

6. # 17365/94

Mittheilungen

des

Central-Vereins

für

Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt.

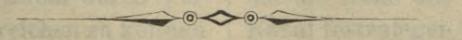


Juni/Juli 1894.



Inhalts - Verzeichniss.

	Seite
I. Normalabmessungen für Binnenkanäle von <i>O. Büsser</i> -Oderberg (Mark)	173
II. Rückblick auf die Verhandlungen des Abgeordnetenhauses über die Dortmund-Rhein-Kanal-Vorlage	176
III. Die Wanderversammlung der nordwestdeutschen Zweigvereine	214
IV. Friedrich Harkort und die norddeutsche Kanalfrage. Vortrag von Dr. <i>Holz Müller</i> -Hagen	221
V. Stellungnahme verschiedener Körperschaften zur Ablehnung der Dortmund-Rhein-Kanal-Vorlage	224
VI. Stellungnahme des Gesamtvorstandes	229
VII. Nachtrag zur Statistik des Verkehrs auf den deutschen Wasserstrassen	234
VIII. Zur Frage der Schifffahrtsabgaben	235
IX. Eingänge an Drucksachen in der Zeit vom 10. Mai bis 10. Juli 1894	242
X. Kleine Mittheilungen	244



Druck der Norddeutschen Buchdruckerei und Verlagsanstalt,
Berlin SW., Wilhelmstrasse No. 32.



W.A.

94

Mittheilungen

Central-Vereins

Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt

Alle den Central-Verein betreffenden **geschäftlichen** Sendungen (ausser Kassenangelegenheiten) werden

*an den Schriftführer Herrn Hauptmann z. D. Hilken,
Geschäftsstelle: Berlin W., Schönebergerstrasse 18 II.*

alle **Kassensachen**

an den Schatzmeister Herrn Kommerzienrath E. Arnhold

(in Firma Caesar Wollheim), Berlin W., Französischestr. 33,

erbeten.

244	Z. Kleine Mittheilungen
242	IX. Eingänge an Drucksachen in der Zeit vom 10. Juli bis 10. Juli 1894
235	VIII. Zur Frage der Schiffahrtsgebühren
234	VII. Nachtrag zur Statistik des Verkehrs auf den deutschen Wasserstraßen
233	VI. Stellungnahme des Gesamtvorstandes
231	V. Stellungnahme verschiedener Körperschaften zur Lösung der Postund-Rhein-Kanal-Frage
231	IV. Friedrich Harkort und die norddeutsche Kanalarbeit. Vortrag von Dr. Weisbach-Hansen
214	III. Die Wanderversammlung der norddeutschen Kanalarbeiter
178	II. Rückblick auf die Verhandlungen des Abschlusstages über die Postund-Rhein-Kanal-Frage
173	I. Normalmessungen für Binnenkanäle von G. Kasse-Oberberg (Hück)



I.

Normalabmessungen für Binnenkanäle

von O. Büsser-Oderberg (Mark).

Der zweite internationale Binnenschiffahrts-Kongress Wien 1886 hatte das Thema: Normalprofile für Kanäle und Abmessung der Bauwerke auf künstlichen Wasserstrassen in sein Arbeitsprogramm aufgenommen. Bei den darüber geführten Verhandlungen standen sich die deutsche Partei, welche für grosse Abmessungen eintrat, und die französische, welche kleinere für zweckmässig erachtete, gegenüber. Der Kongress entschied sich für die grösseren Kanäle, bezeichnete jedoch deren Abmessungen — bis auf die Wassertiefe von 2 Meter — nicht als „normale“, sondern nur als „minimale“.

Dem Kongressbeschluss gemäss wurden die in Deutschland seither ausgeführten oder projektirten Kanäle allerdings in fast durchweg grösseren Abmessungen gehalten, wie aus folgender Zusammenstellung der Schleusenabmessungen hervorgeht; diese betragen oder sollen betragen für den

	Länge Meter	Breite Meter	Tiefe Meter
Oder-Spree-Kanal	55	8,6	2,5
Dortmund-Rhein-Kanal	67	8,6	3
bezw.	85	10,5	3
Dortmund-Ems-Kanal	165	10	2,5
Donau-Oder-Kanal	57,5	8,6	2,2
Elbe-Trave-Kanal	75	11	2,5
Leipzig-Elbe-Kanal	70	8,6	2,5

Angesichts dieser Angaben drängt sich die Frage auf, ob der eingeschlagene Weg der richtige ist. An den vorhandenen alten Kanälen wird der Mangel einheitlicher Grössenverhältnisse schwer beklagt, die neuen Kanäle zeigen jedoch denselben Fehler; es ist demnach — streng genommen — immer noch die lokale Bedürfnissfrage, welche die Abmessungen eines Kanals diktiert.

Ferner ist die Frage nicht von der Hand zu weisen, ob mit den für Deutschland giltigen Minimalabmessungen nicht über das Ziel hinausgeschossen, ob es undenkbar sei, eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Kanäle, sowie eine Herabminderung der Frachtkosten auf andere Weise als allein durch Vergrösserung der Wegeabmessungen erreichen zu können.

Wenn eine Verbilligung der Frachten von den grossen Kanälen erwartet wird, so wird man die der Binnenschiffahrt verfassungsmässig gewährleisteten Erleichterungen in Rechnung ziehen müssen. Diese gesetzlichen Bestimmungen entstammen einer Zeit,

während welcher der Binnenschiffahrt wenig Bedeutung beigelegt wurde; die damaligen Verkehrsverhältnisse liessen die Höhe der gewährten Erleichterungen dem volkswirtschaftlichen Nutzen der Kanäle gegenüber gerechtfertigt erscheinen, unter den heutigen Verhältnissen, welche wesentlich anders über die Wasserstrassen urtheilen lassen, kann jedoch nicht ohne Weiteres zugestanden werden, dass mit einer beliebigen Vergrösserung der Kanalabmessungen der volkswirtschaftliche Werth der Anlage steigen müsse. So lange diese Frage nicht erledigt ist, bietet das Verlangen nach Grosskanälen den Gegnern der Wasserstrassen stets einen willkommenen Angriffspunkt, von welchem aus die auf Hebung der Binnenschiffahrt gerichteten Bestrebungen durchkreuzt oder erschwert werden können.

Im eigenen Interesse der Binnenschiffahrt erscheint es hiernach geboten, den Normalabmessungen für Kanäle besondere Aufmerksamkeit zu schenken und ohne auf die sonstigen Vortheile näher einzugehen, welche der Schiffahrt durch den Ausbau des Strassennetzes nach einheitlichen Grössenverhältnissen zugeführt werden, trete ich mit einem Versuch zur Bestimmung der Grösse eines Normalkanals vor die Oeffentlichkeit. — Der hier zur Verfügung stehende Raum gestattet es nicht, auf die Unterlagen, welche zur Verarbeitung herangezogen werden mussten, näher einzugehen, ich muss mich vielmehr auf allgemeine Andeutungen und Mittheilung der hauptsächlichsten Ergebnisse beschränken, hoffe aber, später die gesammten Unterlagen dem Leserkreis zur Prüfung vorlegen zu können.

Als normal wird derjenige Kanal angesehen, dessen Bewirthschaftung den grössten Nutzen abwirft, es kommt jedoch die Bewirthschaftung nur insoweit zur Rechnung, als sie mit den spezifischen Eigenschaften des Kanals als Wasserstrasse zusammenhängt, dagegen bleiben alle Momente unberücksichtigt, welche aus den Eigenschaften des Kanals als Verkehrsweg herzuleiten sind.

Die thatsächliche Bewirthschaftung des Kanals erfolgt einestheils im Interesse der Binnenschiffahrt, andernteils einer Gruppe von Nutzniessern, zu denen u. A. die Landwirthschaft und die Fischerei zu rechnen sind. Eine Isolirung des Interessenkreises der ersteren, um die Höhe des Nutzungsanteils der Schiffahrt am Kanal festzulegen und danach die Höhe der Lasten zu bemessen, welche durch Herstellung und Unterhaltung des Weges hervorgerufen werden, ist nicht erforderlich, weil die Schiffahrt die hauptsächlichste Nutzniesserin des Kanals ist und ausserdem die Nutzungen der übrigen Interessenten weniger von der Grösse des

Kanals abhängig sind; es können deshalb die Antheile beider Gruppen als Summe in Rechnung gestellt und diejenigen Verhältnisse ermittelt werden, welche gelten, sobald die Bewirthschaftung des Kanals ausschliesslich Schifffahrtzwecken gewidmet sein würde.

Die Abmessungen des Kanals stehen mit denen des Schiffes in so unmittelbarem Zusammenhange, dass mit den einen auch die anderen bestimmt sind; ferner besitzt von den 3 Elementen: Weg, Motor und Fahrzeug das letztere für den Verkehr die grössere Wichtigkeit; endlich sind es nicht die einzelnen Abmessungen, sondern das Produkt aus diesen, nämlich die Schiffgrösse, mit welcher der Verkehr zu rechnen hat. Aus alle dem folgt die Nothwendigkeit, nicht die Grundsätze für die Abmessungen des Kanals, sondern die Bestimmung für die zweckmässigste Grösse des Binnenschiffs als Aufgabe zu betrachten.

Der wirtschaftliche Erfolg der Binnenschifffahrt ist weniger von der Zeit abhängig, welche die Ausführung des Transports erfordert, als von der Höhe der Kosten, welche letzterer verursacht. Die Personen-, Post- und Eilgutbeförderung, bei welcher der Zeitbedarf eine ausschlaggebende Rolle spielt, kann nicht als Hauptzweck der Binnenschifffahrt betrachtet werden, solcher muss vielmehr in der Beförderung von Massen- und Rohprodukten gefunden werden, bei welcher der Schwerpunkt auf Verbilligung der Frachtkosten zu legen ist. Da nun die letzteren im umgekehrten Verhältniss zu dem wirtschaftlichen Erfolge der Binnenschifffahrt stehen, so ist dasjenige Schiff als das zweckmässigste anzusprechen, welches die Beförderung von Frachtgütern zu den geringsten Kosten auszuführen gestattet.

Die Frachtkosten, welche sich unter der oben ausgesprochenen Annahme ergeben, dass die Bewirthschaftung des Kanals lediglich im Interesse der Schifffahrt erfolge, sollen als ideale bezeichnet und von den reellen Frachtkosten unterschieden werden; mit letzteren hat der Verkehr zu rechnen und diese nähern sich mehr oder weniger den Frachtsätzen, welche als volkswirtschaftlich günstigste bezeichnet werden müssen. Bei der Berechnung der reellen Frachtkosten kommen die Nutzungsantheile der Landwirthschaft, Fischerei u. s. w. zur Geltung, ausserdem aber auch noch diejenigen Momente, welche aus den Eigenschaften des Kanals als Verkehrsweg herzuleiten sind. Die reellen Frachtkosten sind unter allen Umständen geringer als die ideellen; für das Verhältniss beider zu einander müssen Grundsätze maassgebend sein, welche nicht allein für die Wasser-

strasse, sondern auch für die Eisenbahn die gleiche Giltigkeit besitzen.

Die Berechnung der ideellen Frachtkosten erfolgt durch Addition folgender Summanden:

- a) der Unterhaltungs- und Bedienungskosten des Schiffes,
- b) der Kosten für die Fortbewegung des Schiffes,
- c) der Betriebskosten für das Frachtvermittlungsgeschäft,
- d) der sachlichen und persönlichen Unterhaltungs- und Bedienungskosten des Weges,
- e) der Kosten für volle Verzinsung und Amortisation des Wege-Anlagekapitals.

Zur Berechnung dieser Summanden wurden folgende Primfaktoren verwendet:

1. Vorhandene und zu erwartende Verkehrsgrösse.
2. Verhältniss der Verkehrsgrössen in Bezug auf die beiden Wegerichtungen.
3. Transportentfernung.
4. Bauart und äussere Beschaffenheit des Schiffes.
5. Beschaffungswerth des Fahrzeuges und dessen Ausrüstung.
6. Baukosten des Kanals und der Hebewerke.
7. Tauchtiefe des Fahrzeuges.
8. Verhältniss der Länge und Breite des Schiffes zur Tauchtiefe.
9. Häufigkeit der Schleusen.
10. Dauer des Aufenthalts beim Durchschleusen.
11. Zeit, welche das Laden und Entlöschten von 1 Tonne Fracht erfordert.
12. Dauer aller Zeitverluste während einer Reise, welche nicht voraus bestimmt werden können.
13. Tägliche Arbeitszeit.
14. Zahl der Schifffahrtstage im Jahr.
15. Preis der täglichen Arbeitsleistung eines Menschen einschliesslich der Kosten für Benutzung von Hilfsapparaten und Geräthen.
16. Zinsfuss für Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals für Schiff und Ausrüstung.
17. Desgleichen für Weg.
18. Sachliche und persönliche Kosten für Unterhaltung und Bedienung des Schiffes.
19. Gewinn des Schiffseigners.
20. Sachliche und persönliche Kosten für Unterhaltung und Bedienung des Weges.
21. Betriebskosten des Fracht-Vermittlungsgeschäfts.
22. Fahrgeschwindigkeit des Schiffes.
23. Widerstand, den das Schiff bei seiner Fortbewegung erleidet.

24. Verhältniss zwischen Kanal- und Schiffsabmessungen.
25. Preis der Arbeitsleistung von 1 Maschinen-Pferdekraft pro Tag.
26. Tragfähigkeit des Schiffes.

Normen für die Grösse eines Transportgefässes sollen nicht für einen beschränkten Distrikt Giltigkeit haben, sie müssen vielmehr einer allgemeinen Anwendung fähig sein, es dürfen also zu ihrer Ermittlung nicht die in einem begrenzten Bezirk sich darbietenden Bedingungen als maassgebend behandelt werden, sondern diejenigen Bedingungen, welche sich als Durchschnitt für das ganze hydrographisch zusammengehörige Gebiet ohne Rücksicht auf politische oder Zollgrenzen ergeben. Es würde also darauf ankommen, für die einzelnen Faktoren konstante Durchschnittswerthe zu ermitteln und hierin liegen die Schwierigkeiten, welche sich der Lösung der Aufgabe entgegenstellen. In welcher Weise diese Hindernisse zu beseitigen versucht worden ist, kann hier nicht näher erörtert werden, weil dazu die Vorlegung des gesammten vorhandenen umfangreichen Arbeitsmaterials erforderlich sein würde; um jedoch Bedenken gegen die Zuverlässigkeit der Ergebnisse abzuschwächen, muss angeführt werden, dass da, wo die Faktoren nicht als konstante behandelt werden durften (z. B. Verkehrsgrösse, Transportweite etc.), sich die Untersuchung darauf erstreckte, den Einfluss der Veränderung der Einzelwerthe innerhalb bestimmter Grenzen auf die Aenderung der Frachtkosten zu ermitteln.

Wenn auch zugegeben werden muss, dass die durchgeführten Rechnungen ergänzungsbedürftig sind, so heben sich doch die in Nachstehendem mitgetheilten Ergebnisse mit einer Sicherheit ab, welche auch bei noch weiterer Verarbeitung der Unterlagen wahrscheinlich nicht erschüttert werden wird.

1. Das Minimum der Frachtkosten ist stets an eine bestimmte Fahrgeschwindigkeit gebunden und jede Erhöhung oder Ermässigung der letzteren hat eine Erhöhung der Frachtkosten zur Folge.

2. Das Minimum der Frachtkosten liegt bei um so geringeren Geschwindigkeiten, je höher sich der Preis für die tägliche Arbeitsleistung von einer Maschinenpferdekraft am Schiff beziffert.

3. Je billiger die Arbeitsleistung von einer Maschinenpferdekraft wird, desto unbedeutender fallen die Erhöhungen aus, welche die Frachtkosten durch eine Veränderung der Fahrgeschwindigkeit in der Nähe des Minimums erleiden.

4. Die ideellen Frachtkosten werden für eine bestimmte Schiffsgrösse zu einem Minimum; sie erhöhen

sich bei jeder Vergrösserung oder Verringerung der Ladefähigkeit.

5. Das Minimum der ideellen Frachtkosten liegt bei um so grösseren Schiffen, je höher sich der Verkehr des Kanals beziffert.

6. Das Minimum der ideellen Frachtkosten liegt bei um so kleineren Schiffen, je billiger sich der Tagespreis für eine Maschinen-Pferdekraft stellt.

7. Die Lage des Minimums in Bezug auf Zunahme der Schiffsgrösse ist unabhängig von der Transportweite.

Unter folgenden Voraussetzungen:

der jetzt vorhandene durchschnittliche Verkehr auf deutschen Kanälen erhöht sich von 200 000 auf 1 Million Tonnen,

die Kanäle müssen eine Leistungsfähigkeit von mindestens 3 Millionen Tonnen besitzen; die Bankkosten eines 150-Tonnen-Kanals von ca. 33 qm Querschnitt betragen pro Kilometer 200 000 M. welche mit 5 Prozent verzinst und amortisirt werden sollen,

ergibt sich das Nachstehende:

8. Sobald der Pferdezug zur Fortbewegung der Schiffe im Kanal dient, ist das 250-Tonnen-Schiff, welches mit einer Geschwindigkeit von 0,667 Meter per Sekunde fährt, als Normalschiff anzusprechen.

9. Ermässigt sich der Tagespreis für die Maschinen-Pferdekraft auf 4 bis 8 M. (beim Pferdezug stellt sich dieser Preis auf 18 M.), so bietet das 150-Tonnen-Schiff, welches mit einer Geschwindigkeit von 0,9 bis 1 Meter fährt, die geringsten ideellen Frachtkosten.

10. Die Leistungsfähigkeit eines 150-Tonnen-Kanals erreicht erst dann die Minimalgrenze von 3 Millionen Tonnen, wenn die Fahrgeschwindigkeit über 1 Meter erhöht wird; da es Bedenken hervorruft, eine Maximalgeschwindigkeit von 1 Meter zu überschreiten, würde an Stelle des 150-Tonnen-Schiffs ein solches von 200 Tonnen als Normalschiff in Aussicht zu nehmen sein.

11. Die ideellen Frachtkosten eines 200-Tonnen-Schiffs sind für Geschwindigkeiten von 0,667 bis 0,9 Meter nahezu gleich, sobald der Tagespreis einer Maschinen-Pferdekraft 8 M. (wie bei den freigehenden Dampfern) beträgt und die Leistungsfähigkeit des 200-Tonnen-Kanals ist bei 0,9 Meter Geschwindigkeit 3,5 Millionen Tonnen. Gelingt es der Technik, die Maschinen-Pferdekraft zur Fortbewegung gewöhnlicher Kanalschiffe zu denselben Preisen zu liefern, als er sich bei den Maschinen der freigehenden Frachtdampfer berechnet, so entspräche das 200-Tonnen-Schiff allen Anforderungen, welche an ein Normalschiff zu stellen sind.

12. Bevor die endgiltige Bestimmung der Normalgrösse des Schiffes erfolgen kann, ist es dringend wünschenswerth, die Gesetze über den Widerstand des Schiffes bei der Bewegung zu erforschen und eine Formel zur Berechnung des Widerstandes aufzustellen; ferner besitzt der Faktor: Preis der Arbeitsleistung von einer Maschinen-Pferdekraft pro Tag einen so bedeutenden Einfluss auf die Lage des Minimums der Frachtkosten, dass die Ermittlung der Normalgrösse des Schiffes fast allein nur dann möglich ist, wenn ihm ein konstanter Werth beigelegt werden kann. Dies ist bis jetzt ausgeschlossen, weil ein solches System der Schiffsziehung, welches den Ansprüchen des Verkehrs vollständig zu genügen vermag, noch nicht bekannt ist und hierdurch wird die Motorenfrage der Kanalschiffahrt in den Vordergrund geschoben, man kann behaupten, zum Mittelpunkt der ganzen Kanalfrage gestempelt. Durch ihre Beantwortung wird die Bestimmung der Normalabmessungen des Schiffes und des Kanals ermöglicht, die Grundlage für den einheitlichen Ausbau des Kanalnetzes geschaffen, die Tarifrung der Frachtkosten erleichtert, die Zuverlässigkeit der Transportausführung erhöht und damit das Fundament zu einer festen Organisation der Binnenschiffahrt und des gesammten Wasserfrachtgeschäftes gewonnen.

Bei einer solchen Summe von Vortheilen erscheint es nicht genügend, der Lösung des Problems einer mechanischen Fortbewegung von Lastschiffen im Kanal lediglich eine wohlwollende Aufmerksamkeit zu schenken, vielmehr muss es als unabwiesbare Forderung bezeichnet werden, diese Lösung ohne Zeitverlust praktisch in die Hand zu nehmen und selbst vor Aufwendung bedeutender Geldmittel nicht zurückzuschrecken!

II.

Rückblick auf die Verhandlungen des Abgeordnetenhauses über die Dortmund-Rhein-Kanal-Vorlage

am 17. und 18. Mai 1894.

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung am 18. Mai d. J. die Dortmund-Rhein-Kanal-Vorlage in namentlicher Abstimmung mit ziemlich grosser Mehrheit abgelehnt, obgleich die beiden Herren Ressortminister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen, sowie deren Räthe und eine grosse Anzahl hervorragender Abgeordneter mit grossem Nachdruck und in beredter Weise für die Vorlage sowohl in der Kommission, wie im Hause selbst manhaft eingetreten sind.

Bei der grossen Bedeutung dieses bedauerlichen Vorganges und der durch die unerwartete Ablehnung der Vorlage für die Freunde der Binnenschiffahrt geschaffenen veränderten Lage, insonderheit angesichts der prinzipiellen Angriffe, welche gegen die fernere Entwicklung der künstlichen Wasserstrassen überhaupt gerichtet wurden — deren Neubau man sogar von einzelnen Seiten als einen Anachronismus bezeichnete — erscheint es geboten, unseren Mitgliedern Gelegenheit zu geben, sich vollen Einblick in die Verhandlungen verschaffen zu können, und lassen wir daher die stenographischen Berichte über die entscheidenden Sitzungen ihrem thatsächlichen Inhalte nach hier folgen.

1. Sitzung vom 17. Mai.

Zweite Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend den Bau eines Schiffahrtskanals vom Dortmund-Ems-Kanal bis zum Rheine.

Berichterstatter *Jerusalem*: Meine Herren, es ist nicht daran zu zweifeln, dass die projektirte Kanallinie an sich eine grosse wirtschaftliche Bedeutung hat, wenn auch die Kosten zur Herstellung derselben nicht unerhebliche sind. Die Vorlage gewinnt an Bedeutung, wenn man berücksichtigt, dass der jetzige Moment zur Herstellung des Kanals der geeignetste sein und ein Hinausschieben des Projekts auch auf nur kurze Zeit einem Aufgeben desselben völlig gleich zu erachten sein soll. Nach Lage der Verhältnisse in dem Industriegebiet, durch welches der projektirte Kanal durchziehen soll, ist bei der dort herrschenden fieberhaften Bauthätigkeit zu befürchten, dass schon nach Ablauf einer verhältnissmässig kurzen Zeit die Anlagekosten sich so bedeutend erhöhen werden, dass die Anlage des Kanals nicht mehr rentabel sein wird. Dazu kommt, dass in sehr wenigen Jahren der Bergbau unter dem projektirten Kanal soweit vorgeschritten sein wird, dass die Herstellung an dieser Stelle, welche

allein als die empfehlenswerthe erachtet ist, unmöglich gemacht wird, und eine gesetzliche Handhabe nicht besteht, schon heute den Bergbau unter der projektierten Kanallinie zu untersagen. Ich als Berichterstatter kann Ihnen nur empfehlen, den Beschlüssen der Kommission beizutreten.

Meine Herren, ich muss noch Folgendes hervorheben. Eine zu Gunsten der Lippelinie in Aussicht genommene Resolution wurde bei der von vornherein feststehenden Aussichtslosigkeit gar nicht zur Verhandlung gebracht.

Was endlich die Abstimmung über den Antrag anbelangt, welcher die Ausführung der Kanalstrecke Hamm-Datteln in Vorschlag brachte, so herrschte die Ansicht vor, dass durch die Herstellung dieser Kanalstrecke eine Summe von 4 Millionen Mark erspart würde, welche sonst für die zur Wasserversorgung des Dortmund-Ems-Kanals nothwendigen Pumpwerke verausgabt werden müsste. Bei der Verlesung des Berichts ergab sich, dass diese in der Kommission allgemein getheilte Ansicht irrig war. Nach den bei dieser Gelegenheit abgegebenen Erklärungen der Herren Regierungskommissare beträgt die durch die Herstellung des Hamm-Datteln-Kanals entstehende Ersparniss für das Pumpwerk bei Olfen nur 1 095 000 Mark, hierzu treten noch die kapitalisirten Betriebs- und Unterhaltungskosten im Betrage von einer Million; der Rest von zwei Millionen wird gebildet durch die Kosten der ohne den Bau dieser Kanalstrecke zur Speisung des Dortmund-Rhein-Kanals nothwendigen Wasserzufuhr. Ich gehe nicht zu weit, wenn ich der bei der Entgegennahme dieser Erklärung in der Kommission herrschenden Stimmung mit den Worten Ausdruck gebe, dass die Strecke Hamm-Datteln jedenfalls nicht die günstige Beurtheilung in der Kommission gefunden hätte, welche sie erfahren hat, wenn von vornherein kein Zweifel darüber bestanden hätte, wie sich jene 4 Millionen zusammensetzen.

Abgeordneter **Seer**: Meine Herren, ich wollte hier nur eine kurze Erklärung abgeben. Ich habe bis jetzt für jeden Kanal, für jede Verkehrserleichterung gestimmt und auch geglaubt, dass das auf Gegenseitigkeit für den ganzen Staat beruht. Die einzige Verkehrserleichterung, welche wir im Osten bis jetzt gehabt haben, waren die Staffeltarife, die uns wirklichen Vortheil gebracht haben. Diese sind uns wieder genommen durch die Bemühungen der Herren vom Westen. Jetzt verlangen diese von uns, wir sollen Geld bewilligen, damit sie Kanäle, Verkehrserleichterungen im Westen bekommen. Meine Herren, ich werde gegen jede Kanalvorlage links der Elbe so lange stimmen, bis wir wieder billigere Getreidetransporte haben. (Stürmischer Beifall rechts. Bewegung.)

Abgeordneter **Dr. Hammacher**: Meine Herren, die Erklärung des Herrn Vorredners nöthigt mich zunächst zu einer Berichtigung. Meines Wissens ist niemals festzustellen gewesen oder festzustellen versucht worden, dass die stattgehabte Aufhebung der Staffeltarife für Getreide veranlasst worden sei durch den Ausdruck der Interessenwünsche der Abgeordneten aus den westlichen Provinzen unseres Staates. Meine Herren, so wenig ich geneigt bin, einen Zusammenhang der Aufhebung der Staffeltarife mit dem russischen Handelsvertrag in den Vordergrund zu stellen, bedarf es aber doch nur des Hinweises hierauf, um zu erkennen, auf wie schwachen Füßen die Ausführungen meines Freundes Seer beruhen. Ich halte es überdies für eine sehr schlechte Politik, dass man aus dem Grunde, weil einem Landestheile Nachtheile zugeführt

werden, einem anderen Landestheile Vortheile, die man als solche anerkennt, vorenthalten will.

(Sehr wahr! bei den Nationalliberalen.)

Was den vorliegenden Gegenstand der Tagesordnung betrifft, so beantrage ich in Uebereinstimmung mit dem bei weitem grössten Theile meiner politischen Freunde die Wiederherstellung der Regierungsvorlage. Wenn ich mich dazu entschlossen habe, trotz der von mir klar erkannten Hindernisse, welche der Annahme der Regierungsvorlage entgegenstehen, so bewegt mich dabei die tiefe Ueberzeugung, dass die Ablehnung ein ganz verhängnissvoller Beschluss des Abgeordnetenhauses sein würde (oho! rechts), verhängnissvoll insofern, als er voraussichtlich der Entwicklung der künstlich herzustellenden schiffbaren Strassen in unserem Lande, wenigstens vorübergehend, das Urtheil spricht, — und verhängnissvoll, weil er eine höchst bedeuende Melioration nicht allein im Interesse der betreffenden Gegend, sondern des ganzen Staates verhindert und zurückhält.

Meine Herren, der Bezirk des Niederrheins und Westfalens, für dessen Verkehr der von der Regierung vorgeschlagene Kanal dienen soll, erhebt sich in seiner wirtschaftlichen Bedeutung weit über die Grenzen eines lokal begrenzten Interessenskreises hinaus. Es bedarf nur des Hinweises darauf, dass in diesem Bezirke fast die Hälfte des sämmtlichen Güterverkehrs der preussischen Staatseisenbahnen radiziert, des Hinweises darauf, dass in diesem Distrikte jährlich für mehr als 300 Millionen Mark Löhne gezahlt werden, des Hinweises darauf, dass in keinem Theile Deutschlands die Steuerkraft zu Gunsten des preussischen Staates so entwickelt ist, wie hier, um zu erkennen, dass es sich um eine Frage von grösstem Werthe für den ganzen Staat handelt.

Nun, meine Herren, wird ja eingewendet, einem so wohlhabenden, in seiner wirtschaftlichen Thätigkeit so hoch entwickelten Kreise brauche seitens der Staatsregierung, brauche seitens der Allgemeinheit der Staatsangehörigen kein Vortheil durch den Bau neuer Verkehrsstrassen zugewendet zu werden. Ja, meine Herren, ich erkenne an, dass es sich in dem vorliegenden Falle um eine Meliorationsanlage handelt, aber nicht in dem gewöhnlichen Sinne. Es handelt sich nicht darum, noch latente Kräfte zu entwickeln, einem nothleidenden Landestheile zu Hülfe zu kommen, vielmehr erscheint der Charakter des von der Regierung vorgeschlagenen Kanals nur insofern als ein Meliorationskanal, als er die bereits angesammelten Kräfte einer glücklicheren Entwicklung entgegenführt, und als er die Entwicklung dieser Kräfte in einer fortschreitenden Richtung zu erhalten bestrebt ist. Ich werde auf den Gegenstand noch zurückkommen.

Liegen die Dinge aber so, meine Herren, dann leuchtet eine gewisse Aehnlichkeit mit der Privatwirtschaft ein, bei der einzelne Betriebszweige sich in einer ertragsreichen Lage befinden, andere dagegen nothleidend sind, — und ich frage Sie, meine Herren, aus diesem Gesichtspunkte heraus, ob Sie etwa deshalb, weil Sie nicht allen Betriebszweigen helfen können, davon absehen wollen, die ertragreichen noch durch Meliorationen zu erhöhen? Sie werden mir sagen, das wäre ein Fehler, und ich schliesse daraus für die gegenwärtig zur Debatte stehende Frage, es wäre vom Standpunkte der Staatswirtschaft aus ein Fehler, wenn man hier die Meliorationen unterlassen wollte aus dem Grunde, weil kein Nothstand vorhanden ist. Im Laufe der Kommissionsverhandlungen hat übrigens bereits der Herr Minister der öffentlichen

Arbeiten darauf hingewiesen, dass die Erhaltung der Arbeit, die glückliche und, wie er sich ausdrückte, weitere konservative Entwicklung der Industrie am Niederrhein und Westfalen wesentlich mit der Ausführung dieses Kanals und zwar im engsten Zusammenhange steht. Es handelt sich dabei nämlich nicht allein um die Kohlen, ja, noch weniger um diese als um die Eisenindustrie. Es ist bekannt, meine Herren, und auch von den Rednern der jetzt dem Gesetze entgegenstehenden Parteien wiederholt anerkannt worden, dass sich zur Zeit ein Umschwung in der Darstellung des Roheisens insofern vollzogen hat, als die phosphorreichen Erze, die früher als wenig geeignet zur Darstellung von Roheisen erachtet wurden, seit der Einführung des Thomasverfahrens vorwiegend verwendet werden. Am Niederrhein und in Westfalen fehlen die phosphorreichen Erze; soweit sie in den Schlacken der vorhandenen Walzwerke vorhanden waren, sind sie grösstentheils aufgebraucht. Ebenso ist der Schatz von Rasenerzen, welcher sich in der Nähe dieses Reviers befindet, beinahe aufgebraucht. Die Hochöfen am Niederrhein und in Westfalen sind deshalb sehr stark hingewiesen auf den Bezug von Minettes, die sich vorwiegend in Elsass-Lothringen und in Luxemburg befinden.

Meine Herren, würde es diesen Hochöfenwerken nicht ermöglicht, für Minettes billigere Transportkosten zu erzielen als bisher, so hören die desfallsigen Werke auf, in dem Wettbewerb gegen andere lebens- und konkurrenzfähig zu sein. Die Folge davon, meine Herren, — und sie tritt bereits thatsächlich hervor — wird sich dahin äussern, dass die betreffenden Industrien ihren jetzigen Platz verlassen und nach Elsass-Lothringen bezw. Luxemburg übersiedeln. Insofern, meine Herren, — das ist ein Gesichtspunkt, den ich Ihnen nicht lebhaft genug vorhalten kann — handelt es sich bei der Durchführung dieses Kanals wesentlich auch um die Erhaltung der vorhandenen Grossindustrie.

Meine Herren, unsere Eisenbahnen sind ausser Stande, durch wesentliche Herabsetzung ihrer Tarife die Verbilligung in der Herstellung des Roheisens herbeizuführen, welche nothwendig ist, um unliebsame Verschiebungen hintanzuhalten, die doch wahrlich im Interesse des Staates vermieden werden müssen.

Eine andere Betrachtung allgemeiner Natur ist die, dass wir in der That schon durch das Gesetz vom 9. Juli 1886 bereits beschlossen haben, dass der Kanal, welcher von Dortmund nach den Emshäfen zur Ausführung gelangt, auf der einen Seite nach dem Rhein, auf der andern nach der Elbe weiter verlängert werden soll. Meine Herren, in der Kommission wurde die Bedeutung dieses Gesichtspunktes wesentlich abgeschwächt, indem man sagte, dass, wenn auch der § 1 des Gesetzes vom 9. Juli 1886 eine Fassung erlangt hat, welche jeden Zweifel darüber ausschliesst, dass der Kanal von Dortmund nach den Emshäfen nur ein Stück des Kanals vom Rhein bis zur Elbe sein soll, der Landtag doch nicht gebunden ist, auch das wesentliche Stück des Dortmund-Ems-Kanals nach dem Rheine zu bewilligen. Ich theile diese Auffassung nicht. — Sie wollen bedenken, dass die Interessenten, welche hohe Beiträge zu der Ausführung des Kanals von Dortmund nach den Emshäfen hergegeben haben, dies nur in der Voraussetzung thaten, dass der Kanal auch seine westliche Fortsetzung nach dem Rhein fände. Weiter, meine Herren, ist sowohl bei der Berathung des Gesetzes vom 9. Juli 1886 als auch in späteren Verhandlungen des Hohen Hauses

in Bezug auf diesen Gegenstand von keiner Seite, am allerwenigsten von Seiten der Freunde dieses Kanals ein Zweifel darüber gelassen, dass der Kanal von Dortmund nach den Emshäfen, so lange man ihn selbstständig lässt, ein Torso ist, der in der Luft schwebt, der niemals erhebliche wirthschaftliche Vortheile für das Land und noch weniger ein Erträgniss für das in demselben angelegte Kapital bringen kann.

Meine Herren, die Regierung legte 1886 einen Gesetzentwurf vor, in dem sie die nothwendigen Kredite verlangte, um den Kanal von Dortmund nach den Emshäfen zu bauen. Erst in der Kommission erhielt der betreffende Paragraph die Fassung, wonach, wie ich erwähnte, der Dortmund-Ems-Kanal als Theilstrecke eines Kanals vom Rhein bis zur Elbe erscheint.

Als derselbe Gegenstand in dem Abgeordnetenhaus verhandelt wurde, erklärte der Herr Minister von Maybach: auf Seiten der Regierung bestehe darüber nicht der mindeste Zweifel, dass dieser Kanal auf der einen Seite nach dem Rhein, auf der andern Seite nach der Elbe fortgesetzt werden müsse. Die Regierung habe lediglich aus dem Grunde davon abgesehen, zugleich die Theilstrecke nach dem Rhein in das Gesetz aufzunehmen, weil die Vorarbeiten noch nicht beendet seien.

Das Mitglied des Herrenhauses, Herr Graf zur Lippe, verstieg sich so weit, zu sagen, dass, wenn der Landtag das Gesetz in der Gestalt annähme, wie das Abgeordnetenhaus beschlossen habe, eides Häuser des Landtags bezüglich der Ausführung eines Kanals nach dem Rhein und der Elbe gebunden seien; — und seitens der Staatsregierung wurde auch dieser Auffassung die Zustimmung ertheilt.

Es wird nun von den Gegnern der gegenwärtigen Vorlage behauptet, dass es sich empfehle, zunächst einmal die Erfahrungen abzuwarten, die man mit dem Kanal von Dortmund nach den Emshäfen machen werde. Ja, meine Herren, wenn ich Pessimist wäre, wenn ich Gegner der Kanäle wäre, wenn ich den Wunsch hätte, den Beweis erbracht zu sehen, dass grosses in künstlichen Schiffahrtsstrassen angelegtes Kapital keine Rente bringen kann, — dann würde auch ich diesen Standpunkt einnehmen.

