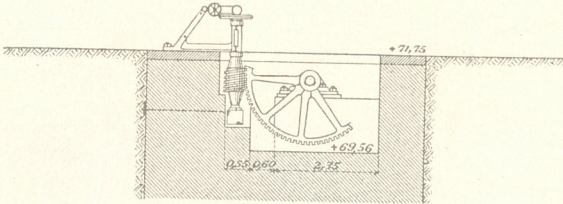


Es sind noch zwei weitere Vorgelege vorhanden, von denen das Letzte gestattet, dass ein Mann das Thor hebt. Das erste Vorgelege gestattet, im Notfall das Thor in $2\frac{1}{2}$ Minute zu legen. Wegen der bei Benutzung des ersten Vorgeleges entstehenden Schwankungen wird das Senken meist mit dem zweiten, das Heben mit dem dritten Vorgelege ausgeführt.



Schnitt durch das Windewerk.

Die Thore sind von der „Gute Hoffnungshütte“ erbaut und zwar die vier letzten Thore der neueren Bauart nach dem Entwurf der Bauverwaltung.



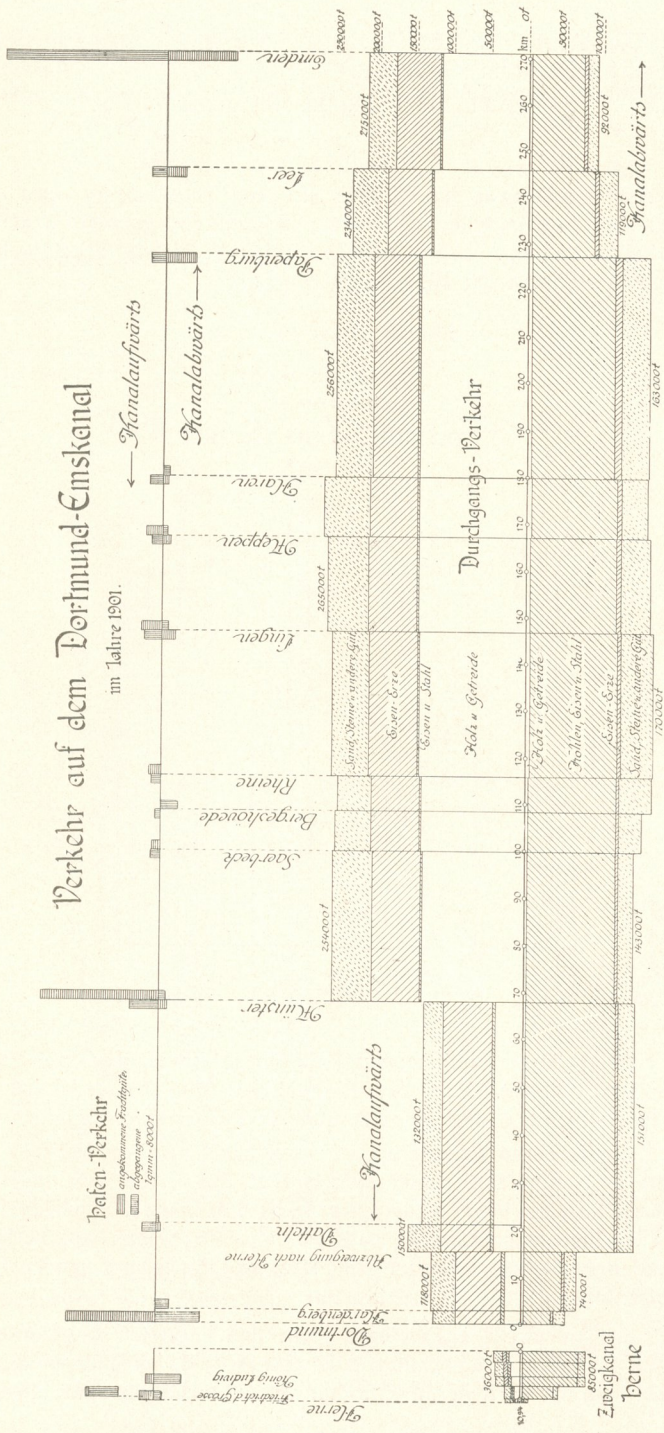
Der Verkehr auf dem Dortmund-Emskanal.

Für den Kanalverkehr dienen ausser den Pünten, welche bereits vorher den Verkehr auf der Ems, insbesondere der unteren Ems besorgten, für Leinenzug mit Pferd eingerichtet sind und 70 bis 150 t Tragfähigkeit haben, der Grösse nach hauptsächlich zwei Schiffsformen.

Die Mehrzahl der neuerbauten Schiffe hat die grössten zulässigen Abmessungen: 67 m Länge, 8,2 m Breite über Alles und 2,0 m grössten Tiefgang mit rund 950 t Ladefähigkeit. Die andere Gruppe hat 40 m Länge, 7,5 m Breite, 1,9 m Tauchtiefe und rund 400 t Tragfähigkeit. Besonders vorteilhaft erweist sich auf dem Kanal der Verkehr mit Seeleichtern und zwar sind die grösseren 60 m lang, 8 m breit, laden auf See 2,50 m tief ab, im Kanal 2 m und haben dann noch 700 t Tragfähigkeit. Die kleineren sind 40 m lang, 7 m breit und laden bei 2 m Tiefgang 400 t. Daneben verkehren noch holländische Schiffsformen, die Tjalken.

