

Denkschrift

über

die Anlegung

eines

„Nordkanals“

zum Zwecke der Verbindung der Spree im Osten Berlins — etwa gegenüber von Eierhäuschen ab — mit dem Tegeler See, bezw. mit der Havel unterhalb Nieder-Neuendorf, unter Hinweisung auf die Beseitigung der unteren Panke, sowie die event. Kassirung der Stettiner Bahn im Norden Berlins und Benützung des freiwerdenden Bahndamm-Terrains zur Anlegung eines Zweigkanals.

Von

Gust. H. Schulze.

Mit Vorbehalt aller Rechte.

72/67

Berlin 1882.

Verlag von Friedrich Luckhardt, Behren-Str. 29.

Der durch die Verpflanzung einer grossen Anzahl sehr wichtiger Institute nach dem Westen Berlins über das Centrum, den Osten und den Norden der Stadt hereingebrochene Nothstand, der im Norden noch dadurch verschärft ist, dass der Viehhof verlegt und der Nordbahnhof nicht etablirt wurde, dass vom Norden keine durch das Innere der Stadt führenden Pferdebahnlilien vorhanden sind und dass der, den Norden in einer Länge von ca. 3 Kilometer durchschneidende Stettiner Bahndamm die Entwicklung des Stadttheils überhaupt hemmt und durch die Uebergänge im Strassen-niveau den Verkehr in überlästiger Weise behindert — erfordert immer dringlicher Abhilfe. —

Durch die Anlegung eines „Nordkanals,“ welcher etwa gegenüber von Eierhäuschen von der Spree sich abzweigen, mittelst geneigter Ebene die Höhe von Friedrichsberg erreichen und in der, in der Richtung auf Lichtenberg, Weissensee, Pankow und Reinickendorf sich hinziehenden Mulde in den Tegeler See, bezw. in die Havel nach beifolgenden Skizzen führen würde, würde ein vollständiger Umschwung herbei geführt werden. —

Wie im Süden Berlins an den Ufern des Landwehr-Kanals ein blühender Stadttheil entstanden ist, so würde auch im Norden der Stadt in kurzer Zeit nach Ausführung des Nordkanals sich ein neuer Stadttheil erheben, der dem Norden neues Leben zuführen und den jetzigen Nothstand schnell überwinden und vergessen machen würde. — Dadurch würde ferner auch der für ganz Berlin unheilvollen Verschiebung der Stadt nach dem Westen auf das Kräftigste entgegengewirkt werden.

Die Anlage des Nordkanals würde übrigens die längst angestrebte Vermehrung der Berliner Wasserstrassen in allerdings umgekehrter Weise zur Ausführung bringen, wie solche durch die von dem Herrn Röder und dem Herrn Hartwich s. Z. projectirte An-

legung eines südlich von Berlin führenden Kanals hat erreicht werden sollen. —

Dass die vorhandenen Berliner Wasserstrassen überlastet sind und dem zeitigen Verkehre nicht mehr genügen, ist insofern Seitens der Staats-Regierung anerkannt, als dieselbe den Umbau des Landwehrkanals, des Damm-Mühlenstaues und die Kanalisation der unteren Spree bis Spandau eingeleitet hat. —

Eine gründliche, auch der Zukunft auf längere Zeit hinaus dienende Abhilfe würde indessen nur die Anlegung einer neuen Wasserstrasse, welche neue Zufahrtswege eröffnete, herbeiführen können. —

Die Lage Berlins, der Lauf der vorhandenen Gewässer, sowie die im Norden der Stadt noch vielfach vorhandenen grossen und minderwerthigen Terrains weisen für eine derartige Anlage geradezu auf den Norden hin. —

Während Berlin von Osten nach Westen durch die Spree durchschnitten und im Süden bis zum Nordwesten durch den Landwehr- und Spandauer Schiffahrts-Kanal von Wasserstrassen umgeben wird, fehlt im Norden ein von Osten nach dem Nordwesten führender Kanal und damit das Schlusstück einer um ganz Berlin laufenden Wasserstrasse.

