

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1881

82 (5.4.1881)

Deutsche Fluß- und Kanal-Schiffahrt.

In der am 30. März Abends in einem Zimmer des Reichstags-Gebäudes stattgehabten Ausschusssitzung des Centralvereins für Hebung der deutschen Fluß- und Kanal-Schiffahrt gelangte der vom deutschen Handelstage im Jahre 1869 bearbeitete Entwurf eines Gesetzes zur Regelung der Binnen-Schiffahrt zur Verhandlung. Abg. Dr. Reusch theilte mit: Der bleibende Ausschuss des deutschen Handelstages habe im Jahre 1876 diesen Gesetzentwurf einer Revision unterworfen und in einer anlässlich dessen an den Reichskanzler eingereichten Denkschrift folgende Erklärung niedergelegt: „In Erwägung 1) daß bei der Entwicklung der jetzigen Lage der Wirtschaftsverhältnisse Deutschlands ein dringendes und verklärtes Bedürfnis vorliegt, daß von allen Beteiligten die Verbesserung der Wasserstraßen und Häfen, sowie insbesondere die Herstellung von Kanälen zur Verbindung der Produktions- und Konsumtionsgebiete mit einander und mit den Seehäfen der großen Strömungskraft in die Hand zu nehmen ist, 2) daß die Flußkorrektur, die Kanäle und Hafenanlagen in der Regel durch die Staaten oder das Reich und für deren Kosten auszuführen sind, daß jedoch nöthigenfalls auf Grund eines Gesetzes die Interessenten dazu angehalten werden müssen, in einer der individuellen Lage des Falles entsprechenden Weise an den Herstellungskosten beizutragen, oder sich bei dem Risiko der Anlage auf Kapitalrente zu beteiligen; 3) daß die Grundzüge, mit welchen z. B. die Interessenten des Niederrheins und Westfalens, den Emscher-Kanal von Ruhrort nach Dortmund als ersten und wichtigsten Theil des Rhein-Elbe-Kanals und des Rhein-Maas-Kanals auszuführen streben, im Allgemeinen als sachgemäß und bei gutem Willen der Beteiligten als zum Ziele führend betrachtet werden können, beauftragt der bleibende Ausschuss die Errichtung eines Reichs-Schiffahrts-Amtes, welchem nach Analogie des Reichs-Eisenbahn-Amtes die Beaufsichtigung der Schiffahrts-Strassen und die damit zusammenhängenden Anlagen und Einrichtungen, sowie die Vorbereitung der auf die Schiffahrt und deren Interessen bezüglichen Gesetze und Anordnungen und überhaupt die Pflege aller die Entwicklung und Förderung der Binnen- und See-Schiffahrt betreffenden Angelegenheiten obliegt.“ Dieser Entwurf habe bis dato noch keine praktischen Fortschritte gemacht, dagegen habe in jüngster Zeit die Handelskammer zu Mannheim auf einer Konferenz der rheinischen Handelskammern die Sache angeregt. Redner halte die Angelegenheit für eine sehr dringende, und er beantrage, eine Kommission zu ernennen, die sich mit der Mannheimer Handelskammer u. A. in Verbindung setzen und auf Grund von mittelst Fragebogen gesammelten Materials dem Reichstage den Gesetzentwurf nochmals unterbreiten solle. Sämmtliche nachfolgenden Redner betonten die dringende Nothwendigkeit eines Reichs-Schiffahrts-Amtes. Es herrsche in dieser Beziehung eine unenbliche Verwirrung. In Breslau haben sich z. B. Schiffer, behufs Ausgleichung von Differenzen, an das Börsen-Schiedsgericht gewandt. Es sei dringend notwendig, daß der Kanalverein diese Angelegenheit nunmehr zu der seinigen mache. Der Antrag des Dr. Reusch gelangte hierauf einstimmig zur Annahme. In die erwähnte Kommission wurden gewählt: Geh. Oberregierungs-Rath Dr. Wöfling, Abg. Dr. Reusch und Kaufmann Heinrich Kochmann.

