düsseldorf über die Herstellung einer Kanalverbindung zwischen dem Rhein und dem Dortmund-Emskanal unter den Behörden und den Betheiligten gepflogen sind, nicht minder eine kurz vorher vorgenommene Besichtigung haben ergeben, daß der Bau der sogenannten Südemscherlinie wegen der vorgeschrittenen industriellen und sonstigen Bebauung des in Betracht kommenden Geländes aufs Aeußerste erschwert ist und zu kaum übersehbaren, zu dem wirthschaftlichen Werthe einer solchen Anlage nicht mehr im richtigen Verhältnisse stehenden Kosten führen würde. Es ist daher zu unserem Bedauern der schon in der Begründung der Kanalvorlage von 1894 vorausgesehene Zeitpunkt eingetreten, daß von der staatsseitigen Ausführung eines Südemscherkanals endgiltig Abstand genommen werden muß. Wir haben daher jetzt den Bau der Emscherthallinie (Saar-Oberhausen-Herne), wie sie in die beigelegte Uebersichtskarte eingetragen ist, in Aussicht genommen und beabsichtigen, dem Landtage in seiner nächsten Tagung eine entsprechende Vorlage gleichzeitig mit derjenigen über die Fortsetzung des Kanals bis zur Elbe unterhalb Magdeburg zu machen, sofern inzwischen die verlangte Betheiligung der Provinzen und sonstigen Korporationen an dem gesammten Unternehmen des Rhein-Elbekanals sicher gestellt wird.

Die Vorlage wird für den westlichen Kanaltheil (Rhein-Herne) nur den durchgehenden Kanal von Herne bis Saar enthalten, da der Bau der in der Konferenz vom 23. Mai d. Jz. erörterten Zweiganäle nach Bochum, Mülheim und Duisburg bei den sehr erheblichen Schwierigkeiten und Kosten (für Bochum etwa 10 Millionen Mark, für Mülheim und Duisburg etwa 8,3 Millionen Mark) sich nicht rechtfertigen würde, bezw. wie bei dem in Anregung gekommenen etwa 2,5 Millionen Mark kostenden Zweigkanal in der Richtung auf Essen (Berge-Borbeck) eventuell den Nächstbetheiligten wird überlassen werden können.

Die Bestimmungen über die Betheiligung der Interessenten an dem Kanalunternehmen sollen in dem Gesekentwurf etwa folgende Fassung erhalten:

„Mit dem Bau der im § 1 bezeichneten Wasserstraßen ist erst vorzugehen, nachdem die Rheinprovinz, die Provinzen Westfalen, Hannover und Sachsen oder andere öffentliche Verbände dem Staate gegenüber in rechtsverbindlicher Form nachstehende Verpflichtungen übernommen haben, und zwar:

1. Hinsichtlich des im § 1 aufgeführten Herne-Rhein-Kanals den durch die Abgaben für die Befahrung dieses Kanals etwa nicht gedeckten Fehlbetrag seiner vom Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzten Betriebs- und Unterhaltungskosten bis zur Höhe von M. für jedes Rechnungsjahr dem Staate zu erstatten und für die 3prozentige Verzinsung eines Baukostenanteils von M.

und dessen Tilgung mit $\frac{1}{2}\%$ nebst den durch diese ersparten Zinsbeträgen in jedem Rechnungsjahre insoweit aufzukommen, als die Einnahme aus den Kanalabgaben nach Abzug der aufgewendeten Betriebs- und Unterhaltungskosten zur Verzinsung und Tilgung des gesammten für den Herne-Rhein-Kanal verausgabten Baukapitals mit zusammen $3\frac{1}{2}\%$ nicht ausreicht;

2. hinsichtlich des im § 1 aufgeführten Mittellandkanals zc. Uebersteigt das Aufkommen an Abgaben beim Herne-Rhein-Kanal oder beim Mittellandkanal in einem Rechnungsjahre die Betriebs- und Unterhaltungskosten und den Betrag, welcher zur Verzinsung und vorgeschriebenen Tilgung des verausgabten Baukapitals mit zusammen $3\frac{1}{2}\%$ erforderlich ist, so ist der Ueberschuß zunächst zur weiteren Tilgung des Baukapitals und nach vollendeter Tilgung zur Zurückzahlung der vom Staate und den beteiligten Verbänden in früheren Jahren geleisteten Zuschüsse nach dem Verhältniß dieser zu verwenden.

