

Zur Geschichte des Plauer Kanals.

Von

Oberlehrer J. Maenss.

Unsere norddeutschen Ströme sind in ihrem gegenwärtigen Lauf einer westöstlichen Wasserverbindung wenig günstig. Indessen ist die Anlage von Kanälen, die Verbindung der einzelnen Wasserstrassen, doch wesentlich dadurch befördert worden, dass die verschiedenen Ströme nicht zu jeder Zeit denselben Weg eingehalten, sondern dass die östlichen im allgemeinen alle in früheren Zeiten eine mehr westliche Richtung nahmen und erst in späterer Zeit einen schnelleren Abfluss für ihre Gewässer nach Norden fanden.¹ Die verlassenen Flussbetten forderten geradezu zu Kanälen auf. So wurde in dem alten Oderbett 1662—68 der Müllroser Kanal, im früheren Weichselbett 1773—74 der Bromberger Kanal angelegt. Weit früher führte von der Oder zur Havel in alter Wasserfurche der Finowkanal. Zwischen 1603 und 1609 verschüttet, wurde er von Friedrich dem Gr. 1744—46 wiederhergestellt im Zusammenhang mit dem weiter westwärts führenden, unserer Provinz angehörenden Plauer Kanal. Doch war der Gedanke einer solchen Wasserverbindung damals kein neuer.

Schon im Jahre 1709 machte ein Ingenieur Roubay den Vorschlag,² zwischen der Elbe und Saale von Kalbe bis Frohse einen Kanal zu ziehen zur Erleichterung des Handels und des Salztransports, insbesondere zur Vermeidung des sächsischen Zolles in der Grafschaft Barby,³ der sich für den König auf ungefähr 30 000 Thaler belief. Zugleich machte er auf die Möglichkeit einer kürzeren Wasserstrasse zwischen Berlin und Magdeburg aufmerksam, wenn man die Elbe etwa von der Gegend von Parey aus mit Benutzung der Stremme mit der Havel in Verbindung setzen würde. Die Regierung hörte über diesen Vorschlag die Stände des Herzogthums Magdeburg. Diese hatten aber ihre grossen Bedenken. Man hielt dafür, der Kanal zwischen Elbe und Saale würde sehr theuer werden, da er durch viele Höhen zu führen, und da beträchtliche Entschädigungen an die betroffenen Grundbesitzer zu zahlen sein würden; auch würde die sächsische Regierung Schwierigkeiten machen, und wenn man das Gebiet von Barby vielleicht

1) Girard, Die norddeutsche Ebene. S. 7.

2) Akten der Magdeb. Kammer. Wasserbau-S. Nr. 7.

3) Barby war der Landeshoheit Kursachsens unterworfen; nach Aussterben der Grafen v. B. 1659 kam es an Sachsen-Weissenfels bis 1680 und war ein besonderes Territorium bis 1739, wo es wieder an Weissenfels fiel. 1746 gelangte es an Kursachsen, 1807 an Westfalen, 1815 an Preussen.

doch nicht ganz vermeiden könnte, nur an anderen Stellen Zoll erheben. Ebensovienig versprach sich der Ausschuss von einem Elb-Havel-Kanal, da „das Commercium zu Wasser zwischen Magdeburg und Berlin nicht viel importire“ und da der Kanal sehr kostspielig werden würde; denn die Stremme gehe mehrfach durch sumpfiges Terrain, die Ufer des Kanals würden daher verbohlt und Dämme gegen Ueberschwemmung von der Elbe her gezogen werden müssen. Was ihn aber besonders zum Widerspruch veranlasste, sieht man aus der Bitte, man möchte, falls man dennoch an dem Project festhalten sollte, wenigstens die Unterthanen bei dem dürftigen Zustand des Herzogthums mit Beiträgen dafür verschonen. Da die Regierung aus dem Bericht eines Baumeisters glaubte entnehmen zu müssen, dass die Elbe höher fliesse als die Saale, so blieb die Sache vorläufig liegen.