Den folgenden Gegenstand der heutigen Tagesordnung bildete: „Deutschlands Wasserstraßen und deren Verwendung in ihrem jetzigen Zustand für den Export vermittelst Verbesserungen im Schiffbau“. Präsident Mulvanj (Düsseldorf), der über dieses Thema bereits in einer früheren Ausschusssitzung referirte, hatte damals folgende Forderungen aufgestellt: 1) den Gebauch der Dampftrakt, 2) Fahrzeuge, welche selbst ihre Ladung und ihren Motor tragen, 3) Fahrzeuge, welche die größtmöglichen Ladungen

bei einem möglichst geringen Tiefgang tragen können, 4) Fahrzeuge mit einem solchen Bau und bewegender Kraft, daß sie die Anforderungen der Jetztzeit entsprechende Schnelligkeit besitzen, 5) Zweckmäßige Einrichtungen in allen Häfen und Quais, Vorrichtungen zum schnellen und billigen Aus- und Umladen der verschiedenen Güter. — Präsident Mulvanj stellte damals außerdem folgenden Antrag: „An den Reichskanzler die Bitte zu richten: Prämiiren für Schiffbaumeister und Ingenieure in Deutschland, Holland, England, Rußland und Italien für die besten Pläne auszuschreiben, welche innerhalb eines gewissen Zeitraumes einzureichen sind, und die vollständig ausgearbeitet und mit den nöthigen Detailangaben und Kostenschätzungen versehen sein müssen, über Güter-Dampfschiffe aus Eisen oder Stahl mit fallenden Masten und Kaminen, welche a. für die deutschen Flüsse geeignet, aber nicht bestimmt sind, auf See zu gehen, und die im Stande sind, Ladungen — Kohlen oder andere Güter — von 300 Tonnen oder mehr zu tragen, bei einem Tiefgang von nicht mehr als einem Meter oder 3 Fuß 3 Zoll englisch; b. zur Schiffahrt auf den mittleren und unteren Strecken der deutschen Flüsse und auf der hohen See benutzt werden können, eine Tragkraft von 400—1000 Tonnen besitzen, aber einen Tiefgang von höchstens 8 Fuß englisch haben.“

Prof. Dr. Schlichting widerlegte in der in Rede stehenden Sitzung in einem schriftlich eingereichten sehr umfangreichen Referat die Ausführungen des Hrn. Mulvanj. Die Ansicht des Hrn. Mulvanj, daß die Zeit kleiner Kanäle vorüber sei — so heißt es in dem Schlichting'schen Referat — wird zunächst durch das gerade in der Jetztzeit im Ausbau begriffene französische Kanalnetz widerlegt. Ein einseitiges Flußschiff mit 1 Meter Tiefgang für die oberen Flußstrecken und ein einseitiges Fluß- und Küsten-schiff mit 8 Fuß Tiefgang für die unteren Flußstrecken, wird voraussichtlich überhaupt nicht eingeführt werden können. Dem Antrage: eine Petition an den Reichskanzler, betreffend die Ausdehnung einer Konkurrenz für Beschaffung von Projekten zu Güterdampfschiffen auf unseren Flüssen, dürfte zuzustimmen sein, um durch die Ingenieure des In- und Auslandes feststellen zu lassen, ob und wie weit sich die in dieser Beziehung vielfach gehegten Hoffnungen realisiren lassen. Direktor Vellingrath (Breslau): Herr Präsident Mulvanj scheint mit den Verhältnissen des Rheintroms, nicht aber mit denen der anderen Ströme betraut zu sein. Ein Normalschiff ist ein Un Ding, da jeder Strom anders gerathet ist. Schiffe, die auf dem Rhein fahren können, sind auf der Elbe u. nicht brauchbar. Im Uebrigen empfiehlt es sich zunächst, die Hemmnisse der Schiffahrt auf den Flüssen zu beseitigen und alsdann an die zweckmäßige Konstruktion der Schiffsgesäße heranzutreten. Ein gut regulirter, für die Schiffahrt günstiger Strom wird auch gute Schiffsgesäße haben. Ueber die Schiffsfahrzeuge auf der Elbe ist wenigstens keine Klage zu führen; ich erwähne in der That nicht, welche Fortschritte nun die Elbschiffahrt in dieser Beziehung noch machen könnte. Nach den auf der Elbe gemachten Erfahrungen sind die Schleppdampfer den Güterdampfern vorzuziehen. In ähnlichem Sinne äußerten sich noch Regierers- und Baurath Wernekin, Abg. Dr. Moriz Wiggers (Köln) und Abg. Dr. Hamacher (Berlin). Auf Antrag des Letzteren wurde beschlossen: die Beschlußfassung über diese Angelegenheit bis zu der, in einigen Wochen stattfindenden Generalversammlung, in welcher dasselbe Thema nochmals zur Verhandlung gelangt, zu vertagen.