Meine Herren, der Kanal von Dortmund nach den Emshäfen hat selbstständig und an und für sich nur einen sehr bedingten Werth. Er wird einen gewissen Verkehr bekommen, der sich sofort zeigen muss in der Relation zwischen dem Industrieviere und Wilhelmshafen, in beschränkter Weise auch für den Küstenverkehr. Aber, meine Herren, bedenken Sie nur, dass sich eine hoch entwickelte Industrie zwischen Dortmund und Hamm auf der einen Seite und Emden auf der andern Seite nicht befindet; bedenken Sie, meine Herren, dass es zur Zeit in Emden an jedem irgendwie erheblichen Verkehr mangelt. Die Königliche Staatsregierung hat sich zwar mit dem Aufwand sehr erheblicher Staatsmittel im Laufe der letzten Jahre bemüht, die Schiffahrtsverhältnisse im Emdener Hafen und im Dollart zu verbessern. Aber, meine Herren, von sachkundiger Seite werden darüber noch grosse Zweifel gehegt, ob es mit Rücksicht auf die natürlichen Meeresverhältnisse und die Schwierigkeiten der Entwicklung des Handels, die damit zusammenhängen, in Aussicht zu nehmen ist, dass alsbald ein bedeutsamer Verkehr nach und aus dem Emdener Hafen entsteht. Es ist deshalb die Weiterführung dieses Kanals nach dem Rhein schon um deswillen nothwendig, damit das in dem Dortmund-Emshafen-Kanal angelegte Kapital den wirth-

schaftlichen Vortheil gewährt, den es mit Rücksicht auf die Verwendung von Staatsmitteln gewähren muss. Um die angelegten mehr als 50 Millionen nutzbar und rentbar zu machen, kann von dem Dortmund-Rhein-Kanal nicht abgesehen werden. Wir handeln als schlechte Haushalter, als schlechte Verwalter des Staatsvermögens, wenn wir diesen Kanal selbstständig lassen, wenn wir nicht für seine Fortsetzung nach dem Rheine sorgen!

Nun, meine Herren, werden gegen den Kanal selbst, wie ihn die Regierung vorschlägt, erhebliche Bedenken erhoben, — Bedenken wesentlich technischer und sodann auch in gewissem Grade wirtschaftlicher Natur. Diejenigen, die aus dem Grunde glauben, der Vorlage nicht zustimmen zu können, weil man zweckmässiger die Verbindung zwischen Dortmund und dem Rheine bei Wesel suchen müsse, heben hervor, dass dieser Kanal erheblich billiger sei. Zugestanden, meine Herren, aber auf der anderen Seite würden wir, wenn wir die Kanallinie bei Wesel in den Rhein einmünden liessen, denselben wirtschaftlichen und finanziellen Fehler begehen, wie er gemacht ist, indem man den Kanal von Dortmund nach den Emshäfen zur Ausführung brachte. Auch auf dieser Linie ist der Verkehr bis jetzt sehr gering entwickelt; in Wesel fehlt es an allen Einrichtungen, um den Uebergangsverkehr nach dem Rheine zu vermitteln. Die Kosten, die hierfür aufzuwenden wären, müssten jedenfalls den Kosten des Kanals zugeschlagen werden, um ein klares Bild für den voraussichtlichen Aufwand an Staatsmitteln zu bekommen.

Man redet auch davon, dass der von der Regierung vorgeschlagene Kanal keine Sicherheit in seinen baulichen Konstruktionen gewähren würde, weil auf der ganzen Linie des Emscher Gebietes von Dortmund resp. Henrichenburg nach Ruhrort und Duisburg der Erdboden unterminirt sei durch den Steinkohlenbergbau.

Ja, meine Herren, die Frage ist eine der ernstesten, die mit Rücksicht auf die Anlage des Kanals seit Jahren zur Erörterung stehen; aber sämtliche Techniker, die Bergbehörden, sowie Sachkundige des In- und Auslandes haben sich dahin ausgesprochen, dass diese Gefahr nicht vorhanden ist. Ihr Urtheil geht dahin, dass dem Kanal die Festigkeit, die zu seinem Betriebe nöthig ist, verbleibt trotz des Bergbaues, der dort unterirdisch stattfindet. Wie wollen nun wir, die Laien, dagegen entscheidende Bedenken erheben? Ich habe Jahre lang, wie Sie wissen, in den Verhältnissen der dortigen Gegend gestanden, und bin, obschon Laie, doch einigermaßen unterrichtet, und soweit Laien es sind, kompetent, mir darüber eine Ansicht zu bilden. Die Darstellung der Regierungskommissarien in der Kommission erscheint mir vollkommen zutreffend, dass die Senkungen des Bodens, welche sich vollziehen in Folge der unterirdischen Exkavationen, in einem solchen Zusammenhang vor sich gehen, dass diese Senkungen sich nur allmählich und in der weitesten Ausdehnung vollziehen. Wenn uns gesagt wurde, dass die zu erwartenden Senkungen in einer Höhe von etwa 1 bis $1\frac{1}{2}$ Meter sich wahrscheinlich innerhalb eines Zeitraums von 80 bis 100 Jahren vollziehen würden, werden Sie ohne weiteres erkennen, wie sehr man die Bedenken überschätzt und übertreibt, die aus diesem Gesichtspunkte für die Durchführbarkeit des Kanals erhoben sind.

Ebenso bestreitet man die Möglichkeit, den Kanal mit dem nöthigen Speisewasser zu versehen. Ich gebe zu, es wäre wünschenswerth, wenn auf natürlichen

Wegen dem Kanal grössere Wassermassen zugeführt werden könnten; allein das erforderliche Quantum von rund $2\frac{1}{2}$ Kubikmeter pro Sekunde kann mehr als hinreichend durch die Lippe und die Ruhr beschafft werden. Ich lasse jetzt unerörtert den Einfluss, den die Entnahme des Wassers aus der Lippe und Ruhr auf die Adjazenten beider Ströme äussern würde. Meines Dafürhaltens sind auch die hieraus hergeleiteten Besorgnisse in hohem Maasse übertrieben.

Es bleibt nur übrig, noch die wirtschaftlichen und finanziellen Gesichtspunkte kurz zu besprechen. Nach menschlicher Berechnung, nach kaufmännischer Wahrscheinlichkeit darf meines Ermessens in sichere Aussicht zu nehmen sein, dass der Kanal, wenn er fertig ist, den vollen wirtschaftlichen Nutzen bringt, den man von ihm erwartet. Wird er aber auch solche Erträge zu Tage fördern, dass wir eine Verzinsung des angelegten Kapitals zu erwarten haben? Ich behaupte, dass, wenn in irgend einem Theile unseres Vaterlandes ein Kanalprojekt aufgestellt werden kann, welches der Forderung, die Zinsen des angewendeten Kapitals aufzubringen, nach der höchsten Wahrscheinlichkeitsrechnung genügt, dies bei dem Dortmund-Rhein-Kanal der Fall ist. (Sehr richtig! links.)

Das erste Erforderniss, das man an einen Kanal zu stellen hat, ist eine genügende Benutzung desselben. Technisch kann es keinem Zweifel unterliegen, dass der Kanal in den Dimensionen, wie sie die Staatsregierung plant, im Stande ist, jährlich mindestens 6 Millionen Tonnen Güter zu verfahren. Meine Herren, nennen Sie mir irgend einen ähnlichen Kanal Deutschlands, der solche Gütermassen auch nur entfernt in Aussicht nehmen könnte.

Es wird von gegnerischer Seite behauptet, dem Kanal würden voraussichtlich nur 2 bis 3 Millionen Tonnen Güter zufallen; aber es genügt in der That nur eine ganz oberflächliche Kenntniss des Distriktes, durch den dieser Kanal geht, um zu erkennen, wie ungerechtfertigt ein derartiger Versuch ist, die günstige Darstellung der Staatsregierung herabzusetzen. Schon jetzt gehen annähernd etwa 6 Millionen Tonnen Steinkohlen aus dem Revier nach den Häfen in Ruhrort und Duisburg. Die Zechen, welche bis etwa 4 Kilometer Entfernung in der Kanallinie liegen, fördern schon jetzt ein Quantum von jährlich über 16 Millionen Tonnen. Dass, wenn der Kanal fertig ist, der Kanal in dem von mir angegebenen Umfange benutzt wird, dafür liegt die beste Garantie in den grossen Transportvortheilen, welche der Kanal bietet.

Die Regierung hat uns in der Kommission durch den Mund des Vertreters des Herrn Eisenbahnministers eine Darstellung der Frachtverhältnisse geliefert, welche deutlich spricht. Es wird bei dieser Berechnung vorausgesetzt, dass die Gebühr für die Benutzung des Kanals 1 Pfennig pro Tonnenkilometer betragen soll, — eine Gebühr, die so hoch ist, dass sie, wie ich weiss, in vielen Theilen auch unseres Hauses lebhaftem Widerspruch begegnet ist. Ich will bei der Gelegenheit bemerken, dass ich für meinen Theil das Verlangen, man solle generell und grundsätzlich die bei dem Kanaltransport zu erhebenden Gebühren reguliren, nicht für gerechtfertigt halte. Es kommt überall auf den individuellen Fall an, und bei dem Dortmund-Rhein-Kanal könnte selbst die Gebühr von 1 Pfennig noch erhöht werden, ohne den wirtschaftlichen und finanziellen Effekt zu beeinträchtigen.

Ich erwähnte, dass uns in der Kommission durch den Vertreter des Herrn Eisenbahnministers die vergleichende Frachtberechnung vorgelegt wurde; Sie

finden dieselbe auf Seite 27 des Berichtes. Daraus geht hervor, dass wenn man die jetzige Eisenbahnfracht der Kanalfracht inklusive Gebühren gegenüberstellt, die erstere um das dreifache höher ist als die zukünftige Fracht auf dem Kanal. Ja, selbst wenn man in Betracht zieht, dass die Kohlen, um zu dem Kanale zu gelangen, zunächst auf eine Durchschnittsentfernung von etwa 4 Kilometer dem Kanal zugeführt werden müssen, und wenn man annimmt, dass die Frachten, welche durch diese Zuführung entstehen, sich auf 5 Pfennige pro Tonnenkilometer belaufen, also insgesamt auf 20 Pfennige pro Tonne, so ist doch das Ergebniss immer ein sehr günstiges zu Gunsten des Kanalverkehrs.

In der Relation Gelsenkirchen nach dem Rhein, also bei 26 Kilometer Entfernung, würde beispielsweise die jetzige Eisenbahnfracht per Tonnenkilometer 1,55 Mark betragen, während sie beim Kanal nur 0,72 ausmacht. Für den Versand ab Dortmund stellt sich die Eisenbahnfracht bei 54 Kilometer auf 2,63 Mark, beim Kanal auf 1,28 Mark. Es beträgt die Kanalfracht also inklusive der hohen Kanalgebühren nur etwa die Hälfte der gegenwärtigen Eisenbahnfracht. Dazu kommt, dass jetzt die Steinkohle, die rheinwärts versendet werden soll, in den Häfen Ruhrort und Duisburg von den Eisenbahnwaggons in Schiffe umgeladen werden muss. Das verursacht einen Kostenaufwand von rund etwa 10 Pfennig pro Tonne. Dieser müsste noch hinzugerechnet werden, um von dem enormen Vortheil, den die Kohlenindustrie durch die Versendung auf dem Kanalwege hätte, ein richtiges Bild zu bekommen.

Es lässt sich also daran nicht zweifeln, meine Herren, dass der beabsichtigte Kanal eine vollkommen ausreichende Benutzung sehr bald erlangen wird, und noch weniger daran, dass, wenn für die Benutzung des Kanals angemessene Gebühren, selbst in der Höhe von 1 Pfennig pro Tonnenkilometer, erhoben werden, die Erträgnisse des Kanals ausreichend sind, nicht allein die Unterhaltungs- und Verwaltungskosten zu decken, sondern auch ein angemessenes Erträgniss der für den Kanal aufzuwendenden Bausumme zu liefern.

Meine Herren, liegen so die Dinge, dann, glaube ich, ist mein Urtheil gerechtfertigt, dass es ein verhängnisvoller Fehler wäre, wenn der Landtag sich mit der Regierungsvorlage nicht einverstanden erklären wollte.

Meine Herren, der Kanal muss ausgeführt werden im Interesse der Erhaltung der niederrheinisch-westfälischen Industrie; er muss ausgeführt werden, weil sonst das in dem Dortmund-Ems-Kanal angelegte Kapital rentlos, die ganze Anlage eine verfehlte sein wird. Der Kanal muss ausgeführt werden, wenn wir überhaupt auf dem Boden des Gesetzes vom 9. Juli 1886 bleiben wollen, wonach der Landtag beschlossen und gesetzlich festgelegt hat, dass eine grosse Kanallinie vom Rhein bis zur Elbe ausgeführt werden soll. Den Zeitpunkt zu bestimmen, und wie die Ausführung vor sich gehen soll, hängt allerdings von unserer Entscheidung ab; versäumen wir aber den jetzigen Zeitpunkt, um den Kanal von Dortmund nach Ruhrort und Duisburg zur Ausführung zu bringen, so verpassen wir, wie die Regierungsvorlage überzeugend ausgeführt hat, den letzten Moment vielleicht, wo der Kanal ausführbar ist. In jedem Falle würden wir bei der fortwährenden Steigerung der Preise des Grand und Bodens, bei den emporwachsenden Schwierigkeiten, welche in der Entwicklung des Kanalreviers liegen, in Zukunft den Kanal niemals mit den jetzt schon enorm hohen Kosten zur Ausführung bringen können.

Bedenken Sie, meine Herren, dass in diesem Landestheile sich eine solche Menge von Eisenbahnlinien und Bahnhofsanlagen zusammengehäuft findet wie nirgendwo in Centraleuropa. Lehnen Sie den Kanal ab, so werden in Zukunft die für dessen Verkehr in Aussicht genommenen Güter in Höhe von 6 bis 7 Millionen Tonnen, und bei Verdoppelung der Schleusen von 8 bis 9 Millionen Tonnen pro Jahr, den Eisenbahnen zur Bewältigung verbleiben. Die Eisenbahnen werden diese Aufgabe lösen; es ist darüber kein Zweifel, aber, meine Herren, auch nicht ohne einen weiteren sehr erheblichen Kostenaufwand. Schon jetzt sind allein für vier grosse Sammelbahnhöfe, die in dem Revier liegen, mehr als 20 Millionen Mark aufgewendet worden. (Hört! hört!) Und dieselben reichen schon heute nur noch knapp aus, um den vorhandenen Verkehr zu bewältigen. Die Anhäufung, meine Herren, der gewerblichen Niederlassungen und Menschen an den Bahnhöfen, die sich mit Nothwendigkeit vollzieht, weil die Anschlüsse von Eisenbahnanlagen nicht auf offener Strecke stattfinden können, bildet eine soziale Gefahr und ist eins der ungesundesten Elemente in der Entwicklung des Industriebezirks. Der Kanal, meine Herren, wird dezentralisierend wirken. Jeder Theil des Ufers eines Kanals hat die wirthschaftliche Verkehrsbedeutung eines Bahnhofes.

Dass wir in der Vergangenheit die Eisenbahnen auf Kosten der Entwicklung unserer Wasserstrassen gefördert, dass wir den Ausbau unserer Wasserstrassen Jahre lang zurückgestellt haben, das rächt sich schon heute in der Entwicklung und Ausgestaltung der industriellen Centralpunkte, der grossen industriellen Städte. Diejenigen unter Ihnen, die mit mir auch sozialpolitisch eine derartige Entwicklung für eine verderbliche halten und, soweit es noch möglich ist, auch jetzt noch aus der Welt schaffen wollen, sollten auch aus diesem Grunde Bedenken tragen, der Regierungsvorlage gegenüber Nein zu sagen. (Sehr wahr!) Ich kann es für meinen Theil, meine Herren, vollauf verstehen, dass in der heutigen Zeit, in einer Zeit der schweren Bedrängniss nicht allein der Staatsfinanzen, sondern auch der wichtigsten Erwerbszweige des Landes, eine gewisse Unzufriedenheit, ein starker Unmuth der Gemüther sich bemächtigt hat, und dass unter dem Druck dieser Stimmung der freie Blick fehlt, der dazu nothwendig ist, um so grossen Plänen, wie sie die Regierung uns hier vorlegt, die freudige Zustimmung zu ertheilen. Ich für mein Theil bin, so lange ich im parlamentarischen Leben stehe, stets der Ansicht gewesen, dass es, mögen die politischen und wirthschaftlichen Verhältnisse eines Landes liegen wie sie wollen, eine Verpflichtung der Landesvertretung, ja eine der ersten Pflichten ist, stets mitzuwirken, um den wirthschaftlichen Wohlstand unseres Landes nach Kräften zu fördern. Ich erinnere mich noch der Zeit, meine Herren, als ich im Jahre 1863/64 auf diesen Bänken sass, in einer Periode der tiefsten politischen Zerklüftung zwischen Landesvertretung und Regierung. In der Zeit legte die Regierung einen Gesetzentwurf vor, wonach eine Eisenbahn von Call nach Trier gebaut und seitens des Landes eine Zinsgarantie dafür übernommen werden sollte. Selbstverständlich stiess diese Vorlage aus politischen Gründen bei meinen Freunden auf den lebhaftesten Widerspruch. Ich rechne es mir zur höchsten Ehre an, damals mein Bestes dafür eingesetzt zu haben, dass trotz der schweren politischen Lage, in der wir uns befanden, dennoch eine Majorität des Abgeordnetenhauses die

Zinsgarantie übernahm. Meine Herren, so sollten auch Sie handeln. Indem Sie eine der mächtigsten strömenden Quellen des Wohlstandes für unser Vaterland noch stärker fließen machen, indem Sie die Steuerkraft des betreffenden Landestheiles heben, indem Sie dazu beitragen, dass die Industrie sich daselbst in einer glücklicheren Weise wie seither erhalten und entwickeln kann, fördern Sie das allgemeine Interesse des Staates. Meine Herren, gerade die Hilfe, welche der Landwirthschaft geleistet werden muss — ich für mein Theil werde stets freudig dabei mitwirken, dass, soweit der Staat es kann, er diese Hilfe auch gewährt — diese Hilfeleistung kann nur ermöglicht werden, wenn wenigstens die noch gesunden Theile unseres wirthschaftlichen Lebens stark bleiben und noch immer mehr erstarken. Ich würde es auf das Lebhafteste beklagen, meine Herren, wenn aus einem Votum des Hauses, wie es leider bevorzuzustehen scheint, sich das Vorurtheil entwickelte, als ob unter den landwirthschaftlichen und industriellen Interessen sich jetzt ein Gegensatz entwickeln sollte, der für die harmonische Entwicklung unseres Landes sicher vom schwersten Nachtheil sein müsste. Ich erinnere Sie auch hieran, um schliesslich meine Bitte zu wiederholen: überwinden Sie die Bedenken! Soweit sie technischer Natur sind, haben dieselben keinen Grund; soweit sie allgemeinen Gesichtspunkten entnommen werden, können und müssen Sie die Bedenken überwinden, meine Herren. Wir haben niemals einen Finanzminister gehabt, der sorgsamer über die Aufrechterhaltung der Finanzen unseres Staates wachte; dieser giebt der Vorlage seine Zustimmung. Bedenken, die unseren Eisenbahneinnahmen entnommen sind, müssen schwinden, wenn Sie sehen, dass ebenso wie der frühere Eisenbahnminister, Herr v. Maybach, auch der jetzige Herr Eisenbahnminister nicht davor zurückschreckt, ja es geradezu als eine Nothwendigkeit erklärt, durch Ausbau wirthschaftlich nützlicher Kanäle zu fördern und den Dortmund-Rhein-Kanal zur Ausführung zu bringen. Wenn Sie sich auf diesen Standpunkt erheben, dann schwindet meine Hoffnung nicht, dass trotz alledem die Regierungsvorlage zur Annahme gelangt. (Bravo! links.)

Abg. Dr. v. Quistorp-Crenzow: Meine Herren, nicht einmal auf dem technischen Gebiet sind unsere Bedenken gehoben, denn im Gegensatz zu den Worten, die eben Herr Dr. Hammacher anführte, dass nur eine Senkung von $1\frac{1}{2}$ Meter in hundert Jahren stattfände, hat der Herr Regierungskommissar aus dem Bergministerium zugestehen müssen, dass beim Abbau der Fettkohle sich diese Senkung auf 10 Meter in hundert Jahren belaufen würde, wozu eine Wasserhöhe von 2,5 Meter hinzukäme. Das wäre also eine Wassertiefe ungefähr in der Höhe dieses Saales. Auch über die Durchbruchsfähigkeit des Terrains nach unten konnte uns eine genügende Sicherheit nicht gegeben werden; keine Garantie, dass nicht in der an und für sich ja starken Mergelschicht dennoch wasserführende Schichten wären, die einen Durchbruch des Wassers nach unten in die Gruben beförderten. Ein Versaufen der Gruben wäre möglich und in keiner Weise völlig ausgeschlossen. Ebenso wurde die Frage über den Wassermangel und den Wasserüberfluss in keineswegs uns genügender Weise gelöst.

Meine Herren, ebensowenig sind wir von der Rentabilität dieses ganzen Unternehmens überzeugt. Wenn wirklich, wie die Herren Kanalfreunde immer anführen, und wie ja auch die Regierungsvorlage annimmt, ein

derartiger Massentransport auf dem Kanal stattfindet, dass er ungefähr die Höhe der Tragfähigkeit erreicht, die auf dem Kanal zu 7 Millionen Tonnen berechnet, wenn er wirklich $6\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen betrüge, wie vorgesehen ist, so würde diese Transportmenge nur den allernächsten adjazirenden Zechen zu Gute kommen. Jede Zeche — und es ist in der Vorlage gesagt, dass auf Entfernungen von 4 Kilometern ungefähr 16 Millionen Tonnen Kohlen gefördert würden, — welche weiter entfernt, würde natürlich niemals an den Kanal herankommen können. Denn die unmittelbar an der Trace liegenden würden ihn schon so okkupieren, dass ein Durchgangsverkehr für weiter entfernte Zechen absolut ausgeschlossen ist. Dasselbe gilt von dem Durchgangsverkehr für den Osten, worauf die Herren immer exemplifizieren — auf dem Weser-Elbe-Kanal. Wo soll das Durchgangsgut bleiben, wenn Sie mit den Kohlentransporten zum Rheine die Kanalmündung zustopfen?

Ebenso ist es mit den Grubenhölzern, die den Ostprovinzen, wenigstens Hannover u. s. w. entgegengehalten werden. In Hannover würden diese Hölzer besser verwerthet werden durch den billigeren Kanaltransport. Was wird aber daraus? Die einzige Folge ist die, dass die umliegenden Wälder, die heute, wie die Herren von drüben uns gesagt haben, einen 24 Mark und mehr betragenden Reinertrag pro Morgen haben, in ihren Preisen gedrückt werden. Hannover kriegt nicht eine Mark mehr für den Morgen heraus für die Grubenhölzer, nicht einen Groschen. Es wird die Folge sein, dass Dortmund und Düsseldorf, die Bezirke, die da herumliegen, um so billiger liefern müssen.

Das Gleiche würde für die viel angezogenen Getreidetransporte stattfinden. Dass von dem Osten etwas hereinkommt in das Ruhrkohlengebiet, halte ich für ganz ausgeschlossen; von Westen würde der russische Roggen, der in Köln u. s. w. in den grossen Silos lagert, hereinkommen, und der würde bis nach Hannover hineingekommen und würde Konkurrenz dort an Ort und Stelle machen, wo die Herren jetzt sagen, dass exportirt werden soll.

Es würde also der ganze Erfolg dieses Kanals der sein, dass ein paar grosse Zechen, die an dem Kanal selbst liegen und die in der Lage sind, noch mehr Kapital aufzuwenden und einen grösseren Betrieb einzuführen, Vortheil von den von Staatswegen angelegten 55 Millionen Mark haben würden. (Sehr richtig! rechts.) Wenn mit diesen 55 Millionen Mark nun nach den Berechnungen — ich sage vorweg, es sind die höchsten Sätze angenommen — $6\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen transportirt werden sollen, wenn bei dieser höchsten Transportfähigkeit nur $3\frac{1}{2}$ Prozent herausgerechnet sind für die Rentabilität des Kanals, wo bleibt da die Amortisation? Halten Sie dagegen die Eisenbahnen, so verzinsen sich die heute mit $5\frac{1}{2}$ Prozent; von den Kanälen wird das plötzlich nicht verlangt; die Eisenbahnen werden quasi als Stiefkind behandelt. $5\frac{1}{2}$ Prozent sind $3\frac{1}{2}$ Prozent Kosten für die Anlagen, und 2 Prozent sind noch Amortisationen, das muss so sein.

Mit dem Kanal ist es anders, der wird kajoirt und als Schoskind behandelt, da wird eine Rente überhaupt gar nicht verlangt. Herr Dr. Hammacher hat uns selbst in der Kommission gesagt: eine Rente von dem Kanal können wir nicht verlangen, darauf kommt es nicht an. (Hört! hört!) Heute hat er uns gesagt — (Widerspruch des Abgeordneten Hammacher; Rufe rechts: jawohl, in der Kommission!) heute hat er uns allerdings die Berechnung etwas

anders aufgestellt und sogar geglaubt, dass vielleicht für diese kurze Strecke zum Rhein die Kanalgebühren noch erhöht werden können. Ja, meine Herren, wir müssen bei diesem Kanalbau doch immer bedenken, dass er nur ein Theil des grossen Kanals, des Ruhrort-Ems-Kanals ist. Wollen Sie für den Kanal von Dortmund nach Emden die Gebühren auch erhöhen in demselben Verhältniss? Das würde ja ganz ausgeschlossen sein, dann würde jeglicher Verkehr nach Norden absolut lahm gelegt werden. Und dieser Kanal, der ja in seiner Rente hier unten vielleicht möglich, d. h. angenommen, aber nicht zu gegeben — will ich mal sagen, den apart handikapen zu wollen, auf eine höhere Abgabe, ist auch nicht gut möglich; dann würde der Durchgangsverkehr auch höhere Beiträge zahlen müssen.

Das sind alles Momente, wozu namentlich auch das noch hinzukommt, dass die Aufnahmefähigkeit des Kanals, die Transportmengen zu hoch angegeben worden sind; denn wenn ich da nur einen Vergleich nehme, allerdings aus Amerika, wo als non plus ultra der Erie-Kanal angeführt wird — dieser Erie-Kanal hat ungefähr dieselben Verhältnisse wie dieser hier projektirte —, so hat er in seinen Höchstleistungen 5 Millionen Tonnen betragen, heute ist er heruntergegangen auf $2\frac{1}{2}$ bis 3 Millionen Tonnen. Wie stehen da die Verhältnisse? Die Eisenbahnen dort haben höhere Tarife als unsere und der Kanal zahlt gar keine Abgaben; die Schifffahrt auf ihm ist ganz frei, und trotzdem ist sie heruntergegangen. Ich glaube noch nicht einmal, dass hier bei uns dieser Kanal sich in derselben Höhe als transportfähig erweisen wird wie dort. Meine Herren, im grossen und ganzen können wir diesen Kanal gar nicht trennen von dem anderen Kanal von Dortmund nach Emden. Wenn der Herr Abgeordnete Dr. Hammacher sagt, dass dieser Kanal allein, ohne dass die Fortsetzung nach dem Rhein erfolgte, verfehlt wäre, ja, meine Herren, so möchte ich doch darauf hinweisen, dass damals, als dieser Kanal gemacht wurde und hier durchging, von einem verfehlten Unternehmen in keiner Weise die Rede gewesen ist. Da traten die Herren sehr warm für dieses Projekt ein und vertheidigten sehr energisch die Konkurrenz der Ruhrkohlen gegen die englischen an der Nordsee, die an Transport allein 5 Mark betragen.

Und auf einer Rente, auf einer Abgabepflicht der Kanalschifffahrt müssen wir unsererseits bestehen. Denn wir müssen bedenken, dass unsere Kanalkapitalien in den letzten 10 Jahren 184 Millionen betragen, die für den Bau ausgegeben worden sind, und ebensoviel, 182 Millionen, sind für die Regulirung der natürlichen Ströme aufgewandt. Es werden jährlich für beide Theile zur Unterhaltung je 18 Millionen, in Summa 37 Millionen ausgegeben, und der ganze Ertrag, der aus den Kanälen kommt, ist anderthalb Millionen. Ist da eine Verzinsung möglich? Es ist nur möglich, eine zu bekommen, wenn wir ein einheitliches, oder ich will sagen nach den verschiedenen Kanälen getrenntes System der Schifffahrtsabgaben herbeiführen, und in diesem Sinne hat sich meine Fraktion auch dahin schlüssig gemacht, für diesen Kanal die Forderung heute abzulehnen, und zwar unter der Bedingung und unter der Motivirung habe ich hier die Erklärung abzugeben: Wir sind nicht prinzipielle Gegner von Kanälen überhaupt und auch nicht abgeneigt, nöthigenfalls die Industrie zu unterstützen; wir halten aber den jetzigen Zeitpunkt zur Ausführung derartiger Anlagen mit erheblichen Kosten für den Staat nicht

für gegeben, bevor nicht erstens die Regelung der Gebührenfrage für Wasserstrassen in genügender Weise gesichert, und zweitens die Möglichkeit zur Amortisation der Staatsschulden gewährleistet ist. (Bravo! rechts.)

Abgeordneter *Schmieding*: Meine Herren, wer unbefangen und ohne Voreingenommenheit den Bericht liest, welchen Ihre Kommission über den Dortmund-Rhein-Kanal erstattet hat, der muss, glaube ich, zugeben, dass die guten überzeugenden Gründe nicht auf Seiten der ablehnenden Majorität, sondern auf Seiten der zustimmenden Minorität sind, und ich muss bekennen, auch die Ausführungen des Herrn Vorredners, des Herrn Abgeordneten von Quistorp, haben mich in dieser Ansicht nicht schwankend machen können.

Die hohe wirthschaftliche Bedeutung dieses Dortmund-Rhein-Kanals, sowohl als eines selbstständigen Ganzen, als auch als eines Theiles der grossen Wasserstrasse, welche bestimmt ist, den Osten der Monarchie mit dem Westen zu verbinden, ist heute bereits von dem Herrn Kollegen Hammacher so eingehend hervorgehoben und auch von keiner Seite bestritten worden, dass ich wohl nicht näher darauf einzugehen brauche. Die dringende Nothwendigkeit des Baues dieses Kanals aber gerade für den rheinisch-westfälischen Industriebezirk hat die Debatte in der Kommission erst recht deutlich hervortreten lassen. Die Erhaltung der Leistungsfähigkeit dieses Bezirks geht weit über seine lokale Bedeutung hinaus. Auch das hat ja bereits mein Freund Herr Dr. Hammacher eingehend besprochen: die Erhaltung der Leistungsfähigkeit dieses Bezirks ist ein gewaltiger Faktor nicht bloss in der wirthschaftlichen, sondern auch in der politischen Machtstellung Preussens und Deutschlands. Denn darüber brauchen wir uns nicht zu täuschen: wenn es uns nicht gelingt, Deutschland wirthschaftlich, sowohl was die Landwirtschaft als die Industrie betrifft, kräftig zu erhalten, wenn Deutschland nicht wirthschaftlich reich wird, werden wir auch die politische Machtstellung desselben nicht aufrecht erhalten können. Bei dem scharfen Wettbewerb, der seitens des Auslandes sowohl der Landwirtschaft wie auch der Industrie gemacht wird, werden wir aber den Kampf auf dem Weltmarkte nicht bestehen können, wenn es uns nicht gelingt, die Produktionskosten unserer Erzeugnisse weiter herunterzusetzen. Bei den Löhnen und sozialpolitischen Lasten, welche der Industrie und Landwirtschaft zu Gunsten der arbeitenden Klassen auferlegt sind, wird eine Herabdrückung der Produktionskosten aber nicht möglich sein; und ich würde es auch bedauern, gerade in einer weiteren Herabsetzung der Löhne eine Verbilligung der Produktionskosten zu suchen, denn in Wirklichkeit bleibt der erste und beste Schritt zur Lösung der sozialen Frage die Zahlung eines guten auskömmlichen Lohnes; denn das bedeutet thatsächlich nichts anderes, als eine Betheiligung der grossen Masse des Volkes an dem Wohlstande der Nation.

Meine Herren, eine irgendwie erhebliche Herabsetzung der Produktionskosten ist aber nur noch möglich — und das ist ja in der Kommission auch eingehend von dem Herrn Minister für öffentliche Arbeiten begründet worden —, bei den Transportkosten: und es ist von dem Herrn Eisenbahnminister auch zugegeben worden, dass die Eisenbahnen fast an der Grenze der Möglichkeit einer weiteren Tarifermässigung angekommen sind, und dass nur noch

durch den Ausbau leistungsfähiger Wasserstrassen hier zureichend zu helfen sein wird.

Der schüchterne Versuch bei der ersten Lesung, den Ausbau der Kanäle überhaupt im Zeitalter der Eisenbahnen für überflüssig zu erklären, ist ja in der Kommission nicht wiederholt worden und, ich muss sagen, einem Parlament gegenüber, welches das Beispiel der Stadt Berlin fortwährend vor Augen hat, wohl auch kaum Erfolg versprechend. Sehen Sie sich doch einmal die Reichshauptstadt Berlin an! 13 selbstständige grosse Linien münden hier! Wenn man einen Blick auf die Eisenbahnkarte wirft, so erscheint Einem Berlin gleichsam als eine Spinne im Netz; so schön führen alle grossen und alle Nebenfäden der Eisenbahnen gerade der Hauptstadt des Deutschen Reiches zu, und trotzdem werden auf dem einzigen Wasserwege, der Berlin zur Verfügung steht, auf der Spree, mehr Güter der Reichshauptstadt zugeführt als auf sämmtlichen 13 Eisenbahnen. Meine Herren, da kann man doch nicht davon reden, dass der Bau von Kanälen überflüssig sei.

Auf die technische Seite, die ja auch heute bereits berührt worden ist, will ich nicht eingehen. In der Kommission ist diese ja eingehend besprochen, und ich glaube, die erhobenen Bedenken haben von Seiten der Vertreter der Königlichen Staatsregierung eine so ausreichende Zurückweisung erfahren, dass es nicht nothwendig ist, darauf nochmals zurückzukommen, zumal gerade auf dem technischen Gebiet ja Niemand tauber ist, als wer nicht hören will.

Was dann die von dem Herrn Kollegen v. Quistorp aufs Neue angeregte Frage der Rentabilität betrifft, so ist ja auch diese in der Kommission sehr eingehend besprochen und hat dabei ungefähr dieselbe Bemängelung erfahren, die der Kollege v. Quistorp aufs Neue hier vorgebracht hat. Ich will dabei ohne Weiteres zugeben, dass eine jede theoretische Rentabilitätsberechnung, und auch die, wie sie in den Motiven zu dem Gesetzentwurf gegeben ist, nach manchen Richtungen Angriffspunkte bietet. Aber auch diese Theorie ist grau, und ich halte mich auch hier lieber an die Praxis, und da muss ich sagen, es kann nicht zweifelhaft sein, dass in einem Bezirke, welcher auf einem so engen Raum die Hälfte des Gütertransports des ganzen preussischen Staates auf sich vereinigt, wie der rheinisch-westfälische Industriebezirk — bei einer richtigen Gestaltung der Gebühren auf den Wasserstrassen, die Rentabilität des Kanals unbedingt gesichert sein muss. Sie nicken. Nein, Herr v. Quistorp, aber gerade Sie als Mitglied der Kommission möchte ich dann hinweisen auf die zutreffenden Worte, die der Herr Vertreter des Finanzministers in der Kommission gesprochen hat, und unserem heutigen Finanzministerium werden Sie doch kaum zutrauen, dass es da, wo es sich um unrentable Ausgaben handelt, seine Zustimmung geben würde. Der Vertreter des Finanzministers führte nach dem Kommissionsberichte wörtlich aus: „Die aussergewöhnliche Intensität des Massengüterverkehrs im Ruhrgebiet müsse mit Nothwendigkeit auch in der Rentabilität der Schiffahrtsanlagen ihren Ausdruck finden.“ Meine Herren, damit ist zweifellos das Richtige getroffen.

Der kleine hässliche Zwist in der Kommission bezüglich der Linienführung, indem ein Theil der Kanalfreunde lieber die Lippe kanalisirt sehen wollte, anstatt durch das Emscherthal den Weg zu nehmen, ist ja auch nicht aus dem Gesichtspunkte geführt worden, als ob die in der Regierungsvorlage gewählte

Linie nicht rentabel sein würde. Meine Herren, darüber bestand in der Kommission kein Zweifel, dass beide Linien rentabel sein würden; die Sorge der beteiligten Kreise ist nur die, dass alsbald nach der Fertigstellung dieses Emscher-Kanalprojekts auf dem westlichen Theil des Kanals eine solche Ueberbürdung durch Massengüter eintreten wird, dass der östliche Theil des westfälischen Industriegebiets, welcher der Wasserstrassen am meisten bedarf, zu kurz kommen würde, und auch der Führer der Opposition gegen den Kanal in der Kommission hat anerkannt, dass, wenn er sich einmal auf den Standpunkt der Kanalfreunde stellen wollte, dann der Bau beider Linien, sowohl durch das Lippethal wie durch das Emscherthal, auf die Dauer sich als nothwendig herausstellen werde. Ich für meine Person lege aber kein entscheidendes Gewicht darauf, welcher von diesen beiden Kanälen früher oder welcher später gebaut wird. Ich glaube, der Herr Eisenbahnminister hat durchaus das Richtige getroffen, wenn er diese beiden Linien verglich mit einem ersten und zweiten Geleise einer Eisenbahn, und wenn man einmal darüber klar ist, dass die Bahnstrecke zwei Geleise erfordert, kann man auch sicher sein, dass die Entwicklung des Güterverkehrs auf dem einen Geleise schon von selbst zur Legung eines zweiten Geleises mit Nothwendigkeit führen wird. Das gebe ich aber zu: bei der Linie, die jetzt die Regierungsvorlage wählt, ist allerdings Gefahr im Verzuge. Der umgehende Bergbau im dortigen Bezirk, die schnelle Werthsteigerung des Grund und Bodens führt allerdings dahin, dass die Grunderwerbskosten, wenn nicht bald mit dem Kanalbau vorgegangen wird, so theuer werden, dass das Einheizen mehr kosten würde als das Backen.