Bald nach dem Regierungsantritt Friedrichs des Grossen kam sie wieder in Fluss, und zwar handelte es sich jetzt um Verbindung der Elbe mit der Oder, resp. Berlins mit Magdeburg einer- und Stettin anderseits. Unter dem 5. Febr. 1741 überreicht der Minister v. Görne¹ eine „Information sommaire, was bei Anfertigung der neuen Canäle an Profit ohngefähr zu hoffen.“ Er erwartete für das Publicum von der erleichterten Communication, besonders in Ansehung der Verschiffung von Getreide, einen nicht unbeträchtlichen aber vorher kaum abzuschätzenden Gewinn. Näher untersucht er den Vortheil, der für Stettin erwachsen müsse. Hamburg hat in den letzten 6 Jahren durchschnittlich an Zoll zwischen Hamburg und Berlin ausgegeben 37 775 Thlr. 16 gr. Sämmtliche Zölle betragen etwa 4 %, also geben die Waaren zu Capital gerechnet 950 000 Thlr. Für die Zukunft könne man für Stettin gewiss die Hälfte dieser Summe ansetzen, und der Verkehr mit den übrigen kurmärkischen und magdeburgischen Städten dürfte ebenso hoch zu schätzen sein. Nehme man den Kaufmannsprofit zu 10 %, so ergebe sich ein Gewinn der Stettiner etc. Kaufmannschaft von 95 000 Thlr. Dazu werden noch Erleichterungen an Zöllen und im Transport auf 53 000 Thlr. angenommen, sodass der Vortheil für den Handelsverkehr sich etwa auf 148 000 Thlr. belaufen dürfte.

Für die königliche Kasse handelte es sich zunächst um den Salztransport. Es sind bisher von Halle 4000 und von Schönebeck 9000 Last verschifft worden; der leichtere Transport (à 2 Thlr. und 1 Thlr. 12 gr.) würde einen Profit von 21 500 Thlr. erwarten lassen. Dazu käme der Gewinn aus dem Holzhandel (80 000 Klaftern Holz, 3000 Fuder Holzkohlen u. s. w.), der zu 68 099 Thlr. berechnet wird.

1) Quelle für das Folgende: A. des Magdb. Regierungs-Archiv. Churm. Kr.- und Dom.-Kammer. I. Abth. Repert. 4a. Nr. 51—62.

Im folgenden Jahre stellte der Minister mit dem Präsidenten der Magd. Kriegs- und Dom.-Kammer v. Platen allerdings eine andere Berechnung auf. Nach dieser erwartete man eine Ersparniss beim Salztransport bei 14 000 Last à 1 Thlr. von 14 000 Thlr. Für das Salzwerk von Schönebeck nahm man einen Bedarf von 25 000 Klaftern Brennholz an. Während man für das Holz jetzt 3 Thlr. bezahlte,¹ konnte man es mit Hilfe des Kanals zu 2 Thlr. nach Schönebeck liefern, sparte also 25 000 Thlr. Magdeburg bekam damals aus dem Jerichowschen Kreise nach 6 jährigem Durchschnitt 21 807 Klafter. Würde vor Magdeburg ein königl. Holzmagazin errichtet, so glaubte man auf einen Gewinn von 14 538 Thlr. rechnen zu können. Bei der altenplathoschen Forst sparte man in Zukunft jährlich an Fuhrlohn 1736 Thlr. Das ergab einen Gesamtnutzen des Elb-Havel-Kanals von 55 274 Thlr.

So unsicher solche Aufstellungen auch waren, — und man war sich der Unsicherheit derselben wohl bewusst, — so war doch an dem Nutzen der vorgeschlagenen Kanalanlage überhaupt so wenig zu zweifeln, dass der Ausführung im Frühjahr 1742 näher getreten wurde.