Badische Chronik.

Heidelberg, 3. April. Laut Abschluß der bei der hiesigen städtischen Verwaltung eingeführten Geschäftsbücher wurden im Jahr 1880 im Ganzen 61,608 schriftliche Geschäfte erledigt (gegen 52,610 vom Jahr 1879). Dieselben beziehen sich auf 5 Sitzungen

des Bürgerausschusses mit über 13 und 63 Sitzungen des Stadtraths über 1743 Gegenstände und vertheilen sich auf die einzelnen Behörden also: Stadtraths- und 1. Bürgermeisterraths-Sachen incl. der Dekreturen 10,651, Fahrnißversicherungen 551, 11. Bürgermeisterrath 8556, Standesamts-Sachen 7727, 23 Kommissionen 18,877, Grund- und Pflanzbuch-Führung 8530, Stadt-Bezirksforstei 1598, Stadt-Bauamt 3989, Stadtkasse 1129. Das II. Bürgermeisterrath erledigte 1684 Termine, 762 civilrechtliche Streitigkeiten, 199 Beleidigungsklagen, 1199 Zahlungsbefehle (1879: 2379 und 1081 Liquidirtennisse), 36 Arrestverfügungen, 461 Pfändungen, 807 Feldfrevel-Strafen, 470 Schulverräumnisse (innerhalb 8 Monaten), 167 Miethwohnungs-Answeisungen und 2771 sonstige Geschäfte. Einträge in das Grundbuch erfolgten (außer 844 Pöschungen, 9 sonstigen Einträgen, 100 Vormerkungen über Emissionen u. s. w.), in das Pflanzbuch 511 (1879: 653). — Auf Armenunterstützung wurden 1880 aus der allgem. Krankenkasse verwendet (incl. der dem Miether zufallenden Unterhaltungskosten der beiden Armenhäuser) 145,206 M. 65 Pf.; hievon fallen auf die Kranken-Versicherungskasse und auf Wiedererzagskosten: 42,520 M. 98 Pf. Der Rest mit 102,685 M. 67 Pf. bildet den wirklichen öffentlichen Armeaufwand, zu dem die Stadtkasse 42,866 M. 86 Pf., die Stiftungen 42,234 M. 19 Pf. beitrugen; außerdem verausgabte die Stadtkasse für Kreisarmen-Pflege u. s. w. 3382 M. 59 Pf. Außerdem wurden 793 M. 92 Pf. (Geschente) besonders an sogen. verarmte Arme vertheilt. Unterstüßung fanden 3019 Personen (die Familien je als eine Person gerechnet). — Versichert sind im Ganzen 5102 Häuser mit einem Anschlag von 39,567,150 M.; an Fünfteln sind versichert 1428 Posten mit zusammen 6,915,101 M. Die Summe der Fahrnißversicherungen betrug Ende 1880 von 5097 Fällen 52,778,447 M. — Die in städtischer Verwaltung befindlichen 88 Kassen und Fonds hatten nach dem Abschluß der Geld-Tagebücher auf 31. Dezember 1880 im Jahr 1880 einen Geldeumlauf von 9,627,609 M. 88 Pf. (1879: 7,976,093 M. 18 Pf.).