Verkehr auf dem Dortmund-Emskanal

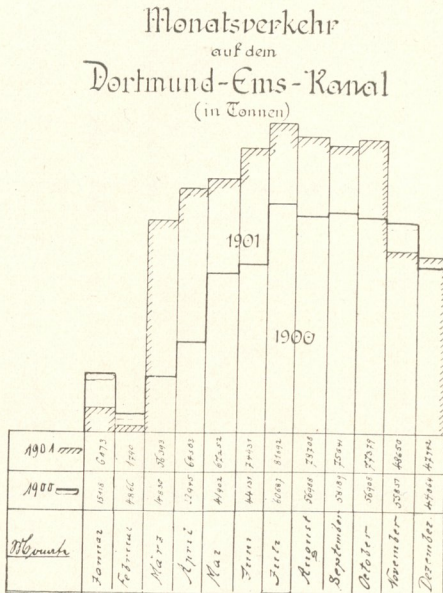
im Jahre 1901.



Die Abgaben werden für den 215 km langen Weg von Dortmund bis Herbrum zur Zeit mit

50 Pfg. für die I. Tarifklasse, später 70 Pfg.	
25 " " " II. " " 50 "	
10 " " " III. " " 30 "	

berechnet und zwar für kürzere Strecken anteilmässig nach der Zahl der durchlaufenen Kilometer; in Rechnung gezogen wird die wirkliche Ladung. Leere Schiffe zahlen $\frac{1}{10}$ ihrer Tragfähigkeit nach den Sätzen der III. Klasse.



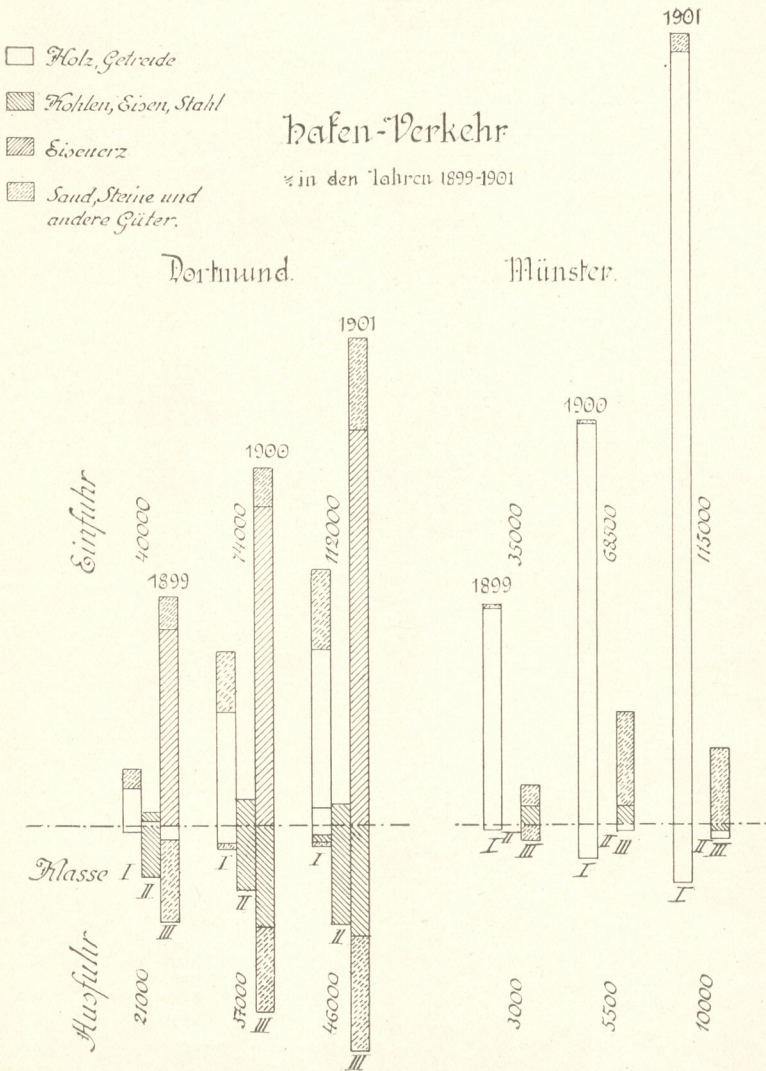
16 1 mm = 2000 t

Der grösste Durchgangsverkehr beträgt kanalaufwärts 270000 t, abwärts 175000 t. Von den Binnenhäfen sind hauptsächlich die Häfen Dortmund und Münster und die Zechenhäfen beteiligt.

Zur ferneren Erläuterung, in welcher Weise der Verkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal sich bewegt, ist 1. eine zeichnerische Darstellung des Durchgangsverkehrs im Jahre 1901 beigegeben. Es ist hieraus ersichtlich, dass von den Seehäfen hauptsächlich Emden und erst in zweiter Linie Leer und Papenburg den Verkehr vermitteln.

2. Eine zweite Darstellung giebt den Vergleich des Verkehrs nach Monaten in den Jahren 1900 und 1901; es ist daraus ersichtlich, wie der Verkehr im Frühjahr verhältnismässig spät einsetzt.

Es ist dies der Einwirkung der spät dem Verkehr zugänglichen östlichen Seehäfen zuzuschreiben. Der Verkehr im Januar und Februar ist lediglich von den Witterungsverhältnissen abhängig.



3. Eine dritte Darstellung gibt den Verkehr in den Häfen Dortmund und Münster, aus welcher die Verschiedenartigkeit des Verkehrs in den Häfen hervorgeht, gleichzeitig aber auch die gleichmäßige Hebung des Verkehrs. Für Münster ist das Vorwiegen der Güter erster Tarifklasse kennzeichnend.

Es betrug die Anzahl der ankommenden und abgehenden Schiffe in den Häfen:

	Dortmund	Münster
1899 . .	1547	1287
1900 . .	2051	1836
1901 . .	2225	2284

Der Verkehr in Gütern:

	Dortmund	Münster
1899 . .	61000 t	38000 t
1900 . .	111000 t	74000 t
1901 . .	158000 t	125000 t