Der geplante Nordkanal würde dieses Schlusstück bilden und nicht allein zur Entlastung der jetzt vorhandenen Wasserstrassen dienen, sondern er würde auch auf seiner ganzen Strecke für die Anlage neuer Ladeplätze — deren Mangel bereits fühlbar ist — Gelegenheit bieten, was für die aus der Oberspree die Unterhavel und umgekehrt ansteuernden Schiffe ganz besonders wichtig ist, da der Spandauer Schiffahrts-Kanal nur wenige Ladeplätze hat. —

Derselbe würde aber auch für die Spandauer Militair-Werkstätten, sowie für den Tegeler Artillerie-Schiessplatz wichtig und besonders für die Stettiner Bahn,

die Nordbahn und die Ringbahn von grösstem Nutzen sein, da, wo es angebracht scheint, communicirende Hafen-Anlagen gemacht werden könnten und würde speciell dem städtischen Interesse dienen, da durch denselben der Central-Viehhof, die städtische Gas-Anstalt an der Greifswalder Strasse und die Tegeler Wasserwerke eine directe und die gesammte Industrie der in Frage kommenden Stadttheile eine leicht erreichbare Wasserverbindung erhalten würden. —

Die Anlegung des Nordkanals würde ferner auch Gelegenheit bieten, die in ihrem unteren Laufe so überaus lästige Panke in höchst nutzbringender Weise abzuleiten.

Das Bett der Panke würde in diesem Falle zugeschüttet und der aus dem so gewonnenen Terrain zu erzielende Erlös zur Ablösung der in Frage kommenden Gerechtsame verwendet werden können.

Indem ich mir die Bemerkung gestatte, dass bei dem heutigen Standpunkte der Technik die Ausführbarkeit der angeregten Projecte keinem Zweifel zu unterliegen scheint, hoffe ich dass für die Herren Techniker die Lösung dieser Frage keine sehr schwierige Aufgabe sein wird. —

Für die Speisung des Kanals dürfte die Panke, der Weisse- und Oranke-See benutzt werden können, welche auch für die Haltung des Wasserstandes ausreichen werden; event. würden Hebewerke aushelfen müssen. —

Die Nothwendigkeit der Anlegung des Nordkanals will ich in Nachstehendem zu erweisen versuchen. —

Nach der Brochüre des Majors a. D. Herrn Wagner über die Nothwendigkeit der Erbauung eines Südwest-Kanals (S. 4) betrug die Zahl der Berlin passirenden Schiffe:

in den Jahren	1840—1849	durchschnittlich	jährlich	.	.	48.459.
do.	1850—1859	„	„	.	.	51.058.
do.	1860—1869	„	„	.	.	62.699.
do.	1870—1879	„	„	.	.	71.375.

und hat dieselbe also stetig zugenommen. —

Die p. Wasser bewegte Gütermasse betrug im Jahre 1840 (S. 5 *ibid.*)

an Schiffsgütern	1.178.990.000 Kilogr.
an Flossholz	26.000.000 „
	<u>Summa 1.204.990.000 Kilogr.</u>

oder pro Kopf der im Jahre 1840 vorhandenen 328.692 Einwohner

an Schiffsgütern	3.587 Kilogr.
an Flossholz	80 „

und nach der von 1840—1849 ermittelten Durchschnittszahl von 48.459 Schiffen pro Kahn . . . 24.330 Kilogr.

Nach dem statistischen Jahrbuch der Stadt Berlin vom Jahre 1881 (S. 134—135) wurden dagegen verschleust im Jahre 1879:

	Einfuhr. Kg.	Ausfuhr. Kg.	Einfuhr. Kg.	Ausfuhr. Kg.
1. aus südl. und südöstl. Richtung:				
a. durch die obere Kanalschleuse	339.479.000	31.983.000		
b. durch den Oberbaum	<u>635.789.000</u>	<u>136.799.000</u>		
			974.268 000	168.682.000
2. aus westl. und nordwestl. Richtung:				
c. durch Moabit	489.914.000	123.777.000		
d. durch d. untere Kanalschleuse	<u>582.334.000</u>	<u>150.097.000</u>		
			1.072.248.000	273.874.000
3. aus östl. und nordöstl. Richtung:				
e. durch die Plötzenseeschleuse			1.038.310.000	146.277.000
			<u>Summa 3.084.826.000</u>	<u>588.833.000</u>