Meine Herren, ich habe bedauert, dass mit der Ablehnung des ganzen Kanals in der Kommission auch die Theilstrecke Hamm-Datteln gefallen ist. Diese Strecke hat eine grosse selbstständige Bedeutung für die Wasserversorgung des bereits im Bau begriffenen Dortmund-Ems-Kanals, welche mit dem Wegfall dieses Theilstücks besonders schwierig wird. Denn ohne diesen natürlichen Wasserzubringer stehen für die Speisung dieses Kanals im Wesentlichen nur maschinelle Pumpwerke zur Verfügung, und in der Kommission waren alle Parteien einig, dass eine Speisung aus natürlichen Wasserläufen unbedingt derjenigen durch maschinelle Pumpwerke vorzuziehen sei. Auch im Interesse der Landwirtschaft ist der Bau der Strecke Hamm-Datteln anstatt der Anlage von Pumpwerken dringend erwünscht. Die letzteren sind auch zur Sommerzeit, wo das Wasser schon an und für sich für die landwirthschaftlichen Bedürfnisse knapp ist, gezwungen, Wasser aus dem Fluss zu pumpen, während bei der Versorgung aus natürlichem Zufluss es möglich ist, in der Kanalhaltung selbst und in den vorgesehenen Reservoirs das Wasser auf einen Monat und darüber hinaus aufzuspeichern und der Landwirtschaft noch abzugeben, anstatt es ihr mit Pumpwerken zu entziehen.

Ich halte es deshalb für erforderlich, dass jedenfalls diese Frage der Wasserversorgung von der Königlichen Staatsregierung bei dem im Bau begriffenen Dortmund-Ems-Häfen-Kanal — mag nun das Schicksal des gegenwärtigen Kanals sein, welches es will — nochmals eingehend geprüft wird, ob nicht eine natürliche Wasserversorgung von der Ruhr oder Lippe an Stelle der zu vielen Bedenken Veranlassung gebenden Pumpwerke zu ermöglichen ist. Da aber voraussicht-

lich zu dieser Frage aus dem Hause noch besondere Anträge gestellt werden, will ich dieselbe hier nicht weiter verfolgen.

Was dann die Frage der richtigen Bemessung der Interessentenbeiträge betrifft, die ja auch in der Kommission eine erhebliche Rolle spielte und eine noch grössere Rolle bei der ersten Lesung hier im Hause, so glaube ich, dass diese Bedenken in der Kommission wohl wesentlich nach der Erklärung des Herrn Finanzministers zur Ruhe gekommen sind. Sie finden diese Erklärung auf Seite 30 des Kommissionsberichtes. Es ist hier ausgeführt, dass die Beiträge der Interessenten betragen haben bei dem Dortmund-Ems-Kanal $7\frac{1}{2}$ Prozent der anschlagsmässigen Gesamtkosten, bei der Kanalisierung der oberen Oder 7 Prozent, bei der Kanalisierung der oberen Netze 5,7 Prozent; keine Beiträge — und darauf ist besonderes Gewicht zu legen gerade gegenüber den Herren aus Schlesien und aus Berlin, welche meinten, dass die Interessenten hier die Beiträge schliesslich allein zu decken hätten — also keine Beiträge sind gefordert worden beim Oder-Spree-Kanal, bei der Verbesserung des Spreelaufs innerhalb der Stadt Berlin, bei der Verbesserung der Stromverhältnisse der unteren Oder, und bei der Regulierung der unteren Netze; nur allein bei der Fuldakanalisierung ist allerdings der Beitrag der Stadt Kassel ähnlich hoch wie hier bemessen worden, nämlich auf 19 Prozent der Baukosten, während bekanntlich bei dem vorliegenden Kanal dieselben auf über 20 Prozent normirt sind. Es ist aber von dem Herrn Finanzminister ausdrücklich hervorgehoben, dass hierin auch die Kosten für den Hafen enthalten sind. Diese Kosten werden aber nach der gegenwärtigen Vorlage den Interessenten noch ausserdem aufgebürdet, und diese Hafenanlagekosten sind wahrlich nicht unbedeutend, meine Herren! Allein der Hafen bei Dortmund ist auf 5 bis 6 Millionen Mark veranschlagt; und, wenn Sie dann bedenken, dass von den Interessenten allein in der Stadt Dortmund ausserdem noch über eine Million Mark à fonds perdu zum Dortmund-Ems-Kanal bereits baar gezahlt ist, dann, meine Herren, kann man wohl sagen: die Interessentenbeiträge sind reichlich und theilweise überreichlich bemessen.

Aber ich für meine Person hätte selbst gegen eine Erhöhung der Interessentenbeiträge nichts einzuwenden, wenn es nur möglich wäre, die Interessenten selbst mit Sicherheit festzustellen. Aber es ist wohl gerade beim Kanalbau keine Frage schwieriger zu beantworten als diejenige: wer ist Interessent? So leicht, wie Herr Abgeordneter Richter es sich hier bei der ersten Lesung gemacht hat, meine Herren, so leicht ist die Beantwortung der Frage allerdings nicht! Der Herr Abgeordnete Richter erklärte einfach einen Theil der anliegenden Produzenten, speziell den Kohlenbergbau Westfalens, für den einzigen Interessenten und befürwortete deshalb die Wiedereinführung der Bergwerksbruttosteuer. Ich bin erstarrt, gerade den Herrn Abgeordneten Richter als einen Freund irgend einer Steuer zu entdecken, und erstaunter, dass dies gerade die Bergwerksbruttosteuer sein muss, die erst eben als eine der ungerechtesten beseitigt ist. Ich halte auch die von dem Herrn Abgeordneten Richter bei der ersten Lesung hier geäusserte Meinung, dass nur die Regierungsbezirke Arnsberg und Düsseldorf bei diesem Kanalbau interessirt seien, für eine durchaus irri. Herr Abgeordneter Richter fragt ganz erstaunt: was haben die Regierungsbezirke Aachen, Köln,

Koblenz überhaupt für ein Interesse an diesem Kanal? Es scheint danach der Herr Abgeordnete Richter anzunehmen, dass nur die Adjazenten und Produzenten überhaupt die Interessirten bei einem Kanalbau seien. Da möchte ich ihn doch hinweisen auf das Beispiel der Moselkanalisierung. Die Adjazenten an der Mosel und die Produzenten, die dort wohnen, haben an deren Kanalisierung fast gar kein Interesse; der schärfste Gegner der Moselkanalisierung ist gerade der dort angesiedelte Grossindustrielle Freiherr von Stumm.

Meine Herren, den Adjazenten an der Mosel kann es ganz gleichgültig sein, ob schliesslich die Eisenindustrie in Westfalen und im niederrheinischen Industriebezirk zu Grunde geht, weil es ihr nicht möglich ist, die billigen Minetteerze, die sie für ihre Fabrikation nöthig hat, auf dem Wasserwege der kanalisirten Mosel aus Lothringen und Luxemburg zu beziehen, während die Herstellung dieses billigen Wassertransportweges für die Hochofenindustrie Westfalens eine Lebensfrage ist. Die Hauptinteressenten der Moselkanalisierung wohnen daher in Rheinland und Westfalen, und umgekehrt haben gerade diejenigen Städte und diejenigen Regierungsbezirke, die der Herr Abgeordnete Richter ausschliessen will, das allergrösste Interesse an der Herstellung dieses heute zur Berathung stehenden Kanals. Denn gerade in diesen Städten, Köln, Koblenz bis hinauf nach Mainz, Frankfurt, Mannheim und Ludwigshafen ist die Grossrhederei angesiedelt, welche eine Petition eingereicht hat, dass man diesem Kanal noch grössere Dimensionen, als im Gesetzentwurf vorgesehen, geben möge, ihm anstatt für 600 Tonnen-Schiffe für 1000 Tonnen-Schiffe einzurichten. Glaubt denn Herr Richter, dass diese Herren bei ihrem Vorgehen kein Interesse an dem Ausbau des Kanals hätten? Das allergrösste Interesse bei jeder Tarifiermässigung haben aber erfahrungsmässig nicht die Produzenten, sondern die Konsumenten und insbesondere auch die Konsumenten in den grossen Städten, die sich der besonderen Protektion des Herrn Abgeordneten Richter ja immer erfreut haben. Ich möchte den Herrn Abgeordneten Richter bitten, sich bezüglich der Frage des Interesses der Konsumenten an der Verbilligung der Transportkosten die Broschüre des Herrn Geheimrath Ulrich über „Staffeltarife und Wasserstrassen“ einmal näher anzusehen, und ich glaube, man kann dem Herrn Geheimrath Ulrich doch gewiss nicht vorwerfen, dass er ein übertriebener Anhänger der Wasserstrassen sei. Auf Seite 92 der gedachten Broschüre ist ausgeführt:

Es betrug die ausgerechnete Frachtersparniss in Folge der Kanalisation des Mains für Frankfurt am Main und die kleineren Mainorte 1887 1 269 000 Mark, 1888 1 800 000 Mark und 1889 bereits 2 408 000 Mark.

Wenn man dabei berücksichtigt, wie der Verkehr auf dem Main noch mit jedem Jahre im Wachsen begriffen ist, da wird man wohl die Frachtersparniss allein für die Stadt Frankfurt am Main mit 2 bis 3 Millionen Mark jährlich nicht zu hoch rechnen. Nehmen Sie dazu das Beispiel der Stadt Berlin, welches in der Ulrich'schen Broschüre auf Seite 122 behandelt wird. Es ist dort ausgeführt, „dass die in den Jahren 1880 bis 1888 staatsseitig eingetretene Verbesserung der märkischen Wasserstrassen lediglich durch Frachtermässigungen allein den Berliner Konsumenten, nach den in den Jahren 1880 bis 1888 angekommenen

Mengen berechnet, einen direkten wirthschaftlichen Vortheil von 40 Millionen verschafft hat.“

Meine Herren, das sind doch Zahlenbeispiele, aus denen überzeugend hervorgeht, dass nicht bloss der anliegende Produzent, sondern, man kann wohl sagen, die ganze Bevölkerung des preussischen Staates an dem weiteren Ausbau der Kanäle wesentliches Interesse hat.

Doch ich will auf die Opposition des Herrn Abgeordneten Richter nicht zu weit eingehen; dieselbe ist ja dem Kanale nicht so sehr gefährlich und hat eigentlich keinem Gesetze gefehlt, welches schliesslich doch zu Stande gekommen ist. Ich will deshalb nur noch ein kurzes Wort über die Bedenken äussern, die seitens der konservativen Partei gerade gegen diesen Kanal ins Gefecht geführt werden. Der Führer der Konservativen — und es ist dies ja auch heute von den ersten Rednern derselben wiederholt worden — hat vor der Abstimmung in der Kommission die Erklärung abgegeben,

„dass sie nicht die Vorlage ablehnten, weil sie prinzipielle Gegner von Kanälen seien, und dass sie auch nicht abgeneigt sein würden, die Industrie nöthigenfalls zu unterstützen, dass sie aber den jetzigen Zeitpunkt zur Ausführung derartiger Anlagen mit erheblichen Kosten für den Staat nicht für gegeben hielten, weil vorher erstens die Regelung der Gebührenfrage für Wasserstrassen in genügender Weise gesichert, zweitens die Möglichkeit zur Amortisation der Staatsschulden gewährleistet sein müsste.“

Da fragt man sich doch: sind denn das wirklich sachliche Gründe?

Denn was zunächst das letzte Bedenken betrifft, so sind ja eigentlich alle Parteien des Hauses darin einverstanden, dass wir in unseren Finanzgebahren zu der alten, gesunden, preussischen Grundlage zurückgehen müssen, welche auch die Möglichkeit ausreichender Schuldentilgung giebt; und gerade mit der konservativen Partei sind wir, wie die Verhandlungen über den Bericht der Budgetkommission über die Finanzlage in Preussen ergeben haben, ja auch über den Weg einig, den wir gemeinsam zu wandern haben, um zum Ziele zu gelangen. Aber dass das ungünstige Verhältniss der Finanzen Preussens zum Reiche uns zwingen sollte, als nützlich und nothwendig erkannte Ausgaben einzustellen, meine Herren, dafür kann ich die Logik nicht einsehen, denn dieselbe Logik wie für die Kanalbauten gilt auch für die Eisenbahnbauten, und ich möchte wohl sehen, ob die Herren von der konservativen Partei geneigt sein werden, beim Eisenbahnbau des Ostens die Konsequenzen ihrer Logik zu ziehen.

Was dann den anderen Grund betrifft, dass der Weiterbau der Kanäle nicht eher stattfinden soll, bis die Regelung der Gebühren für Wasserstrassen in genügender Weise gesichert sei, so kann ich auch da nur sagen: darüber sind wir ja an und für sich gleichfalls einig; ich persönlich habe diese Frage sowohl hier im Hause als auch in der Kommission wiederholt angeregt, und die Kommission hat ja auch den Erklärungen der Herren Regierungsvertreter über das beabsichtigte Vorgehen der Regierung in dieser Frage im Wesentlichen zugestimmt; unerfindlich ist nur auch hier, wie man von dieser Frage den Weiterbau der Kanäle abhängig machen will. Meine Herren, auch bei den Eisenbahnen — das hat ja die Berathung des Eisenbahnetats deutlich ergeben — bedarf die

Tarifffrage dringend einer Neuregelung und Umgestaltung; aber es ist doch keinem Menschen eingefallen, deshalb zu sagen: bis zur Lösung dieser Frage werden auch keine Eisenbahnen mehr gebaut!

Immerhin bin ich aber der konservativen Partei dankbar für die verbindliche und versöhnliche Form, in der sie ihre Stellung zu den Kanalbauten erklärt hat, wenn ich mich auch in der Sache selbst des Eindruckes nicht verschliessen konnte:

Du sprichst vergebens viel, um zu versagen,

Der andere hört von allem nur das Nein.

Aber die Form, in der die Erklärung auch heute hier wiederholt ist, lässt doch darauf schliessen, dass Sie zu einer nicht zu fernem Zeit, die Sie für die gelegeneren halten, die bewilligende Hand aufthun werden. Ich bin für diese verbindliche Form der Erklärung um so dankbarer, als es anfangs in der Kommission den Anschein hatte, als ob der von Herrn von Schalscha hier eröffnete Kampf des Ostens gegen den Westen, der Landwirthschaft gegen die Industrie auch in der Kommission seine Fortsetzung finden sollte. Meine Herren, ich meine: vor diesem Kampf hat der Fürst Bismarck jeder Zeit mit Recht gewarnt; dabei können beide Produktivstände, sowohl die Landwirthschaft als die Industrie, nicht bestehen, dabei gehen beide schliesslich zu Grunde. Ich glaube und hoffe, dass der Westen es nie dem Osten vergessen wird, welcher grossen Dienst gerade der Osten im Anfang dieses Jahrhunderts dem preussischen Staate geleistet hat, in Zeiten, wie sie schlimmer für einen Staat nicht vorkommen können, in denen es sich um die Existenz des Staates selber handelte. Aber ich glaube doch, es ist nicht klug von den Vertretern des Ostens, gerade in wirtschaftlicher Beziehung hier das Konto aufzumachen und eine Abrechnung zu versuchen. Denn da hat der Herr Kollege Schwarze Recht, wenn er bei der ersten Lesung bereits hervorhob, dass überall, wo es sich um Ausgaben handelte für Eisenbahnen, und speziell für unrentable Eisenbahnen, für Schulbauten, für Gymnasien u. s. w. — dass da die Ausgaben immer mehr nach dem Osten hinschauten, während die Einnahmen mehr auf den Westen hiiwiesen. Ich glaube, da kann man von dem Westen doch wohl sagen: wir Wilden sind doch bessere Menschen! (Zurufe.) — Ja, meine Herren, wir haben niemals gegen irgend eine Vorlage gestimmt, die irgendwie von wirtschaftlicher Bedeutung für die Interessen des Ostens gewesen ist. (Zuruf: Staffeltarife!) — Die Staffeltarife sind ja hier im Hause nie zur Abstimmung gekommen, und es sind doch andere ausserhalb Preussens liegende Gründe massgebend gewesen, welche zur Aufhebung derselben geführt haben. — Das möchte ich auch gleich meinem sehr verehrten Freunde Seer erwidern, der auch glaubt, dass er wegen Aufhebung der Staffeltarife unter Mitwirkung der Vertreter des Westens — und ich kann ausdrücklich betonen: nicht von allen Vertretern des Westens — dass er deshalb auch gegen die Kanalvorlage stimmen müsse. Bezüglich der materiellen Seite der Frage kann ich aber nur das bereits in der ersten Lesung citirte Wort des früheren Kollegen Schoeller, des Führers im Kampfe für die Staffeltarife, wiederholen.

Der Kollege Schoeller hat in einem Vortrage vom 20. Februar dieses Jahres in Breslau ausgeführt:

Sollte aber wider Erwarten die preussische Regierung zur Aufhebung der Staffeltarife durch die Verhältnisse genöthigt werden, so wäre ihre Pflicht, sofort zum Ausbau des Mittellandkanals zu schreiten.

Meine Herren, das ist auch ein Vertreter des Ostens und zwar ein in Tariffragen sehr erfahrener.

Darin stimme ich aber mit dem Herrn Kollegen Gothein überein: auf Anträge des Ostens, wie sie der Herr Graf Kanitz im Reichstag stellte, die doch schliesslich auf eine Verstaatlichung des Grundbesitzes hinauslaufen, können wir uns allerdings nicht einlassen, dazu sind wir doch in Wirklichkeit zu konservativ gerichtete Naturen, und wenn Herr Graf Limburg-Sturum meinte, dass man allen Anträgen einer Partei, welche 141 Mitglieder hier im Hause zähle, mit dem nöthigen Respekto begegnen müsse, so möchte ich ihn doch fragen: wo hat es denn hier je an dem nöthigen Respekt gefehlt konservativen Anträgen gegenüber? Ich glaube, man kann eher sagen: dem Antrage des Herrn Grafen Kanitz ist mit zuviel als mit zu wenig Respekt begegnet, und ich möchte mir da doch die Gegenfrage erlauben, ob nicht eine Partei, je grösser und mächtiger sie ist, um so mehr verpflichtet ist, mit Vorsicht bei Stellung solcher Anträge vorzugehen. Nicht bloss „noblesse oblige“, sondern auch die Macht verpflichtet, und je mächtiger eine Partei ist, um so mehr ist sie auch zum Maasshalten verpflichtet, denn auch hier zeigt sich erst in der Beschränkung der Meister. In Stunden der Selbstkritik wird aber auch die konservative Partei wohl zugeben müssen, dass sie in letzter Zeit mit ihren Anträgen und ihrer ganzen Stellungnahme zur Regierung und zu den Parteien keine glückliche Hand gehabt hat, seitdem die gemässigten Führer namentlich im Reichstage das Stener aus der Hand gegeben haben. Ich habe an Fürst Bismarck immer am meisten bewundert, dass eine so mächtige und so gewaltige, man möchte fast sagen: gewaltsame Natur auch in den versuchungsreichsten Momenten es jeder Zeit verstanden hat, Maass zu halten, und ich glaube, dass die konservative Partei heute in dieser Beziehung nicht auf dem richtigen Wege ist, auch der gegenwärtigen Vorlage gegenüber nicht. Auf die Dauer werden Sie doch die Verbindung der grossen Wasserstrasse des Rheins mit der Ems, der Weser und der Elbe nicht hindern können, und ich meinte, es wäre besser, Sie stimmten lieber heute der Vorlage zu als morgen: bis dat, qui cito dat! (Bravo! bei den Nationalliberalen.)

Abgeordneter **Dr. Rintelen**: Meine Herren, ich spreche nur im Sinne eines Theils meiner politischen Freunde. Ich bemerke, dass die Regierungsvorlage für uns nicht annehmbar ist, dass wir von der Regierungsvorlage denjenigen Theil acceptiren, welcher den Kanal von Hamm nach Datteln betrifft, und dass wir hauptsächlich im Auge behalten eine Kanalisierung der Lippe.

Ich brauche wohl nicht zu bemerken, dass irgend jemand unter meinen politischen Freunden wäre, der die wirtschaftliche Bedeutung der Wasserstrassen im Allgemeinen nicht voll anerkennt. Ich glaube deshalb, auch nicht weiter darauf eingehen zu müssen, weder in dem Sinne für, noch gegen die Vorlage zu sprechen. Ich will aber doch hier schon auf einen Punkt aufmerksam machen, dass die Argumentation der Befürworter der Regierungsvorlage einen gewissen Unterschied doch nicht gemacht haben; sie vergleichen die Wasserstrassen mit den Eisenbahnen, machen aber nicht den Unterschied zwischen den verschiedenen Wasserstrassen selbst, nämlich zwischen den natürlichen Wasserstrassen der an sich schiffbaren Ströme und den kanalisirten Flüssen einerseits;

das sind ganz andere Wasserstrassen, als diejenigen auf der anderen Seite, welche erst durch das Land neu gelegt werden müssen, für die man das Wasser anderswoher beschaffen muss. Gerade darin, dass man diese Unterscheidung nicht macht, beruht auch ein grosser Irrthum, in der Anschauung, dass der Verkehr und die Rentabilität der letzteren Art Kanäle nach dem Verkehr und der Rentabilität auf den schiffbaren und kanalisirten Strömen und Flüssen sich richte und danach bemessen werden könne, und dass die Verhältnisse auf einem Kanal, wie er hier in Aussicht genommen ist, dieselben sein müssten, wie auf jenen Wasserstrassen.

Ich will mich hier auf die volkswirtschaftlichen und gewisse politische Fragen nicht weiter einlassen.

Ich bemerke, dass ich vor 30 Jahren ein Befürworter des Rhein-Weser-Elbe-Kanals gewesen und Jahre lang zur Herstellung desselben persönlich thätig gewesen bin. Innerhalb dieser 30 Jahre haben sich aber die Verhältnisse total verändert. In den Projekten, wie sie damals aufgestellt waren für den Rhein-Weser-Elbe-Kanal, betragen die Baukosten ungefähr 36 Millionen Mark, 12 Millionen Thaler. Jetzt werden für die Theilstrecke von Dortmund bis an den Rhein allein ungefähr 55 Millionen Mark gefordert. Diese Steigerung der Preise hat zum Theil ihren Grund in der enormen Steigerung des Grundwerthes. Die Grunderwerbskosten sind unendlich viel höher, als sie vor 30 Jahren waren. Die Veränderung liegt ferner darin, dass damals ein zwar gut ausgebautes Eisenbahnnetz bestand, welches ich aber in keiner Weise vergleichen kann mit dem Eisenbahnnetz in den von dem Kanal zu durchziehenden Strecken, wie es jetzt ist. Die Zahl der Hauptbahnen und der Geleise hat sich vermehrt; eine Anzahl von Anschlussbahnen sind gebaut worden, welche zum Theil über den Kanal hinführen müssen; der Kanal müsste also unter diesen Eisenbahnen hingeführt werden und die Geleise müssten höher gelegt werden. Seit Anfang der 60er Jahre ist das Kohlengebiet weiter nach Norden hin erschlossen worden, und nach Norden sind bedeutende Zechen angelegt worden, welche ihre Verbindung mit den Hauptbahnen gesucht und gefunden haben. Wenn Sie auf den Eisenbahnkarten alle die einzelnen Anschlussbahnen betrachten, werden Sie sich fragen: wie ist es möglich, hier einen Kanal überhaupt noch zu bauen? Die Sache liegt also heutzutage vollständig anders, als sie vor 30 Jahren gewesen ist.

Wenn wir die Lage der Industrie in jener Gegend ins Auge fassen, so ist ja zuzugeben, dass der Eisenbahntransport den Bedürfnissen bisher zwar regelmässig, aber nicht immer ganz genügt hat. Namentlich im Winter haben Stockungen stattgefunden. Indessen bin ich nicht überzeugt worden, dass es nicht möglich wäre, die Eisenbahnen derartig auszubauen, dass sie auch bei künftig gesteigerter Produktion die Massengüter an Kohlen und Eisen befördern können.

Die von der Königlichen Staatsregierung vorgeschlagene Linie ist uns zu spät vorgeschlagen. Wenn vor 30 Jahren der Kanal in Angriff genommen wäre, würde sich das haben machen lassen, und zwar mit Vortheil. Jetzt ist es in der That zu spät dafür, und wir müssen den Eisenbahnen den Transport von sämmtlichen Massengütern überlassen.

Ein Hauptpunkt ist die Rentabilität. Das Kapital beträgt 55 Millionen Mark. Ich glaube, dass wohl Einmüthigkeit darüber im Hause besteht, dass

diese 55 Millionen Mark nicht à fonds perdu hingegeben werden, sondern dass es ein werbendes Kapital sein soll, dass also eine gewisse Rente von diesem Kapital erzielt werden soll, wenn auch die Rente nicht ganz so hoch ist, wie bei den Eisenbahnen, welche dem Staate sehr viel einbringen. Es ist auch auf die Amortisation des Kapitals Bedacht zu nehmen.

Nun ist aber kein genügendes Material vorhanden, um prüfen zu können, ob die Zahlen, welche angegeben werden, richtig sind. Die Komponenten der Zahlen fehlen im Ganzen. Um die Richtigkeit der Zahlen prüfen zu können, bedarf es spezieller Angaben.

Ich glaube aber, dass eine sichere Berechnung der Rentabilität nicht möglich ist. Ueberhaupt wird sich eine Rentabilität schwer herausrechnen lassen. Wenn ich mir eine überschlägliche Rechnung mache, so wird die Fracht auf dem Kanal vielleicht eben so hoch wie die Fracht auf den Bahnen, vielleicht höher, sein. Wenn sie niedriger ist, so kann dies nur ein unerheblich kleiner Theil sein. Wenn Sie jemand fragen, ob er seine Waaren — auch Massengüter — lieber auf dem Kanal in Schiffen verschickt bei gleichen Kosten oder bei nur geringem Unterschied in den Kostenverhältnissen, so werden Sie zu der Ueberzeugung kommen, dass man sich lieber den Eisenbahnen zuwendet, weil die Eisenbahnen regelmässig und schnell befördern. Die Sache ist die, dass die Sicherheit einer Zeitbestimmung des Transports auf dem Kanal nicht gegeben ist. Es fehlt eben an einer Nachweisung, dass die Transportkosten auf dem Kanal erheblich billiger sind, wie auf der Eisenbahn, und dass der Kanal in Folge dessen auch vollständig ausgenutzt werden wird. Es wird also zur Bewältigung des wachsenden Transportquants nichts anderes übrig bleiben, als das Eisenbahnnetz zu vervollständigen, was doch jedenfalls wesentlich billiger ist. — Das ist die Frage der Rentabilität, die bei einer Ausgabe von 55 Millionen in unseren finanziellen Nöthen doch in der That sehr genau in Erwägung gezogen werden muss.

Ein zweiter Punkt, der mir die Regierungsvorlage bedenklich macht, ist die technische Frage. Es steht ja fest: das ganze Terrain ist unterwühlt und es wird noch immer weiter unterwühlt werden, je weiter die Tiefbauarbeiten seitwärts und nach unten sich ausdehnen. Die Bodensenkungen, die angenommen sind, und die eintreten können, können derartig erheblich sein, dass eine grosse Störung im Kanalbetriebe und die allergrössten Kosten erforderlich sind, um den Kanal wieder schiffbar zu machen. Wenn das Kanaltterrain sich senkt, müssen die Dämme und die Sohle entsprechend erhöht werden, so dass das Niveau erhalten bleibt. Es ist aber auch nicht ausgeschlossen, dass Tagebrüche entstehen, und die Folge dieser Tagebrüche würde die sein, dass Gruben zum Versaufen kommen, und der Kanal sein Wasser verliert.

Ein dritter Grund, welcher mich veranlasst, gegen die Regierungsvorlage zu stimmen, ist die Wasserspeisungsfrage. Die Lippe soll dazu dienen, nicht nur den Dortmund-Ems-Kanal zu speisen, sie soll auch einen grösseren Theil des Kanals nach dem Rhein hin speisen. Die Lippe verliert damit einen erheblichen Theil ihres Wassers, und es kann sein, dass dieser Theil so erheblich ist, dass künftig gar nicht mehr daran gedacht werden kann, die Lippe zu kanalisieren. Wie ich vorhin schon bemerkt habe, ist ein grosser Theil meiner politischen Freunde der An-

sicht, dass die Kanalisierung der Lippe mit allen Kräften anzustreben sei.

Meine Herren, was mich bestimmt, für die Kanalisierung der Lippe einzutreten, ist auch eine Frage des Rechtes. Die Lippe dient mit ihrem Wasser der Landwirthschaft, sie dient der Mühlenindustrie u. s. w. Wenn Sie die Lippe in ihrem Wasserbestande erheblich beeinträchtigen, so beeinträchtigen Sie die alten Rechte der Anlieger der Lippe. Wer soll die Anlieger der Lippe entschädigen, und wie wollen Sie die Anlieger der Lippe in diesen grossen, bisher reichen fruchtbaren Gebieten, die Landwirthe, die Industriellen entschädigen? Ich glaube, dass wir auf die Aufrechterhaltung des Wohlstandes der Anwohner der Lippe sehr grossen Werth legen müssen, dass wir ihre Rechte jederzeit berücksichtigen müssen.

Was nun endlich den Kanal von Hamm nach Datteln betrifft, so will ich damit schliessen, dass ich diesen Kanal für einen sehr zweckmässigen und nützlichen halte. Die Kosten sind veranschlagt auf 10 Millionen Mark. Ich will ganz absehen davon, dass Industrie und Landwirthschaft an diesem Kanal ein grosses Interesse haben. Ich halte diesen Kanal schon deshalb für nöthig, weil der Kanal Dortmund-Emshäfen der nöthigen Speisung bis jetzt entbehrt. In Vinnum ist ein Pumpwerk, das sehr erhebliche Kosten verursacht. Dieses Pumpwerk würde der Lippe regelmässig eine grosse Masse Wasser entziehen und doch nicht regelmässig zur Speisung des Kanals ausreichen, um eine Spülung des Kanals vorzunehmen, die nothwendig ist, wie alle diejenigen wissen, welche Länder mit Kanälen gesehen haben. Also die Spülung des Kanals würde durchaus nicht möglich sein mit dem blossen Pumpwerk; es würde knapp ausreichend sein, das Wasser auf die Scheitelstrecke, und damit die Schiffe durch Schleusung an ihren Bestimmungsort zu bringen. Dagegen ist dieser Kanal Hamm-Datteln als ein natürlicher Zubringer zu dem Rhein-Ems-Kanal anzusehen, und ich halte ihn für eine wesentliche Verbesserung gegen das bisherige Projekt des Dortmund-Ems-Kanals, welches das Pumpwerk vorgesehen hat. Ein derartiges künstliches Pumpwerk hält nicht fortwährend, ist Reparaturen unterworfen, es tritt eine Stockung des Wasserzuflusses ein und damit eine Stockung des Kanalverkehrs. Schaffen Sie mit diesem Kanal Hamm-Datteln einen natürlichen Zubringer des überflüssigen Wassers der Lippe; welches in Reservoiren festgehalten wird, so werden die Lippe-Interessenten nicht geschädigt und dem bereits im Bau begriffenen Kanal Dortmund-Emshäfen wird das nöthige Speisungswasser auf dauernde und zweckmässige Weise zugeführt.

Abgeordneter *Rickert*: Meine Herren, das Schicksal dieser Vorlage scheint mir besiegelt zu sein, namentlich dann, wenn der Abgeordnete v. Quistorp im Namen, wie ich höre, fast sämtlicher Mitglieder der konservativen Partei gesprochen hat. Man gewinnt danach die Meinung — und die ganze Stimmung des Hauses macht den Eindruck —, als ob es sich nicht mehr lohne, die Regierungsvorlage ausführlich zu vertheidigen. Gleichwohl will ich kurz für dieselbe eintreten.

Meine Herren, es hat auf mich einen niederschlagenden Eindruck gemacht, dass der Herr Kollege Seer, den ich sonst sehr schätze und den ich durchaus nicht für einen so wilden Agrarier halte, heute hier mit seiner kurzen Rede einen wahrhaft fanatischen

Beifall auf jener Seite gefunden hat. (Oh! oh! rechts.) Die Herren hatten leider auch alle Ursache dazu.

Meine Herren, wir haben schon vor Jahr und Tag bei der Berathung des Dotationsgesetzes auseinandergesetzt, dass, wenn Sie so peinlich die Aufrechnung zwischen Osten nach Westen und umgekehrt machen, das nothwendiger Weise in letzter Konsequenz zur Auflösung des Staates führen muss. Nichts ist trauriger, nichts beschämender als die fortwährend wiederkehrende Frage: welche Vortheile hat der Westen, und umgekehrt, welche Vortheile hat der Osten, wenn eine Vorlage eingebracht wird? Ich kann mich zu dieser Auffassung nun und nimmermehr verstehen, und so wie ich damals bei Berathung des Dotationsgesetzes auch meine Freunde aus dem Osten zurückgewiesen habe mit ihren Aufrechnungen, so kann ich auch hier nicht anders als mein Bedauern darüber aussprechen, dass der Abgeordnete Seer als Vertreter des Ostens hier solche Motive gegen die Vorlage vorgebracht hat.

Meine Herren, diese Kanalfrage ist nicht mehr intakt; wir haben nicht mehr tabula rasa. Ich gehöre zu denjenigen, die im Jahre 1886 bei der namentlichen Abstimmung gegen das Amendement Hammacher zu § 1 der damaligen Vorlage gestimmt haben. Ich muss aber mit dem Herrn Kollegen Hammacher anerkennen, dass die Majorität des damaligen Hauses allerdings der Meinung gewesen ist, und dass sie bei der Regierung keinen Widerspruch gefunden hat, dass die Annahme der damaligen Kanalvorlage die Fortsetzung nach dem Rhein bedinge, und dass es selbstverständlich gewesen sei, dass die Regierung sich dazu verpflichte, diesen Kanal, wie er heute vorliegt, und später die Fortsetzung nach der Elbe zu bringen. Das muss ich anerkennen, und es liegt deshalb schon ein gewisser moralischer Zwang für mich darin, der Vorlage mich freundlich gegenüber zu stellen.

Meine Herren, der Herr Kollege Rintelen sagt: die Vorlage käme zu spät. Herr v. Quistorp sagt im Namen der Konservativen: die Vorlage kommt zu früh; jetzt noch nicht! erst müssen wir eine generelle Lösung über die Feststellung der Beiträge haben. Sie können schon aus dieser absolut verschiedenen Begründung der Ablehnung sehen, dass bei solchen Motiven überhaupt keine Kanalvorlage zu Stande kommt, und namentlich nicht, wenn man verlangt, dass die Gebührenfrage erst generell geregelt werden soll. Wenn angesichts der kolossalen Verkehrs-entwicklung, der wir hier in diesem rheinischen Gebiet gegenüberstehen, der Zweifel an der Rentabilität auftaucht, wenn hier nicht einmal die Forderung einer stärkeren Heranziehung der Interessenten durchgesetzt werden kann, wo soll es dann geschehen, das solche Grundsätze zur Anwendung kommen? Das würde zur Konsequenz haben; wir bekommen überhaupt keinen Kanal — und das will ich nicht.

Was die konservative Partei anbetrifft, so gebe ich ja dem Herrn Kollegen Schmieding zu: die Herren waren formell sanft, sie waren suaviter in modo, aber sehr fortiter in re, und ich weiss nicht, warum Sie, Herr Kollege, so sehr sich angestrengt haben, um Ihre Liebe an die Herren zu verschwenden; Sie werden doch mit kaltem Lächeln und mit einem Nein zurückgewiesen. Ich glaube, die Herren gehen in ihrem Entgegenkommen nach rechts zu weit; ihre Liebe findet keine Gegenliebe, und ich hoffe, dass sie bei dem Gegenstande, welcher uns anfangs der nächsten Woche beschäftigen wird, da nicht so liebevoll den Herren rechts entgegenkommen werden. Sie

haben jetzt nach der Rede des Herrn v. Quistorp hierbei nichts mehr zu erwarten, es kann höchstens sein, dass über Jahr und Tag die Stimmen der Herren zu haben sein werden, wenn die Abneigung, die die Herren gegen gewisse Reichsstellen haben, in Abnahme begriffen sein wird.

Meine Herren, die Gründe der konservativen Partei waren hier ganz andere, wie in ihrer Presse. Wenn Sie heute Ihr Berliner Hauptorgan lesen, da sind ganz andere, lediglich agrarische Gründe. Da findet die Furcht Ausdruck, dass von aussen viel Getreide nach dem Westen hineinkommen wird, Sie sehen für den Osten darin Schaden. Ich meine, die Kreuzzeitung irrt; vom reinen agrarischen Standpunkt aus müssten die Herren wünschen, dass der Mittel-land-Kanal bis nach Bromberg baldigst in Wirksamkeit tritt; denn dann haben auch sie die Möglichkeit der Konkurrenz der Wasserstrasse mit der Eisenbahn. Es wird ja eben vom agrarischen Standpunkt darauf hingewiesen, dass man für den Osten nach dem Westen eine Wasserstrasse nicht habe, also: Ablehnung der Vorlage!

Die Staffeltarife sind auch von dem Herrn Kollegen Seer in die Debatte hineingezogen. Ich habe mich gefreut, dass der Herr Kollege Schmieding erklärt hat, er würde niemals dem Osten vergessen, welche Opfer er für das Vaterland gebracht hat. Sehr schön von ihm! Aber wie steht's mit den Staffeltarifen? Ich muss fragen: haben die Herren vom Westen in ihrer grossen Majorität nicht dabei dasselbe Verfahren beobachtet, wie die Herren vom Osten jetzt gegenüber dieser Vorlage? Die Forderung der Staffeltarife ist eine prinzipiell gerechte und auch praktisch richtige. Ich habe, obwohl die Danziger Kaufmannschaft, also die Kaufmannschaft des Stadtkreises, den ich vertrete, für die Aufhebung der Staffeltarife war, mich gegen die Aufhebung der Staffeltarife erklärt, weil ich sie für richtig halte. Ich glaube, auch der Herr Minister kann gar nicht prinzipiell gegen die Staffeltarife sein, und wenn ich ihn recht verstanden habe, so wird er bei nächster Gelegenheit die Frage der Staffeltarife wieder aufnehmen und sie dann generell in einer gerechten Weise regeln. (Zuruf.) — Allmählich? Ich wünsche, dass der Herr Minister recht bald damit vorgeht, und ich werde den Herrn Abgeordneten Schmieding dann an seine heutige Erklärung erinnern, wenn die Frage hier wieder vorkommt. Wie gesagt, ich traue dem Herrn Minister das zu — zwischen den Worten, die der Herr Minister gesprochen hat, habe ich herausgelesen, dass er einer prinzipiellen und zwar baldigen Erledigung im Sinne der Wünsche des Ostens nicht abgeneigt ist — dann wollen wir sehen, ob die Herren im Westen wirklich „die Wilden“ sind, von denen Herr Schmieding sagt, sie seien „doch bessere Menschen“.