Die Beträge, welche von den beteiligten Verbänden auf Grund der vorbezeichneten Verpflichtungen der Staatskasse oder jenen von dieser zu erstatten sind, werden für jedes Rechnungsjahr nach Anhörung von Vertretern der Verbände von dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Finanzminister endgiltig festgestellt. Die genannten Minister sind befugt, die Tilgung des Baukapitals bis zum Beginn des 16. Betriebsjahres hinauszuschieben.“

Aus der nachfolgenden Zusammenstellung (Seite 128) ist ersichtlich, welche Theile des Herne-Rhein-Kanals in der Rheinprovinz bzw. der Provinz Westfalen und in den einzelnen Kreisen belegen sind, und welche Baukosten sowie Betriebs- und Unterhaltungskosten — nach dem jetzigen Stande der Veranschlagung — auf die einzelnen Verbände entfallen. Ein Dritteltheil von der demnächst endgiltig festzusetzenden Baukostensumme bildet den von den Beteiligten zu garantirenden Antheil; Ueberschreitungen fallen dem Staate zur Last, ein etwaiger Minderverbrauch ändert den gesetzlich festgestellten Antheil der Interessenten nicht. Dagegen bildet der angegebene Betrag der Betriebs- und Unterhaltungskosten die Maximalgrenze, bis zu welcher die Beteiligten haften; innerhalb dieser Grenze sind die nach der Feststellung des Ministers der öffentlichen Arbeiten in jedem Rechnungsjahre thatsächlich entstandenen Kosten der Staatskasse zu erstatten, soweit sie etwa aus den Kanalabgaben nicht gedeckt werden sollten. Selbstverständlich hat der Maximalbetrag mit Rücksicht auf die spätere Ausdehnung des Betriebes zc. auf eine entsprechend höhere Summe bemessen werden müssen, als voraussichtlich in den ersten Jahren thatsächlich verbraucht werden wird. Beide getrennte Theile des Rhein-Elbekanals, der Herne-Rheinkanal und der Mittellandkanal (Bevergern-Elbe), werden hinsichtlich der Uebernahme von Garantien seitens der Interessenten sowie der Kanal-Einnahmen und Ausgaben als zwei gefonderte Unternehmen behandelt.

Den beteiligten Provinzen und sonstigen öffentlichen Verbänden wird das Recht zur Bildung einer ständigen Kommission eingeräumt, welche über die auf den Bau und Betrieb des Kanals sowie die Festsetzung der Tarife bezüglichen Fragen gutachtlich zu hören ist.

Die Frage, nach welchem Maßstabe eine Vorausbelastung der hauptsächlich interessirten Theile der Provinzen bzw. Kreise erfolgen kann, regelt sich nach den bestehenden Bestimmungen der Provinzial- bzw. Kreisordnungen in Verbindung mit § 91.3 des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893. Es wird sich indeß empfehlen, daß, wie dies auch hinsichtlich des Mittellandkanals geschehen ist, die Provinzen bzw. die Kreise die Untervertheilung soweit thunlich im Voraus durch Verträge mit den beteiligten Gemeinden sicher stellen.

Wir ersuchen darnach Eure Excellenz ergebenst, mit den Landeshauptmännern der Ihnen unterstellten Provinzen bezw. den betreffenden Kreisen oder sonstigen öffentlichen Verbänden wegen Beschaffung der staatsseitig verlangten Betheiligung an dem Kanalunternehmen baldigst in weitere Verbindung zu treten und uns das Ergebniß spätestens zum 1. Oktober d. J. mittels gemeinsamen Berichtes vorzulegen.