Die im Jahre 1879 per Wasser bewegte Gütermasse betrug sonach an Schiffsgütern Sa. Sa. 3.673.659.000. Ausserdem wurden 870 Flösse verschleust mit Flossholz in Summa 66.388.900
Summa 3.740.047.900

Danach berechnet sich nach der im Jahre 1879 vorhandenen Einwohnerzahl von 1.090.632

pro Kopf an Schiffsgütern	3.369 Kilogr.
„ „ Flossholz	60 „

und nach der auf die Periode 1870—1879 ermittelten Durchschnittszahl von 71.375 Schiffen

pro Kahn an Schiffsgütern	51.469 Kilogr.
-------------------------------------	----------------

Der Wasserverkehr hat sich also in der Zeit von 1840—1879 in 40 Jahren (von 1.204.990.000 auf 3.740.047.000) um mehr als das Dreifache und die Tragfähigkeit der Schiffe (von 24.330 auf 51.469 Kilogr.) um mehr als das Doppelte gehoben, während pro Kopf gerechnet, eine Verminderung von etwa 5 pC. eingetreten wäre. —

Aus einem Vergleiche vorstehender Zahlen ist ersichtlich, dass die den Schifffahrts-Verkehr aus östlich und nordöstlicher Richtung — aus dem Finow-Kanal und aus der Havel — vermittelnde Plätzense-Schleuse am meisten in Anspruch genommen wurde. —

Die in Berlin einmündenden Eisenbahnen — s. Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin de 1881 S. 130—133 — bewirkten im J. 1879 an Güterbewegung:

1. aus den der Gruppe a. b. — obere Kanalschleuse und Oberbaum — entsprechenden Richtungen

	Einfuhr Kg.	Ausfuhr. Kg.	Einfuhr. Kg.	Ausfuhr. Kg.
1. Die Berlin-Görlitzer Bahn:	310.994.391	5.644.470		
2. Die Niederschl.-Märk. Bahn:	441.338.900	10.216.925		
			752.333.291	15.861.395

2. aus den, der Gruppe c. d. — Moabit und untere Kanalschleuse — entsprechenden Richtungen:

3. Die Anhalter Bahn:	159.113.990	65.584.580		
4. Die Dresdener Bahn	46.034.334	3.093.944		
5. Die Berlin-Blankenbg. Bahn:	4.898.560	2.236.959		
6. Die Berlin-Lehrter Bahn:	48.812.184	71.502.730		
7. Die Berlin-Potsdamer Bahn:	31.990.483	27.223.906		
8. Die Berlin-Hamburg. Bahn:	87.794.427	18.739.262		

378.643.978 188.381.381

3. aus den, der Plätzensee-Gruppe e. entsprechenden Richtungen:

9. Die Berlin-Stettiner Bahn:	118.779.287	7.320.978		
10. Berliner Nordbahn:	11.724.454	4.516.933		
11. Die Ostbahn:	151.276.744	6.043.905		

281.780.485 17.881.816
1.412.757.754 222.124.592

Summa der per Eisenbahn im Jahre 1879 bewegten Güter . . .	1.634.882.346
Hierzu die per Wasser bewegten Güter mit	3.740.047.900
ergiebt einen Gesamt-Güter-Transport von	<u>5.374.930.246</u>

Vergleicht man die Zahlen der verschiedenen Gruppen, so findet man, dass die Güterbewegung zu ca. $\frac{3}{5}$ in nördlicher — Gruppe c. d. e. mit 3.397.396.660 Kg. — zu ca. $\frac{2}{5}$ — Gruppe a. b. — mit 1.911.144.686 Kg. — in südlicher Richtung sich vollzieht, dass aber dabei die nördlichen Gewässer (c. d. e.) die Hauptbedeutung haben, indem sie annähernd die Hälfte des ganzen Verkehrs — 2.530.709.000 Kg. excl. Flossholz — verrichteten. Man findet ferner, dass die Bahnen der Gruppe a. b. dem entsprechenden Wasserverkehr aus südlicher Richtung die grösste Concurrenz haben machen können — 768.194.686 per Bahn gegen 1.142.950.000 per Wasser — was durch die ungenügende Tiefe der bezüglichen Fahrwasser verursacht wird, dass dagegen der Wasserverkehr der übrigen Gruppen das Doppelte und Dreifache des bezügl. Eisenbahnverkehrs ausmacht. —