Die Frage der Kanalbauten — wer sich dafür interessirt, findet in unseren Akten und stenographischen Berichten Material darüber — hat seit 25 Jahren erheblich geschwankt in der öffentlichen Meinung. Auch ich war früher mit denjenigen, die heute gegen die Kanalvorlage auftreten, der Meinung, dass, so lange der Eisenbahnbau in Preussen noch nicht bis zu der jetzigen Ausdehnung gekommen war, es falsch gewesen wäre, Hunderte von Millionen für Kanalbauten auszugeben. Heute aber kann man das nicht mehr sagen. Der Kanal ist die nothwendige Ergänzung der Eisenbahn für eine vernünftige Verkehrspolitik. Wir werden nicht zu der nöthigen Form der Tarife kommen, wenn wir nicht neben den Eisenbahnen — und in dieser

Beziehung sind wir, namentlich was die rentablen Linien betrifft, so ziemlich gesättigt — Kanäle bauen. Man muss es anerkennen bei dem jetzigen Herrn Eisenbahnminister, dass er, der Eisenbahnfachmann ist wie auch sein Herr Vorgänger, trotzdem sagt: wir brauchen Kanäle neben den Eisenbahnen, denn die bringen uns so billige Tarife, wie die Eisenbahnen sie uns nicht geben können. Allerdings bin ich nicht der Meinung des Herrn Kollegen Schmieding, dass eine Tarifiermässigung in erheblichem Umfange überhaupt unmöglich ist. Darüber werden wir noch später weiter diskutieren, das wird sich ja finden. Wenn wir aus den Hauptfinanzsorgen heraus sind, was wir doch erhoffen, werden wir den Herrn Eisenbahnminister schon zupfen, dass er die bereits von seinem Vorgänger in Aussicht gestellte Herabsetzung der Eisenbahntarife durchführt.

Nun noch eine Frage an die Herren rechts! Sie haben finanzielle Bedenken gegen die Vorlage. Haben Sie diese finanziellen Bedenken auch gehabt, wenn die Regierung in jedem Jahre Millionen und Millionen von Ihnen verlangt hat für unrentable Eisenbahnen? Niemals ist Ihnen der Gedanke gekommen, und so gut die Herren aus dem Westen die unrentablen Sekundärbahnen für den Osten bewilligt haben, so gut müssten Sie, namentlich da doch die Vorgeschichte des Kanals einen gewissen moralischen Zwang ausübt, auch diesem Kanal zustimmen. Die Herren sagen: ja, nach einigen Jahren, wir haben ja Zeit. Soviel ich gelesen habe, soll mit dem Jahre 1896 oder noch später mit diesem Bau angefangen werden; die Vorarbeiten dauern ja noch mehrere Jahre. Wie lange wollen Sie denn noch warten? Inzwischen muss die Gefahr immer grösser werden, dass die Terrainskosten für den Kanal sich erheblich erhöhen. Das ist eine schwerwiegende wirtschaftliche Frage. Im Augenblick haben wir ja die Finanznoth, aber wir hoffen doch, dass nach ein paar Jahren der Eisenbahnetat ein anderes Gesicht haben wird, und dass die Verhältnisse unserer Finanzverwaltung überhaupt etwas aussehen. Jedenfalls liegt die Gefahr der Kostenerhöhung des Kanals unbedingt vor, und das müsste ein treibendes Moment sein für die jetzige Bewilligung des Kanals.

Was die Frage der Rentabilität betrifft, was verlangen Sie denn da? Jede Rentabilitätsberechnung wird so sein, dass derjenige, der nicht will, zehn Löcher in die Rechnung hineinstossen und sagen kann: das ist nicht überzeugend. Da können zehn Eisenbahn- und Bautenminister kommen, und können auf Grund der gewissenhaftesten Statistik eine Rentabilitätsrechnung aufmachen — sie hat aber doch keine überzeugende Kraft für Alle. Ich sage aus meinem Gefühl heraus angesichts der wirtschaftlichen Situation jener Gegend das, was der Herr Kollege Hammacher gesagt hat: wenn wir bei diesem Kanal von Dortmund nach dem Rhein keine Rentabilität herausbekommen, dann ist überhaupt eine solche unmöglich.

Nun erwidert man: dann lege man den Interessentenkreisen Garantieverpflichtung auf, wenn die Rentabilität da ist — Herr Kollege Dr. Gerlich nickt mir verständnisvoll zu. Ja, meine Herren, nennen Sie mir doch einen Präzedenzfall, wo das geschehen ist.

(Zwischenruf.)

— Aber ich bitte Sie, ein Theil wird ja hier garantirt — 20 Prozent —, wie Lübeck einen Theil trug. Also Lübeck können Sie mir nicht entgegenstellen. Nein, meine Herren, es ist ein ungewöhnliches Verlangen. Wenn der Staat einen Kanal baut und verwaltet, kann er nicht fordern, dass von den Interessenten

eine Garantie gegeben wird für die Verzinsung des gesammten Bankkapitals. Der Fall ist nicht dagewesen und wird auch nicht eintreten. Es geht doch auf anderem Wege! Ich möchte die Frage an den Herrn Minister richten: ist es denn unmöglich, wenn sich ein Irrthum im Kalkül des Herrn Ministers herausstellen sollte, die Kanalabgabe zu erhöhen? Dann würden Sie ja die Interessenten packen! Denn wie das jetzt gemacht wird, dass die Provinz die Garantie übernimmt und nachher die Untervertheilung macht, meine Herren, das ist nur ein Nothbehelf. Schon, weil diese Art der Vertheilung nicht rationell genannt werden kann — das wird auch Herr Dr. Gerlich zugeben —, schon deshalb muss der Staat für einen Theil vorläufig eintreten. Wie gesagt, der Herr Minister hat es in der Hand, und ich weiss nicht, warum er es nicht gebrauchen sollte, wenn die Rechnung sich nicht richtig herausstellt, die Kanalabgaben zu erhöhen.

Meine Herren, ich kann mich nicht dazu entschliessen, obwohl auch ich schwere Bedenken habe wegen der jetzigen Finanzlage, dieses Kanalprojekt abzulehnen, nachdem das Gesetz von 1886 die Grundlage auch für diese Vorlage geschaffen hat.

Ich halte ausserdem die Vorlage für ein bedeutendes Kulturwerk, welches auch den Anstoss geben wird zu einer Reform des Tarifwesens. Wenn wir diese Linie ausführen, wird später ihre Fortsetzung folgen; das habe ich aus den Verhandlungen zur Beruhigung des Ostens entnommen, dass die Herren Minister die moralische Verpflichtung fühlen, das Werk nachher ostwärts fortzusetzen. Ich kann mich nicht dagegen verschliessen, dass die heutige Zeit eine Vermehrung gerade dieser Verkehrsmittel verlangt. Ich glaube, eine Bewilligung würde auch dem ganzen Lande — denn dem ganzen Lande kommen solche Verkehrsstrassen zu gute — zum Heil und Segen gereichen.

Ich bedaure lebhaft, dass in dieser Session, wie es den Anschein hat, das Werk nicht zu Stande kommen wird. Ich würde aber die Regierung dringend bitten, dass sie keine Veranlassung aus dem jetzigen Votum nimmt, die Sache für die Zukunft ruhen zu lassen. Die Kanalfrage wird doch in Fluss kommen.

Zum Schlusse noch eine Frage an den Herrn Minister. Der Herr Vorredner hat geäussert, dass er und ein Theil seiner Freunde die Vorlage in dem einen Theile, Hamm-Datteln, annehmen, dagegen die Hauptsumme von 45 Millionen für Dortmund-Rhein ablehnen würde. Ich habe verstanden nach dem Kommissionsberichte — ich weiss im Augenblicke nicht, wo die Stelle ist —, dass entweder der Finanzminister oder der Eisenbahnminister die Erklärung abgegeben hat: Hamm-Datteln nicht ohne das andere! Ich wollte mir die Frage erlauben, ob das das letzte Wort ist. Würde die Regierung auf eine solche Theilung eingehen, so würde ich mit dem Herrn Kollegen Rinteln und seinen Freunden, wie ich noch erklären möchte, auch für den Theil stimmen, wenn ich das Ganze nicht haben kann. (Bravo!)

Minister der öffentlichen Arbeiten *Thielen*: Meine Herren, auf die Schlussfrage des Herrn Vorredners gestatte ich mir, die Antwort kurz dahin zu geben, dass die Staatsregierung die Vorlage bisher als ein ungetrenntes Ganzes erachtet hat, welches beruht auf den sich gegenseitig ergänzenden Beziehungen beider Kanäle, aber auch beruht auf einer Vereinbarung der beiden betheiligten Provinzen.

Einen Theil dieses Projekts abzulehnen und den anderen Theil anzunehmen, würde nach meiner persönlichen Auffassung — und mit derselben stimmt, soviel ich weiss, der Herr Finanzminister überein — zur Zeit auf der Grundlage der gegenwärtigen Regierungsvorlage unmöglich sein. Namens der Staatsregierung kann ich indessen eine derartige Erklärung heute nicht abgeben.

Meine Herren, trotz des ungünstigen Schlussergebnisses der Kommissionsverhandlungen, trotzdem das Votum der Kommission sich mit 12 gegen 8 Stimmen für Ablehnung der Regierungsvorlage ausgesprochen hat, habe ich doch im Gegensatz zu dem Herrn Abgeordneten Rickert den Muth, dem Hohen Hause zu empfehlen, sich dem Votum seiner Kommission nicht anzuschliessen. Die Gründe hierfür finde ich darin, dass nach meiner persönlichen Auffassung die Grundlagen und Stützen der Vorlage weder in den Verhandlungen der Kommission noch bisher in denen des Plenums erschüttert worden sind, dass andererseits aber auch keins der vielen Bedenken, die gegen die Vorlage vorgebracht wurden, bewiesen oder auch nur wahrscheinlich gemacht worden ist.

Meine Herren, die Bedenken lassen sich zusammenfassen in solche technischer und in solche wirtschaftlicher Natur. Auf die technischen Bedenken hier soweit noch erforderlich näher einzugehen möchte ich den Herren Kommissaren vorbehalten. Diese technischen Bedenken sind Zweifel, die von Laien geäussert, von Sachverständigen widerlegt sind. Dass diese Zweifel hier und in der Kommission vorgebracht worden sind, finde ich durchaus gerechtfertigt, die Erörterung derselben auch von meinem Standpunkt aus für unerlässlich. Aber, nachdem diese Zweifel von den verantwortlichen Sachverständigen meines Ministeriums sowohl wie von dem des Ministeriums für Handel und Gewerbe, namentlich also von dem Vertreter der Bergpartie, klar und bündig widerlegt worden sind, sind dieselben nach meiner Meinung abgethan.

Nach meiner persönlichen Meinung habe ich einen grossen Theil dieser Bedenken auch eigentlich nur als Arabesken angesehen, um die eigentlichen Gründe der Ablehnung zu verziieren.

(Sehr richtig! bei den Nationalliberalen.)

Die eigentlichen Gründe der Ablehnung liegen meines Erachtens durchaus auf wirtschaftlichem Gebiete. Im Vordergrund steht als Klippe, an der das Kanalschiff zu scheitern droht, die Auffassung, dass der Staat hier 56 Millionen ausgiebt zu Gunsten der wirtschaftlich Starken und zum Nachtheil der wirtschaftlich Schwachen, — ausgiebt zu Gunsten der westlichen Provinzen und der Industrie und zum Nachtheil der östlichen Provinzen und der Landwirtschaft. Meine Herren, leider — darin stimme ich mit dem Herrn Abgeordneten Rickert vollständig überein — ist mehr und mehr ein System der Abrechnung zwischen Osten und Westen und zwischen Landwirtschaft und Industrie aufgekommen. Wer hieran die meiste Schuld trägt, will ich nicht untersuchen; aber darin stimme ich mit dem Herrn Abgeordneten Rickert ebenfalls überein, dass es ein politischer und wirtschaftlicher Fehler war, wenn die westlichen Provinzen gegen die Staffeltarife dermaassen angestürmt haben, dass sie zu Falle gekommen sind. (Hört! hört!)

Aber, meine Herren, ich würde es als einen noch weit grösseren Fehler betrachten, wenn nun dieses System weiter fortgesetzt und verschärft würde. Bei

diesem System erfährt Niemand Heil, wir alle aber unzweifelhaft Unheil.

Meine Herren, ich möchte mir zunächst gestatten, hier hervorzuheben, in welchen Punkten nach meiner Ansicht sowohl in der Kommission wie im Plenum des Hohen Hauses eine Uebereinstimmung der Auffassungen zu konstatiren ist, um diese Punkte zunächst aus meinen weiteren Betrachtungen auszusondern.

Uebereinstimmung herrscht meines Erachtens darüber, dass die Kanäle Dortmund-Rhein und Hamm-Datteln für die niederrheinisch-westfälische Industrie von weittragendster Bedeutung sind, dass sie die Entwicklung des gesammten Industriereviere und seine Umgebung erheblich fördern werden; ferner, dass der Kanal Hamm-Datteln auch eine landwirtschaftliche Bedeutung hat insofern, als er eine für die Landwirtschaft sehr erwünschte und sehr gewünschte Regelung der Ent- und Bewässerung in den angrenzenden Theilen herbeiführt. Drittens herrscht Uebereinstimmung darüber, dass erst durch Anlegung dieser Kanäle der im Bau begriffene Dortmund-Ems-Kanal ein grösseres Leben gewinnen wird; viertens dass der Mittelland-Kanal nur möglich ist, wenn feststeht, dass der Dortmund-Rhein-Kanal ausgeführt wird. Ohne die Verbindung nach dem Rhein würde der Mittelland-Kanal in noch weit höherem Maasse und in weit eingreifenderem Sinne ein Torso bleiben, wie es der Dortmund-Ems-Kanal bleiben müsste, wenn ihm die Verbindung nach dem Rhein vorenthalten würde. Endlich glaube ich, dass doch wohl trotz manchen abweichenden Bemerkungen, die hier geäussert sind, eine Uebereinstimmung darüber vorhanden ist, dass die beiden Kanäle, wenn auch nicht vielleicht sofort, so doch in naher Zukunft eine mässige Verzinsung ihres Anlagekapitals bringen werden.

Meine Herren, wenn Ihnen das, so positiv ausgedrückt, vielleicht noch etwas zu weit gehen sollte, so will ich mit dem Herrn Abgeordneten Rickert sagen, dass noch niemals in Preussen ein Kanal gebaut worden ist und wohl auch niemals in Preussen ein Kanal gebaut werden wird, bei dem eine mässige Verzinsung des Anlagekapitals mit einem so hohen Grade von Wahrscheinlichkeit vorausgesagt werden kann.

Meine Herren, wenn bezüglich dieser Punkte eine Uebereinstimmung herrscht — und ich glaube wirklich, dass ich sie wohl annehmen darf —, so müssen es doch sehr gewichtige Bedenken sein, welche in weiten Kreisen eine so entschiedene Abneigung gegen die Regierungsvorlage hervorgerufen haben. Den einen, ich möchte sagen psychischen Grund, habe ich ja bereits hervorgehoben. Wenn man aber näher untersucht, ob wirklich eine Schädigung des Ostens durch Annahme dieses Kanalprojekts eintreten wird, so, glaube ich, kann man mit ziemlicher Sicherheit diese Frage verneinen. Es würde eine Schädigung dann eintreten, wenn der Kanal wirklich dazu beitragen würde, einen Absatz, den das östliche Getreide heute noch in dem niederrheinisch-westfälischen Industriebezirk findet — wenn dieser Absatz durch den Kanal in Folge des billigeren Eindringens von auswärtigem Getreide unmöglich gemacht würde. Meine Herren, der Absatz, den das östliche Getreide heut in diesem Bezirke findet, war auch zur Zeit des Staffeltarifs kein grosser; es ist das von mir wiederholtlich in Zahlen denjenigen entgegengehalten worden, welche eine Schädigung des Westens durch den Staffeltarif nachzuweisen suchten. Es handelt sich im Wesentlichen auch nur um den östlichen Roggen;

denn, meine Herren, in Normaljahren werden Sie mit Ihrem jenseits der Elbe gezogenen Weizen gegen den amerikanischen Weizen und den der mittleren Provinzen — wie die Sachen liegen in diesen Bezirken — schwer aufkommen können. (Bewegung rechts.)

Aber, meine Herren, Sie bauen doch nicht bloss Roggen, und selbst wenn Sie diesen hinzurechnen wollen, den Weizen; Sie verkaufen auch Vieh, Sie verkaufen Kartoffeln, Stroh und Holz. Man wird mir sagen: für den Viehtransport wird der Kanal nicht von erheblicher Bedeutung sein. Allerdings, so lange er seine Fortsetzung bis zur Elbe nicht gefunden hat, trifft das zu. Hat aber der Kanal einmal seine Fortsetzung bis zur Elbe gefunden, so halte ich es sehr wohl für ausführbar, dass ein regelmässiger Viehtransport von Osten über den Kanal nach dem Industriegebiet stattfindet. Für Kartoffeln, für Stroh, für alle sonstigen Produkte der Landwirthschaft ist ja unzweifelhaft der Kanalweg durchaus zweckmässig. Es ist wiederholt hingewiesen worden auf die Bedeutung des Kanals für den Transport von östlich der Elbe gewachsenem Holz nach dem grossen Holzkonsumtionsgebiet der Bergwerksbezirke. Der Konsum dieses Reviers an Grubenhölzern, also gerade an solchen Hölzern, die sich am allerschwersten sonst verwerten lassen, ist ein so kolossaler, dass, meine ich, der Osten ein erhebliches Interesse daran hat, schon aus diesem Grunde den Kanal zu wünschen.

Der Kanal würde aber auch namentlich den Provinzen Ost- und Westpreussen und zum Theil auch Pommern, welche zweckmässig zu den natürlichen Schifffahrtsstrassen gelegen sind, für den Export über See, nach Rheinland-Westfalen willkommen sein, sie würden die Konkurrenz über See, namentlich nach Fertigstellung des Nord-Ostsee-Kanals und des Elbe-Trade-Kanals, gegen das ausländische Getreide jedenfalls auf diesem Wege mit mehr Erfolg bestehen können als auf dem Schienenwege.

Meine Herren, wenn ich also der Meinung bin, dass die östliche Landwirthschaft durch Anlage des Kanals einen irgendwie bemerkbaren Nachtheil nicht erfahren wird, vielmehr nach meiner persönlichen Auffassung mannigfache Vortheile für die Landwirthschaft sich an diesen Kanal knüpfen, so will ich noch hinzufügen, dass eine Schädigung der unmittelbar den Kanal umgebenden Landwirthschaft kaum in Betracht kommt. Von einer Landwirthschaft im Sinne des Grossbetriebes ist ohnedies im rheinisch-westfälischen Industriegebiete nur ausnahmsweise die Rede; das wissen die Herren, die in diesem Revier zu Hause sind, auch die Landwirthe. Es sind die ganzen Verhältnisse zu einem Grossbetriebe dort nicht mehr geeignet; die Landwirthschaft wird meist im kleinsten Umfange vorwiegend als Nebengewerbe betrieben.

Meine Herren, ich darf mich da gewissermassen als auf einen klassischen Zeugen darauf berufen, dass ja auch der Provinziallandtag der Provinz Westfalen, in welchem, so viel ich weiss, die Landwirthschaft die Majorität hat, sich für den Kanal ausgesprochen hat, was sicher nicht geschehen wäre, wenn er daraus für seine landwirthschaftlichen Interessen einen Schaden erblickt hätte.

Meine Herren, was nun den Werth der Kanäle für die Industrie anbetrifft, so habe ich schon ausgeführt, dass darüber wohl Uebereinstimmung herrscht, dass das Revier an sich einen grossen Vortheil von der Kanalanlage haben wird. Man könnte ja nun zweifelhaft sein, ob das allein eine Ausgabe von 56 Millionen rechtfertigt. Aber, meine Herren, es ist

schon von verschiedenen Herren derjenigen Parteien, die dem Kanal freundlich gegenüberstehen, darauf hingewiesen worden, dass das niederrheinisch-westfälische Kohlenrevier doch nicht eine rein lokale Bedeutung habe, sondern dass es von allergrösster Bedeutung für die gesammte Monarchie ist, dass ein Zurückgehen oder auch nur ein Stillstand der dortigen Verhältnisse als ein nationales Unglück betrachtet werden müsse.

Meine Herren, ich möchte nicht wiederholen, was meinerseits in dieser Beziehung bei den Kommissionsberathungen ausgeführt worden ist, ich darf mich vielmehr in dieser Richtung auf die getreue Wiedergabe meiner Ausführungen in dem Berichte der Kommission beziehen. Allein das möchte ich doch noch bestätigen, was der Herr Abgeordnete Hammacher vorhin angeführt hat, dass eine dringende und schwerwiegende Gefahr für einen Theil der Produktion schon heute besteht, und das ist die Roheisenproduktion. Unsere Roheisenproduktion kann unter den heutigen Verhältnissen nicht mehr konkurriren mit denjenigen Produzenten, die sich in einer günstigeren geographischen Lage zu den Erzen befinden. (Sehr richtig!)

Schon innerhalb des Reviers selbst übersetzt sich diese Ueberzeugung in Thatsachen. Meine Herren, die Werke, welche unmittelbar am Rhein gelegen sind, also bei Ruhrort, Duisburg, Hochfeld, sind in ihren Produktionskosten schon denjenigen Werken, welche nur 14 Kilometer vom Wasser entfernt liegen, weit überlegen. (Sehr richtig!)

Es ist vorhin gesagt worden, unsere Roheisenproduktion beruht auf den phosphorreichen Erzen; das ist eine Thatsache, die seit der Erfindung des Entphosphorungsverfahrens unbestritten ist. Diese phosphorreichen Erze finden sich in Lothringen und Luxemburg; in Folge dessen haben nicht bloss Hüttenwerke von der Ruhr, sondern auch aus dem Aachener Revier, aus dem Saargebiet — beispielsweise auch Herr v. Stumm — dort Hochofen bereits jetzt angelegt, weil es zur Aufrechthaltung der Konkurrenz unbedingt erforderlich ist, die Produktionskosten des Roheisens zu verringern. Neuerdings sind andere Erze noch mit in Betracht gekommen, insbesondere die südschwedischen; aber auch diese sind nur für denjenigen rentabel, der unmittelbar am Wasser liegt. Müssen diese Erze erst umgeschlagen werden von den Schiffen, auf denen sie von Rotterdam hergekommen sind in den Eisenbahnwagen und die Eisenbahnfracht bis zum Hochofen tragen, so sind die Kosten so erheblich, dass das aus demselben hergestellte Roheisen nicht mehr konkurriren kann mit demjenigen, welches unmittelbar am Rhein oder auf den Hütten in Elsass-Lothringen erblasen ist. Hier liegt also eine eminente Gefahr vor. Würde sich der Prozess der Verlegung unserer Roheisenindustrie in stärkerem Maasse vollziehen, als es bisher der Fall gewesen ist, so würde dem preussischen Staate ein ganz enormer Verlust erwachsen.

Meine Herren, eine Frage und ein Bedenken, dessen Schwere ich vollständig anerkenne, ist heute noch nicht zur Sprache gekommen, wird aber wahrscheinlich im weiteren Verlaufe der Verhandlungen noch vorgebracht werden; das ist der Einfluss des Kanals auf die Eisenbahnen. Man hat es vermisst, dass meinerseits in dieser Beziehung keine bestimmten Zahlen gegeben worden sind, dass nicht gesagt worden ist: nach den Rechnungen, die wir angestellt haben, nimmt der Kanal der Eisenbahn ungefähr so und so viel Millionen Tonnen jährlich ab. Diese X Millionen

bringen brutto so und so viel uns ein; davon ist netto zu rechnen so und so viel, also haben wir das klare Exempel, welches Risiko die Eisenbahnen laufen. Ein derartiges Exempel aufzustellen, wäre natürlicherweise verhältnissmässig einfach. Aber, meine Herren, Ihnen ein solches Rechenexempel zu geben, verbietet mir meine Ehrlichkeit. Ich kann nicht dafür einstehen, dass ein solches Exempel richtig sei oder der Wirklichkeit nur nahe kommen würde. Welchen Theil der Kanal den Eisenbahnen wegnehmen wird, hängt in erster Linie von der Frage ab, wie rasch und in welchem Umfange werden die betheiligten Werke, Zechen, Hütten u. s. w. sich einen Anschluss, sei es einen Stichtkanal, sei es eine Eisenbahn, sei es eine Seilbahn, herstellen? Geschieht das in raschem Tempo, so wächst natürlich auch rasch die Quote desjenigen Verkehrs, welcher von der Eisenbahn auf den Kanal übergeht. Vollzieht sich der Anschluss langsam — und das setze ich nach meiner Kenntniss der Verhältnisse voraus —, so wird das Abbröckeln der Eisenbahneinnahmen auch nur langsam erfolgen; ich darf wohl ad hominem hinzufügen, dass ich einige 20 Jahre lang den Verhältnissen in diesem Revier sehr nahe gestanden habe als Mitglied und als Vorsitzender der Eisenbahngesellschaften, beziehungsweise der Königlichen Eisenbahndirektion, die in diesem Revier thätig sind. Ist das aber der Fall, und berücksichtigt man ferner, dass zwischen der Bewilligung des Kanals durch das Gesetz und der Eröffnung des Kanals doch mindestens fünf Jahre liegen, und dass in den fünf Jahren der Bergbau auch nicht stille steht und nicht stille stehen kann, selbst wenn er mit Zubusse arbeiten müsste — der Bergbau ist so geartet, dass er auch in den ungünstigsten Zeiten betrieben werden muss, das haben die Gewerke an der Ruhr jahrzehntelang zu ihrem grössten Nachtheil erfahren —, dann sind die Ziffern, mit denen wir heute rechnen, längst überholt. Dann ist das Quantum, welches der Eisenbahn inzwischen zugewachsen ist, ein so erhebliches, dass der Verlust, den man auf Grund der heutigen Einnahmen herausrechnet, längst nicht mehr zutrifft, vielmehr mehr als ausgeglichen ist. Ich glaube daher, dass man in dieser Frage, wie vorhin einer der Herren Abgeordneten, meines Erachtens sehr richtig, bemerkt hat, mehr dem Gefühle als den Zahlen folgen muss. Denn die Zahlen sind unzuverlässig; das Gefühl aber, wenn es auf einer genaueren Kenntniss der dortigen Verhältnisse basiert, ist meines Erachtens viel zuverlässiger. Ich nehme also nicht an, dass der Verlust, den die Staatseisenbahnverwaltung gegenüber den jetzigen Einnahmen aus den Transporten in Zukunft erleiden wird, irgend wie erheblich sein kann. Dass die Staatseisenbahnverwaltungen weitergehend einen Verlust, sei es als *lucrum cessans*, sei es als *damnum emergens* erleiden werden, ist selbstverständlich; denn darum werden die Kanäle gebaut, dass der Eisenbahn ein Theil des Verkehrs abgenommen wird. Aber es wird der Theil des Verkehrs sein, der mit verhältnissmässig geringem Nutzen bewilligt wird. Es wird der Verkehr sein, der sich innerhalb des Reviers selbst vollzieht, und von dem wiederholentlich auch von mir schon gesagt worden ist, dass die heutigen Tarife dieses Verkehrs innerhalb der Reviere wohl überhaupt nicht mehr einer erheblichen Ermässigung fähig sind. Diese Ermässigung kann nur herbeigeführt werden durch den Kanal, durch die Wasserstrasse. Es wird ferner in zweiter Linie der Umschlag sein zwischen dem Revier und dem Rhein, der auch ein sehr erheblicher heute

ist, der aber für die Eisenbahn zu den ganz kurzen Transporten gehört, von der Zeche, vom Hüttenwerk, vom Walzwerk nach Ruhrort oder Duisburg, und der mit sehr erheblichen Selbstkosten belastet ist, in Folge dessen also auch keinen grossen Reingewinn abwirft.

Aus diesen Gründen kann ich auch als Vertreter der Staatseisenbahnverwaltung und als derjenige, der in erster Linie auch dafür verantwortlich ist, dass die Rente der Staatseisenbahnen nicht ungebührlich geschmälert wird, mich warm für diesen Kanal aussprechen. Ich bin der festen Ueberzeugung, dass durch die Entwicklung, welche die Industrie des grossen niederrheinisch-westfälischen Reviers erfahren wird durch den Kanal, der Staatseisenbahnverwaltung ein vollgiltiger Ersatz für die verloren gehende Einnahme zu Theil werden wird.

Meine Herren, ich glaube, das sind die beiden Hauptbedenken, die gegen den Dortmund-Rhein-Kanal vorgebracht werden könnten. Ich möchte zum Schluss nochmals darauf hinweisen, dass für den Dortmund-Rhein-Kanal die Frage eine brennende ist. Sie ist eine brennende einmal aus den Gründen, die ich bezüglich der Industrie angeführt habe; sie ist aber zweitens eine brennende aus Gründen, die in dem Kanalbau selbst liegen. Schon jetzt ist die Tracirung des Kanals mit den grössten Schwierigkeiten verbunden. Diese Schwierigkeiten wachsen von Tag zu Tag, und es ist nicht abzusehen, ob, wenn noch mehrere Jahre ins Land gehen, ehe der Kanal in Angriff genommen wird, oder wenigstens ehe der Kanal in seiner Trace landespolizeilich festgestellt wird, dann überhaupt die südemscher Linie noch gebaut werden können. Nach dem übereinstimmenden Urtheil des Reviers selber, dem sich die Majorität in der Provinz Westfalen angeschlossen hat, ist aber die südemscher Linie diejenige, welche allein dem Kanal solche Vortheile zuwenden kann, wie sie hier vorausgesetzt sind. Die Lippelinie gehört der Zukunft an; diese Ueberzeugung habe ich bereits in der ersten Lesung und habe sie auch in den Kommissionsverhandlungen ausgesprochen. Die Lippelinie verfolgt ganz andere Zwecke als der Dortmund-Rhein-Kanal.

Meine Herren, ich möchte daher dringend bitten, nochmals alle diejenigen Gründe zu erwägen, welche dafür sprechen, im gegenwärtigen Moment der Staatsregierung Ihre Genehmigung zu der Ausführung der vorgeschlagenen wichtigen Wasserstrassen nicht zu versagen. Meine Herren, ich kann auch nicht glauben, dass die Gründe, welche seitens der konservativen Partei für eine Verschiebung der Entscheidung über den Kanal angeführt worden sind, entgegengehalten denjenigen, welche für die sofortige Ausführung sprechen, von entscheidendem Gewicht sein können. Als diese Gründe sind angeführt worden erstens, dass zunächst eine allgemeine Regelung der Kanalgebühren oder vielmehr der Gebühren für die Wasserstrassen vorhergehen müsse. Meine Herren, die Staatsregierung und besonders der Herr Finanzminister hat keinen Zweifel darüber gelassen, dass eine Regelung der Gebühren für die Wasserstrassen durchaus erforderlich sei, und dass die Staatsregierung bereit sei, diese Frage in die Hand zu nehmen. Meine Herren, deswegen braucht aber doch eine Kanalvorlage nicht zurückgestellt zu werden, bei der diese Frage bereits in der Vorlage geregelt ist, und zwar mit einem Tarifsatz geregelt ist, den wir voraussichtlich in Zukunft bei keinem anderen Kanal werden anwenden können, wenigstens bei keinem Kanal rechts der Elbe; — dafür

ist er viel zu hoch. Ich meine daher, dass aus diesem Grunde eine Hinausschiebung der Entscheidung auch für die konservative Partei nicht geboten ist.

Der zweite Grund liegt in den allgemeinen Finanzverhältnissen des Staates. Meine Herren, wenn es richtig ist, dass eine mässige Verzinsung des Kanals oder der beiden Kanäle, die hier in Frage stehen, mit grosser Wahrscheinlichkeit in naher Zukunft erwartet werden darf, verliert dieses Bedenken nach meiner Auffassung erheblich an Gewicht. Es verliert aber ferner noch an Gewicht, wenn man sich vergegenwärtigt, dass Ausgaben auf Grund eines in diesem Jahre bewilligten Kanalgesetzes ja in den nächsten Jahren noch nicht zu erwarten sind, und dass doch wohl einiger Grund zu der Hoffnung vorhanden ist, dass unsere gegenwärtige Finanzlage bis dahin sich geklärt hat.

Meine Herren, ich appellire daher nochmals namentlich an die Herren der beiden konservativen Parteien: lassen Sie Ihre Bedenken fallen, vergelten Sie nicht Gleiches mit Gleichem, sondern... (Heiterkeit) Ich habe vorhin meiner Auffassung Ausdruck gegeben, dass der Westen nicht richtig gehandelt, wenn er gegen die Staffeltarife des Ostens sich so energisch gewehrt hat. Deswegen und im Hinblick auf die zu Anfang der heutigen Debatte erfolgte Kundgebung darf ich wohl sagen: vergelten Sie nicht Gleiches mit Gleichem, sondern sprechen Sie sich für die Regierungsvorlage im Gegensatz zum Votum Ihrer Kommission aus. (Bravo!)

Abgeordneter *Stengel*: Meine Herren, der Herr Abgeordnete Rickert hat seine Ausführungen mit einem etwas elegischen Ton begonnen. Das ist bei einem so feinfühligem, geübten Parlamentarier, wie bei Herrn Rickert, kein sehr gutes Omen für die Vorlage. Ich weiss nicht, in wie weit die Rede des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten diesen Zustand verbessert hat und eine Anzahl von Mitgliedern veranlassen wird, schliesslich doch für die Vorlage zu stimmen.

Indessen möchte ich doch darauf aufmerksam machen, dass die von dem Herrn Minister in Aussicht gestellte grössere Versendung von Getreide nach den Industriebezirken für den Fall, dass die grossen Kanäle alle gebaut werden, eigentlich kein rechter Anreiz ist, dafür zu stimmen. Dieser Versand in die Industriebezirke hat bereits jetzt stattgefunden, sogar zur See um Dänemark herum, und er wird in noch viel höherem Maasse stattfinden, wenn der Nord-Ostsee-Kanal eröffnet sein wird. Ich glaube kaum, dass diese Binnenkanäle jemals mit diesem Seetransport werden konkurrieren können. (Zuruf links: Oho!) — Ich komme noch darauf zurück, Herr Wallbrecht!

Ebenso ist mir zweifelhaft, ob so grosse Vortheile für die Eisenwerke wirklich vorliegen. Schliesslich liegen doch die Eisenwerke auch nicht alle direkt an den neuerbauten Kanälen. Sie werden die Sachen, die sie mit den Kanälen empfangen, erst noch an Ort und Stelle bringen müssen. Ich glaube, dass man eigentlich viel gründlicher abhelfen wird, wenn man gerade für gewisse Direktionen, z. B. für die Verladung von Minetten nach den Kohlenbezirken einen sehr billigen Ausnahmetarif macht, der, wie ich glaube, auch schon im Werke ist. Ich glaube, dass das der Sache viel gründlicher und mit viel geringeren Kosten des Staates abhelfen wird, als wenn man viele, viele Millionen auf Kanalbauten verwendet.

Ich kann Herrn Rickert übrigens auch darüber beruhigen, dass ich nicht auf dem Standpunkt stehe,

immer den Osten gegen den Westen zu berechnen. Ich habe keine Veranlassung dazu, denn ich wohne gerade in der Mitte. (Heiterkeit.)

Aber wenn ich ein entschiedener Gegner dieser Vorlage bin, ebenso wie aller Konsequenzen, die sich daran knüpfen, so hat das in Bezug auf die jetzige Vorlage ganz bestimmte sachliche Bedenken, die ich nachher Ihnen vortragen werde, und in Bezug auf die grossen Kanalbauten, die, wie aus der Vorlage hervorgeht, geplant werden. Es beruht meine ablehnende Haltung auf eingehendem Studium der Kanalfrage und der daraus gewonnenen Ueberzeugung, dass in einer Zeit, wo wir ein viel besseres, regelmässiger wirkendes und allenthalben besser hingelingendes Verkehrsmittel haben, die Eisenbahnen, der Bau von grossen Binnenschiffahrtskanälen überhaupt ein Anachronismus ist (Widerspruch links) und darauf, dass ich die Ueberzeugung habe, dass für unser Land, bei seinem Klima und seiner ganzen Natur, das am wenigsten passt. Das ist meine Ueberzeugung. (Zuruf links: sie ist aber falsch! Heiterkeit.) — Das ist eben meine, durch eingehende Beschäftigung mit der Frage gewonnene Ueberzeugung.

Nun hat Herr Abgeordneter Schmieding vorher seine Ausführungen damit begonnen, dass er sagte, alle überzeugenden Gründe wären auf Seiten der Freunde der Vorlage, und mit den Gründen der Gegner wäre es nur so, so; das wäre nichts. Ich habe die Ehre gehabt, Vorsitzender der Kommission zu sein, und ich habe gerade aus diesem Grunde mich eigentlich gar nicht an der Diskussion betheiligt. Um so aufmerksamer habe ich aber zuhören können, was die verschiedenen Mitglieder sagten, und ich muss Ihnen offen bekennen, dass mein Eindruck gerade der entgegengesetzte war. Auf mich hat es den Eindruck gemacht, dass die Freunde der Vorlage sich stets in ziemlich allgemeinen, ja in vielfach recht phantasievollen Ausführungen bewegten, während die klaren, präzisen, sachlichen Gründe auf der Seite der Gegner waren. Das ist wenigstens mein Eindruck gewesen. Ich muss auch dem Herrn Minister sagen: wenn er, wie er sagte, die Meinung gewonnen hat, dass die vorgebrachten technischen Bedenken eigentlich nur Arabesken waren, dass das eben ein Irrthum ist; das ist keineswegs der Fall, sondern die technischen Bedenken sind ganz ernsthaft gemeint, nicht von mir allein, sondern auch von vielen anderen. Ich bin auch der Meinung und ich glaube, aus dem Sinne recht vieler Mitglieder der Kommission zu sprechen, dass die Erklärungen der Herren Regierungskommissare diese technischen Bedenken nicht nur nicht zerstreut, sondern dass sie sie sogar vermehrt haben. Die Mitglieder, die mit schweren Bedenken bereits in die Kommission gegangen waren, sind in ihren Bedenken noch bestärkt worden, und andere Mitglieder, die günstig für die Vorlage gestimmt waren, sind geradezu durch die Verhandlungen so gestimmt worden, dass sie gegen die Vorlage gestimmt haben. Das ist der Verlauf der Verhandlungen gewesen; das kann ich Ihnen bestimmt versichern.

