

wohner erstreckt, ist er ein Welthandelsplatz ersten Ranges geworden. Stettiner Schiffe bringen Getreide, Sprit, Ölfrüchte, Holz, Zink und die verschiedensten Erzeugnisse deutschen Gewerbefleißes zu den Seehandelsplätzen der fremden Gestade. Wichtige Eisenbahnlinien (nennen!) dienen seinem Handel, welcher seinen Mittelpunkt in einem geräumigen Hafen findet, der von dem 5—6 m tiefen Oderstrom mit seinen Nebenarmen gebildet wird. Regelmäßige Dampferverbindungen über den Seehafen Swinemünde bestehen mit New York, sowie mit allen bedeutenden Plätzen der Ost- und Nordsee, von Frankreich, Spanien und dem Mittelmeere. Stets hielt sich der Stettiner Hafen auf der Höhe der technischen Entwicklung und schüttelte mit zuerst die einengenden Fesseln der Segelschiffahrt ab, um sich der Dampfschiffahrt zuzuwenden. Durch den beabsichtigten Kanal von Berlin nach Stettin, dessen Ausführung jetzt ziemlich gesichert ist, und dessen Kosten sich mit der Entwässerungsanlage im Oderbruch auf 42 Millionen M belaufen werden, wird Stettins Handel eine mächtige Förderung erfahren. Seine Ausfuhr ist bedeutend geringer als seine Einfuhr (Gründe!), was auch bei dem in zweiter Linie in Betracht kommenden Hafen von **Lübeck** der Fall ist.

Lange Zeit hindurch hat Lübeck an den verschiedensten Hemmnissen seines Handels leiden müssen, so daß es wahrlich nicht durch hervorragend günstige Lage auf seine jetzige hohe Rangstufe erhoben worden ist. Seine Entfernung vom Meere ist bedeutend, das Fahrwasser der Trave bis zum Vorhafen Travemünde eng und sehr gewunden, seine Ausdehnungsfähigkeit wegen seiner ausgesprochen insularen Lage sehr beschränkt. Aber die Verwaltung der alten Hansastadt hat gewaltige Opfer nicht gescheut, um diesen kleinsten von den großen Ostseehäfen, dessen Handel noch dazu auf engere Grenzen angewiesen ist als derjenige anderer Häfen, in Bezug auf den Wert seiner Ausfuhrartikel zu dem bedeutungsvollsten zu machen. Die Regulierung des Strombettes der Trave, die Erweiterung seines Hafens, die Erbauung der Eisenbahn nach Büchen zum Anschluß an die Hamburg-Berliner Strecke und der direkten Bahn nach Hamburg und endlich der am 16. Juni 1900 eingeweihte Elbe-Trave-Kanal, der Lübeck mit Lauenburg an der Elbe verbindet: alle diese Werke sind bezeichnend für den Opfersinn und die Tatkraft, die unerloschen in jener ältesten der Hansastädte fortleben.

Der Elbe-Trave-Kanal, zu dessen Baukosten der nur 100000 Einwohner zählende Hansastaat allein $16\frac{1}{2}$ Millionen und Preußen $7\frac{1}{2}$ Millionen M beisteuerte, ist nur 67 km lang. Die größten Elbschiffe bis zu 1000 Tonnen Tragfähigkeit können ihn benutzen. Er ist zweischiffig und hat eine Sohlenbreite von 22 m.

Was veranlaßte nun wohl Lübeck, dieses riesige Opfer zu bringen? Unter den Anforderungen, welche die Verkehrsleistungen zeitgemäßer Seehäfen zu erfüllen haben, fällt mehr noch als die