Bei einem Vergleiche der mit der Eisenbahn und der per Wasser überhaupt bewegten Gütermassen — 1.634.882.346 Kg. per Bahn gegen 3.740.047.900 Kg. per Wasser — springt die ausserordentliche Wichtigkeit der Wasserstrassen gegenüber den Eisenbahnstrassen in Bezug auf den Gütertransport in die Augen und beweist, dass ungeachtet des Umstandes, dass für die Wasserwege in den letzten Decennien nur wenig, für die Eisenbahnen aber grosse Fürsorge getragen worden ist, die Eisenbahnen dem Wasserverkehr keinen grossen Abbruch zu thun vermocht haben. —

Die Ursachen, wegen welcher der Wasserverkehr so bedeutend vorgezogen wird und die auch in Zukunft sich nicht ändern werden — das Aus- und Einladen an jeder beliebigen Stelle, die damit verbundene billigere und bequemere An- und Ablieferung, die für Schiffs-

körper besser geeignete Verladungsfähigkeit der hauptsächlichsten Bedürfnisse — wie Nutz- und Brennholz, Kohle, Kalk, Cement, Steine, Heu, Stroh, Getreide auch Pulver etc. — seien hier nur vorübergehend erwähnt und würden die Bedenken gegen die langsame Beförderung auf den Wasserwegen noch mehr schwinden, wenn die Schlepsschiffahrt sich mehr und mehr verbreitete und die Vermehrung der Wasserwege die bei den Verschleusungen eintretenden Verzögerungen abkürzen würde. —

Die Einwohnerzahl Berlins hat sich seit dem Jahre 1840 von 328.692 bis zum Jahre 1879 auf 1.090.632 in steigender Progression vermehrt, so dass die Zunahme der Einwohnerzahl Berlins im Laufe der nächsten 30 Jahre auf rund 1.000.000 geschätzt wird, wobei es dahingestellt bleiben mag, ob diese Zahl erst nach ca. 50 Jahren erreicht wird.

Dem entsprechend würde der Schiffsgüterverkehr — per Kopf die nach dem Jahre 1879 ermittelten 3369 Kg. gerechnet —

sich um	3.369.000.000
und in Bezug auf Flossholz um	60.000.000
oder auf fast das Doppelte des im Jahre 1879 vorhandenen Wasserverkehrs von	3.740.047.900
in 30 resp. 50 Jahren vermehren auf	<u>7.169.047 900 Kg.</u>

Nach Verhältniss der weiter oben angegebenen jährlichen Durchschnittszahl der Berlin passirenden Schiffe von 71.375 welche an Schiffsgütern 3.673.659.000 Kg. bewegten, würde bei der angenommenen Fortentwicklung die soeben auf 3.369.000.000 Kg. berechnete Vermehrung dieses Schiffsgüter-Verkehrs eine weitere Anzahl von **65,460** Schiffen erforderlich machen, so dass nach 30 resp. 50 Jahren die Gesamtzahl der Berlin passirenden

Schiffe auf **136,835**
 oder **270** Schifffahrts-Tage per Jahr angenommen gegen
 1879 von täglich **264** auf täglich **506** die Zahl der
 passirenden Schiffe zu schätzen sein. —

Die Zahl der Holzflösse würde nach demselben
 Verhältniss von **870** auf ca. **1,650** jährlich steigen.

Die Länge der Spree vom Oberbaum bis Moabit
 beträgt 7.900m
 diejenige des Landwehr-Kanals von der
 oberen bis zur unteren Schleuse 8.500m
Summa 16.400m

auf welche Strecke der in Berechnung gezogene
 Wasserverkehr angewiesen ist, da die wenigen aus dem
 Spandauer Schifffahrts-Kanal kommenden, im Humboldt-
 oder Nordhafen löschenden und denselben Weg zu
 rückkehrenden Schiffe nicht in Betracht kommen
 können. —

Die Länge eines Kahnens — wie solche zur Zeit
 die Berliner Gewässer befahren — beträgt bei einer
 Breite von ca. $4\frac{1}{2}$ m. — incl. Steuer und dahinter schleppen-
 den Bootes durchschnittlich 50 m. — Die Manövrirfähig-
 keit eines Kahnens erfordert mindestens weitere 50 m,
 so dass ein fahrender Kahn eine Fahrwasser-Länge
 von 100 m ungefähr in Anspruch nimmt.