Da diese Bemerkungen aber gemacht sind, so erlaube ich mir, diese technischen Bedenken in aller Kürze vorzutragen.

Zunächst die Wasserfrage. Der Kanal soll gespeist werden durch einen 36 Kilometer langen Kanal von Hamm nach Datteln. Nun mache ich von vornherein darauf aufmerksam, dass die 4 Millionen Ersparnisse, welche sich in den Motiven erwähnt finden und die bei dem Bau des Kanals Hamm-Datteln stattfinden

sollen, sich folgendermassen zusammensetzen. Erstens die grosse Wasserhebe- und Maschine bei Vinnum, die allerdings eigentlich nur mit 670 000 Mark bei dem Dortmund-Ems-Kanal eingestellt war, wird ungefähr eine Million kosten. Also diese eine Million wird gespart. Dann kommen dazu die kapitalisirten Betriebskosten. Die rechnet man auch auf eine Million. Ferner die dritte Million. Das ist wieder der Bau eines ähnlichen Wasserhebewerks für den Dortmund-Rhein-Kanal. Und Nr. 4, die vierte Million, sind die kapitalisirten Betriebskosten für diese zweite Wasserhebe- und Maschine.

So setzen sich die 4 Millionen zusammen. Die wirkliche Ersparniss an Baukosten des Dortmund-Ems-Kanals ist nicht 4 Millionen, sondern ist eine Million. Es ist auch nicht gesagt, dass diese Ersparniss bei dem Dortmund-Ems-Kanal stattfindet; indessen Viele hatten es anfangs so verstanden. Meine Herren, nach der Regierungsvorlage ist bei niedrigem Wasserstande das Wasserquantum, das durch die untere Lippe fliesst, 10,6 Kubikmeter. Ich mache darauf aufmerksam, dass nach meiner Auffassung für die Kanalbauten in unserem Klima, in unserem norddeutschen Lande eigentlich nur der niedere Wasserstand maassgebend sein kann aus dem Grunde, weil die kleinen Flüsse und Flüssen, die von den niederen Gebirgen herunterkommen, den grössten Theil des Sommers nur einen niedrigen Wasserstand haben. Diese niederen mittel- und norddeutschen Gebirge sammeln im Winter überhaupt keinen grossen Schneevorrath, und im Frühjahr ist er schnell geschmolzen. Von da an sind die kleinen Flüsse angewiesen auf die Quellen, die von Woche zu Woche spärlicher fliessen, und man kann sagen: von Ende Juni bis Ende Oktober ist der regelmässige Zustand, wenn nicht besondere Verhältnisse eintreten, der niedrige Wasserstand. So ist es bei den kleinen Harzflüssen. Ich glaube nicht, dass es im Westen wesentlich anders ist. (Zuruf.) Nun, das wird sich ja herausstellen. (Heiterkeit.)

Uebrigens diese Fragen werden bei dem Mittel- und Kanal noch viel mehr hervortreten, da hat man es auch mit dem Harz zu thun. Das, was meines Erachtens man zu Grunde legen muss, ist der niedrige Wasserstand. Nun hat sich eben bei der Verhandlung herausgestellt, dass bei Hamm, also an der Stelle, wo der Speisekanal, der Kanal von Hamm-Datteln ausgehen und das Wasser aus der Lippe entnommen werden soll, nach Angabe des Regierungsvertreters das Wasserquantum nur 6,4 Kubikmeter bei niedrigem Wasserstand ist. Nun werden aber verlangt für die beiden Kanäle, den Dortmund-Ems-Kanal und den Dortmund-Rhein-Kanal 2,6 Kubikmeter, also 40 Prozent von demjenigen Wasser, was durch die Lippe fliesst an der Stelle, wo das Wasser entnommen wird. Man kann sich also nicht wundern, wenn von den Anwohnern der Lippe zahlreiche Proteste vorliegen. Unter den Petitionen, die gekommen sind, befindet sich eine, die von einer grossen Holzstoffabrik in Bork ausgeht. Sie ist in sehr ruhiger sachlicher Form gehalten, und es wird darin behauptet, dass die Angabe, dass durch die untere Lippe bei niedrigem Wasserstande 10,6 Kubikmeter pro Sekunde flössen, wohl theoretisch richtig sein möge, indessen ihre zwanzigjährigen praktischen Erfahrungen bewiesen, dass das Quantum weit geringer sei, seit sieben Jahren hätten sie Turbinen angeschafft, namentlich eine Regulirturbine angelegt, an der sie das Wasser genau ablesen könnten, und sie könnten durch Sachverständige beweisen, dass das Quantum während des letzten allerdings trockenen Sommers

bei Dahl, also in der mittleren Lippe, kaum 5 Kubikmeter im Sommer gewesen sei. Ja, sie sagen, da die Lippe ein ziemliches Wasserquantum für die Melioration der Bokerheide abgeben müsse, so wäre im Jahre 1893, allerdings in einem sehr trockenen Jahre, das Durchschnittswasserquantum nicht mehr als 3,8 Kubikmeter gewesen. Diese Zahlen müssen doch stutzig machen. Nun bitte ich Sie: aus diesem Flässchen will man täglich 2,6 Kubikmeter Wasser pro Sekunde nehmen! Es ist aber nicht einmal sicher, ob man damit reicht; denn über die Verdunstung und Versickerung von so trocken liegenden Kanälen, wie die hier in Frage stehenden, der Grund und Boden nicht einen Tropfen Wasser abgiebt, sind die Erfahrungen doch wohl nicht allzu gross.

Nun, meine Herren, es bestehen aber noch andere technische Bedenken. In der Gegend, wo der Kanal gebaut werden soll, besteht seit vielen Jahren der Bergbau. Nach den Erklärungen des Regierungsvertreters und auch der Motive hat man in dem ganzen Revier, in der ganzen Kanalstrasse nur zwei Stellen finden können, wo der Grund und Boden noch so fest ist, dass man die Hebewerke hat fundamentiren können, die selbstverständlich bei den ungeheuren Lasten, die zu heben sind, sehr feste Fundamente haben müssen. Im Uebrigen ist alles unterwühlt. Nun hat man ein ganz felsenfestes Vertrauen zu der Mergelschicht, die in der Gegend des Kanals 50 bis 220 Meter mächtig ist. Man sagt: nach sachverständigen Urtheilen sind noch niemals Tagesbrüche vorgekommen und sie sind auch in Zukunft nicht zu erwarten. Nun, das Erste ist ja ohne Zweifel richtig, aber was das Zweite anlangt, so möchte ich doch glauben, dass es so ganz sicher nicht ist. Man kann ja ein grosses Vertrauen zu den Aussprüchen der Königlichen Bergbehörde haben, mir sind indessen doch Fälle bekannt, wo selbst die Königlich preussische Bergbehörde sich in ihrem nach reiflichster und gewissenhaftester Ueberlegung gemachten Aussprüche geirrt hat. Es können ja auch Verwerfungen vorkommen, man kann das mit solcher unumstösslichen Sicherheit nicht wissen. Es ist auch nicht ausser Acht zu lassen, dass gerade, wenn der Kanal alle die Hoffnungen erfüllt, die an ihn geknüpft werden, natürlicher Weise der Bergbau in der Nähe des Kanals am meisten forcirt werden wird, und gerade dort die allergrössten Ansprüche an die Dehnbarkeit der Mergelschicht gemacht werden. Nun sagt man: ähnliche Verhältnisse sind ja bei der Emsch; da bant man seit langer Zeit, es sind Senkungen bis zu 3 Meter vorgekommen und es hat ein Durchbruch niemals stattgefunden. Ja, das ist richtig, aber wenn, was Gott verhüte, doch 'mal ein Durchbruch stattfindet, und Kohlenwerke ersaufen sollten, dann haben die Kohleninteressenten das mit sich selber abzumachen, wie sie mit diesem Unglück sich abfinden. Wenn aber ein solches Unglück, was Gott verhüte, eintreten sollte, wo der Kanal ist, wird man da den Staat nicht verantwortlich machen, dass er das Wasser mühsam nach den gefährlichen Gegenden hinleitet?

Aber wenn ein solches Unglück auch nicht passirt, und nur Senkungen der Oberfläche eintreten, — die Senkung soll ja eben nach dem Urtheil des sachverständigen Mitgliedes des Handelsministeriums im Laufe vieler Jahre bis 10 Meter betragen können, der Vertreter des Handelsministeriums hat sogar in der Kommission von 20 Metern gesprochen, (Zuruf) — ja wohl, 10 Meter, das ist richtig — so können sich doch recht schwierige Verhältnisse entwickeln.

Es ist ja allerdings Vorsorge getroffen, dass die Dämme des Kanals sehr breit angelegt werden, so dass sie erhöht werden können, und natürlich auch das Bett des Kanals. Aber, je mehr man das Bett erhöht, um so mehr wird die Gefahr vergrössert, dass die umliegenden Terrains versumpfen; das ist im Gebiete der Emscher bereits geschehen. Als wir hierüber in der Kommission gesprochen haben, wurde gesagt: Ja, ein grosser Theil von Holland liegt überhaupt unter dem Meeresspiegel und wird durch grosse Wasserhebwerke vor der Versumpfung geschützt. Das kann auch hier geschehen, aber solche Einrichtungen lassen sich nicht ohne grosse Kosten schaffen. Liegt nun nicht der Gedanke sehr nahe, dass man für diese Kosten den Staat in Anspruch nimmt, der das Wasser in diese Gegend geführt hat?

Nun, meine Herren, wenn ich mich frage: wie sind gegenüber diesen unleugbar bestehenden Gefahren — Sie mögen sie so gering, so fern liegend schätzen, wie Sie wollen, bestehen thun sie bis zu einem gewissen Grade, das wird Niemand, der sich mit der Sache eingehend beschäftigt hat, leugnen können — wie ist nun gegenüber diesen einmal bestehenden Gefahren der wirtschaftliche Nutzen des Kanals? Derselbe sachverständige Vertreter des Handelsministeriums hat uns gesagt: die Zechen, die ungefähr bis 4 Kilometer vom Kanal entfernt liegen und sich mit Leichtigkeit durch Seilbahnen oder andere Veranstaltungen an den Kanal anschliessen können, haben im Jahre 1891 bereits ein Quantum von 18½ Millionen Tonnen Kohlen gefördert; der Kanal kann aber überhaupt nur 6, höchstens 7 Millionen aufnehmen; also, die natürliche Folge ist, dass, wenn überhaupt der Kanal die Absichten erfüllt, die man damit hat, diese nächstliegenden Zechen den Kanal besetzen werden, und dass die anderen nicht herankommen. Ein sehr sachverständiges und mit den Verhältnissen der Gegend vertrautes Mitglied der Kommission hat uns gesagt: die Zechen in dem Osten des Gebietes, von dem hier die Rede ist, werden sich an den Kanal nicht anschliessen, die werden nach den grossen Häfen gehen, von denen der eine in Dortmund bereits gebaut wird und der andere in Herne gebaut werden müsse. Ich verstehe nun allerdings überhaupt nicht, welchen grossen Vortheil diese Zechen dann von dem Kanal haben werden; sie können dann ebenso gut nach dem Rhein gehen. Man hat wohl davon gesprochen — der Herr Minister hat es auch gesagt —, es soll durch den Kanal der Dortmund-Ems-Kanal befruchtet werden. Aber, wenn der untere Kanal durch den Lokalverkehr besetzt ist, kann von einem grossen Durchgangsverkehr nach dem andern Kanal doch wohl nicht die Rede sein. Ja, die 12 bis 15 Zechen, die dort 4 Kilometer vom Kanale liegen, werden ohne Zweifel einen bedeutenden Vorsprung vor den weniger bevorzugten Zechen und bedeutenden Vortheil haben, aber darüber beklagt sich auch bereits eine Petition aus dem Ruhrgebiete, dass sie befürchten, nicht konkurrenzfähig zu bleiben. Nun, meine Herren, wenn es sich überhaupt nur um diese 12 bis 15 Zechen handelt, dann sinkt doch der Kanal von seiner grossartigen Bedeutung zu einem recht lokalen Verkehrsmittel herab, (sehr richtig!) und zwar zu Gunsten eines recht beschränkten Gebiets, ja einer beschränkten Zahl von Interessenten.

Auf die Frage der Heranziehung der Beteiligten will ich nicht weiter eingehen; indessen ich möchte doch darauf aufmerksam machen, dass die Behandlung ziemlich gelinde ist. Bei den Sekundärbahnen hat man mit ganz anderem Maasse gemessen. Wenigstens

bei Sekundärbahnen in der Provinz Sachsen, bei denen von vornherein feststand, dass sie unter allen Umständen hohe Rente abwerfen würden, hat man nicht bloss den Grund und Boden gefordert, welcher dort weit mehr ausmacht als 20 Prozent des Anlagekapitals, sondern man hat ausserdem 10 000 M. pro Kilometer verlangt, während man hier nur eine Garantie für den fünften Theil des Kapitals fordert von 3½ Prozent. Ich frage nun: woher kommt diese ausserordentliche Bevorzugung der Kanäle gegenüber den Sekundärbahnen? woher diese Bevorzugung der Montanindustrie Westfalens gegenüber der landwirthschaftlichen Industrie der Provinz Sachsen? (Zuruf links.) — Nein, gar nicht; das ist ein einfaches Faktum.

Was nun die Rentabilität anbelangt, so glaube ich: das Beste, was darüber gesagt werden kann, findet sich in der Begründung der Regierungsvorlage, wo es im Eingang heisst: den Verkehr und damit auch die Rentabilität eines anzulegenden Kanals im voraus mit Sicherheit in Zahlen anzugeben, ist unmöglich. Den Satz unterschreibe ich vollkommen. (Heiterkeit rechts.) Darum lege ich auch auf die nachher folgenden Zahlen keinen grossen Werth. Ich möchte aber doch darauf aufmerksam machen, dass wir in einer Petition von den Rheinschiffahrts-Gesellschaften die Behauptung finden, der Kanal könne nicht rentiren, wenn man ihm nicht solche Dimensionen gebe, dass die grossen Rheinschiffe von 1000 bis 1500 Tonnen darauf verkehren können. Ein sehr sachverständiges, in solchen Dingen sehr bewandertes, zugleich kanalfreundliches Mitglied der Kommission führte in längerer Rede dasselbe aus. Da haben die Herren Regierungsvertreter allerdings gesagt, für einen Kanal von solchen Dimensionen sei denn doch nicht Wasser genug da.

Das Hauptargument der Freunde der Vorlage war bezüglich der Rentabilität meistens das: ja, wenn irgend ein Kanal rentiren könnte, so müsste es dieser sein. Das mag ja sein; aber das „wenn“ bitte ich sehr stark zu unterstreichen. Ich bin überhaupt der Meinung, dass keiner der Binnenkanäle auf die Dauer rentiren wird; ich glaube in der That, dass diese Zeit vorüber ist.

Ich vergass übrigens etwas, was ich nicht ganz unberührt lassen möchte. Der Herr Minister Thielen erklärte auf Anfrage ganz bestimmt — das findet sich ja auch im Bericht —, es könne kein Zweifel sein, dass die Eisenbahnen auch einem gesteigerten Verkehr vollständig genügen könnten, es müsste nur die dem gesteigerten Verkehr entsprechende Vermehrung der Ausrüstung und der Anlagen stattfinden. Das ist ja natürlich und muss geschehen, sobald es nöthig ist. Nun könnte aber doch — das möchte ich in Bezug auf alle diese Kanäle sagen — unser Klima uns manchmal einen recht dicken Strich durch die Rechnung machen. (Sehr richtig!) Man hat gestritten, auch hier im Hause, darüber, ob der Schifffahrtsschluss 10 Tage länger oder kürzer dauern würde. Das sind sogenannte Durchschnittszahlen, über die man streiten kann. Ich bemerke aber, dass ein stillstehender Kanal selbstverständlich leichter friert und schwerer aufthaut als ein fliessendes Wasser. (Sehr richtig!) Ich erinnere mich indessen ganz bestimmt, wenigstens eines Jahres, wo die Elbe vom 15. Dezember bis zum 7. April ganz fest gestanden hat, und die Schifffahrt also über 5 Monate geschlossen war. Nun frage ich: wie will die Eisenbahn den bei solchen Verhältnissen eintretenden Anforderungen genügen und den durch die Kanäle sonst stattfindenden Verkehr während so

langer Zeit ersetzen; wenn sie nicht vorher darauf vorbereitet ist? Solche Verlegenheiten können doch eintreten und sind nicht zu unterschätzen.

Wenn man die Schriften von Kanalfreunden durchliest — ich habe viele gelesen —, da berechnen sie die Transportkosten auf den Kanälen ziemlich verschieden. Indessen, wenn man auch das Allergünstigste annimmt, so ist es natürlich mit der Kanalfracht nicht abgethan; diese trifft nur die Leute, die unmittelbar am Kanal wohnen; das sind die wenigsten. In früheren Zeiten pflegte man zum Ruhm der Kanäle stets zu sagen, die Kanäle wären deshalb so vortheilhaft, weil man allenthalben anhalten, ausladen und einladen könne. Daran glaubt doch kein Mensch mehr. Es kann sich eigentlich nur darum handeln, dass man an gewisser Stelle einladen und ausladen kann, wo gewissermassen Häfen sich vorfinden. Aber, wenn nun auch wirklich die Sache sehr günstig ausfällt, so betrifft das eigentlich nur die Leute, die unmittelbar am Kanal wohnen; und die grossen Städte, wie Magdeburg und Osnabrück, Braunschweig, Hannover wissen bei dem Mittelland-Kanal sehr gut, warum sie denselben so gern haben wollen, und warum sie durchaus Stichkanäle haben wollen. Denn, wenn nun wirklich so billig auf den Kanälen befördert werden kann — wie ich fürchte, auf Kosten der Steuerzahler des ganzen Landes —, da macht sich eben eine Stadt, die einen solchen Stichkanal hat, einen grösseren oder kleineren Umkreis gewissermassen tributär. Für alle anderen Leute handelt es sich ausser der Kanalfracht noch um die Umladung und die Lokalfracht, und die Folge ist, dass eigentlich einen wirklichen Vortheil an der Wasserstrasse nur ein verhältnissmässig nicht allzu breiter Streifen auf beiden Seiten der Wasserstrasse hat. Das ist bereits der Fall bei den natürlichen Wasserstrassen; noch viel mehr aber muss es der Fall sein bei den künstlichen Wasserstrassen. Denn wenn Sie grossartige Wasserstrassen bauen mit kolossalem Kapitalaufwand und nachher eine Rentabilität dadurch erzwingen wollen, dass Sie die Gefälle hoch setzen, dann schrumpft selbstverständlich der Streifen, der überhaupt ein Interesse an dem Kanal hat, mehr und mehr zusammen. Damit schrumpft zu gleicher Zeit der Verkehr auf dem Kanal zusammen, bis man sich endlich entschliesst, mit den Gefällen herabzugehen und lieber die Steuerzahler des ganzen Landes für die Kanalinteressenten bluten zu lassen.

Die Erfahrung hat längst bewiesen, dass in unserer Zeit die grossen Binnenkanäle nicht mehr konkurriren können mit einem so sicher wirkenden Verkehrsmittel wie die Eisenbahn. Aus vielen Beispielen will ich Ihnen zwei Beispiele nachweisen, eines aus dem Auslande, eines aus dem Inlande.

Der grösste Binnenkanal, den es vielleicht giebt, ist der Erie-Kanal in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Dieser Erie-Kanal ist sogar noch etwas länger als der geplante schöne Mittelland-Kanal; er unterscheidet sich aber nach verschiedenen Richtungen sehr vortheilhaft von dem letzteren. Dort ist nicht davon die Rede, den kleinen Flüssen und Flüsschen, die im Hochsommer kaum selbst Wasser haben, das bisschen Wasser noch auszupumpen, sondern er schöpft aus dem unerschöpflichen Wasserbecken des Eriesees und anderer grosser Seen, er steht in Verbindung mit den grössten und leistungsfähigsten natürlichen Wasserstrassen der Welt, mit dem St. Lorenzstrome und Susquehana. Wie steht es dagegen mit unseren Flüssen? Die Schiffer können in den meisten Jahren, wenn nicht eine Anzahl Gewitter niedergelassen sind,

nur mit der allergrössten Mühe und der bescheidensten Ladung vorwärts kommen. Die Elbe hat im vorigen Jahre noch nicht einmal 70 Centimeter Tiefe gehabt. Es macht einen wunderbaren Eindruck, die Herren darüber streiten zu hören, ob die Kanäle 2 oder 2½ Meter Tiefgang haben sollen, während die Flüsse oft kaum 1/3 davon haben. (Heiterkeit.)

Der Erie-Kanal verbindet die grossartigen westlichen Produktionsgebiete mit dem mächtigen Verschiffungs- und Konsumemporium New-York. An eine Verzinsung denkt schon seit vielen Jahren kein Mensch mehr, aber der Staat New-York, der den Kanal vor einer Reihe von Jahren übernommen hat, hat die Kanalabgaben ganz oder wenigstens fast ganz aufgehoben und zahlt jährlich eine ganz erhebliche Summe zu den Unterhaltungskosten, und zwar thut er das nur, weil der Kanal einmal besteht, und weil man damit einen Einfluss auf die Eisenbahnfrachten ausüben will; die Eisenbahnen sind dort bekanntlich Privatbesitz.

Welches ist nun der Erfolg bei so günstigen Verhältnissen? Seit 20 Jahren, seit 1872, hat der Erie-Kanal von der unermesslichen Verkehrsvermehrung, die natürlicher Weise seitdem stattgefunden hat, nicht nur nicht das Geringste gewonnen, — der ganze Mehrverkehr ist den Eisenbahnen zugefallen — nein, er hat geradezu 20 Prozent seines damaligen Verkehrs verloren. Es ist der Verkehr auf dem Erie-Kanal gewesen im Jahre 1872 3 562 000 Tonnen, im Jahre 1892 ist er gewesen 2 978 000 Tonnen. Trotz der allgünstigsten Verhältnisse, trotz des grossen Wasserreichthums, trotz der Verbindung mit den grossen Schifffahrtsstrassen, trotz der günstigen Ausgleichung zwischen Produktion und Konsumtion, trotzdem er weder Verzinsung noch Unterhaltungskosten zu tragen hat, ist während der letzten Jahre nicht ein Pfund mehr verladen worden, — nein, er hat in seinem Verkehr seit 1872 ungefähr abgenommen 20 Prozent.

Nun, meine Herren, ein anderes Beispiel aus unserem Vaterlande. Im Osten unserer Monarchie haben wir einen Kanal, den Elbing-Oberländer-Kanal. Dieser Kanal ist in den vierziger Jahren gebaut worden und ist vor etwa 20 Jahren mit sehr grossen Kosten — es sind grosse schiefe Ebenen, Rollberge und dergleichen angelegt worden — vergrössert und weiter ausgebaut worden. Dieser Kanal ist lange Jahre eine sehr beliebte Schifffahrtsstrasse gewesen, so lange er mit den Frachtfuhrleuten konkurrierte. Aber seit 1882, seitdem die Eisenbahn Allenstein-Güldenboden eröffnet wurde, und noch eine andere Eisenbahn von Miswalde, Maldenten nach Saalfeld und Elbing gebaut worden ist, ist der Kanal vollständig verödet. Nur im Herbst verkehren noch ein paar einsame Rübenkähne, die Zuckerrüben nach der Zuckerfabrik Hirschfeld bringen; damit ist die Sache zu Ende. Und nun die Rentabilität? Alle Jahre bezahlt der Staat circa 90 000 Mark Unterhaltungs- und Verwaltungskosten, und der Eingang der Kanalabgaben beträgt ungefähr 30 000 Mark. Von Verzinsung ist keine Rede; wer denkt überhaupt an Verzinsung bei Kanälen? Darüber werden Sie auch noch belehrt werden. (Heiterkeit.) Und der Erfolg ist, dass der Staat jährlich 60 000 Mark, zwei Drittel der Unterhaltungs- und Verwaltungskosten, zuschiesst.

Meine Herren, das sind Thatsachen, gegen die alle schönen Verheissungen der Kanalenthusiasten platt zu Boden fallen müssen. Die Zeiten sind einmal vorüber für grosse Binnenkanäle, weil wir ein besseres Verkehrsmittel, was wir zu allen Zeiten benutzen können, haben. Es kann bei Kanälen nur noch die Rede sein von grossartigen Weltstrassen, die zwei

Meere mit einander verbinden, wie z. B. der Suez-Kanal und allenfalls der Nordostsee-Kanal, welcher überdies im Interesse der Landesvertheidigung nothwendig war. (Heiterkeit.) Man mag da die allerschönsten Rechnungen anstellen, der Erfolg wird doch kein anderer sein, als dass die Verzinsung vom Staate, das heisst von den Steuerzahlern besorgt werden muss.

Nun möchte ich Ihnen doch zurückrufen, dass wir vor ein paar Wochen hier eine sehr eingehende Berathung gehabt haben über den Finanzbericht des Herrn Dr. Sattler; es wurden die allerschönsten Reden gehalten über die Nothwendigkeit der Sparsamkeit, die uns ja durch die Verhältnisse aufgedrängt würde, um unsere kranke Finanzlage zu heilen. Wir haben auch vortreffliche Resolutionen gefasst, die den festen Entschluss des Hauses bekundeten, nach dieser Richtung hin zu wirken. Nun, meine Herren, wenn das Haus der Abgeordneten jetzt diese Vorlage annimmt und damit die Schleusen öffnet für alle die grossen Kanalprojekte, die noch nachfolgen werden, dann würde es, glaube ich, doch sehr aus seiner Rolle herausfallen, die ihm durch unsere Finanzverhältnisse aufgedrängt worden ist. Meiner Ansicht nach — ich habe das schon bei der ersten Berathung gesagt — sollte der preussische Staat sich darauf beschränken, seine natürlichen Wasserstrassen, soweit die Ungunst der Verhältnisse es gestattet, in gutem Zustande zu erhalten; er mag auch hier und da einmal ein Verbindungsglied bauen — ich habe auch für den Elbe-Trade-Kanal gestimmt —, aber zu grossartigen Wasserstrassen, wie sie jetzt in der Luft schweben, fehlen uns zwei sehr wichtige Dinge, erstens das Geld, und zweitens, was noch schlimmer ist, das Wasser. (Heiterkeit.) Das Geld können wir uns allenfalls verschaffen, weil wir immer noch ganz guten Kredit haben; aber was das Wasser anlangt, so fürchte ich, dass wir uns das doch nur durch die aller künstlichsten Mittel verschaffen können und dadurch, dass andere wichtige Interessen geschädigt werden. Die Natur und das Klima unseres Landes weisen uns einmal auf das moderne Verkehrsmittel der Eisenbahn hin; das sollten wir nach jeder Richtung auszugestalten suchen und auch die Tarife mit der Zeit billiger machen. (Zurufe.) — Warum denn nicht? Da bin ich eben nicht Ihrer Meinung!

Wenn man nun aber doch diesen Kanal beschliesst und eine grosse neue Kanalära jetzt beginnt, dann allerdings erwächst dem Herrn Finanzminister eine schöne und grosse, aber vielleicht nicht allzu dankbare Aufgabe: ich bin überzeugt, er wird für die Hunderte von Millionen zum grössten Theil für die Verzinsung zu sorgen haben. Wenn nun aber diese grossartigen Kanäle gebaut werden — die Schrift des Herrn Geheimen Raths Meitzen führt ja Projekte von Kanälen auf von ungefähr im Ganzen 2000 Kilometer Länge —, wenn diese grossartigen Kanäle gebaut werden, dann muss das doch schliesslich einigen Einfluss auf die Einnahmen der Eisenbahnen haben. Dadurch erweitert sich die Aufgabe des Herrn Finanzministers noch mehr, er wird auch für diese Millionen Sorge zu tragen haben, und da er jetzt bereits daran arbeitet, unser Defizit zu decken, so kann das ja gleichzeitig mit geschehen. (Heiterkeit.) Das ist dann gleich eine Arbeit.

Aber, meine Herren, auf eins möchte ich ihn doch aufmerksam machen. Die Zufriedenheit der Steuerzahler des ganzen Landes, welche zu immer höheren Steuern in Folge der Ausführung solcher Anlagen herangezogen werden, die doch schliesslich immer nur

einem beschränkten Gebiet zu Gute kommen, — die Zufriedenheit der Steuerzahler wird dadurch gerade nicht besonders erhöht werden.

Ich muss meines Theils es ablehnen, auch nur den kleinsten Theil der Verantwortung mit zu übernehmen und werde deshalb gegen die Vorlage stimmen. (Bravo! rechts.)

Was nun meine politischen Freunde anlangt, so werden sie, glaube ich, grösstentheils gegen die Vorlage stimmen. Es ist ja selbstverständlich, dass kein Mensch eine solche Sache als Parteisache betrachten wird; aber ich kann nur damit schliessen, dass ich nochmals den Wunsch ausspreche, dass das Haus das nach sehr eingehenden und sachlichen Berathungen in der Kommission gefasste Votum, die Vorlage abzulehnen, seinerseits bestätigen wird. (Bravo! rechts.)

Abgeordneter Dr. Hammacher: Der Herr Kollege v. Quistorp hat behauptet, ich habe in der Kommission ausgeführt, dass es bei der Bewilligung von Staatsmitteln für Kanalbauten auf Rentabilitäts Gesichtspunkte nicht ankomme. Das muss auf einem Irrthum beruhen. Ich habe ebenso wie heute auch in der Kommission den Standpunkt vertreten, dass speziell bei dem Dortmund-Rhein-Kanal die voraussichtliche Benutzung und eine ausreichende Rentabilität von entscheidender Bedeutung sei, und dass nach diesen beiden Richtungen der Kanal den von der Regierung gehegten Erwartungen entsprechen werde. Indem ich mich überhaupt dahin aussprach, dass bei der Entscheidung über Kanalbauten vor Allem auch der voraussichtliche Ertrag zu berücksichtigen sei, fügte ich allerdings hinzu, dass nach meiner Ansicht Fälle denkbar seien, bei denen die Rentabilität in den Hintergrund trete. Das bezog sich aber auf Meliorationskanäle, namentlich in landwirthschaftlichen Distrikten, bei denen der indirekte Vortheil die Aufwendung von Staatsmitteln rechtfertigt.

Ich glaube deshalb, Herrn v. Quistorp zu seiner Behauptung keinen Anlass gegeben zu haben.

2. Sitzung vom 18. Mai.

Abg. Dr. Schultz-Bochum: Unter den Kanalgegnern hat sich Herr Stengel als grundsätzlicher Gegner der binnenländischen Kanäle bekannt. M. H., ich würde bei dessen Ausführungen erinnern an ein Bild, durch welches mein verewigter Freund, der grosse Verkehrspionier William Mulvany, die Ueberlegenheit der Wasserfrachten über die Eisenbahnverfrachtung zu erläutern liebte. Ueber eine vielbogige Brücke fährt ein endloser Güterzug, unter einem dieser Bogen in einem schmalen Rinnsal ein Schiff, welches genau dieselbe Gütermenge birgt, wie der Bahnzug. Ich befürchte, dass, wenn William Mulvany die befremdliche Aeusserung Herrn Stengels gehört hätte, er über dieselbe mit dem kurzen Worte hinweggekommen wäre: never mind. Aber so unhöflich bin ich nicht.

M. H., man wird nicht bestreiten können, dass diejenigen Personen, die sich seiner Zeit verpflichteten zu Beiträgen für den Grunderwerb zum Dortmund-Ems-Häfen-Kanal, dieses in dem guten Glauben und unter der Voraussetzung gethan haben, dass der Kanal bis zum Rhein verlängert und ausgebaut werden würde. Die Generalversammlung der westfälischen Berggewerkschaftskasse vom 3. 12. 1885 beschloss:

Unter der Bedingung, dass das Gesetz über die Anlage eines Schiffahrts-Kanals von der Ems nach den Rheinhäfen die ganze Strecke umfasst, wenn auch zunächst nur die Theilstrecke Ems-häfen-Herne-Dortmund zur Ausführung gelangt, zu den Kosten des Grunderwerbs für die ganze Strecke 1 Million Mark beizusteuern.

In dem guten Glauben, dass es zur Ausführung des Dortmund-Rhein-Kanals bald kommen würde, hat dann die Berggewerkschaftskasse bereits 4 Jahres-raten zu je 200 000 Mark an die Kanalkasse gezahlt. Sollte nun der Dortmund-Rhein-Kanal wider Erhoffen vom Abgeordnetenhanse abgelehnt werden, so wäre damit eine Verschiebung für die Unterlage dieser rechtlichen Verpflichtung gegeben.

M. H., man bestreitet die Nothwendigkeit des Dortmund-Rhein-Kanals, indem man behauptet, dass die Eisenbahn im Stande sei und bleiben werde, den grossartigen Verkehr des niederrheinisch-westfälischen Industriereviers zu bewältigen. Eine derartige Auffassung ist nur möglich, wenn man mit den örtlichen Verhältnissen unbekannt ist. Allein die Kohlenzüge, die alltäglich in diesem Industriegebiete, welches nicht viel über 40 Qu.-Meilen umfasst, bewegt werden, hintereinandergestellt eine Länge von nicht weniger als 10 deutschen Meilen einnehmen würden. Es ist die Ueberzeugung aller mit den Verhältnissen Vertrauter, dass man damit an die Grenze des Möglichen gekommen ist. Alle alten Bahnhöfe sind zu eng; eine Erweiterung unmöglich. Auch die grossen Sammelbahnhöfe zur Bewältigung des Kohlenverkehrs zeigen sich als zu knapp bemessen. Nun sind 30 neue grosse Tiefbauanlagen in der Vorbereitung, die nach wenigen Jahren gegen 9 Mill. Tonnen diesem Riesenverkehr noch hinzufügen werden. Da ist in der That nicht mehr anders zu helfen als durch eine Wasserstrasse.

Ein Haupteinwand ist, das dieser Kanal nicht so sehr dem allgemeinen Nutzen diene als dem Vortheil einer einzelnen besonders begüterten Interessentengruppe, für die man den geschmackvollen Ausdruck „Kohlenbarone“ erfunden hat. Es sind aber auch andere Industrien, und es ist die Landwirthschaft theilhaftig bei dem Nutzen, den der auf diesen Kanal geleitete Verkehr bringen wird, insbesondere, wie das gestern schon ausgeführt wurde, die Hoch-ofenindustrie, das Baugewerk, auch das blühende Brauereigewerbe. Nichts ist falscher, als wenn man bei den Betheiligten an den niederrheinisch-westfälischen Steinkohlenbergwerken nur an einzelne wenige, besonders Begüterte denkt; der Besitz an diesen Bergwerken, die ja in grosser Zahl vorhanden sind, ist ein so zersplitterter, dass die Kuxe und Aktien — ich möchte sagen — über ganz Norddeutschland verbreitet sind und zum Theil in recht schwachen Händen sich befinden. Es ist seiner Zeit der Oder-Spree-Kanal ausgeführt worden, ohne dass die schlesischen Kohlengrafen auch nur den geringsten Beitrag dazu zu leisten gehabt hätten. (hört! hört!) und keine einzige Stimme aus dem Westen hat sich gegen diese Begünstigung der schlesischen Kohlenindustrie erhoben. (Hört! hört!)

Man führt immer die hohen Dividenden ins Gefecht, die vorgeblich von den westfäl. Steinkohlenbergwerken ausgezahlt worden sind. Mein Freund Schmieding hat bereits vor längerer Zeit darauf hingewiesen, wie es sich mit diesen hohen Dividenden verhält. Einige wenige, besonders ertragreiche Jahre sind gefolgt von einer langen Reihe ertragloser Jahre. Die Dividenden einer unserer grössten und ältesten Berg-

werksgesellschaften, des Harpener Vereins, der auch den Auf- und Niedergang des westfäl. Steinkohlenbergbaues am besten in seinen Dividenden widerspiegelt, die Dividenden seit 1874, also in den letzten 20 Jahren, sind in $\frac{0}{100}$ gewesen: 15, 0, 0, $2\frac{1}{2}$, $2\frac{1}{2}$, $2\frac{1}{2}$, $3\frac{1}{2}$, $5\frac{1}{2}$, 2, $3\frac{1}{2}$, 0, 0, 0, $2\frac{1}{2}$, 6, 15, 20, 10, 5.

Der niederrh.-westf. Steinkohlenbergbau wird aber in seiner Bedeutung durchaus unterschätzt, wenn man ihn als das kaufmännische Geschäft der unmittelbar dabei Betheiligten ansieht. Hier liegt vielmehr ein Staatsinteresse allerersten Ranges vor; das wäre schon nachgewiesen, wenn es sich bloss handelte um die 140 000 Bergleute, die diese Industrie jetzt beschäftigt und die mit einem Jahresverdienst von über 130 Mill. Mark nicht bloss sich und ihre Angehörigen, sondern mittelbar auch noch zahlreiche andere Existenzen ernähren.

Bezüglich der technischen Bedenken, scheiden wohl diejenigen aus, welche wegen der Wasserversorgung geltend gemacht wurden; ich glaube, die Erklärungen der Regierungskommissare sind nicht widerlegt worden. Bezüglich der bergtechnischen Schwierigkeiten glaube ich, dass die Ausführungen des Kommissars der Bergbehörde von Herrn Stengel missverstanden sind.