So erging denn unter dem 20. April 1742 eine Verfügung an den Magdeb. Kriegs- und Dom.-Kammer-Präsidenten v. Platen, worin es heisst: „Es ist schon vor vielen Jahren in Vorschlag gekommen, dass zu Facilitirung und Verbesserung des Commercii die Oder mittelst Schiffbarmachung des Finowflusses bei Liebenwalde mit der Havel und diese hinwieder durch die Plauensche See ohnweit Brandenburg u. s. w. durch Anfertigung eines Canals mit der Elbe zwischen Niegripp und Hohen-Warthe combinirt werden möchte. Nachdem nun diese Sache von neuem ist in Deliberation gekommen und davor gehalten, dass es nicht allein gar practicable, sondern auch ein vor Uns und das publicum sehr nützlich Werk sein würde, So haben Wir vermittelst einer an Unser General-Directorium ergangenen Cabinetsordre allergnädigst resolviret, dass der Sache näher getreten, zuorderst aber selbige, um davon desto mehr Gewissheit zu haben, nochmals gründlich untersucht und ein Anschlag von denen Kosten gemacht werden soll, wobei dann auch zu überschlagen, was solcher Canal jährlich im guten Stande zu erhalten kosten werde. Wie wir nun solches bereits Unsrer Churmärk. Kammer wegen des Canals, welcher von der Oder bis an die Havel geführt werden soll, allergnädigst aufgegeben, also habt ihr in Ansehung des von der Plauenschen See bis nach der Elbe zwischen Niegripp und Hohenwarthe zu ziehenden Canals und derer

1) Thatsächlich scheint man kaum solches Holz viel gekauft zu haben, vielmehr Steinkohlen, nahm aber an, diese würden nicht immer in ausreichender Menge vorhanden sein.

dabei etwa nöthigen Schleusen mit Zuziehung eines oder des anderen des Wasserbaues recht kundigen Leuthe wie auch derer Beamten jeden Ohrts, insonderheit aber eines tüchtigen Ingenieurs ein gleiches zu thun, hierbei aber absonderlich darauf zu reflectiren und gegen den hieraus zu hoffenden Vortheil genau zu balanciren, Ob und was nicht allein Wir, sondern auch particuliers an Zöllen, Schleusegeldern, Land, Wiesen und sonst in dem ganzen Strich, wo dieser Canal geführt werden soll, etwa verlieren. . . . Bei der Untersuchung müssen des Wasserbaus verständige Leute zugezogen werden und müsset Ihr Selbst bei der ganzen Untersuchung mit zugegen sein . . . Ehe und bevor Ihr aber zur Sache schreitet, müsst Ihr euch zu Unserm Wirkl. geh. Etats Kriegs und dirigirenden Ministre v. Görne, welcher von der ganzen Sache vollkommene information hat, auf dessen erhaltenes avertissement nach Plaue begeben, um mit demselben alles weiter zu überlegen und völlige Abrede zu nehmen, wobei dann der Ingenieur Mahistre sich mit einfinden wird. Hiernächst ist . . . auch dahin zu sehen, wie der Canal am besten und nächsten geführt werden könne, übrigens aber alles soviel immer möglich zu beschleunigen und habt ihr hiernächst euren ausführlichen Bericht davon abzustatten.“

Die erste Bereisung der Gegend, durch welche der Canal gehen könnte, findet, da vorher die Wasserverhältnisse ungünstig waren, zwischen dem 8. und 13. Mai statt. An eine stärkere Benutzung der Stremme, auf die der erste Vorschlag hingewiesen hatte, wurde nicht mehr gedacht, vielmehr plante man, der Canal solle seinen Anfang zwischen Hohenwarthe und Niegripp nehmen und sich zwischen Burg und Parchau südlich von Ihleburg und Güssen durch die Parchener Feldmark weiter ostwärts ziehen. Man erwartete das nöthige Wasser von der höher fließenden Elbe und von einem aus dem Fiener Bruch über Zitz und Carow zu ziehenden Graben, und dachte ihn nicht für grössere Elbfahrzeuge, sondern für sogenannte Breslauer Kähne, Fahrzeuge zweiter Grösse, einzurichten, da die Elbe im Sommer nicht viel Wasser entbehren könne. Mit diesem Plan verband man bald noch einen zweiten, wonach zur Vermeidung der beschwerlichen Schifffahrt bei Magdeburg ein Canal von der Elbe bei Pechau oder Prester über Königsborn und Biederitz bis wieder zur Elbe bei Gerwisch geführt werden sollte. Die Nivellirung wurde im September dem Baumeister Riese übertragen. Dieser erklärt sich aber erstens entschieden gegen einen Canal von Frohse über Pechau, Biederitz, da ein solcher „vor dem Anlauf des Wassers nicht sicher“ und sehr theuer sein werde, wogegen er die Anlage einer Schleuse hinter der Citadelle empfiehlt,

die für etwa 30 000 Thlr. herzustellen wäre, und rath zweitens statt zu einem Kanal von Niegripp aus zu einem nördlicheren Ductus. Von Parey aus würde die Hauptschleuse besser vor dem Eisgang und grossem Wasser gedeckt, das Terrain geeigneter, nur 3 Schleusen statt 5 erforderlich und der Kostenaufwand um etwa 30 000 Thlr. geringer sein.