264 Kähne (1879) würden demnach . . . 26.400m
 506 „ (nach 30—50 Jahren) . . . 50.600m
 Fahrwasserlänge im Hintereinanderfahren verlangen,
 während nur 16.400m
 Fahrwasserlänge innerhalb der Schleusen zur Zeit
 vorhanden ist. —

Da die Breite der Spree und des Landwehr-
 Kanals überall das Nebeneinanderfahren von 2, an
 einzelnen Stellen auch von 3 und sogar von 4 Kähnen,
 resp. Flössen neben den vertaut liegenden Schiffen
 gestattet, so hat der bisherige Verkehr mit einiger
 Schwierigkeit zwar noch bewältigt werden können. —

Künftighin wird dies aber nicht mehr möglich sein. — Die vorhandenen Gewässer werden, auch nach ihrer Verbesserung, für die oben berechnete vermehrte Anzahl von 136.835 Schiffen und 1.650 Flössen keinen Raum haben. —

Hierbei muss berücksichtigt werden, dass die in der Neuzeit gebauten Kähne immer grössere Dimensionen erhalten. —

Die in den Elbgebieten erbauten neueren Kähne haben beispielsweise bereits ca. 57m Länge incl. Steuer und Boot gegen obige 50m. Länge und eine Breite von ca. 8m gegen obige 4¹/₂m Breite.

Die stetige Aufgabe der Schiffsbauer wird aber die Herstellung von Schiffen mit immer grösserer Tragfähigkeit bleiben. — Die kleineren Schiffe werden mehr und mehr verschwinden, um Schiffen von grösserer Breite und Länge Platz zu machen, durch welchen Umstand die Zahl der passirenden Schiffe zwar sinken, die Schwierigkeit der Schifffahrt aber erhöht werden und die jetzt zur Ausführung vorbereitete Verbesserung der Berliner Fahrwasser schon binnen Kurzem den Ansprüchen nicht mehr genügen wird. — Insbesondere, wenn man sich vergegenwärtigt, dass über die in Frage stehenden Fahrwasser **38 Brücken** führen, deren Joche von den Schiffen resp. Flössen meistens nur **einzeln** passirt werden können und dass die Erbauung neuer Brücken und dadurch die Vermehrung von Schwierigkeiten für die Schifffahrt nicht ausbleiben kann.

Wenn auch durch die in Rede stehende Verbesserung der Fahrwasser die Bewegungsfreiheit der einmal eingeschleusten Schiffe resp. Flösse einstweilen bedeutend erhöht werden wird, so wird dadurch aber weder eine Vermehrung der Ladeplätze oder eine Verlängerung der Ladestrassen, noch eine Vermehrung der Zufahrtswege bewirkt.

Die so vielfach beklagten Verzögerungen bei den Verschleusungen werden also damit nicht beseitigt. —

In der Voraussetzung obenerwähnter Zunahme der Bevölkerung Berlins werden die jetzt vorhandenen, durchaus grossartig angelegten Bahnen, ungeachtet ihrer erhöhten Leistungsfähigkeit unter der jetzigen Regie — in Folge des auch bei ihnen sich steigenden Verkehrs — künftig schwerlich mehr im Stande sein, die Wasserstrassen zu entlasten, sie werden umgekehrt leicht in die Lage gerathen können, Frachten an die Wasserstrassen abzugeben.

Aber selbst wenn dieser Fall nicht eintreten sollte, so werden die Wasserstrassen auch ohnehin durch die in Aussicht stehende Verkehrszunahme derartig überlastet werden, dass kaum absehbare Wirren und Störungen unausbleiblich sind. —

Da andererseits nicht anzunehmen ist, dass die Eisenbahnen auch nur in annähernd dem wachsenden Bedürfnisse entsprechender Weise die Wasserstrassen zu entlasten im Stande sein werden, so dürfen die Vermehrung der Wasserstrassen nur um so dringlicher sein. —

Die Eisenbahnen mit ihrer kostspieligen Schienenstrasse und theuren Dampftriebkraft werden da, wo Wasserstrassen sind, hauptsächlich nur demjenigen Gütertransport — welcher Eile erfordert — und dem Personenverkehr dienen können, der Wasserstrasse aber mit ihrer umsonst sich bietenden Tragekraft, mit der umsonst sich bietenden Triebkraft von Strom und Wind den Gütertransport mehr oder weniger überlassen müssen. —