Hinsichtlich der in der Verhandlung vom 23. Mai d. Js. ebenfalls eingehend erwogenen Frage der Ausführung einer Kanalverbindung zwischen dem Dortmund-Ems-Kanal und dem Rhein im Wege der Privatunternehmung bemerken wir, daß wir bereit sind, über etwaige Anträge, welche von leistungsfähiger Seite gestellt werden, in weitere Verhandlung einzutreten.

Dabei würde die Wahl der Linie den Antragstellern überlassen bleiben; dieselben haben die Voraussetzungen, unter denen sie einem Bau näher treten wollen, in ihrer Eingabe bestimmt anzugeben. Es würde an sich auch nicht ausgeschlossen sein, den verschiedenen Interessentengruppen die Erlaubniß zur Herstellung mehrerer Linien, etwa der Lippelinie, der Südemscherlinie und der Emscherthallinie zu erteilen.

Wir ersuchen Eure Excellenz ergebenst, das Vorstehende zur Kenntniß der betheiligten Interessentengruppe zu bringen und dieselben zugleich darauf hinzuweisen, daß etwaige Anträge mit thunlichster Beschleunigung zu stellen sein werden, damit ebenfalls bis zum 1. Oktober d. Js. die Frage über deren Ausführbarkeit beantwortet ist.

Der Finanzminister.

In Vertretung:
gez. Meinecke.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

J. A.:
gez. Zedlig.

Der Minister für Handel und Gewerbe.

In Vertretung:
gez. Lohmann.

Der Minister für Landwirtschaft,
Domänen und Forsten.

In Vertretung:
gez. Sterneberg.

An den Herrn Ober-Präsidenten in Coblenz.

Dortmund-Rhein-Kanal.

Emscherthalkanal (Herne-Walzwerk Oberhausen) und Emscherkanalisierung (Walzwerk Oberhausen-Laar) ohne Schleusentreppe bei Henrichenburg.

ber auf die Provinzen Rheinland und Westfalen und deren Bezirke entfallenden Sanallängen und Kosten und der von den Provinzen und Bezirken jährlich zu zahlenden Garantiebeiträge.
 A. Eisenallängen, Bankkosten und jährliche Betriebskosten.

Bezeichnung der Strecke	Im Ganzen			In der Rheinprovinz			In der Provinz Westfalen		
	Kanal- länge km	Bankkosten #	Jährliche Betriebs- und Unterhal- tungskosten #	Kanal- länge km	Bankkosten #	Jährliche Betriebs- und Unterhal- tungskosten #	Kanal- länge km	Bankkosten #	Jährliche Betriebs- und Unterhal- tungskosten #
1 Sandkreis Ruhrort	9,500 (290/0)	10 905 000	122 700	9,500 (290/0)	10 905 000	122 700	—	—	—
2 „ Mühlheim	1,900 (50/0)	2 180 000	24 500	1,900 (50/0)	2 180 000	24 500	—	—	—
3 „ Essen	10,050 (270/0)	11 532 000	129 600	10,050 (270/0)	11 532 000	129 600	—	—	—
4 „ Reddinghausen (ber auf 28 km Länge bicht am Sand liegt)	6,350 (160/0)	7 287 000	81 900	—	—	—	6,350 (160/0)	7 287 000	81 900
5 Sandkreis Gelsenkirchen	7,250 (190/0)	8 316 000	93 500	—	—	—	7,250 (190/0)	8 316 000	93 500
6 „ Bochum	4,425 (110/0)	5 078 000	57 000	—	—	—	4,425 (110/0)	5 078 000	57 000
Summe	39,475 (1000/0)	45 298 000 (1000/0)	509 200 (1000/0)	21,450 (540/0)	24 617 000 (540/0)	276 800 (540/0)	18,025 (460/0)	20 681 000 (460/0)	232 400 (460/0)

B. Jährliche Garantie-Zahlungen.

Die Gesamtgarantie beträgt höchstens 3 1/2% von $\frac{45\ 298\ 000}{3}$ M. = rund 528 500 M., dazu die jährlichen Kosten mit 509 200 M. = zusammen 1 037 700 M.