Literatur-Anzeigen.

Von der Zeitschrift „Unsere Zeit. Deutsche Revue der Gegenwart“, herausgegeben von Rudolf v. Gottschall (Verlag von F. A. Brockhaus in Leipzig) ist Ende Februar das dritte und soeben das vierte Heft erschienen. Durch beide Hefte sieht sich eine statische Parallele: „Direkte oder indirekte Steuern?“ In zwei Artikeln behandelt Karl Koeffler den eben beendeten „Chilenisch-peru-bolivianischen Krieg“, seine Ursachen, Entwicklung und Verlauf. Der Artikel „Großbritanniens überseeische Nachstellungen“, von einem preussischen Stabsoffizier, erörtert auf Grund offizieller statistischer Angaben die wichtige Frage des englischen Kolonialbesitzes. Walter Rogge setzt in einem dritten Artikel die Serie seiner „Parlamentarischen Größen Desterreichs“, Spiridon Gopjevic in einem zweiten Artikel Skizzen über Oberalbanien fort. Durch alle diese Artikel behauptet „Unsere Zeit“ den Rang als eine politische Zeitschrift, welche die Fragen des Tages auf ihre staatsrechtlichen und zeitgeschichtlichen Grundlagen zurückführt. Der schönen Literatur sind mehrere geistvolle Aufsätze gewidmet: „Henri Ibsen“, ein literarisches Porträt von Eugen Jabel, „Zur Säcularfeier von Chamisso's Geburtstag“ von Dito Hammann, „Vord Beaconsfield's neuester Roman“ von Rudolf v. Gottschall, „Der Maler-Dichter Washington Allston“ von Rudolf Doehn. Ein Aufsatz von Friedrich v. Baerenbach unter dem Titel „Zur wissenschaftlichen Reform der Logik“ bespricht in populärer Weise neue philosophische Schriften. Die Naturwissenschaften sind durch einen Aufsatz des berühmten Zoologen Karl Vogt: „Die Entstehung der Landthiere“, vertreten. Durch lebendigen raschen Gang der Handlung und frisches Colorit zeichnen sich die beiden Romane: „Tannhäuser“ von Eufemia Gräfin Vallestrem, und „Im Hüperchend der Commune“ von Karl Petersen, aus. Zwei Politische Revuen, eine Revue der bildenden Künste und eine Revue der Erd- und Völkertunde, schließen die beiden Hefte würdig ab.

Vermischte Nachrichten.