In der Kanallinie ist das Steinkohlengebirge mit seinen Flötzen überlagert von jüngeren Formationen, vorzugsweise von der Kreideformation, zu welcher die wiederholt erwähnten Mergelschichten gehören. Die Mergeldecke ist in der Kanallinie mit einer Mächtigkeit von 50 bis 200 Metern aufgelagert, dabei sind die Schichten sehr schwach geneigt; man kann sie fast als horizontal bezeichnen. Ebenso sind auch die Schichten des Steinkohlengebirges unterhalb des Mergels in der Emscher Gegend durchweg flach aufgelagert. Die Mächtigkeit der Flötze beträgt in Westfalen durchschnittlich einen Meter, ist also keine sehr grosse. Durch die geschilderten Lagerungsverhältnisse ist es völlig ausgeschlossen, dass in der Linie des Kanals Tagesbrüche entstehen können. Tagesbrüche kommen beim Mergel vor, aber in einer viel südlicheren Gegend. Wohl sind Senkungen entstanden, aber wenn Herr Stengel davon spricht, dass diese Senkungen bis auf 10, ja 20 Meter steigen könnten, so liegt wohl ein Missverständniss vor.

Ich möchte die Herren daran erinnern, dass in Oberschlesien die Mächtigkeit der Flötze eine vielfach grössere ist, und dass sie näher am Tage liegen.

M. H., nachdem die Gegensätze der Interessen des Ostens und des Westens in nach meinem Gefühl etwas zu scharfer Zuspitzung hier zum Ausdruck gebracht worden sind, gestatten Sie mir auch, auf ein gemeinsames Band hinzuweisen, das gerade die von dem Kanal Dortmund-Rhein durchzogenen Landestheile mit dem ostelbischen Stammlande der Hohenzollern auf das Innigste verknüpft. Meine Heimath, die Grafschaft Mark, in welche der grösste Theil des Kanals hineinfällt, hat das Glück, seit mehr als einem Vierteljahrtausend Brandenburg und Preussen anzugehören. Schon unter dem Grossen Kurfürsten wurde erwogen, ob die Ruhr, wie es in einem Aktenstücke jener Zeit heisst, „nicht navigabel zu machen sei“. Friedrich der Grosse, der seine Gnadensonne wahrlich sehr selten über die Grafschaft Mark scheinen liess — vergleichen Sie darüber das schöne Buch unseres zu früh verstorbenen Kollegen Berger „Der alte Harkort“ — Friedrich der Grosse erkannte, dass eine leistungsfähige Wasserstrasse in dem Kohlenrevier unbedingt geboten sei, und schuf das für die

damalige Zeit grossartige Werk der schiffbaren Ruhr in den Jahren 1776 bis 1780 mit dem ausdrücklichen Zweck, dass dadurch der Absatz der Kohle nach Holland vermehrt würde. Heute, nach mehr als 100 Jahren, fordert uns sein erhabener Nachfolger in klarer Auffassung der Verkehrsbedürfnisse unserer Zeit und unseres Landes dazu auf, mitzuwirken zum Bau einer Wasserstrasse durch dasselbe Kohlenrevier, das sich aber inzwischen zum bedeutendsten Industriebezirke des Festlandes entwickelt hat und den werthvollsten wirtschaftlichen Schatz unseres Vaterlandes verschliesst. Folgen Sie dieser Aufforderung! (Bravo.)

Reg. - Kommissar Ministerialdirektor *Schultz*:

Herr Abg. Stengel erklärte gestern, dass er zwar die Worte der Begründung der Kanalvorlage, dass es der Staatsregierung unmöglich sei, die Entwicklung des Verkehrs und die Rentabilität der Kanäle von vornherein zuverlässig zu veranschlagen, seinerseits unterschreiben könne, dass er aber den Erwartungen, welche die Staatsregierung an die Rentabilität der Kanäle knüpft, skeptisch sich gegenüberstellen müsse.

Seiner Ansicht nach könnten die Binnenschiffahrtskanäle überhaupt oder wenigstens doch in unserem Vaterlande niemals rentabel sein, da sie nicht im Stande, den Kampf mit den Eisenbahnen aufzunehmen. Er könne daher der Staatsregierung nur rathen, von dem Bau neuer Binnenschiffahrtskanäle abzusehen und sich auf die thunliche Vervollkommnung der natürlichen Wasserstrassen zu beschränken.

Meines Wissens ist eine solche Meinung in diesem Hause weder bei der gegenwärtigen Kanalvorlage, noch bei irgend einer anderen Gelegenheit, wo es sich um Herstellung neuer Kanäle handelte, ausgesprochen. Es ist ja daher auch von der Kommission die Frage der Existenzberechtigung der Kanäle nicht gestreift worden. Dass diese Meinung des Herrn Abg. Stengel gestern sich einer solchen Zustimmung zu erfreuen hatte, ist ein Beweis für die Aenderung, welche in der früheren kanalfreundlichen Haltung dieses Hohen Hauses, die in den Beschlüssen der Jahre 1883 und 1886 ihren Ausdruck gefunden hat, neuerdings eingetreten ist. Eine solche Meinung, die meiner persönlichen Ansicht nach in ihrer Allgemeinheit weit über das Ziel hinausschiesst, hat, glaube ich, auch nicht den Schein der geringsten Berechtigung und wird für irgendwie beweiskräftig nicht erachtet werden können.

Der Herr Abg. Stengel hat sich, um den Beweis für seine Aeusserungen zu führen, auf zwei Beispiele bezogen, auf den Erie-Kanal in Amerika, und auf den Oberländischen Kanal in Ost- und Westpreussen. — Was den Erie-Kanal betrifft, so ist dieser Kanal 1817 bis 27 gebaut und war ursprünglich nur für Schiffe bis 60 Tons bestimmt. Er wurde 1862 einem Umbau unterworfen und stand 1880 auf der Höhe seiner Leistungsfähigkeit — er hatte einen Verkehr von 4,6 Mill. T. Dieser Verkehr ist dann trotz Ermässigung der Kanalgebühren bis 3 Mill. T. herabgesunken. Diese Verminderung in der Benutzung des Kanals ist eingetreten, weil die Abmessungen, welche dieser Kanal trotz des Umbaus besitzt, dem gewaltigen Verkehr in keiner Weise entsprochen haben, und dass die Eisenbahnen, die wiederholt eine Ermässigung der Frachtsätze eintreten lassen konnten, den Verkehr mehr und mehr an sich gezogen haben. (Hört! hört!) Es ist sehr misslich, Beispiele aus dem Auslande heranzuziehen und aus ihnen Schlüsse für unsere heimischen Verhältnisse, die so anders gestaltet

sind, ziehen zu wollen. Wenn man das aber thut, wie die Abgg. Stengel und v. Quistorp, so sollte doch billig erwartet werden können, dass diese Herren angeführt hätten, dass der Kampf zwischen dem Erie-Kanal und den Eisenbahnen in keiner Weise aufgegeben ist, dass man jetzt vielmehr an einen vollständigen Umbau des Erie-Kanals herangegangen ist (hört! hört! links); von den 62 Schleusen sind bereits 34 umgebaut und man hat jetzt nur eine Sistierung eintreten lassen, um den Schleusen auch eine grössere Tiefe und Breite zu geben. Ausserdem soll abgewartet werden, in welcher Gestalt die Verbindung zwischen dem Erie-See und dem Atlantischen Ozean zu Stande kommen wird. Es hätte wohl auch billig erwartet werden können, dass von diesen Herren darauf hingewiesen wäre, in welchem Maasse jetzt gerade in den Vereinigten Staaten und noch mehr in Kanada sich das allgemeine Interesse den Wasserstrassen wieder zugewandt hat, wie gewaltige Unternehmungen in Vorbereitung und Ausführung begriffen sind (hört! hört! links), Unternehmungen von solcher Grossartigkeit, dass wir auch nicht entfernt daran denken können, denselben nachzueifern.

Um nur eine Zahl zu nennen, in welchem Maasse sich der Binnenschiffahrtsverkehr in Amerika gehoben hat, möchte ich darauf hinweisen, dass auf der Schiffsahrtsstrasse, welche den oberen See mit dem Huronsee verbindet, sich der Verkehr in den Jahren von 1882 bis 1892 um das Sechsfache gehoben hat (hört! hört! links), von 2 Mill. bis über 12 Mill., und dass diese Wasserstrasse den Suez-Kanal schon längst überflügelt hat. Trotzdem genügen die Verhältnisse dieser Wasserstrasse dem gegenwärtigen Verkehr noch nicht, und es ist im Werke, die jetzige gewaltige Schleuse auf dem Verbindungs-Kanal durch zwei noch grössere Schleusen, von denen die eine von den Vereinigten Staaten, die andere von Kanada gebaut wird, zu ersetzen.

Sodann hat Abg. Stengel auf den Oberländischen Kanal hingewiesen. Dieser Kanal ist im Jahre 1860 eröffnet. Wenn dieser Kanal damals nicht allein ein Triumph der heimischen Technik war — es kamen zum ersten Male in Deutschland geneigte Ebenen zur Anwendung —, sondern auch voll dem Verkehr genügt hat, so sind doch drei Jahrzehnte darüber hingegangen, und es kann nicht Wunder nehmen, dass, nachdem die frühere Konstruktion veraltet ist, und die Dimensionen, in denen dieser Kanal hergestellt ist, dem heutigen Verkehr nicht mehr genügen, die inzwischen gebauten Eisenbahnen dazu beigetragen haben, den Verkehr auf diesem Kanal zu beeinträchtigen. Meines Erachtens kann aber ein Kanal in den dortigen Landestheilen mit den Kanälen, wie sie jetzt von der Staatsregierung der Landesvertretung vorgeschlagen werden, auch nicht im Entferntesten in Vergleich gestellt werden. (Sehr richtig! links.) Ich möchte auf zwei andere Beispiele hinweisen, den Main-Kanal und den Oder-Spree-Kanal. (Zuruf des Abg. Stengel.) Das weiss ich sehr wohl, Herr Abgeordneter! — Es ist den Herren bekannt, dass wir an die Kanalisierung des Mains 1881 bis 1886 herangegangen sind, und dass nach der Herstellung noch nicht vier Jahre verflossen waren, als sich die Nothwendigkeit herausgestellt hat, diesen Kanal zu vertiefen (hört! hört! links) und den Schleusen zweite Unterhäupter zu geben. Durch die Kanalisierung des Mains, sowie durch die Anlage der städtischen Lagerhäuser, Hafeneinrichtungen sind die Verkehrsverhältnisse des Mains, und zwar ohne den Flossverkehr, von 300 000 Tonnenkilometer in den

Jahren 1880, 1882 auf 15 Mill. Tonnenkilometer im Jahre 1887 gestiegen (hört! hört! links) und weiter auf 20 Mill. 1888 auf 29 Mill. 1889, 34 Mill. 1890, 36 Mill. 1892 und auf 37 Mill. im vergangenen Jahre. Die Verkehrsleistung der Wasserstrasse ist demnach gegen 1882 im Jahre 1887 auf das 49fache, 1888 auf das 66fache, 1889 auf das 93fache, 1890 auf das 111fache, 1892 auf das 118fache gestiegen.

Bei dieser kolossalen Steigerung des Verkehrs auf der Wasserstrasse haben die Einnahmen der Eisenbahnen keine Einbusse erlitten, sondern sich im gleichen Prozentsatz vermehrt. Es werden also wohl die Bedenken schwinden, welche gegen die Annahme der Kgl. Staatsregierung geltend gemacht sind, dass auch bei den jetzt vorgeschlagenen Kanälen eine irgend wie in Betracht fallende Verminderung der Einnahmen der Eisenbahnen nicht zu verzeichnen sein wird.

Aehnlich, m. H., wie bei dem Main-Kanal steht es bei dem Oder-Spree-Kanal. Sie wissen, dass der Oder-Spree-Kanal durch Gesetz vom Jahre 1886 genehmigt ist, und dass er im Jahre 1890 in Benutzung genommen ist. M. H., es ist jetzt das vierte Jahr, welches der Oder-Spree-Kanal in Benutzung steht. Ich möchte, um nicht mit Zahlen zu ermüden, nur um die Erlaubniss bitten, den Verkehr, wie er sich bei einer Schleuse gestaltet hat, anführen zu dürfen.

5330 Schiffe passirten die Schleuse bei Fürstenwalde 1889, 7166 Schiffe 1890, 13 277 Schiffe 1891, (hört! hört! links) und 13 947 Schiffe 1892, im abgelaufenen Jahre sogar 15 857. (Hört! hört! links.)

Es fallen Jahre darunter von noch nie dagewesener Wasserarmuth, Jahre, in denen die Oder einen verminderten Verkehr aufzuweisen hatte. Wenn die Kanalisierung der oberen Oder vollendet sein wird, so unterliegt es keinem Zweifel, dass dieser Verkehr sich verdoppeln und verdreifachen wird. Schon jetzt hat sich die Nothwendigkeit herausgestellt, eine Verbreiterung des Oder-Spree-Kanals ins Auge zu fassen und daran zu denken, demselben zweite Schleusen zu geben.

M. H., aus diesen beiden Beispielen, welche ich leicht noch vermehren könnte, wollen Sie entnehmen, dass die Staatsregierung, welche bei der Vorlage des Oder-Spree-Kanals, sowie des Main-Kanals, ebenso wie bei der jetzigen Kanalvorlage es ausgesprochen hat, dass es unmöglich sei, die Entwicklung des Verkehrs und die Rentabilität der Wasserstrassen genau zu veranschlagen, bei den Erwartungen, welche sie an die Wasserstrassen geknüpft hat, nicht zu sanguinisch, sondern viel zu zaghaft vorgegangen ist. Sie wollen aus diesen Beispielen gleichzeitig entnehmen, dass Wasserstrassen und Eisenbahnen sich gegenseitig ersetzen und sich zu gegenseitigem Aufblühen verhelfen. Sie wollen endlich daraus entnehmen, dass die auf die Herstellung dieser künstlichen Wasserstrassen verwandten Summen auch dazu beitragen, die grossen Mittel, welche auf die Verbesserung der natürlichen Wasserstrassen verwandt sind und noch verwendet werden, zins- und nutzbringend zu machen. (Bravo! links.)

Abg. **Fritzen** (Rees): Herr Abg. Schultz hat soeben auf die allgemein nationale Bedeutung des niederrheinisch-westfälischen Kohlenbergbaus hingewiesen. Man kann den theoretischen Aeusserungen des Abg. Schultz zustimmen, ohne daraus zu folgern, dass gerade diese Kanallinie als eine nothwendige erkannt werden müsse. Man kann die wirthschaft-

liche Bedeutung des niederrh. Kohlenbergbaus anerkennen, insbesondere in Rücksicht auf die grosse Zahl der Arbeiter, und trotzdem zu der Auffassung gelangen, dass die vorgeschlagene Linie als eine nicht praktische und nicht technisch durchführbare abzulehnen sei.

Als Grund für die Erbauung der Kanäle wird mit Recht angeführt, dass diese eine Dezentralisation der Industrie herbeiführen und dadurch von grossem sozialen Vortheil seien. Ich erkenne dies vollständig an. Wenn aber Herr Abg. Hammacher ausgeführt hat, dass auch hier die dezentralisirende Wirkung eintreten würde, so kann ich das nicht anerkennen. Diese Kanallinie wirkt nicht nur nicht dezentralisirend, sondern geradezu zentralisirend. (Sehr richtig!)

Das Revier, welches von diesem Kanal durchschnitten wird, ist ein eng begrenzter Raum zwischen dem Rhein und Dortmund. Auf diesem kleinen Raum ist eng zusammengedrängt eine grossartige Industrie. Legen Sie in diesem Industriebezirk einen Kanal an, dann wird sich dort noch eine grössere Masse von Etablissements ansiedeln; es wird nicht eine Dezentralisirung, sondern eine Zentralisirung der Industrie befördert werden.

Was nun ferner die Rentabilität des Kanals anbetrifft, so bin ich der Meinung, dass eine Rentabilität nicht zu erwarten ist, und zwar einzig und allein aus dem Grunde, weil die Anlage des Kanals zu theuer ist. Die grosse Zahl von Eisenbahnen, welche dieses Gebiet durchschneiden, müssen erhöht und auf Brücken über den Kanal hinübergeführt werden. Bedenken Sie, welche Kosten dadurch entstehen, dann werden Sie begreifen, dass die Anlage so theuer sein muss, dass eine Verzinsung des Kanals nicht erwartet werden kann, auch selbst dann nicht, wenn man annimmt, dass der Kanal in vollster Weise in seiner Leistungsfähigkeit ausgenutzt werden wird. Wenn nun auf diesem Gebiete noch Senkungen eintreten, so treten nicht bloss Schädigungen ein in Bezug auf die Kanalbauten, sondern auch in Bezug auf die Eisenbahndämme, insbesondere auch die Eisenbahnbrücken. Es werden dadurch eine derartige Menge Unterhaltungskosten in einzelnen Jahren herbeigeführt, dass an eine Verzinsung meiner Meinung nach nicht gedacht werden kann.

Was die technische Seite der Frage betrifft, so sind die desfallsigen Bedenken schon erörtert. Ich will mich darauf beschränken, auszuführen, dass durch die Erklärung der Sachverständigen die erhobenen Bedenken nicht aus dem Wege geräumt sind.

Es ist in dem Bericht auf Seite 16 von dem Regierungskommissar ausgeführt worden:

Dieser Kreidemergel sei im östlichen Theil des westfälischen Steinkohlenbezirks hart und klüftig, und daher wasserdurchlässig; im Westen, etwa von Herne ab westlich, dagegen weicher, thoniger, unter Druck plastisch, und daher wassertragend.

Also die Scheidegrenze, wo das brüchige Gebirge sich trennt von dem weichen plastischen, scheint nach den Erklärungen des Herrn Regierungskommissars nicht so absolut festzustehen, wenn er sagt: „es erstreckt sich etwa von Herne ab westlich“. Bedenklich für die jetzt vorgeschlagene Kanallinie wird die Erklärung des Herrn Regierungskommissars, wenn sich dieses brüchige Gebirge auch vorfinden sollte westlich von Herne. In diesem Falle kann immerhin die Möglichkeit eintreten, dass Brüche entstehen, grosse Schäden

hervorgehoben werden und Entschädigungsansprüche an den Staat dadurch erwachsen.

Nun sagt der Herr Regierungskommissar allerdings weiter, es wären bisher noch nirgendwo Brüche entstanden. Es kann das ja richtig sein; aber dann wird die Frage sein, ob nicht bei weiterem Fortschreiten des Bergbaus in der Zukunft derartige Brüche entstehen können.

Im Jahre 1883 bei Vorlegung des Gesetzentwurfs des Dortmund-Ems-Kanals ist von den Sachverständigen der Regierung ausgeführt worden, dass die Senkungen, welche im Kohlenreviere entstehen können, für den Kanalbau besonders schädlich und nachtheilig sein würden. Sie lauten:

Bereits oben wurde angedeutet, dass die Staatsregierung es für ihre Aufgabe erachte, nach Genehmigung des vorliegenden Gesetzentwurfs vor allen anderen Projekten die Verbindung des Kanals mit dem Rheine ins Auge zu fassen. Inzwischen sind über die Ausführbarkeit dieser Verbindung nach der schon seit einer Reihe von Jahren erörterten Linie von Henrichenburg im Thale der Emscher bis zum Rheine bei Ruhrort eingehende Untersuchungen angestellt worden, und diese haben die auf S. 9 der Kanaldenkschrift vom Januar 1882 entwickelten Besorgnisse dahin als begründet ergeben, dass wegen der Bodenbewegungen, welche im Emscher Thal in Folge der Einwirkungen des Bergbaues in zunehmendem Maasse bemerkbar geworden sind, der eigentliche Emscher-Kanal als ausführbar nicht mehr erachtet werden kann.

Also bereits im Jahre 1883 war die Regierung zu der Ueberzeugung gekommen, dass der Kanal im Emscherthale nicht mehr zur Ausführung gebracht werden könne. Wenn Sie nun bedenken, dass seit 1883 der Bergbau in der dortigen Gegend rapide vorangeschritten ist, dann, meine ich, werden Sie es begreiflich finden, dass diese Besorgnisse im Augenblick ganz erheblich gesteigert sind, und dass die Anschauung, die vorgeschlagene Kanallinie sei aus technischen Gründen nicht ausführbar, eine nicht so ganz unberechtigte ist.

Aber nachdem der Dortmund-Ems-Kanal in der Ausführung begriffen ist, ist es nothwendig, eine Verbindung desselben mit dem Rheine in irgend einer Weise zu suchen. Andere Linien sind vorhanden, welche alle Erfordernisse erfüllen, um eine derartige Verbindung herzustellen, und zwar in einer Weise, die auch dem Kohlenbergbau und der sonstigen Industrie im rhein.-westf. Bezirk zum allergrössten Vortheil gereichen können. Wenn die Kgl. Staatsregierung nach Ablehnung dieser Kanallinie eine solche andere Linie in Vorschlag brächte, welche die Mängel der vorgeschlagenen Kanallinie nicht hat, also eine Kanallinie, welche nicht zentralisirend, sondern im Gegentheil dezentralisirend wirkt, eine Linie, die billiger ist und alle die Schwierigkeiten und Fährlichkeiten nicht in sich trägt, welche die vorgeschlagene Kanallinie hat, dann, bin ich überzeugt, wird eine derartige Linie auch eine Majorität hier im Hause finden. (Bravo!)

Reg.-Kommissar Geh. Bergrath **Nasse**: Als in der Kommission von den Senkungen die Rede war, wurde die Frage gestellt, welche Tiefe wohl die Senkungen des Kanals erreichen würden. Ich habe darauf geantwortet, dass nach meiner Ansicht unter

Umständen im Laufe der Zeit die Senkungen wohl eine Tiefe von 10 Metern erreichen könnten.

Es fragt sich: worauf gründet sich diese Annahme? durch welche Thatsachen wird sie belegt? — Es ist bekannt, dass, wenn man ein horizontal gelagertes Flötz von 1 Meter Mächtigkeit abbaut und den dadurch entstandenen hohlen Raum mit losen Steinen wieder ausfüllt, dass darüber gelagerte Gebirge allmählich nachsinkt und die Ausfüllmasse zusammendrückt, so dass schliesslich eine Senkung von etwa $\frac{1}{4}$ Meter, also einem Viertel der Kohlenmächtigkeit, über Tage zurückbleibt.

Im Tiefsten der Stoppenberger Mulde, welche von der Südemscher Kanallinie durchschnitten wird, sind die Gasflammkohlen, die Gaskohlen und auch die Fettkohlen vorhanden. Die Gaskohlenflötze besitzen eine Gesamtmächtigkeit von 26 Meter, die Fettkohlenflötze eine solche von 19 Meter; es ergibt das also eine Kohlenmächtigkeit von im Ganzen 45 Meter. Werden diese Flötze nach und nach abgebaut, so muss man daher nach unseren heutigen Erfahrungen annehmen, dass im Laufe der Zeit eine Senkung von ca. 10 Meter entsteht. Allerdings würde dies, da das tiefste Fettkohlenflötz in dem Tiefsten der Stoppenberger Mulde erst in einer Tiefe von 1000 Meter auftritt, nach einer langen Reihe von Jahren eintreten; mindestens 100 Jahre werden darüber vergehen.

Andererseits werden aber die Senkungen nur allmählich eintreten. Man darf aus den bezügl. Erfahrungen wohl schliessen, dass auch bei dem weiteren Abbau der Flötze, bei dem Fortschritt des Bergbaues in die grösseren Tiefen, die Natur sich ebenso verhalten wird, wie wir es bis jetzt beobachtet haben.

Was nun die angebliehen nachtheiligen Folgen und Gefahren für das Gelände in der Umgebung des Kanals angeht, so ist darauf zu bemerken: diese Störungen der Vorfluth treten ein in Folge des Bergbaues und werden auch ohne den Kanal, wie sie sich bereits jetzt in sehr unangenehmer Weise bemerkbar machen, in Zukunft sich noch vergrössern. Dasjenige, was bei dem Kanale eintreten würde, tritt ebenso bei der Emscher auf. Es wird nothwendig werden, die Emscher mit Deichen zu versehen und diese Deiche im Laufe der Zeit zu erhöhen, wenn man überhaupt unter der Emscher baut. Baut man nicht unter der Emscher, dann wird die Emscher über einen rückenartigen Theil des Revieres fliessen, und zu beiden Seiten neben dem Flusslaufe werden grosse Polderanlagen nothwendig werden. Durch den Kanal werden, wie gesagt, diese Verhältnisse nicht geschaffen, sondern lediglich durch den Bergbau.

Finanzminister **Dr. Miquel**: Es sind drei verschiedene wesentliche Einwendungen gegen die ganze Vorlage gemacht. Prinzipiell ist die Vorlage überhaupt nur bekämpft von dem Abg. Stengel, der den Bau von neuen Kanälen für einen Anachronismus hält. Wenn das Abgeordnetenhaus sich dieser Auffassung anschliesse, dann würde allerdings die Entwicklung unserer Wasserstrassen, unserer Schifffahrt für die Dauer dieses Abgeordnetenhauses ausgeschlossen sein. Wer die Geschichte unserer Kanalbauten kennt, dem wird es von vornherein auffallen, dass in ihrer Entwicklung mehrere Perioden zu unterscheiden sind. Die erste Entwicklung liegt vor der Zeit der Eisenbahnen. Da war ein Massenverkehr nur möglich auf den Landstrassen, und es war ganz naturgemäss, dass da, wo die billigeren und für den Massenverkehr geeigneten Wasserstrassen herzustellen waren, alle Kraft der

Staaten sich auf die Herstellung von neuen Kanälen warfen. Dies ist die Periode, die wir namentlich im vorigen Jahrhundert in Preussen, und in Frankreich schon vor der Revolution gehabt haben und die Frankreich, Belgien und Holland in dem Verkehrswesen einen weiten Vorsprung gegen Deutschland gegeben hat, wo namentlich diese Entwicklung wesentlich nur im Nordosten sich vollzog.

Nun folgt die Periode der rapiden Entwicklung des Eisenbahnwesens. Man glaubt, die Eisenbahnen werden in Zukunft den gesammten Verkehr übernehmen können, und eine weitere Entwicklung der Wasserstrassen tritt vollständig in den Hintergrund.

Diese Entwicklung haben wir auch bei anderen Nationen, nur nicht von der Zeit an, wo die Verstaatlichung der Eisenbahnen eine veränderte Stellung des Staats zum Verkehrswesen bedingt. Während in anderen Ländern die Eisenbahnen Privatunternehmungen waren und noch sind, während dort theilweise die Kanäle auch Privatunternehmungen waren, theilweise aber Eisenbahnen und Kanäle in denselben Händen sich befanden — liegt in Preussen die Sache ganz anders. Hier hat der Staat das gesammte Eisenbahnwesen in der Hand; sämtliche Chausseen sind öffentliche Chausseen geworden; Aktienchausseen und Konkurrenzen derselben giebt es auch nicht mehr, und der Staat hat im grossen Ganzen auch alle Wasserstrassen in seinem Besitz.

Nun beginnt die Aufmerksamkeit auf die Entwicklung des Wasserwesens erst in den neueren Jahren wieder da lebendig zu werden, wo ein solcher Wasserverkehr besteht, dass man sich sagen kann: die Eisenbahnen sind entweder jetzt schon an der Grenze oder kommen demnächst an die Grenze, wo sie diesen kolossalen Verkehr überhaupt nicht mehr mit Vortheil bewältigen können. Mein Herr Kollege, der Minister für öffentliche Arbeiten, hat schon gesagt: bezüglich der Tarife im Kohlenverkehr sind wir der äussersten Grenze nahe gekommen, wo wir ganz gern Transporte abgeben, ohne dadurch finanzielle Verluste zu erleiden.

Der zweite Umstand, der nun wieder zur Belebung der Wasserstrassen führt, ist der, dass diese gewaltige Industrie mit diesen gewaltigen Massentransporten durch die Konkurrenz und verschiedene andere Umstände — ich komme darauf noch zurück — genöthigt ist, ihre Transportkosten zu verbilligen, und dass das geradezu nach und nach zur Existenzfrage wird. Wenn z. B. die Erze allmählich in den Kohlenrevieren, wo sich unsere grosse Eisenindustrie etablirt hat, verschwunden sind, wenn es nothwendig ist, fremde Erze heranzuziehen, beispielsweise Lothringer Erze, so ist es ja naturgemäss das dringendste Interesse, ja eine Lebensfrage für die Grossindustrie, die Erze auf billige Weise zur Kohle zu bringen, und zwar auf billigere Weise, als die Eisenbahnen es mit Vortheil leisten können.

In solchen Fällen ist die Entwicklung des Schiffsverkehrs so wenig ein Anachronismus, dass man geradezu sagen kann: ohne die Zuhilfenahme des Wasserverkehrs ist die Weiterentwicklung einer solchen Industrie mehr oder weniger gehemmt oder ganz ausgeschlossen. (Sehr richtig!) Ich bin keineswegs ein Wasserfanatiker — wenn ich mich so ausdrücken darf. (Grosse Heiterkeit.) Wir haben heute eine Richtung in den wirthschaftlichen Vereinen, die mir viel zu weit geht; da glaubt man, die Herstellung von neuen Kanälen sei überall angebracht und erst recht die bessere Schiffbarmachung unserer Flüsse. Man

wird auch hier untersuchen müssen: wie verhalten sich die Betriebs- und Unterhaltungskosten der Kanäle zu den Resultaten, die man damit erzielen will? Ich würde durchaus nicht auf eine Politik eingehen, die unter allen Umständen und überall unbesehen der Verkehrs- und wirthschaftlichen Verhältnisse zu dem kostspieligen Bau von Wasserstrassen übergeht. Ich stehe auf dem Standpunkte, dass die Regulirung der Flüsse der Herstellung der Kanäle weit vorzuziehen ist aus dem einfachen Grunde, weil man denselben Zweck mit viel geringerem Kapitalaufwande in dem ersteren Falle erreicht; aber nichtsdestoweniger haben wir eine grosse Anzahl von Fällen, wo man nicht anders ankommen kann und mit Vortheil zur Herstellung neuer Kanalanlagen überzugehen im Stande ist. Nun haben wir es hier mit einem Kanale zu thun, der neben einer grossen Entwicklung des Eisenbahnverkehrs doch eine gute Rente aller Wahrscheinlichkeit nach abwerfen wird. Sie können wohl glauben, dass wir im Finanzministerium, wenn uns so grosse Anforderungen von anderen Ressorts gebracht werden, sie mit sehr kritischen Augen ansehen. Wenn wir uns in Betracht der ganzen dortigen Verkehrs- und gewerblichen und wirthschaftlichen Verhältnisse haben überzeugen können, dass hier aller Wahrscheinlichkeit nach eine mässige Rente neben den Betriebs- und Unterhaltungskosten erzielt wird, so, glaube ich, liegt darin allerdings auch für den Landtag eine gewisse Garantie. Das Finanzministerium steht gegenwärtig doch nicht in dem Rufe, allzusehr zur Steigerung der Ausgaben geneigt zu sein. (Sehr richtig! links.)

Nun, m. H., kommen die dilatorischen Einwendungen. Die Herren von der Rechten stellen sich zu meiner Freude nicht auf den Standpunkt des Abg. Stengel, sie behandeln die Vorlage dilatorisch, sie sagen, man könne nicht eher zustimmen, als bis die Gebührenfrage geregelt und eine regelmässige Schuldentilgung gesichert ist. Dieser dilatorische Gesichtspunkt in einer so schwierigen und prekären Finanzlage, wo die Zukunft noch durchaus dunkel ist, ist mir ja vollständig verständlich; aber die Sache liegt hier doch so, dass der Kanal entweder jetzt oder wenigstens sehr bald oder überhaupt nicht mehr gebaut wird. (Hört! hört! links.) Deswegen haben wir geglaubt auch im Finanzministerium, dass hier in diesem Fall Gefahr im Verzuge sei, was bei einer Weiterentwicklung des Kanals als Mittelland-Kanal nicht so der Fall sein würde. Hier liegt die Sache dringlich, und deswegen haben wir uns entschlossen, schon jetzt die Vorlage zu bringen. Es würde andernfalls doch so sein, dass wir den in wirthschaftlicher Beziehung bedeutungslosesten und in finanzieller Beziehung ungünstigsten Theil, Dortmund-Emden, gebaut hätten. Wir behielten dies Stück, wo vielleicht sehr wenig Schiffe fahren, aber grosse Unterhaltungs- und Betriebskosten eintreten, und an eine Rente gewiss nicht zu denken ist, und wir wären nicht in der Lage, auch dies Stück zu meliorisiren durch Herstellung einer Verbindung durch das grosse Kohlenrevier nach dem Rhein. (Sehr richtig! links.)

M. H., die Frage ist doch mehr oder weniger schon präjudizirt. Ich bedaure — das sage ich ganz offen —, dass man nicht mit dieser Strecke angefangen hat. (Sehr richtig! links.) Aber darauf kommt es jetzt nicht an; eine solche cura postera kann uns nichts nützen. Daher besteht nicht die Frage: wollen wir ein ganz neues, kostspieliges Unternehmen jetzt beschliessen? — sondern die Frage liegt so: wollen wir mitten in einem Unternehmen stecken

bleiben, von dem wir den kostspieligsten und wenigst rentablen Theil bereits hergestellt haben? (Sehr wahr! links.)

M. H., ich habe schon ausgesprochen, dass diejenigen Herren, welche für diesen Kanal eintreten, sich damit noch nicht ohne Weiteres verbindlich machen, nun auch für die Herstellung des Mittel-land-Kanals namentlich in einer gegebenen Zeit zu stimmen; denn die Fortsetzung des Kanals Emden-Rhein durch das Kohlenrevier hat eine vollkommen selbstständige Bedeutung, und man kann sehr wohl für diesen Kanal als zweckmässig und nothwendig eintreten, ohne sich zu verpflichten, nachher von Bevergern ab den Kanal bis nach Magdeburg weiter zu führen. Ich verstehe einigermaassen, dass manche Interessen in der Provinz Sachsen bedenklich sind bei diesem Kanal (hört! hört! links), dass die Braunkohle sich fürchtet vor der schwarzen Kohle. (Sehr wahr! links.)

Ich verwerfe diese Rücksicht auch nicht bei dieser Frage, die ja eine Interessenfrage ist. Aber eine grosse Anzahl von Erscheinungen, zum Beispiel der heftige Widerspruch der Landwirthschaft des Westens gegen die Staffeltarife (hört! hört! links) gehört auch unter das allmählich unbewusst hervortretende Verlangen neuer Schutzzölle in der Form der Verkehrs-entwicklung und des Tarifwesens von Provinz gegen Provinz. (Sehr richtig!)

Da ist schliesslich das Facit, dass wir vor das Jahr 1820 zurückkommen. Wie wir ein einheitliches Eisenbahnnetz gemacht haben, da hatte dies Netz den Zweck, den Verkehr durch die ganze Monarchie zu erleichtern und zu beleben. Dieses Eisenbahnnetz hatte den Zweck, von der einen Stelle den Ueberschuss nach dem Bedarf zu bringen, und umgekehrt Industrieerzeugnisse des Westens in den Osten und Ueberschüsse in den ländlichen Produkten von dem Osten nach dem Westen zu bringen. Wenn das Eisenbahntarifsystem rationell ist — und es ist rationell, wenn es aufgebaut ist nach den Selbstkosten — (sehr richtig!) werden wir auf die Dauer kaum unser Eisenbahnsystem aufrecht erhalten können, wenn wir nicht nach und nach zu festen Tarifgrundsätzen kommen, wenn die Willkür, die Begünstigung, die Benachtheiligung, die bei Einzelentscheidung immer wenigstens vermuthet werden, nicht verhütet werden durch die Beobachtung fester Tarifgrundsätze.

Wenn wir in ein System hineingeriethen, dass jede Provinz sich fragt: was habe ich von der und der wirtschaftlichen Maassregel für einen Nutzen, wenn gar der Westen gegen den Osten in dieser wirtschaftlichen Weise und umgekehrt verführe, dann werden wir zurückbleiben hinter allen anderen Völkern (sehr richtig!), dann werden wir überall auf Hindernisse stossen und nichts Grosses mehr fertig bringen; dies wird zum Nachtheil aller Provinzen sein (sehr richtig!), selbst wenn im einzelnen Falle eine Provinz glaubt — dass sie durch eine bestimmte wirtschaftliche Maassregel benachtheiligt werde. Ich unterschreibe vollkommen, dass die Entwicklung unserer Kohlenindustrie nicht eine blosse Interessenfrage der Zechenbesitzer ist. Was von einer Verbilligung der Transportkosten den Zechenbesitzern zu Gute kommt, das weiss auch im Voraus Niemand. Soviel ist gewiss, dass die Kohle ein Bedürfniss ist für alle Welt, ob sie industriell ist, ob sie nicht industriell ist. Die Verbilligung der Kohle und die

Weitersendung in weitere Distrikte wird aller Welt zu Gute kommen. (Sehr wahr!)

Nun komme ich auf den anderen Einwand, die Lippe. Ich möchte doch den Herren, die sich für die Lippe interessieren, rathen, bei diesem Widerstand auf Grund der Interessen der Lippe vorsichtig zu sein. (Sehr wahr! Hört, hört!) Ich habe Deputationen von der Lippe meine Meinung ausgesprochen, dass, wenn dieser Kanal beschlossen würde, nach meiner Ueberzeugung, wenn es richtig ist, dass der Kohlenabbau sich mehr und mehr nach dem Norden zieht, schliesslich die Lippe ihren Kanal auch bekommen wird, und dass wir eine zweite Verbindung durch die Lippe nach dem Rhein in einer gegebenen Zeit einmal erhalten werden. Wie liegt die Sache aber, wenn dieser Kanal abgelehnt wird? Die Staatsregierung wird kaum in der Lage sein, eine Vorlage zu acceptiren, die nichts enthält als Hamm-Datteln, weil man gar nicht weiss, wie die Weiterentwicklung sein wird. Es hätte doch nur Bedeutung, wenn die Staatsregierung mit Sicherheit wüsste, es werde nur der hier vorliegende Kanal möglich, oder eine andere weitere zweckmässige Fortsetzung mit Sicherheit zu erwarten sein.