Für die Zufahrt aus der Elbe und deren Gebieten ist die Spree und der Landwehr-Kanal im Süden der Stadt, sowie der Spandauer Schiffahrts-Kanal in seinem unteren Laufe vollständig genügend, und dürfte es deshalb natürlich scheinen, dass der aus der Havel und dem Finow-Kanal aus nördlicher Richtung nach Berlin gelangenden Schiffahrt auch im Norden Berlins ein neuer

Zugang eröffnet werde, auf welchen ohnehin durch den relativ stärksten und in Folge der Verbesserung des Finow-Kanals sicher noch mehr steigenden Schifffahrts-Verkehr an der Plötzensee-Schleuse — welche im Jahre 1879 z. B. allein 20.043 Schiffe verschleuste — wie bereits oben angeführt, hingewiesen wird.

In Rücksicht auf die ihrer Ausführung entgegengehenden Projecte des Elbe-Spree- und des Cüstriner-Kanals, nach welchen diese Kanäle in der Köpnick'er Gegend in die Spree gelangen werden, sowie ferner in Rücksicht auf das Project des Berlin-Rostocker Kanals nach welchem derselbe ungefähr bei Oranienburg in die Havel oder oberhalb Spandau in den Tegeler See münden wird, dürfte die Anlage des Nordkanals, als natürlichsten Verbindungs-Gliedes zwischen den genannten Kanälen zur unabweislichen Nothwendigkeit werden, da die oben-erwähnten drei Kanäle ganz gering veranschlagt einen Zugang von ca. 40000 Schiffen jährlich oder ca. 148 Schiffen täglich dem Berliner Schifffahrts-Verkehr zuführen würden — s. Elb-Spree-Kanal von Fr. Ed. Gustav Grosse — de 1869. S. 14. und da ferner die von Süden nach Norden oder umgekehrt passirenden Schiffe unmöglich den weiteren, mit vielem Aufenthalt verbundenen Weg durch den Landwehrkanal oder die Spree würden einschlagen können.

Dass die jetzt vorhandenen Wasserstrassen Berlins auch nach Ausführung der beabsichtigten Verbesserungen auf die Dauer nicht im Stande sein werden, den nachgewiesenen sich steigernden Verkehr zu bewältigen, glaube ich in Vorstehendem nachgewiesen und damit zugleich **den Beweis dafür geführt zu haben, dass die Anlegung einer dritten Fahrstrasse und zwar im Norden Berlins durch den hier proponirten Nordkanal nothwendig ist.** —

Es macht sich mit einiger Berechtigung die Erwartung geltend, dass die Seitens der Staatsregierung seit langer Zeit dem Kanalbauwesen entzogene Beachtung in

naher Zeit wieder lebhafter und wirkungsreicher werden wird.

Berlin würde dann, wie in politischer, so auch in Handels- und industrieller Beziehung zu einer Stadt ersten Ranges heranblühen und vielleicht wird dann der heute schüchterne Ruf: „Berlin muss Seestadt werden,“ durch die Anlage eines Berlin direkt mit der Nord- und Ostsee verbindenden Tief-Kanals in gewissem Sinne zur Wahrheit. — Dr. Stroussbergs bezügliches Project ist noch nicht vergessen — s. dessen Broschüre. Verlag J. Gutentag. 1878. — Auch hat in ganz neuer Zeit die Tages-Literatur — s. politische Gesellschafts-Blätter. 1882. Heft 15 seq. u. Heft 24 seq. diese Frage wieder aufgenommen und auf die Wichtigkeit der Kanäle für Kriegs-, Vertheidigungs- und Landes-Kultur-Zwecke hingewiesen.

