Morgen-Ausgabe.

„Berliner Tageblatt" u. „Handels-Zeitung" erscheint wochentäglich zweimal, Sonntags einmal. Gratis-Beilagen zum „Berliner Tageblatt": jeden Montag „Jeitgeist", jeden Mittwoch „Technische Rundschau", jeden Donnerstag und Sonntag illustrierte Chronik „Der Welt-Spiegel", jeden Freitag das illustrierte Wochenblatt „U.L.K.", jeden Sonnabend „Haus Hof Garten"; täglich „Zentralmarkt für den Grundstücks-, Hypotheken- und Geldverkehr". Man abonniert bei allen Postanstalten des Deutschen Reiches, Oesterreich-Ungarns, der Schweiz, Italiens, Belgiens, Luxemburgs, der Niederlande, Dänemarks, Schwedens, Norwegens, Rußlands und der Donaustaaten; für alle übrigen Staaten ist der Bezug nur per Kreuzband durch die Expedition dieses Blattes möglich. In Berlin abonniert man bei der Haupt-Expedition SW. 19, Jerusalemerstr. 46/49, Fernsprech. Amt I, Nr. 10131-10148, sowie den nebenstehend aufgeführten Filialen.

Chef-Redakteur: Theodor Wolff in Berlin.

Bezugs- u. Anzeigenpreis. Durch die Post viertelj. 6 M. Ausland exkl. Postaufschlag; für Groß-Berlin bei tägl. zweim. Zustellung monatl. 2 M., viertelj. 6 M. Direkt unter Kreuzband monatl. fürs Ausland 3 M., fürs Inland 5.20 M. Inserate à Zeile 80 Pf. („General-Anzeiger" und „Wohnungs-Anzeiger" 50 Pf.) Inseraten- u. Abonnements-Annahme in der Haupt-Exp. SW. 19, Jerusalemerstr. 46/49 u. deren Filialen: Zeitgeiststr. 103; Potsdamerstr. 38; Königstr. 56/57; Rosenthalerstr. 48; Prinzenstr. 41; Nathenowerstr. 3; Schiffbauerdamm 1; Gr. Frankfurterstr. 81; Frankfurter Allee 61/62; Blücherstr. 69; Wilmersdorf, Kaiserallee 54; Schulzendorferstr. 27; Buchholz, Berliner Straße 55; Charlottenburg, Lauenburgerstr. 2; Kaiserstr. 34; Schwerinstr. 39; Frankfurt a. O., Breitestr. 38; Friedenau-Steglitz, Rheinstr. 39; Groß-Lichterfelde West, Carlstr. 1/2; Halensee-Grunewald, Hasenheidenplatz; Lichtenberg, Frankfurter Chaussee 129; Pankow, Borowskistr. 1; Rixdorf, Berlinerstr. 41; Schöneberg, Hauptstr. 155, Martin Luther-Str. 9; Tegel, Berlinerstr. 90; Weißensee, Berliner Allee 28; Wilmersdorf, Uhlandstr. 98/99.

Druck und Verlag von Rudolf Mosse in Berlin.

Berliner Tageblatt

und Handels-Zeitung

Nr. 347
40. Jahrgang

Dienstag
11. Juli 1911

Die Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals.

Von [Nachdruck verboten.]

Stadtrat Spothmann-Eckernförde.
Mitglied des Reichstages.

Mitten im Herzen Schleswig-Holsteins wird augenblicklich ein Werk der Ausführung entgegengeführt, das an Umfang seinesgleichen in der ganzen Welt sucht: die Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals. Selbst der noch im Bau begriffene Panamakanal und der Suezkanal, an dem fortwährend gebaut und erweitert wird, reichen, was Umfang und Größe anlangt, nicht an die Arbeiten heran, die zur Erweiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals ausgeführt werden. Dem oberflächlichen Beobachter, der etwa an der Hochbrücke bei Levensau, wenn er diese mit der Eisenbahn passiert, den Arbeiten zusieht, wird diese Tatsache wohl kaum zum Bewußtsein kommen. Und doch reift hier ein Riesenwerk seiner Vollendung entgegen, das der deutschen Nation zur höchsten Ehre und hoffentlich auch zu dauerndem Nutzen gereicht.