Nachdem man sich für Rieses Auffassung entschieden, beginnen im Frühjahr 1743 die Vorbereitungen für den Bau. Präsident v. Platen bereist Ende März die einzelnen Orte und conferirt mit den Interessenten, deren Grund und Boden berührt werden wird. Er macht sie auf die Vortheile aufmerksam, die ihnen erwachsen werden, dass sie ihr Holz in Zukunft besser absetzen können, und dass ihre Aecker, Wiesen und Hütungen durch leichteren Abzug des Wassers verbessert werden dürften. Mit Rücksicht darauf verzichten sie auch im allgemeinen auf Vergütung für das ihnen abzugrabende Land, nur ein Herr v. Werder auf Woltersdorf verlangt eine solche, da er an den Plauenschen See grenzt, er also nicht wie andre Vortheil zu erwarten hat, sondern geradezu einen Verlust; denn bis dahin ist eine grosse Menge Holz auf seinem Gebiete vor der Verschiffung abgesetzt worden, wofür er 50 Thlr. erhoben hat. Sonst sind nur geringe Entschädigungen nöthig für die Aemter Derben und Altenplatho und die Bürger von Genthin; den Bauern der betroffenen Dörfer werden nur die Contribution und Fouragegelder für die zu vergrabenden Grundstücke abgeschrieben.

Der König bestimmt 130 000 Thlr. zum Bau des Kanals und der Schleuse hinter der Citadelle. Wie er sich für die Sache höchlichst interessirt und sie schleunigst betrieben wünscht, so stellt er durch Cabinetsordre vom 24. April 1743 vom Bredowschen Garnisonregiment 500 und vom Weyerschen Bataillon 250 Mann in Aussicht. In einer Cabinetsordre vom 25. Juni 1743 heisst es: „Mein lieber President v. Platen. Da ich die Arbeit bei dem aus der Plauenschen See nach der Elbe anzulegenden Canal auf alle weyse befördert und beschleunigt wissen will, hierbei aber nöthig ist, dass die Arbeit mit denen darin anzulegenden Schleusen bestens poussirt werde; So befehle ich hierdurch, dass die nächsten Dorfschaften an den Orten, wo die 3 Schleusen angelegt werden, ganz ohnweigerlich die benöthigten Leuthe zur Rammarbeit gegen 4 ggr tägliche Löhnung pro Mann hergeben sollen, weshalb Ihr das gehörige in Meinem Nahmen verfügen und darauf mit allem Ernst und Nachdruck halten sollet. Ferner befehle ich hierdurch, dass die umliegenden Dörfer bei Parey die Bruch und Quadersteine, desgl. den Kalk von der neuen Elbe bis an den Ort der Schleuse, vor so viel Fuhrlohn als sie nach Proportion bei Anfahren des Brennholzes

aus königl. Forsten verdient, anfahren, auch wenn sonst bei dem Schleusenbau Pferde zum anspannen und ziehen nöthig sein, solche gegen ein von Euch billigmässig zu regulirendes Lohn hergeben sollen.“ Zugleich ergeht an das Magdeburger Gouvernement die Aufforderung, behufs Anlegung einer Schleuse hinter der Citadelle, durch welche die bisherigen Schwierigkeiten des Wassertransports beseitigt werden könnten, mit dem Kr.- und D.-Kammer-Präsid. v. Platen sich zusammen zu thun, die Oertlichkeit in Augenschein zu nehmen und dafür zu sorgen, dass kein Nachtheil für die Festungswerke sich ergebe.