(Der Sternenhimmel im April.) Die Sonne tritt am 20. früh 12 Uhr 6,5 Minuten in das Zeichen des Stiers. Am 1. Mittags befindet sie sich in mittlerer Entfernung von der Erde (20 Millionen geographische Meilen). Am 1. geht sie 12 Uhr 3,9 Minuten, am 15. 12 Uhr 0,6 Minuten, am 30. 11 Uhr 57,1 Minuten durch die Mittaglinie. — Der Mond befindet sich am 14. Mittags der Sonne gegenüber (Vollmond), am 28. Mittags in gleicher Richtung mit der Sonne (Neumond), am 7. früh in größter, am 20. früh in kleinster Entfernung von der Erde, am 4. in nördlichster Abweichung, am 11. und 24. im Aequator, am 18. in südlichster Abweichung. — In der Nähe des Mondes befindet sich am 1. Abends Venus, 2. Nachmittags das Siebengestirn, 3. Nachmittags Aldebaran, 7. früh Pollux, 10. Vormittags Regulus, 14. Vormittags Spica, 17. Nachmittags Antares, 24. Abends Mars, 28. früh Jupiter und Saturn, 28. Abends Venus, 29. Abends das Siebengestirn, 30. Abends Aldebaran. — Merkur ist in der ersten Hälfte des April als Morgenstern sichtbar. — Venus, im Sternbild des Widlers, am 1. Abends 3 1/2 Grad nördlich vom Mond, nimmt an Glanz immer mehr ab. Der Sonne sich nähernd, kann sie schon nach Mitte April nicht mehr beobachtet werden. Am 3. ist sie 2,533 Zoll, am 13. 1,412 Zoll, am 23. 0,423 Zoll erleuchtet. Sie geht am 1. 10 1/2, am 11. 10 1/2, am 21. vor 9 1/2 Uhr Abends unter. — Mars geht nur kurze Zeit vor Sonnenaufgang auf. — Jupiter und Saturn verlieren sich immer mehr in den Sonnenstrahlen, denn beide gehen am 1. 8 Uhr, am 15 7 1/4 Uhr Abends unter und treffen mit der Sonne am 22. zusammen. Am 1. ist Jupiter 2,4 Grad, am 2. 2,21 Grad vom Saturn entfernt, bei ihrer größten Annäherung ist Jupiter 1,3 Grad nördlich von Saturn. Sie werden alsdann des Morgens vor Sonnenaufgang sichtbar. — Der Ring des Saturn erscheint als Ellipse, deren Achsen sich Mitte April wie 3 1/2 : 1 verhalten. — Uranus, westlich von Chi im Löwen, ist fast die ganze Nacht sichtbar. — Sternschnuppen vorzüglich vom 9. bis 11. und 18. bis 22. — Fixsternhimmel, Aufgang Abends bis Mitternacht: die Sternbilder Schlange, Hercules, Waage, Ophiuchus, Skorpion, Adler; nach Mitternacht: Pegasus, Andromeda, Steinbock, Schütze, Wassermann, Widder. Untergang Abends bis Mitternacht: Walfisch, Widder, Orion, Großer Hund, Andromeda, Stier; nach Mitternacht: Kleiner Hund, Cyber, Krebs, Becher, Rabe, Zwillinge, Löwe, Jungfrau, Fische.

Die Umgestaltung des Landpost-Wesens.

Die geplante Umgestaltung des Postwesens auf dem platten Lande, für welche die geforderten Geldmittel vom Bundesrath und Reichstag bewilligt worden sind, wird alsbald in Vollzug gesetzt werden.

Das Land-Briefträger-Personal wird zunächst um 2000 Köpfe vergrößert, also von 12,000 auf 14,000 vermehrt; weitere Verstärkungen bleiben vorbehalten. Gegen 300 Land-Briefträger werden mit Fuhrwerk ausgerüstet. Die Einrichtung von 437 neuen Postagenturen schließt sich an. Dadurch wird die Zahl der Reichs-Postanstalten auf 8017 gesteigert. Als Filialen bestehender Postanstalten sollen 1000 Post-Hilfsstellen in allen Theilen des Reichs eingerichtet werden. Die Zahl der Land-Briefkasten wird auf 30,000 vermehrt.

Der Verkehr macht den Raum schwinden, und um diesen Satz für unser Landpost-Wesen zu bewahren, ist nothwendig: die räumliche Verkleinerung der Land-Bestellbezirke, die öftere Zuführung der Sendungen und Briefkasten-Verzierung, sowie die Vermehrung der Postanstalten und Beschleunigung der Verbindungen. Es wird angestrebt, einen beträchtlichen Theil der Landorte täglich zweimal zur Briefbestellung und zur Verzierung der Briefkasten belaufen zu lassen. Die Bestellswege und Bestellsfahrten sollen bis zu Nachbar-Postanstalten oder bis zu Punkten, wo eine Begegnung mit Land-Briefträgern anderer Postanstalten vorzusehen ist, ausgedehnt und auf diese Weise förmliche Kurzverbindungen hergestellt und im Zusammenhange erhalten werden.

