

Dieser Fracht steht z. Zt. eine Wettbewerbsfracht der westfälischen Kohle von 13,10 RM bzw. 12,70 RM gegenüber. Die für den Wettbewerb für den Mittellandkanal in Frage kommende kombinierte Bahn- und Wasserfracht der oberschlesischen Kohle dürfte somit insgesamt nur

$$9,40 - 5,45 = \text{rd. } 4,- \text{ RM/to} \quad (\text{IX})$$

betragen.

Herauszuwirtschaften sind nach Fertigstellung des Ottmachauer Staubeckens und der Fürstenberger Schleppzugschleuse nach Ansicht des Reedereidirektors Dr. Rischkowski

.	1,— RM/to,
durch Ermässigung der Vorfracht auf einer eigenen Schleppbahn ca.	1,80 RM/to,

Zusammen **2,80 RM/to (X)**

so dass der Vorsprung der westfälischen Kohle nach Fertigstellung der jetzt genehmigten Ausbauten immer noch

$$(5,45 - 2,80) \quad 2,65 \text{ RM/to (XI)}$$

ausmachen wird.

Dieser ungeheure Vorsprung der westfälischen Kohle kann nur durch den Bau weiterer Staubecken einigermaßen eingeholt werden, so dass ein womöglich schleusenfreier Verkehr von 1000 to-Kähnen auf der Oder möglich ist.

Es würde hier zu weit führen, wenn die Ermittlung der Einzelwerte der obigen Frachtabellen hier wiedergegeben würde, und die Feststellung mag genügen, dass die Erhebungen in sorgfältigster Weise durchgeführt wurden.

Die Forderungen der Oderprovinzen und der oberschlesischen Bergbauindustrie können in Wiederholung des oben genannten Vorschlages dahin zusammengefasst werden, dass neben dem Bau und Betrieb einer eigenen Schleppbahn

ein womöglich schleusenfreier Verkehr von 1000 to-Kähnen auf der Oder sichergestellt werden muss.

Der Weg zu diesem Ziel ist lang und mühevoll und es wird notwendig werden, dass die gesamten Verwaltungs- und Wirtschaftskreise sich zusammenschliessen, um über die zur Erreichung des Zieles einzuschlagenden Wege gemeinsam zu beraten.

Ohne weiteres einleuchtend ist, dass die zu bewältigende Aufgabe vornehmlich eine Aufgabe wasserwirtschaftlicher Art ist. Unsere eigenen Vorschläge sind in dem folgenden Abschnitt zusammengefasst.