Der liebenswürdigen Einladung des Herrn Präsidenten des Kaiser-Wilhelm-Kanals folgend, hatte ich vor einigen Tagen Gelegenheit, mich über den Stand und die Art der Erweiterungsarbeiten sowohl wie auch über die mustergültigen Arbeiterwohlfahrtseinrichtungen an Ort und Stelle zu informieren, und ich will gleich vorausschicken, daß nicht etwa besonders für parlamentarische Besucher ausstaffierte Schaustücke mir vorgeführt wurden, sondern dem Wunsche des Herrn Präsidenten entsprechend war es mir, dem einzigen Gaste an Bord des Bereisungsdampfers „Regir", ganz nach Belieben überlassen, zu bestimmen, wie und wo die Besichtigung und die Information stattfinden sollte.

An Bord des genannten Bereisungsdampfers erwartete mich mit seinen Räten der Herr Präsident an der Reventlowbrücke des Kieler Hafens. Zunächst ging die Fahrt nach dem neuen Kohlenhafen der Marine, der an Stelle des der Schleusenerweiterung bei Holtenau zum Opfer gefallenen alten Kohlenhafens hergestellt wird. Es werden hier Unterwasserarbeiten ausgeführt, die das lebhafteste Interesse jedes Fachmanns und die helle Verwunderung jedes Laien hervorrufen. In zirka 12 Meter Wassertiefe werden hier Betonsäulen mittels eigenartig konstruierter Trichter hergestellt, bei denen auch Taucher hilfreiche Hand anlegen. Daß diese Taucher in ihrer Ausrüstung allerneuester Konstruktion bis zu neun Stunden Dauer unter Wasser tätig sein können, sei nur nebenbei erwähnt.

Als ein Wunder technischer Erfindung stellt sich dem Beschauer der Bau der Holtenauer Schleusen dar. Die alten Schleusen, die seinerzeit beim Bau des Kanals als für absehbare Zeit ihren Zwecken genügend erschienen, erwiesen sich gar bald als unzureichend. Sie haben bisher bei einer Länge von 150 Meter, Breite von 25 Meter und Tiefe von 9 Meter ihre Aufgaben erfüllt, aber neueren, modernen Ansprüchen konnten sie nicht mehr genügen. Während der Kanalverkehr im Jahre 1896 sich auf 19 660 Schiffe mit 1 848 458 Registertons netto stellte, war er nach zehn Jahren schon auf 33 147 Schiffe mit 5 796 949 Registertons netto gestiegen, und fortwährend haben diese Zahlen erfreulicherweise eine recht erhebliche Steigerung erfahren. Die Entwicklung des Schiffsbaues kam hinzu. Sie machte in den letzten Jahren Fortschritte, wie sie niemand voraussehen konnte. Die Größenverhältnisse der Schiffe sind rapide gestiegen; während der 1897 erbaute Dampfer „Kaiser Wilhelm der Große" des Norddeutschen Lloyd mit seiner Länge von 197,8 und seiner Breite von 20,1 Meter einen Tiefgang von 8,8 Meter hatte und dadurch schon diesem Dampfer eine Benutzung der Schleusen in ihren alten Größen- und Tiefenverhältnissen unmöglich gemacht war, wies der 1906 erbaute Dampfer der Cunardlinie „Mauretania Lusitania" gar eine Länge von 240, eine Breite von 26,8 Meter und eine Tiefe von 11,3 Meter auf. Diesem Anwachsen der Schiffsdimensionen mußte Rechnung getragen werden, und es werden demnach auch die Raumverhältnisse der neuen Schleusen bei Holtenau und Brunsbüttel vorgesehen. Um Schiffen bis zu 300 Meter Länge und entsprechender Breite und Tiefe die Durchfahrt zu gestatten, erhalten die neuen Schleusen eine Länge von 330 Meter zwischen den Toren, eine Breite von 45 Meter und eine Tiefe von 13,77 Meter unter mittlerem Kanalwasserstande (gleich mittlerem Ostseewasserstande).