Durch die Anlegung des Nordkanals würde ferner auch das für ca. 1 Million Einwohner genügende und gesundest belegene, bei Berlin vorhandene Bauterrain erschlossen werden. —

Der Stadttheil „Gesundbrunnen“ hat seinen Namen nicht ganz umsonst. Der die Stadt im Norden umgebende Höhenzug — der von Tegel über Weissensee, Lichtenberg sich hinziehende Barnim, sowie auch der vom Grunewald bis Rixdorf sich hinziehende Teltow liefern, nach den Untersuchungen des Königlichen Landes-Geologen Herrn Dr. K. A. Lossen, s. dessen Schriften „der Boden der Stadt Berlin“ und „Reinigung und Entwässerung Berlins,“ — durchgängig ein gesundes Normal Trinkwasser, während die ganze, im Spreethal auf leicht durchlässigem und sumpfigem Boden erbaute Stadt Berlin nur wenige Brunnen mit gesundem, aber viele Brunnen mit absolut ungesundem Trinkwasser aufzuweisen hat, weil der überall durchlässige, mit den Auslaugungen der Auswurfstoffe durchtränkte und mit den, dem Gasrohrnetze entströmenden Gasen durch-

sättigte Boden unfähig ist, das Filterwerk für das die Brunnen speisende Grundwasser auszuführen. Wenn auch durch die Einführung der Wasserleitung diesem Uebelstande einige Abhilfe geschaffen wird, so kann der Boden selbst aber nicht desinficirt werden. — Im Norden ist dieser Uebelstand wegen der dortigen lehmigen undurchlässigen Bodenbeschaffenheit gar nicht gekannt. —

Der Teltow im Süden Berlins kann wegen der weiteren Entfernung, wegen der dortigen Kirchhofs-Anlagen und wegen des Exerzierfeldes nicht in gleiche Beachtung gezogen werden. —

Sollte etwa die Staats-Regierung die gerüchtweise verlaubliche Idee der Verlegung des Stettiner-Bahnhofes nach dem Nordbahnhofe und der Beseitigung der Stettiner Bahn in Norden der Stadt noch nicht fallen gelassen haben, so dürfte es vielleicht der Erwägung werth sein, etwa vom Schnittpunkt der Stettiner- und Nord-Bahn ab den Bahnkörper der Stettiner-Bahn zu kassiren und den zu gewinnenden Raum zur Bettung eines vom Nordkanal sich abzweigenden Zweig-Kanals auszunutzen.

Dieser Zweig-Kanals würde vor dem Stettiner-Bahnhofs-Gebäude sich westwärts zu wenden und die Chausseestrasse, den Grützmacher und Invalidenpark durchschneidend, den Spandauer Schiffahrts-Kanal vis-à-vis des Hamburger Bahnhofs-Gebäudes zu erreichen haben. — Das Stettiner Bahnhofs-Gebäude würde erhalten bleiben und nebst dem dazu gehörigen noch verbleibenden grossen Terrain zu Ausstellungs- oder sonstigen fiskalischen Zwecken benutzt werden können. —

Der Eisenbahnkörper der Stettiner-Bahn ist an der Kreuzung der Bellermannstrasse 15.85m, an der Badstrasse 15.13m und an der Liesenstrasse 16.75m breit. — Es wäre also für 3 kleinere Schiffe genügende Breite vorhanden.

Durch die Anlegung dieses Zweig-Kanals würde die langjährige Klage über die in Bezug auf Ver-

kehr und Entwicklung des Nordens von Berlin störenden Hemmnisse durch die Stettiner-Bahn und deren Uebergänge im Niveau der Bad- und Liesenstrasse beseitigt und die Möglichkeit der Durchlegung neuer Verbindungsstrassen eröffnet werden. — Die Anlegung des Nordkanals — besonders in Verbindung mit dem ebenerwähnten Zweigkanal — würde der fortschreitenden Entwerthung des alten Grundbesitzes im Centrum, Osten und Norden Berlins und der Verarmung von Tausenden dort ansässiger Hausbesitzer Einhalt thun. —