Im Sommer 1743 wird die Arbeit begonnen. Die Oberleitung, Schleusen- und Häuserbau übernimmt der Landbaumeister Riese, die eigentliche Grabenarbeit nimmt der Ingenieur Mahistre in Entreprise für 60 000 Thlr., eine Summe, die indess später erhöht wird, da sich nicht vorhergesehene Schwierigkeiten zeigen. Mit Hülfe von militärischen Kräften wird das Werk anfangs ziemlich schnell betrieben, aber mancherlei Umstände, Herabsetzung des Lohnes zum Herbst, Abberufung der Soldaten, grosses Wasser im Frühjahr 1744, behindern den Fortgang. So wird im September 1744 geklagt, dass, während man zeitweise schon 1800 Arbeiter beschäftigt habe, jetzt kaum 300 in Thätigkeit seien. Natürlich; der 2. schlesische Krieg machte es unmöglich, dass die Regimenter Mannschaften hergaben, bei den übrigen Arbeitern aber entstand die Furcht, sie möchten in die Regimenter eingesteckt werden, und so gingen sie zum Theil davon. Die vorhandenen Kräfte waren aber auch nicht immer willig. Anfang October 1744 begegnen wir einem Streik der Maurergesellen, welche „sich sämmtlich vereinigt haben, keinen Finger mehr zu rühren, wenn ihnen nicht bis Gallen (16. Oct.) das grosse Lohn gereicht wird“; von da ab wollen sie mit 6 ggr. zufrieden sein. An solchen Dingen mochte das Verhalten der Aufseher einige Schuld haben. Der Kammer-Präsident v. Platen schreibt einmal, er habe es bei seiner Rückreise von Berlin missfällig wahrgenommen, dass es mit der Arbeit bei der Plauer Schleuse langsam und schläfrig hergehe, was daher komme, dass der Herr Baumeister den Conducteuren nicht besser auf die Finger gesehen habe, so dass sie Schwenzelpfennige gemacht und den Arbeitsleuten von ihrem Lohn wöchentlich etwas abgezogen hätten, wodurch ihre Autorität habe leiden müssen. So kann der ursprünglich gedachte Termin nicht eingehalten werden, doch aber wird der Canal 1744 fertig bis auf eine Strecke von 500 Ruthen, die dem Jahre 45 verbleiben. Die Hauptarbeit für dieses Jahr ist aber — neben dem Rest an Schleusen- und Häuserbauten, Nachräumung und Herstellung von Communicationsbrücken — die Austiefung der alten Elbe von Parey aus.

Man hatte zuerst für den Canalductus die Strecke der alten Elbe oberhalb Parey ausersehen. Mahistre ging aber von diesem Plane, obgleich die Schiffahrtsstrasse dadurch länger wurde, ab, weil er den zu starken Wasserandrang der Elbe fürchtete, und wählte die Strecke unterhalb auf Derben zu. Für diese Fahrt abwärts hatte sich auch Oberteichinspector v. Haerlem ausgesprochen. Das Bett der alten Elbe verlangte nun aber eine durchgreifende Correctur. Steine und Baumstämme mussten ausgehoben und eine gleichmässiger Tiefe hergestellt werden. Schliesslich brauchte man aber doch von oberhalb her Zufluss, da die alte Elbe bei niedrigem Wasserstand nur bis 2 1/2' Wasser hatte, und so wurde ein Durchstich durch das sogen. düstre Loch vom oberen Ende der alten zur neuen Elbe nöthig. Das kostete Zeit, zumal eintretende Nässe hinderlich wurde und Dämme zum Schutz der Arbeiten, besonders an der Pareyer Schleuse, gegen das grosse Wasser gezogen werden mussten. Den Ingenieur Mahistre trafen drum auch der Verzögerung wegen Vorwürfe, und dieser spricht, sich entschuldigend, von seiner „unglücklichen entreprise“, und erklärt, „an der Verzögerung des Ganzen habe niemand solche Schuld als der König selbst, da er die Soldaten zur Armee berufen habe“.