Daher entfällt auf:

1. Sandkreis Ruhrort	220/0 = $\frac{22}{100}$	1 037 700 M.	= rund 228 300 M.
2. „ Mühlheim	50/0 = $\frac{5}{100}$	1 037 700 „	= 51 900 „
3. „ Essen	270/0 = $\frac{27}{100}$	1 037 700 „	= 280 200 „
4. „ Reddinghausen	160/0 = $\frac{16}{100}$	1 037 700 „	= 166 000 „
5. „ Gelsenkirchen	190/0 = $\frac{19}{100}$	1 037 700 „	= 197 200 „
6. „ Bochum	110/0 = $\frac{11}{100}$	1 037 700 „	= 114 100 „
Summe		1 037 700 M.	1 037 700 M.

560 400 M. für die Rheinprovinz.
 477 300 M. für die Provinz Westfalen.

Bis 5 km nördlich und südlich der projektirten Kanallinie liegen folgende Zechen mit der nebenstehenden Förderung vom Jahre 1897:

Nördlich.		Südlich.	
General Blumenthal	380 662 <i>ƒ</i>	Unser Fritz	493 089 <i>ƒ</i>
König Ludwig	453 563 "	Pluto	712 140 "
Ewald	522 475 "	Königsgrube	426 447 "
Recklinghausen	638 995 "	Alma	450 000 "
Graf Bismarck II und III	916 599 "	Graf Bismarck I (siehe II und III)	
Hugo	540 451 "	Consolidation	1 174 106 "
Graf Moltke	418 678 "	Wilhelmine Viktoria	501 947 "
Nordstern	339 310 "	Sibernia	283 097 "
Mathias Stinnes	300 103 "	Dahlbusch	865 765 "
Prosper	1 169 715 "	Zollverein	1 378 375 "
Ostfriesland	586 777 "	Neu-Essen	404 126 "
Neumühl		Kölner Bergwerks-Verein	640 642 "
Deutscher Kaiser	456 414 "	Ber. Helene und Amalie	607 876 "
Sterkrade (im Abteufen begriffen)		Essener Bergwerks-Verein „König	
Hugo (" " ")		Wilhelm“	759 375 "
Summe	6 723 742 <i>ƒ</i>	Karolus Magnus	231 193 "
		Oberhausen	620 827 "
		Roland	188 372 "
		Concordia	634 704 "
		Altstaden	325 342 "
		Westende	309 644 "
		Summe	13 344 462 <i>ƒ</i>

Südlich.

v. d. Heydt	376 057 <i>ƒ</i>
Julia	318 353 "
Shamrock	1 323 980 "
Ber. Hannibal	319 005 "

Hüttenwerke und sonstige Anlagen.

Nördlich.		Südlich.	
Grollmann & Co., Eisengießerei Horst.		Eisenhütte Phönix, Borbeck.	
Gutehoffnungshütte, Abtheilung für Maschinen- und Brückenbau, Sterkrade.		Zinkhütte Vieillemontagne, Borbeck.	
Morian & Wilms, Neumühl-Hamborn.		Gutehoffnungshütte, Oberhausen.	
Akt.-Ges. für Zinkindustrie, "		Styrumer Eisenindustrie, "	
		Vieille Montagne, "	
		Rhenania, Chemische Fabrik, Oberhausen.	
		C. Fecht, Ornament- & Metallwaaren-Fabrik, Oberhausen.	
		Sellerbeck & Co., Eisenkonstruktion, Oberhausen.	
		Blumberg, Kesselfabrik, "	
		Carl Schäfer, Kesselfabrik, "	
		Gerh. Terlinden, Metallwaaren-Fabrik, "	
		Becker & Co., Glasfabrik, "	
		Kleinholz, Drahtzieherei, "	
		Tigler & Co., Eisengießerei, Meiderich.	
		Rheinische Stahlwerke, "	