Wenn Sie diesen Kanal Hamm-Datteln beschliessen, so wird die Rheinprovinz nach meinen Kenntnissen für diesen Kanal auch nicht einen Pfennig garantiren. In Folge dessen müsste das Garantie-verhältniss der Provinz Westfalen ein ganz anderes werden und müsste sie einen ganz neuen Beschluss in dieser Beziehung fassen. Wenn aber der Kanal zum Rhein angenommen wird, wenn er sich bewährt, wenn man gute Erfahrungen mit diesem Kanal sammelt, so ist demnächst eine Fortsetzung nach Wesel viel wahrscheinlicher als so.

Auf die technischen Einwände, die dieser ganzen Vorlage entgegengestellt sind, gehe ich nicht ein. Schon bei Gelegenheit der Berathungen des Hauptunternehmens 1886, sind diese Fragen erörtert, und der verewigte Abg. v. Rauchhaupt, hat genau dasselbe ausgeführt, was hier die Herren Regierungskommissarien ausgeführt haben. Er legte in einer ausführlichen Rede dar, dass er überzeugt sei, dass auf dieser Strecke der Kanal mit den Eisenbahnen zusammenwirken müsse, um den gewaltigen Verkehr in zweckmässiger Weise zu befördern und zu bedienen, dass aber weder der Kanal die Eisenbahnen, noch umgekehrt die Eisenbahnen den Kanal entbehrlich machen. Er erklärte daher, dass er keinerlei Bedenken habe, für diesen Kanal zu stimmen. (Hört! hört! links.)

Ich glaube also, die Herren von der Rechten könnten daher auch in diesem Falle, ohne ihren Prinzipien entgegenzutreten, namentlich auch ohne gegen die Gebote der sparsamen Behandlung der Staatsfinanzen zu verstossen, für diesen Kanal sich sehr wohl erklären.

Wir stehen hier nicht allein vor der Frage, einen beliebigen, nützlichen, zweckmässigen Kanal zu bauen, sondern vor der Frage, ob, nachdem der Staat mal grosse Unternehmungen theilweise ausgeführt und an ungünstiger Stelle begonnen hat, dasjenige, was am sichersten grosse Resultate herbeiführt, liegen lassen und das Unternehmen auf die Dauer preisgeben will. Wenn der Kanal fällt, so ist das Gesetz von 1886, welches die grosse Kanalentwicklung im Westen im Auge hatte, aller Wahrscheinlichkeit nach auf die Dauer gefallen. Verhüten Sie, dass Ihr Beschluss zu diesem beklagenswerthen Resultat führt. (Bravo!)

Abg. **Dr. v. Woyna** hält es für wirtschaftlich richtiger und logischer für Jeden, der die Aufhebung der Staffeltarife bedauert, mit Energie für die Weiterführung unseres Kanalnetzes einzutreten. Wir sind im Westen bereit, in eine Reform unseres Tarifwesens und der Staffeltarife einzutreten; aber wir waren gezwungen, gegen die systemlose Einführung der Staffeltarife mit ihren einseitigen Folgen für unsere Landwirtschaft energisch Front zu machen. (Sehr richtig!)

Die Verhandlungen über die technische Seite der Vorlage haben das Ergebniss gehabt, das Schicksal derselben zu verschlechtern. Bei einer Vorlage, wie die gegenwärtige, sind aber überhaupt die Techniker nicht in der Lage, allein zu überzeugen. Das Beweismittel ist uns geboten durch die Emscher. Diese führt ihre Hochwassermassen, die zweifellos einen viel grösseren Druck ausüben auf das darunterliegende Gebirge wie der Kanal mit voller Belastung, ohne dass jemals ein Durchbruch entstanden ist.

In unserem ganzen Rechtssystem giebt es keine einzige Vorschrift, welche den Grundeigenthümer verpflichtet, im Falle der Ueberführung von Wasser über seinen Boden dem einzelnen beschädigten Unternehmer von bergbaulichen Betrieben darunter ihre Schäden zu ersetzen. (Abg. v. Schalscha: Na! na!) — giebt es nicht, ist nicht vorhanden, Herr v. Schalscha! — Die Frage ist überhaupt noch gar nicht angeschnitten worden. Es kann daher für den Stsat in Bezug auf Entschädigungen immer nur die Rücksicht der Billigkeit in Frage kommen, selbst dann, wenn Tagesbrüche entstehen. (Zuruf.) Abg. Stengel hat gesagt: die Amerikaner wären schon längst so klug, von Kanälen überhaupt abzusehen. Der Herr Regierungskommissar hat ja schon treffend ausgeführt, dass die Amerikaner einen ganz anderen Standpunkt einnehmen. Ich darf aber noch mittheilen, dass vor einigen Jahren amerikanische Ingenieure offiziell hier herumgefahren sind, um unser deutsches Kanalsystem sich anzusehen, und da haben sie erklärt, dass der Verkehr auf dem Finow-Kanal, auf dem Friedrich Wilhelm-Kanal ein solcher sei, wie sie ihn in ganz Amerika nicht besässen. Also dass unser Kanalwesen zur Zeit ein Anachronismus wäre, das wird gegenüber diesem amerikanischen Zugeständniss kaum aufrecht zu erhalten sein.

Abg. Stengel hat ferner ausgeführt, dass wir kein Wasser hätten. Wir wären überhaupt ein wasserarmes Land, und darum sollten wir davon absehen, Kanäle zu bauen. In dem allgemeinen Theil des neuen Wassergesetzentwurfs ist auf S. 85 und 86 eingehend ausgeführt, dass gerade die Gegend, die hier in Betracht kommt, in Bezug auf die Niederschlagsmenge die günstigsten Verhältnisse in ganz Deutschland hat. Die letzten drei Jahre waren überhaupt sehr ungünstige, so dass wir z. B. in der Weser zur Zeit einen Wasserstand haben, der so ungünstig ist wie seit 1841 nicht. Aber diejenigen Landestheile, die gerade für die vorliegende Kanalvorlage in Frage kommen, haben Wasser genug. Die Lippe durchfliesst eine Strecke von rund 225 qkm; sie hat ein Gefälle von nur 111 cm bis Wesel, und fliesst meist durch überschwemmtes Land; das Land ist also im Gegentheil zu wasserreich und nicht wasserarm. Die Lippe ist vollständig in der Lage, das Wasser für den Kanal zu liefern.

Die Frage: was wird aus unserer Braunkohlenindustrie? ist bisher nicht angeschnitten worden, und darauf weiter heute einzugehen, wird sich vielleicht auch kaum lohnen. Dass diese Interessen sehr gewichtige

sind, unterliegt keinem Zweifel. Die Spaltung der Anhänger der Kanalvorlage im Zentrum in Anhänger der Lippelinie und der südemischer Linie hat leider die Wirkung in der Kommission ausgeübt, dass die Vorlage abgelehnt ist. Das Schicksal, welches heute die Vorlage voraussichtlich erfahren wird, giebt allen Kanalfreunden die ernste Mahnung: wenn es sich um Kanäle handelt, einig zu sein und das zu nehmen, was überhaupt zu bekommen ist.

Reg.-Kommissar Geh. Ob.-Baurath **Dresel**: Bei der Berechnung des Wasserbedarfs ist von Annahmen ausgegangen, welche die Erfahrungsergebnisse weit übersteigen. Das Maass der Versickerung lässt sich nicht mit Sicherheit im Voraus angeben, namentlich nicht für die erste Zeit des Kanalbetriebs; und so ist für Versickerung das reichliche Maass von 1,35 cm für den Tag angenommen. Jedenfalls hätte die Unvollkommenheit nichts Beunruhigendes, denn diese nimmt mit jedem Tage ab, sowie die Dichtigkeit zunimmt. Bei einer Wasserführung von 6,40 cbm der Lippe bei Hamm wird die Entnahme des Wasserquantums nicht 40%, wie der Abg. Stengel angeben, sondern nur 25% betragen; denn nur 1,60 cbm sollen dort entnommen werden zu den Zeiten, wo die Lippe weniger Wasser bringt. Den weiteren Bedarf liefert die Ruhr. (Zuruf.)

Unterhalb Hamm vereinigen sich die stärkeren Zuflüsse mit der Lippe. Für die Unterlieger ist also die Wasserentnahme um so weniger bedenklich.

Der Wasserreichtum der Lippe ist im Vergleich zu anderen Quellengebieten, z. B. am Harz und in der Ruhrgegend ein ganz ausserordentlicher. Im Quellgebiet der Lippe ist die Verdunstung der Tagewasser eine geringe, weil diese sich sehr bald in den zahlreichen Spalten des Plänerkalks verlieren und als mächtige Quellen wieder hervortreten. Hierin liegt der Grund für die Reichhaltigkeit und die Nachhaltigkeit der Flussspeisung und für den gleichmässigen ungewöhnlich hohen Wärmegrad des Quellwassers. Diese letzte Eigenschaft trägt dazu bei, die Periode der Eisbildung im Kanal erheblich abzukürzen, wie schon daraus hervorgeht, dass seit 48 Jahren in der Lippe bei Hamm durchschnittlich nur an 16 Tagen Eisbildung eingetreten ist.

Abg. **v. Schalscha**: 18 Mill. durchschnittlich sind in den letzten 15 Jahren zum Ausbau von Wasserstrassen verwendet worden, und die 100 Mill., die wir in Anleihen gemacht haben, die gehen nebenher! Wir klagen immer über grosse Verschuldung in den Einzelstaaten, in Preussen speziell, und im Reiche; wo kommen wir mit der Schuldentilgung hin, wenn wir jetzt erst anfangen sollen, Wasserstrassen wieder auszubauen?

Es ist weiter hervorgehoben worden, es wäre eine grosse Verkehrtheit gewesen, mit dem Dortmund-Ems-Kanal anzufangen; wir hätten die Sache eigentlich umgekehrt machen müssen. Wenn wir es umgekehrt gemacht hätten, vielleicht hätte man da gefunden, dass das eine Verkehrtheit wäre.

Es ist auf den steigenden Verkehr in dem Oder-Spree-Kanal aufmerksam gemacht. Der Verkehr auf dem Oder-Spree-Kanal wird noch bedeutend zunehmen, wenn erst die Kanalisierung der Oder fertig ist. Aber kann man den Oder-Spree-Kanal und die Kanalisierung der Oder als Aequivalent betrachten gegen das, was hier gefordert wird? Ich sage nein, die Kosten sind

erheblich niedriger, die Strasse ist eine sehr viel längere und doch, obgleich die Chancen nach dieser Richtung beim Oder-Spree-Kanal und bei der Kanalisierung der Oder sehr viel günstiger sind als die Chancen hier bei dieser Vorlage, gilt in maassgebenden Kreisen die Meinung, dass die ganzen Baukosten sich nimmermehr rentiren werden. Und dies gilt für eine Strasse, die keine neue ist, sondern nur ein Ausbau; und hier verlangt man eine neue Strasse unter den allerschwerigsten Verhältnissen.

Der Herr Minister Thielen hat gestern davon gesprochen, dass sich eine gewisse Animosität zwischen dem Osten und dem Westen herausgestellt hat. Ja, m. H., bis zu einem bestimmten Grade muss ich leider dem geehrten Herrn recht geben; aber es fragt sich nur, wodurch denn diese Animosität entstanden ist. Der Osten kämpft im grossen Ganzen um seine Existenz (sehr wahr! rechts), und der Westen, der möchte den Osten gern noch ein bischen aussaugen! (Ohorufe links.) — Aussaugen, m. H.! Wir sollen doch mitzahlen!

Der Herr Kollege Rickert hat gesagt, der Osten hätte so viele unrentable Eisenbahnen, und warum solle er jetzt nicht diesen Kanal bewilligen mit den wenigen — oder vielen — Millionen, die er kostet? (Sehr richtig! rechts.)

Der Herr Minister für Arbeit hat weiter gesagt, die Landwirthschaft des Ostens würde durch den Kanal nicht geschädigt werden. Darin gebe ich dem verehrten Herrn Minister vollständig recht; die Landwirthschaft des Ostens wird nicht geschädigt durch den Kanal. Wenn die Landwirthschaft irgendwo geschädigt wird, so kann es nur die Landwirthschaft des Westens sein, erstens unmittelbar die Lippegelände durch Entziehung des Wassers, und dann mittelbar dadurch, dass vielleicht die billigen Frachten, die sich allmählich entwickeln könnten, einen Preisdruck auf den Westen ausüben würden.

M. H., ich halte das für eine sehr schwierige Frage, auch diese Frage der Staffeltarife. Ich bin der Meinung, wenn die Staffeltarife im Osten erheblich genützt hätten, so hätten sie dem Westen nicht schaden können, aus dem einfachen Grunde, weil dann die Vortheile aus der Tarifiermässigung dem Osten zu Nutzen gekommen wären.

Ich bin in meiner Abneigung, für die Vorlage zu stimmen, noch bestärkt worden durch das, was in dem Berichte für den Kanal angeführt ist. So z. B. heisst es hier, „dass der Kanal, um den es sich handelt, den Absatz der Kohlen nach der Ostsee befördern soll.“ Gerade das Gegentheil wünsche ich im Interesse unserer oberschlesischen Industrie; wenn erst der Ostseemarkt für Oberschlesien verloren ist, ist er kaum mehr wiederzugewinnen. Also, das hilft mir nichts; wir wollen lieber gleich bei dem Anfang einen Riegel vorschieben.

Und wenn weiter gesagt ist auf Seite 14: der Kanal könnte in einigen Jahren unmöglich werden, weil die Zechenbesitzer unbeschränkt bauen können, und vielleicht die eine Trace, die gegenwärtig noch zur Disposition steht, dann unterminirt ist, — ja, m. H., da sage ich: wenn die Herren Zechenbesitzer nicht so viel Maass halten können, dass sie diese einzig mögliche Trace konserviren, damit sie vielleicht in einigen Jahren doch noch zur Benutzung kommt, da ist es doch ein starkes Stück für ganz Preussen, nun zu verlangen, dass auch diejenigen, die einen entschiedenen Schaden von dem Kanal haben werden, Beiträge leisten, damit diese Wasserstrasse

gebaut werden kann, die nur einzelnen wenigen Interessenten Nutzen bringt.

Dass die Ermässigung der Tarife erfahrungsmässig den Konsumenten zu Gute käme, ist eine Behauptung, die sich nicht erweisen lässt. Im Ganzen gilt das Gegentheil, und es ist merkwürdig, dass auf derselben Seite gesagt wird: wenn der Kanal, und besonders erst der Mittelland-Kanal wird erbaut werden, werden die Wälder an der Elbe, die bis jetzt bloss 2 Mark pro Morgen eingetragen haben, vielleicht so viel bringen, wie die bei Dortmund, das heisst 20 bis 24 Mark. — Wem wird denn das zu Gute kommen, dem Konsumenten oder dem Produzenten? — Doch natürlich dem Produzenten! In einem Falle ist es denkbar, dass sich die Tarifiermässigung an den Absatzorten auch zu Gunsten des Konsumenten geltend macht: wenn es sich nämlich darum handelt, diejenigen tod zu machen, die nicht an den günstigen Verhältnissen partizipiren können. Was das heisst, bei Kohlengruben vorn liegen, das weiss Jeder, der die Verhältnisse kennt. Es ist das von einem enormen Vortheil, und wenn dieser Vortheil illoyal ausgenutzt wird, so können wir es sehr leicht erleben, dass die hinterliegenden Zechen einfach auffliegen, und dann wird der ganze Kanal nur einigen wenigen Zechen zu Gute kommen.

Ebenso ist sehr prekär, was über die wassertragenden Schichten gesagt worden ist. Die berufenen Vertreter der Sachverständigen sagen ja: die Sache ist ausserordentlich sicher, ganz unbedenklich. Nichtberufene, aber auch Sachverständige sagen: die Sache ist nicht ganz unbedenklich. Dass in der Kommission bloss solche Herren zugezogen worden sind, die die Sache so auffassen, wie es dem Zustandekommen der Vorlage nützlich ist, das ist klar. Deshalb ist aber das, was die Nichtberufenen gesagt haben, doch nicht so ganz von der Hand zu weisen für einen Laien. Ich sage mir, es könnten Brüche sich herausstellen, sei es durch was es sei. Und darum halte ich es für sehr gewagt, dass der Staat der Bauherr sein soll. Diejenigen mögen bauen, die das Interesse daran haben. Wenn der Staat aber baut, und es tritt ein Bruch ein, und es ersäuft eine oder es ersaufen mehrere Zechen, da werden Sie das Lamento hören (Heiterkeit) über diesen Staat: was der Staat für Thorheiten begangen hätte, über diese Kanäle, den Kanal da und dort zu bauen; und die Rechnungen, die Ihnen da von den Zechen dafür werden aufgemacht werden, dass Sie heute ihrem Wunsche, den Kanal zu bauen, entsprochen haben, die werden so sein, die könnten so sein, dass Ihnen die Augen übergehen. (Heiterkeit.) Ich habe schon wiederholt auf die Finanzlage hinzuweisen mir erlaubt. Ich habe nicht gehört, dass angesichts der Gefahr, die ja doch weggeleugnet gar nicht werden kann, dass von Zechen auch nur ein Vorschlag gemacht worden ist, auf alle Entschädigungen, die durch Ersaufen stattfinden, ein für alle Mal zu verzichten. Das haben sie nicht gethan, denn die Herren sind sehr vorsichtig. Wir aber wären sehr unvorsichtig, wenn wir unvorsichtiger wären wie sie. (Heiterkeit.) Ich gehöre nicht zu denjenigen, die die Kanalvorlagen für Anachronismen halten, aber ich gehöre noch viel weniger zu den Kanalschwärmern. Ich glaube, dass Kanäle überhaupt doch nur da angelegt werden können, wo sie mit möglichst wenig Kosten gebaut werden können; das ist also in Gegenden, wo viel Wasser ist, wo viel Seen sind, wo sehr billiger Grund und Boden ist, mit einem Worte in Ostpreussen. (Zuruf: Wo kein Ver-

kehr ist!) — besonders wo kein russischer Anknüpfungspunkt ist, (Heiterkeit) das würde mir ganz gut gefallen; aber das würde ich mir natürlich zur Bedingung machen: an diese Kanäle dürfte keine Eisenbahn von Russland herankommen können; das würde den Herren vom Osten helfen, mir nicht schaden und den Herren vom Westen wahrscheinlich auch nicht schaden. Die Interessenvertretung ist berechtigt wo sie zusammenfällt mit dem Trieb der Selbsterhaltung.

Die Interessen der Lippe sind ja vitale Interessen für die, die dort anwohnen, aber grosse Interessen von kapitalistischer Bedeutung sind es nicht. Ich trete vielmehr hier ein für die Interessen der oberschlesischen Industrie, für die ausgesprochenenmassen eine Konkurrenz angebahnt werden soll; man soll Jedem sein Revier lassen und nicht den Einbruch in andere Interessensphären begünstigen und dann noch verlangen, dass diejenigen, die in ihrer Interessensphäre beschränkt werden sollen, dazu mitzahlen. Ich verweigere, dass das Blut des Ostens in ihr Revier hinüberfliesst. (Bravo!)

Abg. **Wallbrecht:** Ich habe schon bei der ersten Berathung gesagt, man suche nach Gründen mit der Laterne, um gegen die Vorlage Stimmung zu machen. Genau so ist es jetzt.

Herr v. Quistorp behauptet, zur Amortisation dieser Schulden gehörten 1000 Jahre. Nun hat die Regierung nachgewiesen, dass dreieinhalb Ertrag da ist; also $\frac{1}{4}$ wird amortisirt. Das würde also 70 Jahre ausmachen. Ja, so behandelt man die Sachen: die Rentabilität des Kanals wird bestritten, und denselben Augenblick behauptet, der Kanal werde überlastet werden. Dann wird immer auf Amerika hingewiesen. Der Herr Minister hat schon gesagt, dass das nicht passe für unsere Verhältnisse. Wenn die Eisenbahnen gegenseitig die Tarife drücken und die Preise herabsetzen, so können wir deshalb keinen Maassstab mit unseren Verhältnissen anlegen.

Ich will nicht unterlassen, auf den Erie-Kanal auch noch zurückzukommen. Der Herr Regierungskommissar hat schon darauf hingewiesen, wie der Kanal den heutigen Verhältnissen nicht mehr entspricht. Trotzdem aber hat der Kanal früher seine grosse Bedeutung gehabt. Ich bin selbst im vorigen Jahre da gewesen; es ist ein ganz bedeutender Verkehr darauf. Dieser Kanal hatte früher eine Jahreseinnahme von 2500 000 Dollars, und die Kosten wurden auf 1500 000 rund gerechnet, so dass der Staat New-York eine Einnahme von 1 Mill. Dollars aus diesem Kanal hatte.

Trotz dieser Abgabe von 1 Mill. Dollars betragen die Frachten auf dem Erie-Kanal pro Zentnermeile 1883 0,23 Pf., einen Frachtpreis, den wir gar nicht haben. Darauf hat der Staat New-York die Abgabe fallen lassen, weil durch die Verbesserungen des Mississippi und der kanadischen Seen einmal der Verkehr nach New-Orleans und andererseits nach Montreal abgezogen wurde. In Folge dessen ist dem Erie-Kanal sehr viel Verkehr entzogen worden. Trotzdem ist aber noch immer ein bedeutender Verkehr dort.

1868 betragen die Frachten von Chicago nach New-York pro Bushel 24,54 Cents am See und Kanal, auf den Eisenbahnen 42,6, 1883 8,40 Cents auf dem See und Kanal, auf den Eisenbahnen 16,15, 1890 sind die See- und Kanalfrachten heruntergegangen auf 6,76 Cents, auf den Eisenbahnen 14,3. Also auch hier

in Amerika ist der schlagende Beweis geliefert, dass trotz der Konkurrenz der Eisenbahnen der Kanal um 100 % billiger transportirt. Daher sind die Gründe, die Herr Stengel gestern aussprach, wir sollten Sekundärbahnen bauen, vollständig hinfällig. Es liegt das in der Natur der Sache. Die Eisenbahn hat mehr Selbstkosten als der Kanal bei den Massengütern; darum ist eine Konkurrenz auf die Dauer nicht möglich.

In den siebziger Jahren wollte man Schlepfbahnen bauen; das hat sich als unrichtig erwiesen. Alle Staaten, die sich heben wollen, Frankreich, Amerika, bauen ihr Kanalsystem in der grossartigsten Weise aus.

Komm.-Rath Schoeller, der frühere Fraktionskollege des Herrn Stengel, hat seiner Zeit in einer Broschüre nachgewiesen, dass die Frachten von den amerikanischen Seen bis nach Mannheim sich deckten mit den Eisenbahnfrachten von Breslau bis nach Mannheim. Wie soll da unsere Landwirtschaft konkurriren, wenn wir solche Verhältnisse haben? Wie wird das erst werden, wenn die grossen Projekte ausgeführt werden, die in Amerika bestehen, die grossen Seen, mit dem Meere in direkte Verbindung zu bringen und die Seeschiffe direkt nach Chicago gehen zu lassen. Dann kriegen wir Frachten von 1 Pfennig. Das sind Zustände, die wir in zehn Jahren haben werden, und da haben wir wohl Grund, uns darauf vorzubereiten.

Abg. Stengel kam auf den Oberland-Kanal zurück. Da hat der Herr Regierungskommissar ihn schon widerlegt. Dann hat Abg. Stengel behauptet, dass das Getreide von Breslau über Stettin, Dänemark, Rotterdam, Mannheim billiger transportirt werden könnte als durch den Mittelland-Kanal.

Wie ist es bloss möglich, von Stettin über Dänemark, Rotterdam billiger zu transportiren als durch den Mittelland-Kanal? Man hat beinahe einen ebenso langen Weg per Fluss auf der Oder und auf dem Rhein, wie Sie ihn auf dem Kanal überhaupt haben würden; aber Sie müssen zweimal umladen, in Stettin und in Rotterdam, und dass dies theuer ist, ist klar.

Die Regelung der Gebühren ist bei diesem Kanal zugesagt. Nun sagen die Herren von der konservativen Seite: wir wollen den Kanal erst dann haben, wenn die Gebührenfrage geregelt ist. Höhere Gebühren als hier, 1 Pfennig pro Tonnenkilometer, können nicht erhoben werden. Ein anderer Kanal kann das nicht tragen; er hat es auch nicht nöthig, weil er nicht so viel kostet. Dieser Kanal macht darum so hohe Gebühren, weil der Bau so theuer ist. Auf anderen Kanälen müssen die Gebühren erheblich niedriger sein. Wenn der Kanal nicht gebaut wird, würde die Folge sein, dass viele kräftige Steuerzahler auswandern nach Luxemburg und Lothringen.

Bezüglich der technischen Bedenken habe ich selbst in der Kommission Bedenken geäussert, bin aber beruhigt worden. Es kam darauf an, ob die Mergelschichten durchlässig waren oder nicht, und nach den Erklärungen des Herrn Regierungskommissars ist es kein Mergel mit Spalten, sondern ein zäher fester Mergel, der in einer Mächtigkeit von 100 Metern liegt, sich durchliegt oder bricht, und deshalb ist ein Wasserdurchbruch nicht zu befürchten.

Der Herr Eisenbahnminister hat zugestanden, dass die Eisenbahnen bei ihren Frachten an der Grenze der Selbstkosten angekommen sind, und dass sie die Massengüter nicht so billig transportiren können wie die Kanäle. Zahlenmässig ist nachgewiesen, dass auf kurze Entfernungen der Transport auf den Kanälen

um 100 % billiger ist als auf den Eisenbahnen —, also ganz dieselben Verhältnisse, wie beim Erie-Kanal. Nun kann der Kanal nur transportiren 7 Mill. T. Es ist eine Zunahme von 10 Mill. T. von der Regierung angenommen. Nach der vorliegenden Schätzung der Regierung wird sie wahrscheinlich noch viel grösser sein. Würde nun der Kanal nicht gebaut, so müsste dieser Kanalverkehr durch die Eisenbahn bewältigt werden, und die Folge davon wäre, dass wir kolossale Umbauten von Bahnhöfen machen müssten, und das kostet, wie Sie wissen, kolossal viel Geld. Wenn wir uns wirtschaftlich stärken wollen, müssen wir Kanäle bauen. Alle möglichen Gründe wurden vorgebracht, so z. B. Frost im Winter, trotzdem nachgewiesen wurde, dass so und so viele Tage gefahren werden konnte nach den statistischen Mittheilungen. Es wurde behauptet, das wäre zu viel. Man kann doch nur zurückgehen auf Thatsachen; man muss die Zahlen nehmen, wie sie im Durchschnitt der letzten 10, 15 Jahre gegeben worden. Das hat die Regierung gethan. Dann wurde behauptet, wenn wir im Winter Frost hätten, würden die Eisenbahnen überlastet, und die Eisenbahnen könnten daher den Verkehr nicht bewältigen. Der Herr Vertreter des Eisenbahnministers hat erklärt, dass ihm das angenehm wäre; denn gerade in den Monaten, wo es Frost giebt, ist auch der Hauptverkehr vorbei, und man wäre froh, neue Transporte zu bekommen. Also statt ein Moment gegen den Kanal zu sein, ist das wieder ein Moment für den Kanal.

Ebenso wurde von Vertretern der Provinz Sachsen bestritten, dass dort ein Interesse für den Mittelland-Kanal vorhanden wäre. Ich habe bisher das Gegentheil aus der Provinz Sachsen gehört. Allerdings ist uns in letzter Zeit eine Broschüre zugeschickt von Braunkohleninteressenten, welche gegen die Errichtung des Kanals Front machen. Es kann ja sein, dass diese, wenn ein solch mächtiges Unternehmen gemacht wird, starke Konkurrenz erhalten. Im Interesse unserer Industrie wie unserer Landwirtschaft ist es nothwendig, dass solche Verhältnisse mit klarem Blick betrachtet werden, und zur richtigen Zeit das Richtige geschieht, und die nothwendigen Bantzen zur richtigen Zeit gemacht werden, damit wir uns anderen Nationen gegenüber gewachsen fühlen.

Nach der 1878 erfolgten Vollendung des Main-Kanals hat im Durchschnitt der drei vorhergehenden Jahre 1884, 1885 und 1886 ohne den Flossverkehr der Durchgangsverkehr zugenommen im Wasserverkehr 1888 um 43,5 %, 1889 um 60 %, im Eisenbahnverkehr 1888 um 31 % und 1889 um 68 %.

Ist es denn überhaupt richtig, derartige Fragen von den Einzelinteressen der Provinzen abhängig zu machen? Ich bin der Meinung, wir müssen uns auf einen höheren Standpunkt stellen, wir müssen darauf sehen, unser Land konkurrenzfähig dem Auslande gegenüber zu erhalten.

In der Kommission ist darauf hingewiesen, dass in Frankreich für die Kanäle von den Interessenten höhere Beiträge gezahlt würden als bei uns. Das ist auch nicht ganz richtig. Es ist allerdings noch 1870 der Ostkanal in Frankreich gebaut worden, und dafür war eine Summe von 65 Mill. Frs. bewilligt. Die Regierung liess sich das Geld von fünf Departements vorschliessen mit der Maassgabe, dass das Geld nach zwanzig Jahren zurückbezahlt werden sollte. Ausserdem war die Regierung berechtigt, $\frac{1}{2}$ % Abgabe pro Tonnenkilometer zu erheben. Nach einigen Jahren hat der Staat das Geld zurückgezahlt, und bekanntlich

sind durch Gesetz vom 19. Februar 1884 in Frankreich alle Schifffahrtsabgaben aufgehoben. Ich gebe zu, dass das für uns nicht anwendbar wäre, und ich stehe auf dem Standpunkt, der von der konservativen Seite vertreten ist, dass, wenn wir Kanäle bauen, diese sich bezahlt machen müssen. Das Gegentheil würde für uns nicht richtig sein. Frankreich hat für Kanalbauten von 1882 bis 1887 435 Mill. Frs., von 1814 bis 1887 1 330 Mill. Frs. verausgabt. Davon sind nur 20 Mill. von den Interessenten geleistet. Also diese haben bei der ganzen Anlage nur $1\frac{1}{2}$ % bezahlt. Der Ausbau der Kanäle hat in Frankreich den Wohlstand gehoben und dem öffentlichen Vermögen daselbst einen erheblichen Zuwachs gebracht. Frankreich hat dadurch niedrige Frachten bekommen, und dem Grund und Boden, und der Industrie, die an den Kanälen sich billig entwickeln konnte, sind dadurch neue Absatzquellen geschaffen. Es ist dadurch zu einer kräftigen Entwicklung des Landes beigetragen.

Wir haben wirklich keine Ursache, hinter Frankreich zurückzustehen, wir müssen entschieden etwas thun, um unsere Kanalverhältnisse auszubilden. Noch mehr mit Rücksicht auf die Konkurrenz von Nordamerika. Es kommt nicht allein darauf an, dass wir billig produziren, sondern auch, dass wir billig transportiren; die Transportfrage ist heute die wichtigste mit, und das Land, welches billig transportirt, wird am besten mit allen anderen Ländern konkurriren, und darum ist es absolut nothwendig sowohl im Interesse der Industrie wie der Landwirtschaft, dass baldmöglichst der Mittelland-Kanal ausgebaut wird. Der Mittelland-Kanal ist das Rückgrat unserer ganzen Kanalanlagen; er verbindet den Osten mit dem Westen und die Hauptflüsse. Wir kommen dadurch in die Lage, sowohl der Landwirtschaft wie der Industrie billige Frachten bieten zu können. Auch die Anlage des Mittelland-Kanals wird dem Staat allerdings Geld kosten, bei einer Abgabe von $\frac{1}{2}$ Pfennig pro Tonnenkilometer wird der Kanal die Unkosten und Verzinsung vollkommen decken können und auch noch zur Amortisation beitragen.

M. H., der Mittelland-Kanal wird wie keine andere Verkehrsstrasse dazu beitragen, unseren Wohlstand im ganzen Lande zu heben. Selbst wenn diese Vorlage heute abgelehnt wird, so hoffe ich, dass bald eine andere Vorlage kommen wird, da Se. Maj., unser Kaiser und König, mit klarem Blick die Wichtigkeit der Wasserstrassen anerkennt und sie für unsere wirtschaftliche Entwicklung für nothwendig hält. Ich bin fest überzeugt, dass, wenn wir jetzt den Kanal nicht durchbringen, wir schon in der nächsten Session eine andere Kanalvorlage erhalten, welche endlich das wichtige Werk der Verbindung zwischen Osten und Westen durch Wasserstrassen vollenden wird.

Ich möchte nur noch die Herren von der Lippe dringend bitten, ihren Widerspruch fallen zu lassen; denn sie erhalten die Lippekanalisation viel eher, wenn dieser Kanal gebaut wird. Lehnen sie diese Vorlage ab, so werden sie voraussichtlich noch recht lange auf die Erfüllung ihrer Wünsche warten müssen. (Bravo!)

Abg. **Winckler**: Der Standpunkt meiner politischen Freunde der Vorlage gegenüber ist gestern von dem Herrn Abg. Dr. v. Quistorp bereits gekennzeichnet worden; ich will heute meinerseits hauptsächlich dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten antworten auf den Appell, den er an meine politischen Freunde am Schluss seiner gestrigen Ausführungen

gerichtet hat. Vorher möchte ich aber, um jeden Zweifel an unserer Stellung auszuschliessen, ausdrücklich noch einmal hervorheben, wie dies bereits verschiedentlich geschehen ist von Mitgliedern unserer Fraktion: Wir nehmen gegen den Bau von Kanälen keine prinzipiell ablehnende Stellung ein, wir sind unter gewissen Voraussetzungen bereit, in Zukunft derartige Vorlagen der Kgl. Staatsregierung wohlwollend zu prüfen und gegebenen Falls anzunehmen, und stehen auch nicht auf dem Standpunkt des gegenseitigen Aufrechnens zwischen Osten und Westen und zwischen Industrie und Landwirthschaft, wir erkennen auch die Verpflichtung für die Industrie, fördernd einzutreten dann an, wenn sie in einem Nothstand sich befindet, was jetzt freilich nicht der Fall ist.

Ich möchte dem Herrn Eisenbahnminister sagen, dass andere als solche Gründe, welche in sachlichem Zusammenhange mit dieser Vorlage stehen, für uns in keiner Weise massgebend gewesen sind, (sehr richtig! rechts) und dass namentlich die Frage der Staffeltarife bei unseren Erwägungen über die Stellung der Vorlage gegenüber in keiner Weise mitgesprochen hat. (Sehr richtig! rechts.) Es würde das auch durchaus nicht möglich sein. Einig waren meine politischen Freunde nur darin, dass sie die Art und Weise, wie die Staffeltarife aufgehoben wurden, bedauerten und missbilligten. (Lebhafter Beifall rechts.)

Wir sind ohne alle Voreingenommenheit in die Beratungen der Kommission mit der ehrlichen Absicht eingetreten, nach jeder Richtung hin uns sachlich belehren zu lassen und unsere endgiltige Stellung erst später zu nehmen. Gerade das Ergebniss der Kommissionsverhandlungen hat uns in unseren Bedenken gegen die Vorlage ausserordentlich bestärkt.

Wir sind nicht überzeugt worden, dass für den Kanal das Wasser jederzeit vorhanden sein wird. Ueber der Belehrung aller Sachverständigen stehen uns die Lehren der Natur. Die Bedenken sind uns nicht genommen worden durch die Entgegnungen, die schliesslich darauf hinausliefen, dass, wenn das Wasser nicht in der Nähe wäre, der Rhein halb ausgepumpt werden könnte.

Trotzdem sind aber diese Bedenken doch immer noch verhältnissmässig die geringsten, noch viel misslicher ist das Ergebniss der Kommissionsverhandlungen in Bezug auf die wirtschaftliche Seite der Sache. Der jetzt vorgeschlagene Dortmund-Rhein-Kanal besitzt überhaupt nicht die Fähigkeit, dem Zwecke zu dienen, ein Glied zu sein für eine grosse Wasserverbindung vom Rhein zur Elbe und vom Rhein zur Nordsee. Wir haben nach den genauen Darlegungen die Ueberzeugung gewonnen, dass dieser Kanal vollständig angefüllt werden wird mit den Gütern, die die unmittelbar angrenzenden Kohlenzechen ihm zuführen werden, und dass für einen Durchgangsverkehr, vom Rhein zur Nordsee und vom Rhein zur Elbe, überhaupt kein Raum mehr auf dem Kanal sein wird. Ich glaube, dass, wenn wir eine Linie ablehnen, die diesem Zwecke überhaupt nicht dienen kann, damit der Frage, durch eine andere Linie in Zukunft diesen Zweck zu erreichen, nach keiner Richtung präjudiziert wird.

Je mehr nun nach unserer Ueberzeugung die wirtschaftliche Bedeutung des Kanals zusammenschumpft, um so mehr tritt die finanzielle Seite in den Vordergrund. Es fragt sich jetzt nicht mehr, ob wir den ersten Schritt thun wollen, um in den beiden nächsten Jahrzehnten unsere Staatsschulden um den Betrag von 200 bis 300 Mill. zu vermehren.