Diese gewaltigen Dimensionen — es werden die größten Schleusenanlagen der ganzen Welt — kommen dem Beschauer so recht zum Bewußtsein, wenn er in die Schleusengruben hinabgestiegen ist. Weil in Holtenau der Bauplatz einschließlich der Plätze für die Baumaterialien und die Baubetriebseinrichtungen aufs äußerste beschränkt ist, muß die Hebung und Senkung der zu befördernden Massen (Boden und Baumaterial) senkrecht vermittels Kabelkränen vor sich gehen. Die erforderlichen maschinellen Anlagen auf der Baustelle sind von der Bauverwaltung beschafft, wodurch es ermöglicht wurde, daß auch kleinere, ortsangesessene Unternehmer sich an der Verdingung mit Erfolg beteiligten. Hier in dieser kolossalen Baugrube hat man übrigens eine überaus interessante Entdeckung gemacht. Man glaubt hier sichere Beweise dafür gefunden zu haben, daß die norddeutsche Tiefebene nicht, wie bisher angenommen wurde, von zwei, sondern von drei Eisperioden bedeckt worden ist. Nachdem man beim Ausheben der Baugrube die Spuren der zwei bisher bekannten Eisperioden festgestellt hatte, legte man in entsprechender Tiefe unter der Sohle der zweiten Eisperiode mit ihren Moränenablagerungen ein Torfmoor bloß. Wo Moor ist, muß Vegetation gewesen sein, und unter diesem Torfmoor fanden sich wieder die charakteristischen Merkmale einer Eisablagerung. Diese interessante Erscheinung ist von hinzugezogenen Geologen untersucht und dahin erklärt worden, daß hier die Spuren einer dritten Eisperiode einwandfrei nachgewiesen seien.

Im weiteren Verlaufe der Informationsfahrt wurden zunächst die Arbeiterbaracken besichtigt. Das aus reichlich 8000 Mann bestehende Arbeiterheer setzt sich aus Angehörigen aller Nationen zusammen. In bezug auf soziale Fürsorge dürften die für diese Arbeiter getroffenen Wohlfahrtseinrichtungen geradezu vorbildlich sein. In sauberen Baracken, die auch äußerlich einen freundlichen Eindruck machen, ist für die Unterkunft und Verpflegung der Arbeiter gesorgt. Jede Baracke untersteht der Aufsicht eines Verwalters, der für Ruhe und Ordnung innerhalb der Baracke verantwortlich ist. In sauberen Zimmern, wie man sie auch in modernen neuen Kasernen sieht, sind je vier bis sechs saubere Betten und entsprechende verschließbare Schränke. Jedes Zimmer hat seinen „Stubenältesten". Den Arbeitern stehen außerdem zur Verfügung: ein langer Korridor mit großen Tischen, wo gerauscht, musiziert und gespielt werden darf. Es sind außerdem vorzügliche Wasch- und Badegelegenheiten vorhanden; Spielplätze und Turngeräte stehen auf den Höfen zur Verfügung. Sämtliche Baracken genügen in jeder Beziehung allen billigen Ansprüchen an Reinlichkeit, Bequemlichkeit. Für einen Preis von 80 Pfennig bis 1 Mark pro Tag wird den Arbeitern Nachtlogis- und Verpflegung gewährt, außerdem aber noch die Reinigung der Wäsche in eigener Dampfwäscherei besorgt. An Sonn- und Feiertagen ist auch dem religiösen Bedürfnis der Arbeiter Rechnung getragen: der große Gesellschaftsraum jeder Baracke, in dem Mittag- und Abendessen gemeinschaftlich eingenommen wird, wird alsdann durch entsprechende Dekoration zur würdigen Kultusstätte eingerichtet. Aber auch sonst bieten diese Baracken für ihre Bewohner noch manche Bequemlichkeit. Es ist Gelegenheit geboten, etwaige Ersparnisse durch den Barackenverwalter zuverlässig durch die Post in die Heimat senden zu lassen, und auch Annahmestellen solider Sparkassen sind vorhanden. Aber damit nicht genug: Auch eine Verkaufsstelle befindet sich in jeder Baracke, wo der Arbeiter seinen Bedarf an Tabak, Bekleidungs- und Bedarfsartikeln decken kann. Die Waren werden durch die Kanalverwaltung eingekauft und den Arbeitern zum Selbstkostenpreise wieder überlassen, selbstverständlich unter Zuschlag der Handlungsunkosten. Aber in noch weitgehenderer Weise wird für die Arbeiter gesorgt: für eigene Rechnung hat die Kanalverwaltung eine Selter- und Brauselimonadefabrik errichtet und verabfolgt den Arbeitern zum Selbstkostenpreise eine Flasche Selter für 2, eine Flasche Brauselimonade für 5 Pfennig. Außerdem ist auch Bier und Schnaps in den Baracken erhältlich. Der einzige Gegenstand, an dem die Kanalverwaltung in den Baracken Geld verdient, ist der Schnaps. Wie sehr diese Wohlfahrtseinrichtungen von den Arbeitern geschätzt und anerkannt werden, beweist, daß der Konsum an Bier und Schnaps im Verhältnis zu Selter und Brauselimonade ganz erheblich zurückbleibt. Trunkenheit wird nur in ganz seltenen Fällen beobachtet.