Die Post-Hilfsstellen sind dazu bestimmt, solche Landorte, welche an Poststraßen oder Eisenbahn-Haltestellen gelegen sind, mit den nächstliegenden Postanstalten in unmittelbare Verbindung zu setzen. Nebenbei bleiben diese Landorte im Land-Bestellverbande einer Postanstalt und werden von den Land-Briefträgern in gewöhnlicher Weise belaufen. Die Post-Hilfsstellen verkaufen Post-Werthzeichen und Formulare und nehmen gewöhnliche Briefsendungen und Pakete, nach Bedürfnis auch inländische Telegramme, zur Einlieferung entgegen. Vor ihrem Hause wird ein Briefkasten angebracht, welcher vor jeder Post, welche zu benutzen ist, und bei Anwesenheit des Land-Briefträgers geleeert wird. Mit den Posten gehen den Post-Hilfsstellen gewöhnliche Briefe und Pakete, sowie auch Zeitungen, für den Ort zur ge-

bührenfreien Ausgabe zu. Sache der Empfänger ist es, die Sendungen abzuholen. Mit Werth-, Geld- und Einschreibsendungen haben die Post-Hilfsstellen keine Befassung. Wird die Einlieferung solcher Sendungen gewünscht, so werden auf Bestellung bei der Post-Hilfsstelle die Land-Briefträger dieselben aus der Wohnung des Aufgebers abholen. Die Post-Hilfsstellen werden als Ehrenamt solchen Ortsangehörigen, welche das volle Vertrauen der Gemeinde besitzen und sich durch Eid zur gewissenhaften Amtsführung verpflichten, übertragen. Sie bilden gewissermaßen die Vorstufe zur förmlichen Postanstalt, in welche sie nach und nach umgewandelt werden sollen.

Eine wesentliche Erleichterung der Land-Briefträger bei der Bestellung der Pakete und zugleich eine Vervollständigung der Paketbestellung nach dem Lande wird angebahnt. Die fahrenden Land-Briefträger haben neben diesen Aufgaben noch die Bedeutung für den Landverkehr, daß sie eine regelmäßige Personen-Fahrtgelegenheit bieten. Die Mitfahrt ist gegen eine dem Land-Briefträger zu zahlende Vergütung gestattet. Die nach einem allgemeinen Muster zwei- oder vierdräbig gebauten Wagen haben einen Bodstift für zwei Personen mit leichtem Verdeck, die vierdräbrigen außerdem einen Sitz für eine dritte Person.

Diese Einrichtungen werden gleich einer belebenden Kraft auf den Verkehr wirken, wie die neuesten Erfahrungen beweisen, welche auf dem Gebiet der Telegraphie in Folge der während der letzten fünf Jahre stattgehabten Eröffnung von 4000 Telegraphenstationen in Orten des platten Landes gemacht worden sind.

In sämmtlichen Ober-Postdirektionen sind die Vorarbeiten zur Durchführung dieser umfassenden Neugestaltung im Gange; hinsichtlich des auf das Großherzogthum Baden entfallenden Theils hoffen wir in Bälde Näheres mittheilen zu können. Die gesammte Ausführung und somit auch die volle Wirkung der geplanten Einrichtungen kann sich naturgemäß erst in einigen Jahren vollziehen. Sie wird aber mit Sicherheit eintreten. Geduld wird die Arbeit der Verwaltung fördern; Ungebuld kann sie vielleicht etwas erschweren. Der Gewinn für das Land ist sicher, und dadurch der Nutzen für Alle. Es handelt sich um den Postdienst für 50,000 Gemeinden, deren Verkehr sich zur Zeit auf ca. 400 Millionen Sendungen beläuft, aber sicher einer erheblichen Steigerung fähig ist.