Da die im Herbst 1745 aufgeworfene Frage, ob nicht auch gleich ein Flossgraben durch den Fiener Bruch und von da bis an den Plauer Canal (in einer Länge von 2394 Ruthen mit 24' Sohlenbreite) zu ziehen sei, vom König verneint wird,¹ so wird trotz des Krieges das Ganze bis Ende des Jahres beendet, und unter dem 3. Januar 1746 ergeht die Cabinetsordre an v. Platen: „Würdiger und Vester, besonders lieber Getreuer. Ich habe euren Monathlichen Rapport vom December erhalten und daraus unter anderm ersehen, dass der Canal endlich zur perfection gediehen und folglich aufs Frühjahr navigable sein wird; Es ist mir solches angenehm, und wenn nach des v. Harlem Meinung hin und wieder noch etwas nachzuräumen ist, so muss der Entrepeneur solches ohne raisoniren im Stande setzen und sollet Ihr denselben dazu mit Nachdruck anhalten. Ich bin Euer Wohlfl. König.“

Am Dienstag den 26. und Mittwoch den 27. April 1746 fand eine Probefahrt mit einem beladenen Salzschiif von 4' Tiefgang statt. Sie fiel im ganzen befriedigend aus, man fand, dass durch die Fahrt durch den Kanal etwa 5 Tage Zeit erspart wurden. Die Tiefe war freilich nicht überall dieselbe, während sie mehrfach über 6' betrug, ging sie stellenweise doch kaum über 4', so dass man es für rathsam

1) „Zu Anfertigung des Grabens durch den Finer Bruch sind Wir nicht gemeint Geld zu accordiren.“

hielt, den Kanal nur mit Breslauer Kähnen (3' Tiefgang) befahren zu lassen. Mit dem 1. Juni 1746 beginnt die Schifffahrt. Die Schiffer führen aber anfangs noch vielfach den alten Weg, sodass von Zwangsmitteln gesprochen wurde, die aber nicht wirklich scheinen zur Anwendung gekommen zu sein. Vom 1. bis 16. Juni passierten den Kanal 181 Fahrzeuge, 147 mit königl. Freipässen; an Zoll wurden in derselben Zeit erhoben 32 Thlr. 8 Pf.

Nach dem für das 1. Jahr aufgestellten Etat erwartete man eine Einnahme von 23196 Thlr., darunter Zoll für Getreide und Kaufmannsgüter 776 Thlr.; dem gegenüber eine Ausgabe von 10374 Thlr. Diese setzte sich zusammen aus den Zinsen für das aufgewendete Kapital von rund 184000 Thlr. in Höhe von 9200 Thlr., aus den Gehältern für Beamte und Aufseher, den Kosten für die Ausschlämmung des 8655 Ruthen (etwas über $4\frac{1}{4}$ Meile von Parey bis zum Plauer See) langen Kanals und denen für Instandhaltung der 8 Communicationsbrücken, der 3 Schleusen mit $16\frac{1}{2}$ ' Gefälle und der verschiedenen Gebäude. Nach diesem Ansatz ergab sich ein Ueberschuss von 12822 Thlr. Der Anschlag war wohl nicht allzu hoch gegriffen. Der Verkehr steigerte sich allmählich ganz bedeutend. Ein Rechnungsbuch über das Jahr vom 1. Juni 1802 bis 31. Mai 1803 zeigt (abgesehen von den Königl. Schiffen) einen Verkehr von 1146 Schiffen bei der Pareyer Schleuse und eine Einnahme aus dem Kanalzoll (nach den 3 Gruppen: Getreide, Kaufmannsgüter, Holz für Particuliers) von 22286 Thlr.

In der neueren Zeit hat man dem Kanalwesen wieder mehr Aufmerksamkeit gewidmet; und wie man eine Verbindung der Ems mit der Weser und Elbe ins Auge zu fassen begann, dachte man auch wieder auf Verbesserung resp. Verkürzung des Wasserweges zwischen Magdeburg und Berlin. So kam man, zumal sich die Anlage der Pareyer Schleuse als mangelhaft erwiesen hatte, auf die Anlage eines Kanals zurück, der das Bett der Ihle benutzend, diesen kürzeren Weg herstellen sollte. In den Jahren 1865 bis 1871 wurde von Niegripp an der Elbe her die neue Kanalstrecke über Burg und Ihleburg bis Seedorf mit 3 Schleusen gebaut, die alte Strecke von Seedorf abwärts vertieft und verbreitert. Die Strecke von Niegripp bis Plaue hat nun eine Wasserspiegelbreite von 19 m und eine Sohlenbreite von 11,3 m bei 1,57 m Tiefe. Die alte Strecke von Parey bis Seedorf, der sogen. schmale Graben, hat dagegen nur 14 m Wasserspiegelbreite, 8,5 m Sohlenbreite und 1,1 m Tiefe.

