

baues von Triest im Ganzen eine Wiederholung der Hafenanlage von Marseille ist, ebenso wurde bei der Bau-Ausführung von Triest dieselbe Methode befolgt, welche bei der Bau-Ausführung in Marseille angewandt und gelegentlich der Besprechung der Hafengebäuden von Marseille ausführlich erörtert wurde. Da jedoch der Meeresuntergrund in Marseille nahezu unnachgiebig, während der Untergrund in Triest ein nachgiebiger, halbfester Schlamm ist, so sind in Triest Setzungen und seitliche Verschiebungen eingetreten, in Folge welcher die Begrenzungslinien der Moli und Quais *abcdefghik* nach den Linien *b'c'd'e'f'g'h'i* hinausgeschoben wurden.

Die Daten, aus welchen sich diese Bewegungen der Quaimauern erklären ließen, sind auf der Ausstellung nicht vorgebracht worden und entziehen sich deshalb hier der Besprechung seitens des Berichterstatters.

Fiume.

Taf. XIX gibt den Plan des in der Anlage begriffenen neuen Hafens von Fiume.

Nachdem nur dieser beiliegende Plan, sonst aber keine näheren Daten über die dortigen Verhältnisse zur Ausstellung gebracht waren, so ist der Berichterstatter auch hier nicht in der Lage, sich des Weiteren über die Bau-Ausführung zu ergehen.

Der Nordsee-Canal von Amsterdam.

Der Canal von Amsterdam zählt zu den merkwürdigsten Seebauten, welche zur Ausstellung gebracht waren. Er bezweckt, die Zufahrt von der Nordsee nach Amsterdam, welche bislang schwierig und nur auf Umwegen, entweder durch die Zuidersee oder durch den nordholländischen Canal möglich war, auf einem kürzeren, den Handelsverhältnissen dieser Stadt besser entsprechendem Wege zu ermöglichen.

Beistehende *Fig. 105* veranschaulicht die Küstenentwicklung der Provinz Nordholland. *B* stellt Amsterdam vor, *A* eine Küstenstelle an der Nordsee westlich von Amsterdam in demjenigen Theile Nordhollands, wo die Einbuchtungen der Zuidersee das feste Land auf nur 6 Kilometer verengen. An dieser Stelle *A*, an der jetzt ein großer Hafen angelegt ist, beginnt der Canal *AB*, welcher das feste Land bei Beverwyk durchsicht, weiter die Einbuchtungen der Zuidersee, nämlich das Wyker-Meer und das sogenannte *Y* durchzieht und nach einem Verlaufe von 23 Kilometer in die Gewässer von Amsterdam einmündet. In den Gebieten, wo der Canal das Wyker-Meer und das *Y* durchzieht, ist er von deren Gewässern durch Dämme abgeschlossen und durch Baggerungen auf die geeignete Tiefe gebracht worden. An der Stelle *C*, östlich von Amsterdam, ist ein mächtiger Querdamm gezogen, durch welchen die Zuidersee von dem Wassergebiete des bisherigen Wyker-Meeres und des *Y* getrennt wird, und auf dem Dämme selbst ist eine ausgiebige Pumpenanlage geschaffen, durch welche die nun von dem Amsterdamer Canal *AB* getrennten Flächen des Wyker-Meeres und des *Y*, ähnlich wie dies früher mit dem Haarlemer-Meere geschehen ist, trocken gelegt und der Bodencultur zugeführt werden.

Die herrliche Methode der Holländer, mit ihren Dämmen dem Meere Land abzugewinnen und mit ihren Schifffahrts-Canälen immer auch Trockenlegungen von sonst dem Feldebau entzogenen Gebieten zu vereinen, ist eben auch hier wieder in großartigem Mafsstabe durchgeführt worden. Folgendes die Genesis ihrer neuesten Meisterleistung:

Die Zufahrt nach Amsterdam durch die Zuidersee ist sehr schwierig; für alle Schiffe wegen der vielen Sandbänke, die ihre Lage häufig wechseln und dadurch gefährlich werden; für die Segelschiffe insbesondere wegen der verschiedenen