Die Folgen derartiger Wohlfahrtseinrichtung und Fürsorge machen sich aber in ganz überraschender Weise bemerkbar: an der ganzen Kanalstrecke, fast 100 Kilometer lang, wo, wie schon erwähnt, reichlich 8000 Arbeiter beschäftigt werden, ist kein Polizist oder Gendarm zu sehen! Die erforderliche Aufsicht und Kontrolle wird von den Barackenwärtern und den — „Stubenältesten" ausgeübt! Uebereifrigen Gendarmen, die ohne Auftrag die Baracken besuchten und die Arbeitsstätten inspizierten, ist von dem Herrn Präsidenten bedeutet worden, daß er dies nicht wünsche. Wenn er polizeilicher Hilfe bedürfe, werde er darum bitten. — Bisher aber ist diese Bitte noch nicht gestellt worden, wie der Herr Präsident mir mit vielsagendem Lächeln mitteilte. — Daß bei einem so zahlreichen Arbeiterheer, noch dazu zusammengewürfelt aus aller Herren Ländern, Unwürdige beobachtet werden, dürfte ohne weiteres klar sein. So weitgehend die Fürsorge für die Arbeiter ist, so viel persönliche Freiheit jedem Einzelnen unbedingt zugebilligt wird, — so streng und unnachsichtig wird auch jeder böswillige Verstoß gegen die Hausordnung in den Baracken geahndet. Die Arbeiter, die die für sie geschaffene Fürsorge wohl zu würdigen wissen, übernehmen die Selbstkontrolle und suchen Unwürdige und Störenfriede zu entfernen. Das ist bemerkenswert und macht es erklärlich, daß die Kanalverwaltung der Unterstützung der Polizei nicht bedurfte.

Im weiteren Verlauf der Informationsreise bot sich noch so manches Interessante. Ich erwähne nur die neue Hochbrücke bei Holtenau, die ihrer Vollendung entgegenreift. Die Montage dieser Hochbrücke bietet dadurch große Schwierigkeiten, daß namentlich die Ueberführung der Mittelöffnung ohne Rüstung erfolgen muß, damit die Schiffahrt auf dem Kanal ungehindert erfolgen kann. Um dieses zu ermöglichen, wird von beiden Seitenöffnungen aus der mittlere Träger freitragend vormontiert, und zwar so weit, bis beide Teile zusammenstoßen und geschlossen werden können. Da der Wasserspiegel des Kanals von 67,0 Meter auf 101,75 Meter erweitert wird und die Tiefe von 9 Meter auf 11 Meter vorgesehen ist, kann man sich eine Vorstellung machen von der gewaltigen Dimension der neuen Brücke. Die Fahrbahn dieser Hochbrücke überschreitet in der Höhe von 45 Meter den Kanal, so daß selbst die größten Kriegsschiffe mit ihren hohen Masten unter der Brücke durchfahren können. Ein Wunder moderner Technik! Besonders fesselt den Beschauer noch das Arbeiten der Trocken-, Naß- und Löffelbagger. Daß bei einer derartigen Erdbewegung, etwa 100 Millionen Kubikmeter, auch interessante Funde gemacht werden, dürfte selbstverständlich sein. Diese Funde werden dem Museum für vaterländische Altertümer in Kiel überwiesen.