Der Verkehr von Schiffen und Flößen durch die Pareyer Schleuse betrug im Jahre 1878:¹

		zu Thal:		
		beladen	unbeladen	
Segelschiffe	aus Böhm. Elborten	34	—	} bestimmt haupt- sächlich für Havelorte und Berlin (403). für Stettin nur 2.
"	" Magdeburg	8	32	
"	" Derben	293	51	
Flösse	" "	—	1	
Segelschiffe	" Elborten zwischen Magdeburg und Sandau	68	91	
Segelschiffe	aus Hamburg	38	18	
		441	192	+ 1 Floss.

		zu Berg:		
		beladen	unbeladen	
Segelschiffe	aus Elborten	4	2	} best. nach Derben (bes. die unbelad.), Elborten zw. Magde- burg und Sandau und nach Hamburg (21).
"	" Havelorten u. Berlin	65	305	
Flösse	" " " "	—	4	
Segelschiffe	" Oderorten	22	—	
		91	307	+ 4 Flösse.

Bei der Plauer Schleuse passierten

	zu Thal:		zu Berg:	
	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen
Güterdampfschiffe	39	—	39	—
Segelschiffe	2853	253	1509	1442
Flösse	—	4	—	31
(3145 Fahrz.)	2892 Schiffslad. à 1500—2000 Ctr.		1548 Schiffsladungen	
	4 Flösse mit 3254 Ctr. Bestand.		(2990 Fahrzeuge)	
			31 Fl. mit 135 098 Ctr.	

Der Heimatsstaat war bei den Dampfschiffen Preussen, von den Segelschiffen gehörten

zu Thal:	zu Berg:
2578	2634 nach Preussen
138	133 " Sachsen
19	42 " Mecklenburg
39	42 " Anhalt
4	4 " Hamburg
328	96 " Böhmen.

1) Statistik des Deutschen Reichs XLI. I, 50 f., II, 50 f.

Durchgang bei der Niegripper Schleuse:

	zu Thal:		zu Berg:	
	beladen	unbeladen	beladen	unbeladen
Güterdampfschiffe	38	—	39	—
Segelschiffe	2174	283	1448	1017
Flösse	—	11	—	15
(2495 Fahrzeuge)		2175 Schiffsladungen	(2504 Fahrzeuge)	
+ 11 Flösse mit 16437 Ctr.			1512 Schiffsladungen à 1500 — 2000 Ctr. + 15 Fl. mit 61 719 Ctr. Bestand.	

Von den Segelschiffen entfielen

zu Thal:	zu Berg:
1963	2116 auf Preussen
174	181 „ Sachsen
13	21 „ Mecklenburg
42	51 „ Anhalt
2	2 „ Hamburg
263	94 „ Böhmen.

Der Güterverkehr auf dem Kanal belief sich 1878 bei der Pa-reyer Schleuse auf

	zu Thal:	zu Berg:
	648831 Ctr.	132005 Ctr.
darunter Braunkohlen	14700 „	1500 „
Mineralöl, Petroleum	17435 „	— „
Eisen, roh	30000 „	— „
Getreide	26940 „	1400 „
frische Baumfrüchte	35800 „	— „
Kartoffeln	26144 „	7524 „
europäisches Bau- und Nutzholz	3780 „	40930 „
aussereuropäisches Nutzholz	2830 „	— „
Brennholz	— „	3500 „
Hüttenprodukte	4093 „	— „
Mühlenfabrikate	5400 „	9050 „
Steine	1800 „	28800 „
Chamotte-, Dach- Mauerziegel, Drains	165435 „	15720 „
Schiefer	8734 „	— „
Gemeine und Ziegelerde, Lehm, Kies, Sand	282540 „	11900 „
Flossholz {	Stämme	275 „
	Schnittwaaren	— „
		1200 „
		2430 „