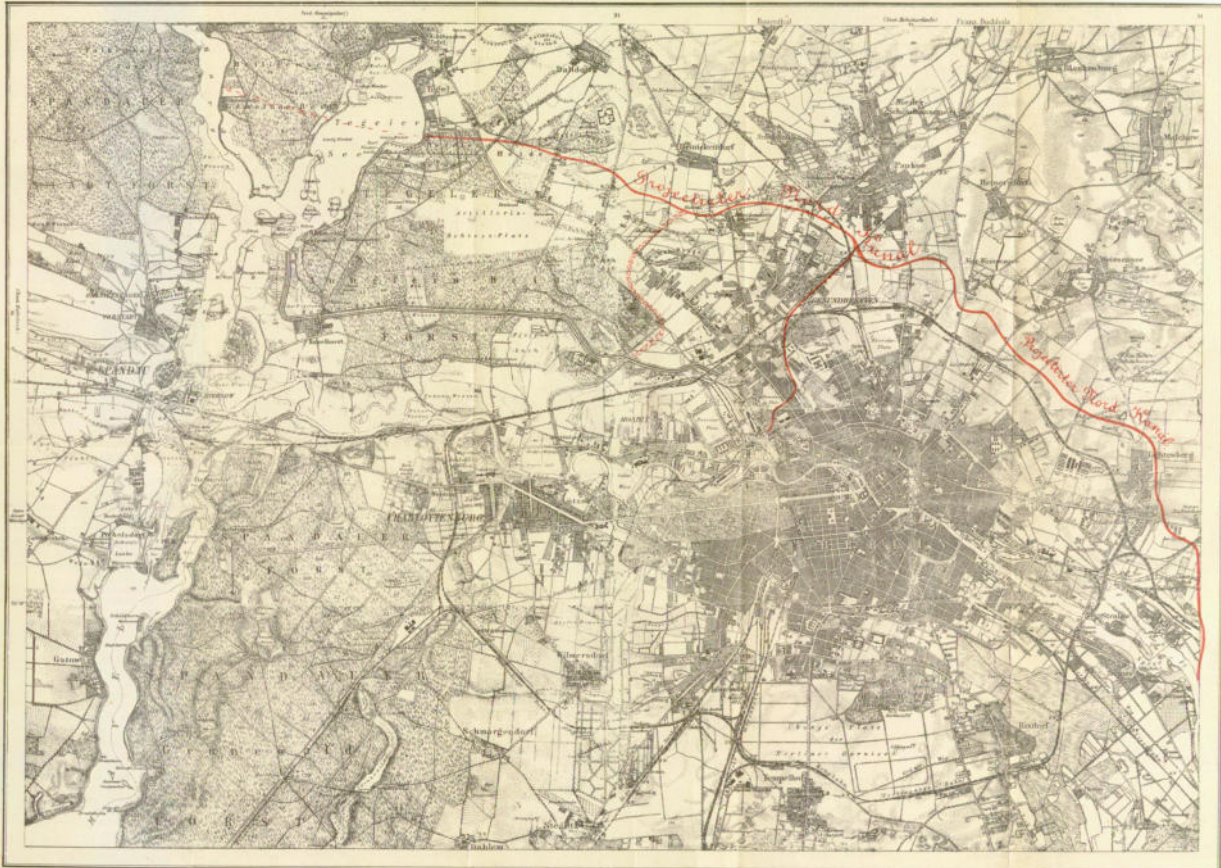
Aber nicht allein die Heilung dieses speciellen Nothstandes, der für die Gesammtheit ein nicht abzuweisender schwerer Vorwurf ist, würde durch die Anlegung des Nordkanals bewirkt werden, sondern es würde auch das viel weiter gehende Interesse der Provinz und derjenigen Lande und Plätze, — deren Handel auf das Berliner Absatz-Gebiet sich stützt — in hohem Grade gefördert werden. —

Die Anlegung des Nordkanals wird über kurz oder lang erfolgen müssen, die steigende Entwicklung Berlins und seiner Schifffahrt wird immer dringlicher seine Ausführung erforderlich machen, die je länger man damit zögert, nur um so grössere Opfer dereinst erheischen wird.

Es dürfte daher wohl an der Zeit sein, dass diesbezügliche, vorbereitende Schritte baldmöglichst gethan werden.

Der hohen Staats-Regierung und den Stadtbehörden erlaube ich mir, deshalb hiermit dringend anheimzugeben, das weitere Nöthige veranlassen zu wollen.

Meinen Mitbürgern aber empfehle ich, das Projekt zur Anlegung des Nord-Kanals auf das Kräftigste zu unterstützen und die Frage nicht eher ruhen zu lassen, bis die Ausführung — und zwar schnellmöglichst — erfolgt sein wird.



Mit Genehmigung des Königlich-General-Stabes publicirt.

Reproduction of Carl Neubeck, Berlin C. Spandauer-Strasse 3.