Auch bei diesen Erdarbeiten trat das Bestreben der Kanalverwaltung hervor, nicht nur auf große Unternehmer angewiesen zu sein, sondern es auch kleineren zu ermöglichen, sich an der Ausschreibung erfolgreich zu beteiligen. Die erforderlichen Maschinen, alle neuesten Systems, sind aus Reichsmitteln beschafft worden und werden den Unternehmern zur Verfügung gestellt. Trotzdem die Abschreibung von diesen Maschinen derartig ist, daß nach Fertigstellung der Erweiterungsarbeiten auch die Maschinen bezahlt sein werden, kommen sowohl die Kanalverwaltung wie auch die Unternehmer bei diesem System durchaus auf ihre Rechnung. Während bei dem Bau des Kanals in den neunziger Jahren noch 1,20 Mark pro Kubikmeter Bodenbewegung gezahlt werden mußten, beträgt der Preis jetzt zwischen 60 und 70 Pfennig. Naturgemäß ist eine Fahrt auf einem Kanal, der auf beiden Seiten von hohen Böschungen umgeben ist, nicht so abwechslungsreich, wie eine solche auf einem Flusse oder gar offenem Meere, und doch bietet sich dem Auge überall Interessantes. Während bisher zum Beispiel die Böschungen eintönig, notdürftig mit einer Grasnarbe bewachsen, den Kanal einsäumten, hat der Herr Präsident jetzt erfolgreiche Versuche gemacht, auch dieses Bild zu beleben und das Nützliche mit dem Angenehmen zu verbinden. Einzelne Strecken sind schon jetzt mit Obstbäumen bepflanzt und diese Versuche berechtigen zu der Hoffnung, daß sich die ganze Strecke zu beiden Seiten mit gutem Erfolge bepflanzen läßt. Es soll dadurch ein dreifacher Zweck erreicht werden: zunächst die Böschungen zu verschönern und das bisher eintönige Bild zu beleben, zweitens die Böschungen durch die Anpflanzung der Obstbäume zu befestigen und drittens noch einen materiellen Ertrag aus dem geernteten Obst zu erzielen. Selbstverständlich ist die Sache so gedacht, einzelne Strecken an Kanalangestellte oder auch öffentlich zu verpachten.

Daß der Kanal, der mehrere Süßwasserseen durchschneidet, einen nicht unerheblichen Fischreichtum birgt, dürfte bekannt sein. In dem Flemhuder See konnten wir gewaltige Massen von kleinen Fischen beobachten. Besonders ist es der Hering, der diese Stellen als Laichplätze aufsucht. Leider wird der landschaftlich so reizend belegene Flemhuder See den Erweiterungsarbeiten zum Opfer fallen, denn er ist als Ablagerungsstätte des gebaggerten Bodens vorgesehen und wird in den nächsten Tagen aufgehört haben zu existieren. Ein Befischen des Kanals wird für die Folge nicht mehr angängig sein, wohl aber wird es nach wie vor gestattet, gegen Lösung einer Erlaubniskarte (3 Mark) dem Angelsport obzuliegen.

Nach fast siebenstündiger Dauer war unsere Informationsreise beendet und der stattliche Dampfer legte wieder an der Reventlowbrücke an. Voll erhebender Eindrücke von dem Gesehenen und Gehörten schied ich von meinem freundlichen Gastgeber. Möge denn das gewaltige Werk, für dessen Ausführung der Reichstag vor zwei Jahren in seltener Einmütigkeit fast eine viertel Milliarde Mark (223 Millionen Mark) bewilligte, in seiner Entwicklung auch ferner rüstig fortschreiten und die gehegten Erwartungen vollauf erfüllen!

Lärmszenen in der Pariser Kammer.

Die Eisenbahnerdebatte.

(Telegramm unseres Korrespondenten.)

L. Paris, 10. Juli.

Am Schluß der Kammersitzung, die bis nach 6 Uhr ruhig verlaufen war, wurde von der äußersten Linken aufs neue die Frage der entlassenen Eisenbahner zur Sprache gebracht. Die Diskussion, an der Jaurès, Albert Thomas, Sixte Quentin und Colly teilnahmen, wurde bald sehr lebhaft. Die Sozialisten Sixte Quentin, Lauche und Thomas hatten Resolutionen eingebracht, von denen die von Sixte Quentin und Thomas sich direkt auf die Eisenbahner beziehen. Der Ministerpräsident Caillaux gab noch einmal die gleiche Antwort wie am Freitag und fügte hinzu, daß die Regierung selbst die geeignete Stunde für Akte der Milde wählen würde. (Beifall.) Die Resolution Sixte Quentin wurde darauf mit großer Mehrheit abgelehnt. Verschiedene Deputierte rufen: Schluß! Jaurès verlangt, daß die Kammer nicht auseinandergehe, ohne eine Entscheidung über die Eisenbahner getroffen zu haben. Thomas begründet seinen Vorschlag, die Regierung möge von der Kammer die Waffen verlangen, die Monis am 14. April gegen die Eisenbahngesellschaften gefordert hat. Beide Redner finden Beifall und Widerspruch. Es wurden lärmende Dialoge geführt, und als Colly auf die Tribüne steigt, wird die Stimmung unruhig. Zwischen den Radikalen und Sozialisten scheint ein Faustkampf zu drohen. Der Sozialist Lauche will dem Radikalen Maginot, einem Hünen von Gestalt, zu Leibe rücken, wird aber von seinen Genossen zurückgehalten. Der Lärm wird so stark, daß