Bei der Plauer Schleuse ist der Verkehr nach Schiffsladungen berechnet und betrug		
	zu Thal:	zu Berg:
	2892	1548
darunter Braunkohlen	465	1
frische Baumfrüchte	110	—
europäisches Bau- und Nutzholz	15	622
Getreide	31	128
Zucker	44	1
Brennholz	8	20
Salz (ausser Düngesalz)	190	—
Steine	194	4
Chamotte - Mauerziegel etc.	776	60
Kalk, Kreide	180	32
Ziegelerde, Lehm etc.	337	34

Bei der Niegripper Schleuse erreichte er die Höhe von				
	zu Thal:		zu Berg:	
	2175	Schiffsladungen	1512	Schiffsladungen
Steinkohlen	10	„	2	„
Braunkohlen	624	„	1	„
Getreide und Samen	68	„	111	„
Steine	468	„	46	„

Die Einnahmen¹ betragen im Etatsjahr 1878/79 (April — Ende März) nach Angabe des Haupt-Steuer-Amtes Burg:

Kanal-Zoll-Amt Parey.

147 Gefässe mit	862	ℳ	30	δ
358 „ „	947	„	10	„
450 „ „	393	„	65	„
16 Ableichterungsfahrzeuge	4	„	70	„
4 Holzflösse	5	„	90	„
19 Fischer- resp. Handkähne	1	„	80	„
			<hr/>	
	2215	ℳ	45	δ
Krahngeld	107	„	—	„
			<hr/>	
	2322	ℳ	45	δ

1) Nach Gesetzsammlung von 1872 S. 57—60 werden pro 5000 Kilogr. Tragfähigkeit erhoben 3 Silbergr., doch in keinem Falle mehr als im ganzen 2 Thlr. 10 Sgr., für gewisse Gegenstände als Erde, Lehm u. dgl. die Hälfte. Krahngeld wird erhoben nach Tarif vom 3. Mai 1872

für Fahrzeuge bis 600 Ctr. Tragfähigkeit 2 Sgr.

„	„	„	900	„	3	„
„	„	„	1200	„	4	„
„	„	über	1200	„	5	„

Kanal-Zoll-Amt Niegripp.

1852 Gefässe mit	11124	ℳ	10	δ.
1851 " "	5929	"	80	"
1269 " "	1380	"	95	"
27 Holzflösse mit	255	"	40	"
12 Fischer - resp. Handkähne	2	"	15	"
	<hr/>			
	18692	ℳ	40	δ.
Krahngeld	251	"	10	"
	<hr/>			
	18943	ℳ	50	δ.

Kanal-Zoll-Amt Plaue.

1986 Gefässe mit	11905	ℳ	40	δ.
2426 " "	7322	"	65	"
1659 " "	1657	"	50	"
33 Holzflösse mit	420	"	90	"
	<hr/>			
	21306	ℳ	45	δ.
Krahngeld	1716	"	20	"
	<hr/>			
	23022	ℳ	65	δ.

Parey	2322	ℳ	45	δ.
Niegripp	18943	"	50	"
Plaue	23022	"	65	"
	<hr/>			
Sa.	44288	ℳ	60	δ.

Da man wohl mit aller Sicherheit annehmen kann, dass der alte (so billig gebaute) Plauer Kanal sich längst bezahlt gemacht hat, und die Kosten für den Bau 1865—1871 sich auf etwas über 1 Million Mark (gegen 1 200 000) belaufen haben, so rentiert der Kanal mit Anschlag der laufenden Kosten für Instandhaltung etc. mit gegen 3 %, ein für Kanäle mittleres Verhältnis, das sich mit Herstellung des weiter westwärts führenden Zukunftskanals Ems-Weser, Weser-Elbe noch erheblich bessern dürfte.

Für unsere Provinz ist der Plauer Kanal aber auch so schon längst eine höchst wichtige Verbindungsstrasse, durch die der grosse König sein Gedächtnis unserm Boden dauernd eingegraben hat.