Wir haben jetzt gehört, dass, wenn diese Kanallinie bewilligt würde, voraussichtlich eine zweite Kanallinie zur Verbindung des Dortmund-Ems-Kanals mit dem Rhein ihr folgen würde. Wir müssen also zunächst die Kosten für den Lippe-Kanal noch hinzurechnen und noch andere Kosten, die erwachsen, wenn der Zweck erreicht werden soll, den der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten jetzt in den Vordergrund gestellt hat, nämlich eine Wasserverbindung herzustellen zwischen dem rhein-westf. Kohlenrevier und dem erzeichen Gebiete von Lothringen und Luxemburg. Dann fehlt das dritte Glied, die Kanalverbindung auf der Mosel, und ich bin überzeugt, dass noch mehr als der Mittelland-Kanal unmittelbar hinter diesem Kanal die Kanalisierung der Mosel stehen würde. Wir müssen also die Millionen noch hinzurechnen, welche die Kanalisierung der Mosel erfordern würde. Es ist uns ausserdem in den letzten Tagen eine Denkschrift zugegangen, worin die Vorzüge des Mittelland-Kanals dargelegt werden. Da hat mich nun interessirt, dass jede Stadt im verhältnissmässig weiten Umkreise des Kanals auch den unmittelbaren Anschluss an den Kanal in Form von Seitenkanälen haben muss. Wir müssen also, wenn wir uns gegen die Berechtigung eines derartigen Verlangens nicht verschliessen wollen, zu den für den Mittelland-Kanal bisher angenommenen Summen von 200 oder 220 Mill. noch eine entsprechende Anzahl von Millionen für Seitenkanäle hinzuaddiren. Ich komme also jetzt mit einer mässigen Berechnung von den früher angenommenen 200 bis 300 Mill. auf 400 bis 500 Mill. für Kanalbauten, zu denen noch weitere hinzutreten, wenn auch andere Theile der Monarchie mit Kanalbauten bedacht werden sollen. Angesichts solcher Zahlen ist es doch unsere Pflicht, nachdem wir 5 Milliarden in unsere in ihrer Gesamtheit rentablen Eisenbahnen gesteckt haben, nicht ohne die möglichste Sicherung der Rentabilität den ersten Schritt zu thun, um eine weitere halbe Milliarde oder mit der Zeit auch eine ganze in Kanälen anzulegen.

Aus dieser Erwägung heraus ist für meine politischen Freunde die finanzielle Seite der Sache, die Frage der Rentabilität, die maassgebende; aus dieser Erwägung heraus ist auch der Entwurf einer Resolution hervorgegangen, die wir den Herren unterbreitet haben, und die den ehrlichen Versuch machen soll, festzustellen an der Hand unserer bereits bestehenden künstlichen Wasserstrassen, ob eine Rentabilität der Wasserstrassen überhaupt möglich ist. Wird die Frage bejaht, dann werden wir durchaus keine prinzipiell ablehnende Stellung einnehmen gegen den Bau von Kanälen in grösserem Maassstabe; aber wir müssen die Erledigung dieser Frage zur Vorbedingung für derartige spätere Beschlüsse machen.

Dass mit einer Kanalabgabe eine Rentabilität, wenn auch wohl eine geringere, wird erzielt werden können, das bestreiten und bezweifeln wir nicht; aber wir bezweifeln eben, ob es überhaupt möglich sein wird, eine so hohe Abgabe, wie auf dem Dortmund-Rhein-Kanal geplant ist, zu erheben.

Ob es möglich ist, auf den verschiedenen künstlichen Wasserstrassen verschiedene Abgaben zu erheben, erscheint kaum durchführbar, da aus Gründen der Gerechtigkeit höhere Abgaben auf dem einen Kanal als auf dem anderen auf die Dauer nicht erhoben werden könnten. Wir bezweifeln, ob die Kgl. Staatsregierung in der Lage sein wird, Abgaben von solcher Höhe ausnahmsweise auf diesem Kanal zu erheben.

Ich möchte darauf aufmerksam machen, dass die Sekundärbahnen an sich und in ihrer Gesamtheit als unrentabel nicht werden angesehen werden können, wenn wir über die gegenwärtige Zeit hinweg blicken in jene Zeit, in der, so Gott will, die östlichen Provinzen den westlichen nicht mehr so weit nachstehen werden in gesegneter Entwicklung, wie es heute leider der Fall ist. Wir bauen Bahnen nicht bloss für unser Geschlecht, sondern für eine längere Zeit, und wir haben die Ueberzeugung, dass das, was zur Hebung unserer östlichen Provinzen geschieht, auch den materiellen Interessen unseres Staates zu Gute kommen wird.

Die Sekundärbahnen, die im Osten gebaut sind, wären in dieser Zahl jedenfalls nicht gebaut worden, wenn die Rücksicht auf die militärische Sicherheit unseres Staates nicht sehr oft den Ausschlag gegeben haben würde. (Sehr richtig! rechts.)

Der Vergleich zwischen den Sekundärbahnen und den Kanälen ist kein Aufrechnen zwischen Osten und Westen und zwischen Industrie und Landwirthschaft. Wir sind der Meinung, dass zwar das Verfahren, welches bezüglich der Heranziehung der Interessenten zu den Kosten eingeschlagen worden ist, im Gegensatz zu einer einmaligen Hergabe des Grund und Bodens oder dessen Kosten die Möglichkeit bietet, auch in Zukunft künftige Interessenten mit heranzuziehen, an sich als ein Fortschritt anzuerkennen ist, so dass wir die Kgl. Staatsregierung nur bitten können, dass sie in gleicher Weise auch in Zukunft in Bezug auf Sekundärbahnen wenigstens in irgend einer Weise verfahren möchte. Das jetzt geforderte Maass von Interessentenbeiträgen ist aber ein geringeres als dasjenige, welches bei Sekundärbahnen den Interessenten auferlegt worden ist. Jedenfalls aber behalten wir uns vor, hieraus in Zukunft Konsequenzen zu ziehen in Bezug auf die Heranziehung der Interessenten bei Sekundärbahnen. (Bravo! rechts.)

Abg. **Im Walle:** Ich meine, dass diejenigen Herren, welche damals für den Dortmund-Ems-Kanal ihre Stimmen abgegeben haben, verpflichtet sind, auch jetzt für den Rhein-Dortmund-Kanal zu stimmen.

Eine klagbare Verpflichtung liegt gewiss nicht vor, vielleicht auch keine moralische; aber eine logische, denn die auf diesen Kanal verwendeten 60 Mill. würden vollständig unrentabel bleiben, wenn nicht das Schlussglied, die Verbindung mit dem Rheine, hinzukommen würde. Als damals der Kanal Dortmund-Ems bewilligt wurde, ging ein Zug nationaler Begeisterung durch das Haus; man dachte, man wolle den Rhein verbinden mit der Nordsee; man wollte unabhängig sein vom Auslande; man wollte die Mündung des Rheins abtragen von Holland nach Emden. Es war aber noch ein anderes Moment, welches ausschlaggebend mitwirkte, dass man den Kanal als Pendant zu dem Nord-Ostsee-Kanal wollte. Man sagte sich damals: durch den Nord-Ostsee-Kanal seien dem preussischen Staate bedeutende Opfer zugemuthet; der Beitrag beträgt, wenn ich nicht irre, 110 Mill. Mark. Die wirthschaftlichen Vortheile des Nord-Ostsee-Kanals kämen aber für uns nur voll zur Geltung in Verbindung mit der Vollendung des Rhein-Ems-Kanals. Man würde dem Auslande, insbesondere England, Gelegenheit geben, durch Benutzung des Nord-Ostsee-Kanals uns den Vorrang abzulaufen, um hauptsächlich Eisen und Kohlen, an den Ostseehäfen, nach Dänemark und an die schwedischen und nor-

wegischen Küsten abzusetzen. Um nun aber dem Industriegebiete Rheinlands und Westfalens die Möglichkeit zu geben, wirksam mit England zu konkurriren, dazu sollte der Rhein-Ems-Kanal dienen. Er wird aber diesem Zwecke nur sehr unvollkommen dienen, wenn nur das Glied Dortmund-Ems vollendet wird. Allerdings erhoffte man die Konkurrenzfähigkeit schon durch diesen Kanal zu ermöglichen, unsere Industriellen werden aber nicht in der Lage sein, nachhaltig mit dem Auslande zu konkurriren, wenn ihnen nicht billigere Frachten dadurch garantiert werden, dass auch der Rhein mit Dortmund und der Ems durch einen Kanal verbunden wird. Wir haben also nicht allein in Betracht zu ziehen, dass wir die 60 Mill. des Dortmund-Ems-Kanals unverzinst liegen lassen, wenn wir diesen Kanal nicht bewilligen; wir haben weiter mit der Thatsache zu rechnen, dass wir die 110 Mill. für den Nord-Ostsee-Kanal gleichfalls unverzinst lassen, dass wir sie nicht dem Vaterlande, sondern England zu gute kommen lassen. Ich glaube, diese beiden Gesichtspunkte verdienen hier besonders berücksichtigt zu werden.

Gerade jetzt ist es Zeit, diesen Kanal zu bauen; denn der Nord-Ostsee-Kanal naht sich seiner Vollendung; wir werden die Industriellen Rheinlands und Westfalens in den Stand setzen müssen, den Konkurrenzkampf mit England aufzunehmen.

Ich möchte dieses auch dem Herrn Kollegen Rintelen gegenüber erwidert haben, welcher sagte, der Kanal komme zu spät. Nein, das Gute kommt nie zu spät. Und gerade jetzt ist die rechte, aber auch die äusserste Zeit.

Mein Herr Vorredner bewegt sich in einem vollständigen *circulus vitiosus*. Er sagt, wir wünschen eine Rentabilität der Kanäle. Nun wird ihm ein solcher Kanal geboten, und da sagt er: „Nein, den wollen wir nicht, der wird ja schon durch die anliegenden Zechen derartig in Anspruch genommen, dass er dem Durchgangsverkehr gar nicht dient.“ Ich sehe nicht ein, wie Sie diesen Widerspruch aufheben wollen. Wenn Sie überhaupt einen rentablen Kanal haben wollen, dann müssen Sie einen solchen nehmen, der mit Gütern befahren wird; sonst ist er eben unrentabel. (Sehr richtig!) Uebrigens wird auch dieser Kanal dem Durchgangsverkehr dienen. Er soll ja gerade die Produkte des rhein.-westf. Industriebezirks fortführen. Er soll sie nach der Nord- und Ostseeküste führen; also er wird dem Durchgangsverkehr in derselben Weise wie irgend eine andere Linie dienen. Uebrigens haben die Herren Minister ja schon früher erklärt, sobald sich herausstelle, dass dieser Kanal von dem Verkehr der Adjazenten allein alimentirt und in Anspruch genommen werde, so würde man eine andere Linie hinzubauen. Diese Aussicht scheint Ihnen nun auch wieder zu gefährlich, und Sie malen sich ein Phantasiegemälde von wer weiss wie viel hundert Millionen aus, die mit dieser Perspektive eröffnet würden.

Die Politik der Regierung hat Rücksicht darauf genommen, dass vom Hause der Wunsch ausgesprochen ist, rentable Kanäle zu erhalten; sie hat einen solchen rentablen Kanal vorgelegt, und wir würden den Wünschen, die wir früher selbst ausgesprochen haben, entgegenhandeln, wenn wir diesen Kanal nicht annehmen.

Man hat aber auch die Rentabilität bemängelt: auch werde den Eisenbahnen Abbruch gethan! Soweit überhaupt eine Berechnung angängig ist, ist sie aufgestellt, und was den letzten Punkt betrifft, so hat

Minister v. Maybach, der doch der entschiedenste Vertreter des preuss. Staatseisenbahnsystems war, am 14. Februar 1879 im Abgeordnetenhaus und in ähnlicher Weise am 8. März 1890 über die Kanäle geäussert:

Fragt man bei den Häfen, den Strömen, den Chaussees, bei der Post nach einer Rentabilität? Wenn man das thun will, dann sind wir längst theoretisch bankrott!

Und ferner:

Ich bleibe bei dem Grundsatz, den ich stets vertreten habe und für den allein richtigen halte: Eisenbahnen und Wasserstrassen sollen sich gegenseitig ergänzen und sind lediglich dazu da, dem allgemeinen Verkehr, nicht einseitigen Interessen zu dienen.

Ich möchte fast glauben, dass alle Gegen Gründe nur Kulissen sind, die man aufzieht, um dahinter die Abneigung gegen den Kanal überhaupt zu verbergen.

Unsere gegenwärtige Finanzlage soll nicht zum Bau geeignet sein! Gerade, wenn die finanzielle Lage des Staates keine so gute ist, dann soll sie eben dazu benutzt werden, um rentable Unternehmungen in Angriff zu nehmen, damit später der Staat gerüstet ist, von der besseren Konjunktur Vortheil zu ziehen.

Auf die technischen Schwierigkeiten, welche man hervorgehoben hat, gehe ich nicht weiter ein.

Die Interessentenbeiträge sollen unzureichend sein! Dieser Einwand bewegt sich auf ähnlicher Basis wie der des Mangels der Rentabilität. Kommt nicht in der That dasjenige, was diesen Interessen zu Gute kommt, auch dem ganzen Staat zu Gute? Sie, m. H. aus dem Osten, würden wahrhaftig Ihre landwirthschaftlichen Produkte nicht so gut verwerthen, (Widerspruch rechts) wenn Sie den leistungsfähigen Westen nicht hätten.

Was dann endlich den Wassermangel betrifft, so ist gerade diese Vorlage in einer solchen Weise abgefasst, dass sie diesem Vorwurfe, meine ich, am wenigsten ausgesetzt sein sollte. Es ist ja gerade vorgeschlagen, den Kanal Hamm-Datteln an die Stelle des bis jetzt in Aussicht genommenen fragwürdigen Pumpwerkes als Wasserzubringer zu setzen, und ich meine, es ist dieses ein neuer Grund, um die Vorlage anzunehmen. Es ist des Näheren ausgeführt, wie bedenklich das Pumpwerk ist, welches für den Kanal Dortmund-Ems intendirt ist. Wenn aber der Kanal Hamm-Datteln gebaut wird, dann wird es möglich sein, das Wasser der Lippe in einer solchen Weise für den Kanal zu verwerthen, dass daraus möglichst wenig Nachteile für die Adjazenten der Lippe erwachsen. Ich meine also, ein Vorwurf des Wassermangels gegen diesen Kanal kann nicht gemacht werden; und das ist es auch gerade, was die Herren, welche die Lippe-richtung vorziehen, sich sagen sollten: nur durch Annahme dieser Vorlage, welche den Kanal Hamm-Datteln mit dem Rhein-Kanale verknüpft, wird von den Anliegern der Lippe voraussichtlich eine Schädigung durch Wasserentziehung abgehalten werden können.

Die Herren Konservativen lehnen als Partei den Kanal ab. Ich bin der Ansicht, dass sie damit ein nationales Werk nicht thun; im Gegentheil, ich glaube, wenn sie den Kanal annähmen, würden sie damit ein grosses nationales Unternehmen, welches dem ganzen Staate nützt, fördern. (Bravo!)

Abg. **Richter**: Es ist im Verlaufe der Diskussion darauf hingewiesen, dass mit der Bewilligung des

Dortmund-Ems-Kanals man verpflichtet sei, auch zu dieser Bewilligung zu gelangen. Ich muss doch darauf aufmerksam machen, dass die Kommission mit den Vertretern der Staatsregierung dahin einverstanden war, dass dies nicht der Fall sei, nämlich, dass die Verabschiedung jenes Gesetzes der heutigen Beschlussfassung präjudizire. Ich fürchte umgekehrt, dass, wenn man sich auf diese Bewilligung einlässt, künftig die Freiheit der Entschliessung viel mehr präjudiziert sein wird in Bezug auf den Mittelland-Kanal, in Bezug auf die Moselkanalisierung und in Bezug auf alle die Projekte, von denen heute gesprochen worden ist. (Sehr richtig! rechts.) Denn man wird dann sagen, dass alle diese Projekte mit dem jetzigen in Zusammenhang stehen, und dass die wahre Rentabilität erst dann zum Vorschein kommt, wenn auch der Mittelland-Kanal und die Moselkanalisierung angeschlossen wäre. (Heiterkeit. Zuruf bei den Nationalliberalen: Ist auch so!)

Nicht Kanäle, sondern Wasserstrassen sind ein nothwendiges Ergänzungsmittel der Eisenbahn. Zum Glück haben wir in den Seeverbindungen und in den Binnenströmen Wasserstrassen, die hundertmal mehr wirthschaftlich bedeuten als alle Kanäle, die noch gebaut werden können.

Dann behaupte ich, es ist in diesem ganzen Jahrhundert für Verbesserung der Wasserstrassen und für Kanäle nicht soviel an Geld bewilligt worden wie in den letzten acht Jahren. (Sehr richtig! rechts.) Seit 1886 sind 176 Mill. Mark Extrakredite bewilligt worden, ungerechnet die 100 Mill. im Reich für den Nord-Ostsee-Kanal zur Verbesserung der natürlichen Wasserstrassen und für neue Kanäle.

Einen Gegensatz des Westens zum Osten erkenne ich nicht an, weil gar nicht der ganze Westen derart an diesem Kanalbau interessirt ist, wie es hier dargestellt ist. Ich leugne auch, dass die Provinzen Rheinland und Westfalen so interessirt sind, wie es hier dargestellt ist. Das beweist schon das Verhältniss, in dem die Provinzen an dem Risiko sich betheiligen, was ihnen übertragen ist. 80 bis 85% dieses Antheils entfallen auf die Kreise in Westfalen: Dortmund, Bochum, Gelsenkirchen, — und in Rheinprovinz: Duisburg, Essen, Mülheim. Wenn die Provinzen in ihrer Gesamtheit von den 20% Garantie nur einen so kleinen Bruchtheil übernehmen, so macht das nur 2½ bis 3% von dem Gesamtanlagekapital aus, was die Provinzen im Ganzen garantiren.

Es ist auch nicht richtig, dass die Industrie vom Niederrhein und der Grafschaft Mark in der Weise an diesem Kanal interessirt ist, wie es dargestellt ist. Kanäle haben im Gegensatz zu den Eisenbahnen das Nachtheilige, dass der Rayon ihres Interesses gar nicht ein so weiter ist. Ein Anschluss an die Eisenbahn ist von jeder Produktionsstätte und Konsumtionsstätte leicht zu bewerkstelligen; ein Anschluss an einen Kanal dagegen ist viel schwieriger. Bei der Erörterung darüber, wieweit an den Kanal überhaupt ein leichter Anschluss zu bewerkstelligen sei, ist man in der Kommission zu dem Ergebniss gekommen: 4 km. Es mag nicht so ganz unrecht sein, was der Abg. Stengel behauptet hat, dass in der Hauptsache es schliesslich 12 bis 15 Zechen sind, die einen wesentlichen Vortheil für die Verladung von diesem Kanal haben. Nach der Berechnung, die uns aufgemacht ist, beträgt der Unterschied für Transportkosten für die längste Strecke des Kanals, also für 54 km 1,35 M. pro Tonne; also für den Doppelcentner besteht ein Unterschied in den Transportkosten von

13 $\frac{1}{2}$ Pf. im Vergleich zu den Eisenbahnen. (Zuruf.) — Das mag für Kohlen etwas ausmachen; aber für andere als solche Massengüter doch nicht in dem Masse, wie das hier in Frage kommt. Für Getreide ist der Kanal ganz bedeutungslos. Ein Interesse an dem Kanal hat nur der Absatz von Kohlen und zwar mit Sicherheit nur der Absatz der Kohlen nach Holland. Die holländischen Konsumenten haben ein Interesse daran, aber für die deutschen Konsumenten werden die Preise möglicher Weise gesteigert, namentlich, wenn das Kohlensyndikat sich zu dem Zwecke vollständig organisiert.

Für die Grubenhölzer sind auch die Zechen die Konsumenten, die schon als Produzenten ein Interesse haben. Es ist hingewiesen auf die Erze aus Luxemburg und Elsass-Lothringen. Dazu ist aber die Vorbedingung die Moselkanalisierung. Ein entschiedener Gegner der Moselkanalisierung ist jedoch Freih. v. Stumm. Dieser ist aber sehr mächtig, er ist gewissermassen bei uns Minister ohne Portefeuille; (Heiterkeit) er greift in manches Portefeuille hinein, sowohl im Reiche als im Lande. Also so lange Sie mir für die Bekehrung des Freih. v. Stumm keine Garantie geben, bestehen für die Kanalisierung der Mosel Schwierigkeiten. Und die Kanalisierung der Mosel kostet auch Geld; und was schiessen die Interessenten zu, um die Kanalisierung der Mosel zu ermöglichen?

Dieser Kanal bewirkt nicht eine Dezentralisierung, sondern eine schärfere Zentralisation. Die Werke an der Lippe und die Industrie daselbst sind bei der Konkurrenz mit den Werken, die am Kanal zu liegen kommen, benachtheiligt, und wie im Norden an der Lippe, liegt es auch im Süden an der Ruhr. Die Werke an der Ruhr kommen auch in Nachtheil durch die Errichtung des Kanals, wenn nicht hinzukommt ein Seitenkanal von der Ruhr von Hagen nach Dortmund. Dafür haben sich auch Interessenten verwandt. So lange also diese Seitenlinien nicht gebaut sind, werden diese Gegenden in schlechterer Lage gegenüber den heutigen Verhältnissen sein bei der Konkurrenz mit all den Werken, die an dem Dortmund-Kanal gelegen sind.

Ich muss durchaus bestreiten, dass Kanäle heutzutage ein Anachronismus sind. Der Kanalverkehr erheischt eine gewisse Entwicklung. Wenn man fast alles auf Staatskosten, auf Staatssubvention stellt, dann ist die Kanalentwicklung eine sehr begrenzte. Was wäre aus der Verkehrsentwicklung von Westfalen geworden, wenn nicht bei den Eisenbahnen von vornherein die Selbsthilfe, das eigene Interesse Platz gegriffen hätte!

Es ist auch gesagt, dass man die Spree regulirt habe im Interesse von Berlin, ohne einen Zuschuss zu verlangen. Dazu muss ich bemerken, dass von den 6 400 000 M. die Stadt Berlin gerade die Hälfte, nämlich 3 200 000 M. à fonds perdu beigetragen hat. Also das trifft in dieser Beziehung durchaus nicht zu.

Es ist gesagt worden: man kann nicht soviel Garantie verlangen, weil der Staat die Kanäle in eigener Regie baut und verwaltet. Nun, wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg; das würde höchstens beweisen, dass man die Opfer der Provinzen fixiren muss und ebenso, wie sie hier auf 10 Mill. fixirt sind, kann man sie auf 50 Mill. fixiren; das verträgt sich mit dem Prinzip der Regie sehr wohl.

Abg. Schmieding hat bemängelt, dass ich neulich gesprochen habe von einer Bruttobesteuerung der Bergwerksprodukte für Kanalzwecke. Das ist doch

nichts Unnatürliches. Der Bruttowerth der Produkte spielt bei der Eisenbahntarifung ja auch eine grosse Rolle, und das Gewicht der Produkte ist bei Bemessung der Kanalgebühren und Eisenbahntarife von Bedeutung.

Es ist gesagt worden: die Rentabilität ist doch vorhanden. Wenn das wahr ist, dann ist es doch nur eine Form, die Garantieerklärung für 50 Mill. zu verlangen. Für mich ist aber gerade diese formelle Garantieerklärung der Rentabilität für 50 Mill. wesentlich, weil sie eine prinzipielle Bedeutung hat, und zwar für alle künftigen Kanalprojekte.

Nun sagte gestern der Herr Eisenbahnminister, man möge sich doch um die Finanzen nicht beunruhigen, das würde sich klären — das Wort hat mich freudig bewegt, diese in Aussicht gestellte Klärung der Finanzen. Nun kommt aber der Herr Finanzminister und hat zweimal, nicht ohne Absicht, gesagt; dass die Zukunft durchaus dunkel sei. (Heiterkeit.) Für ihn ist sie also dunkel; er sagt, es lässt sich noch nicht übersehen; was klar ist, lässt sich aber übersehen. Die Herren Minister stehen also in Bezug auf die Auffassung der Finanzlage im Gegensatz; der Herr Eisenbahnminister steht mir sehr viel näher, wie ich anerkenne. (Heiterkeit.)

Aber für mich ist die augenblickliche Finanzlage nicht entscheidend. Für den Augenblick macht es doch gar nichts aus, ob die ersten Bauraten mit Zinssumme den Etat beschweren oder nicht für die nächsten Jahre. Ich aber würde denselben Standpunkt einnehmen, wenn der nächste Etat ohne ein Defizit, wie heute, erschiene, weil ich die ganze Frage überhaupt nicht für eine solche halte, bei der mich die augenblicklichen Finanzverhältnisse bestimmen, sondern weil ich die dauernden Grundlagen der finanziellen Ordnung hierbei ins Auge fasse.

Nun sagt der Herr Minister, er sei kein Wasserfanatiker. Wir haben ihm das gern geglaubt; er ist vielmehr Steuerfanatiker als Wasserfanatiker. (Heiterkeit.)

Nicht mit Unrecht hat der Abg. Stengel darauf hingewiesen, welch anderes Bild hier entrollt sei, als es sich um den Generalbericht der Budgetkommission und um die Resolutionen handelte. Damals hat der Herr Finanzminister sehr sorgenvoll die Sache angesehen, so dass ich mir eigentlich nicht erklären kann, wie er so frisch fröhlich und frei in diese neue Kanalära hineinspringt. (Heiterkeit.) Hier wäre ja nun, wenn Sie wirklich die obligatorische Tilgung für angemessen erachten, auch die Gelegenheit, diese Tilgungspflicht einzuführen. Aber Sie stellen ja nicht einmal die Verzinsung sicher. Ich verlange die Garantie gerade hier für mindestens 50 Mill. Anlagekapital.

Ich habe mich gegen Tilgungspflicht erklärt, weil ich sage, es wird immer nur eine Form sein, da wir ohnedies in jedem Jahre neue Anleihekredite gebrauchen. (Zuruf.) — Gewiss! Allein schon die Eisenbahnen! Wir haben im Durchschnitte in jedem Jahre 96 Mill. Eisenbahnkredite gebraucht, und wenn nun noch die Kanalkredite hinzukommen, so verschwindet das bischen Tilgung von 1 Prozent dagegen ganz. Wenn der Herr Finanzminister mitunter von solchen gesprochen hat, die auf neue Ausgaben drängen, dagegen neue Steuern nicht bewilligen wollen, so kann er in diesem Falle sehen, dass ich zu denen nicht gehöre, die sich auf unsichere Ausgabebewilligungen einlassen, ohne darauf bedacht zu sein, die Deckung dort zu finden, wo ich sie für gerechtfertigt halte.

Ich fasse mich also dahin zusammen, dass ich, nicht aus Kanaleindlichkeit, überhaupt nicht als Gegner dieses Projektes, sondern rein im Interesse der finanziellen Ordnung, der soliden Grundlage unserer Finanzen und der Anbahnung einer gesunden Finanzpolitik in Bezug auf Wasserstrassen und Kanäle, bitte, zur Zeit diese Vorlage abzulehnen. (Bravo! links.)

Finanzminister *Dr. Miquel*: Es ist nicht anständig, den Interessenten die gesammten Kanalkosten, d. h. 50 Mill. aufzubürden. Nun hat der Abg. Richter aber selbst gesagt; man muss die Gebühren und die Gebührentarife bei einem öffentlichen Unternehmen nicht ausschliesslich, sondern vorzugsweise den Beteiligten auflegen; dass man aber ihnen die ganzen Anlagekosten zu zahlen auferlegt, das hat bis jetzt zum ersten Male der Abg. Richter gesagt. (Sehr richtig! bei den Nationalliberalen.) Die Interessenten müssten doch viel schlechtere Geschäftsleute sein, wie die Herren in Westfalen es sind, wenn sie die Garantie übernehmen wollten für einen Kanal, wo der Staat allein über das Erträgniss, wo er allein über die Höhe der Gebühren disponirt; dann würden sie viel geschickter thun, nicht die Garantie zu leisten, sondern das ganze Unternehmen selbst in die Hand zu nehmen. Abg. Richter hat für viele Sekundärbahnen gestimmt, deren Rentabilität mindestens so unsicher war wie die Rentabilität dieser Kanalvorlage, und er hat nicht verlangt, die Interessenten sollen die ganzen Kosten der Sekundärbahnen bestreiten. Was ist denn hier für ein Unterschied? Wir sind hier zum ersten Male bei der Garantie der Interessenten weiter gegangen als bei irgend einem anderen Falle vorher. (Sehr wahr! bei den Nationalliberalen.) Berlin hat nichts geleistet für den Oder-Spree-Kanal, (hört! hört!) das, was Herr Richter in dieser Beziehung sagt, ist ein Irrthum; für die Brücken, die gebaut werden mussten in Berlin und für die Unterspree und für die Hafenanlagen oder Ausladestellen hat Berlin allerdings geleistet, aber nicht für den Oder-Spree-Kanal. Berlin kann man am allerwenigsten vergleichen. Sehen Sie sich doch die grosse Anzahl Häfen an, die hier in Berlin gebaut sind, und die der Staat auf seine Kosten hergestellt und verwaltet; während schon seit längerer Zeit das Prinzip im Staate galt, dass die Häfen gebaut werden mussten von den Kommunen, hat man immer noch fortgefahren, die Häfen in Berlin auf Staatskosten zu bauen. (Hört! hört! Zuruf.) — Jetzt ist der erste Hafen, der Urbanhafen, im Bau auf Kosten der Stadt.

Abg. Richter sagt, das Interesse sei für die Anlieger nur auf 4 km weit ermittelt. Nun, ist es denn nicht bei jeder Eisenbahn genau so? Könnte man nicht bei der Eisenbahn auch sagen: Der muss erst auf den Wagen laden und mit dem Wagen an die Eisenbahn fahren und dann wieder umladen. Genau dieselbe Frage. (Widerspruch rechts. Zustimmung bei den Nationalliberalen.) Welcher weise Nationalökonom vermöchte zu sagen, wo das Interesse an einem Kanal anfängt oder endigt? Ich möchte wohl wissen, ob bei der Kanalisierung des Mains die Anlieger ihr Interesse auf 4 km beschränkt halten.

Abg. Richter sagt: ich bin nur dagegen, dass der Staat diesen Kanal baut. (Widerspruch des Abg. Richter.) — Ohne Garantie baut! Nun sage ich umgekehrt: in der Lage, in der wir uns in Preussen in Bezug auf das Verkehrswesen befinden, ist — von einzelnen Ausnahmen abgesehen — der Bau der

Kanäle durch Private ausgeschlossen. Die Frage ist entschieden mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen. (Sehr richtig! bei den Nationalliberalen.)

Wo Privatleute in ihrem Gewinninteresse derartige Unternehmungen machen, würde ich, wie z. B. in Amerika, jede Forderung an den Staat abweisen. Aber Privatunternehmern zumuthen, Kanäle zu bauen mit 50 Mill., die in volle Konkurrenz treten müssten mit dem mächtigsten aller Konkurrenten, nämlich dem Staat, wo durch die Gebührengleichung auf dem Gebiete der Eisenbahnen der Staat die ganze Rentabilität der Kanäle beseitigen kann, namentlich auf so kurze Strecken, um die es sich hier handelt, — das kann man keinem Privaten zumuthen; wenn man darauf die Kanalentwicklung verweist, so verweist man sie an einen todtten Körper.

Nun will ich gar nicht behaupten, dass man nicht im vorliegenden Falle, ohne unbillig zu werden, eine grössere Garantie der Provinzen hätte verlangen können; aber Sie müssen bedenken, m. H., dass wir bis dahin diese Kanäle und Flussregulirungen für die Schifffahrt im Wesentlichen hergestellt haben ohne irgend einen Beitrag der Interessenten. Wir müssen auf diesem Gebiete allerdings nach Befund der Umstände — denn es konkurriren hier neben den bevorzugten auch zugleich allgemeine, öffentliche Interessen — hier noch weiter gehen; darin bin ich mit dem Abg. Richter einig, und er wird Gelegenheit haben, seine Vorliebe für Gebühren im Gegensatze zu Steuern vielleicht nicht in der Theorie, sondern in der That und Wahrheit zu suchen.

Ich weiss nicht, ob der Antrag noch zur Verhandlung kommt von der konservativen Partei, eine Resolution an die Staatsregierung vorzuschlagen, die namentlich auch das Gebührenwesen behandelt. Wenn die Sache noch heute zur Verhandlung kommt, so würde sich zeigen, dass die Staatsregierung im Wesentlichen auf dem Boden dieser Resolution steht. Ich habe schon längst nach dieser Resolution gehandelt. Eine generelle Revision der Kanalgebühren ist seit längerer Zeit eingeleitet, und theilweise sind in Folge dessen schon anderweitige Normirungen der Schifffahrtsgebühren eingetreten, theils werden sie noch eintreten. Also in dieser Beziehung brauchen die Herren von der konservativen Partei keine Bedenken zu haben. Das Finanzinteresse sowohl wie das Interesse einer gleichmässigen Vertheilung der öffentlichen Lasten verlangt angemessene und den Vortheil der betreffenden Gegend und der diesen Kanal benutzenden Schiffe entsprechende Gebühren, und sie werden erhoben werden, soweit die allgemeinen wirthschaftlichen Verhältnisse, die Konkurrenz mit den Eisenbahnen u. s. w. es gestatten.

Wenn der Abg. Richter die Theorie, die er entwickelt hat gegen die Kanäle, in derselben Weise auf die Eisenbahnen anwenden will, so glaube ich nicht, dass eine einzige Eisenbahn in Zukunft von ihm bewilligt werden kann. Es würde dann ein voller Stillstand in unsere Verkehrsentwicklung hineinkommen, deswegen habe ich doch den Glauben, dass der Abg. Richter, wie ich ihm das ja auch gar nicht verdenke, diese allgemeinen Theorien in diesem Augenblicke — ich will nicht sagen, ersonnen oder erfunden oder erdacht hat, sondern: — benutzt, um den Kanal, den er als solchen nicht will (Zuruf des Abg. Richter: Warum soll ich ihn nicht wollen? — Heiterkeit) — das weiss ich nicht — als solchen nicht will, zu schlagen. Wenn er Bedingungen stellt, von denen ich mich doch überzeugt halten muss, dass sie nicht

nach der Natur der Sache und nach allgemeinen wirthschaftlichen Regeln erfüllt werden können, so kann ich doch nur annehmen, dass er in der klaren Weise, wie er sonst zu denken pflegt, und in der Kenntniss der allgemeinen wirthschaftlichen Verhältnisse solche Bedingungen stellt in der bestimmten Ueberzeugung, dass sie nicht erfüllt werden und deswegen den Kanal zu Grunde richten werden. (Bravo!)

Abg. **Stötzel**: Abg. Richter hat erklärt, die Abstimmung für den Dortmund-Ems-Kanal 1886 habe keineswegs präjudizirt für eine Bewilligung dieses Kanals. Ich habe die feste Ueberzeugung, dass die Majorität 1886 sich anders bedacht haben würde, wenn sie nicht die sichere Ueberzeugung gehabt hätte, dass das andere Stück des Kanals, von Dortmund zum Rheine, auch bald gebaut werden würde. Ich glaube, dass die Städte, die am Dortmund-Ems-Kanal liegen, sich ebenfalls bedacht haben würden, die grossen Zuschüsse zu leisten, wenn sie nicht die Ueberzeugung gehabt hätten, dass später der Kanal nach dem Rheine durchgeführt werde.

Abg. Richter hat erklärt, die wirthschaftliche Bedeutung dieses Kanals würde sehr überschätzt, und leistungsfähige Ströme und Flüsse hätten hundertmal mehr Bedeutung als dieser Kanal. Ich denke, wenn der jetzt projektirte Kanal vollendet ist, wird er beständig mit so viel Schiffen bedeckt sein, wie er nur fördern kann. Wenn er dann keine Bedeutung hat, dann giebt es überhaupt für eine Wasserstrasse keine Bedeutung mehr. (Sehr richtig!)

Abg. Richter bestreitet, dass der Kanal für die Industrie eine so hohe Bedeutung habe. Er hat gesagt, auf die 56 km lange Strecke würde eine Tonne Frachtgut nur eine Ermässigung von nur etwa 1 M. erfahren. Nun sind aber bei einem Massenprodukt, wie Kohlen, 1 M. 12—15 Prozent des Werthes. 5 Pf. spielen für den Zentner eine solche Rolle, dass sie vielfach ausschlaggebend dafür sind, ob ein Betrieb überhaupt noch rentabel sein kann oder nicht. (Sehr richtig!) Eine solche Frachtermässigung hat bei den Massenprodukten überall eine grosse Bedeutung.

Bedenken bezüglich der technischen Schwierigkeiten, namentlich deswegen, weil der Mergel, der über den Kohlen lagere, durchlässig und brüchig werde oder schon sei, und grosse Unglücke zu befürchten seien, fallen in der Linie, in der der Kanal geführt werden soll, weg, weil man da erst bei 500 Fuss Tiefe und darüber auf die Kohle kommt und etwas weiter nach Osten hin erst mit 200 bis 250 m. Bei einer so mächtigen Ueberlagerung und bei der starken Mergelschicht ist an einen Bruch kaum zu denken; bis jetzt wenigstens hat man dort von Tagesbrüchen absolut nichts bemerkt.

Ich glaube noch die Behauptung zurückweisen zu müssen, dass der Westen nicht bereit gewesen sei, im wirthschaftlichen Interesse für den Osten das Seinige zu thun. Wenn man da einmal die Zahlen aufrechnete, dürfte manchen Leuten, die das Gegenheil behaupten, die Augen übergehen.

Abg. Hammacher hat hervorgehoben, dass die Eisenproduktion zu theuer würde, dass die von dem Rhein abgelegenen Werke mit denen am Rhein kaum mehr konkurriren können, weil die Fracht für Rohmaterial zu hoch ist, und dass schliesslich manche Werke ihren Betrieb einstellen und verlegen müssen. Dadurch können ganze Kommunen zu Grunde gehen, wenn die Werke, die dort errichtet sind, zum Stillliegen kommen und ihren Betrieb verlegen müssen.

Dann schafft man weitere Industriezentren. Solche Zentralisation soll man zu verhindern suchen, namentlich wenn das Interesse ganzer Kommunen auf dem Spiele steht.

Es ist auch nicht zutreffend, dass der Kanal nur Nutzen für Wenige habe. Wer den Verhältnissen näher stehr, weiss, dass dem nicht so ist. Im Westen hängt Industrie und Landwirthschaft, Industrie und Kleingewerbe derartig innig zusammen, dass, wenn z. B. die Industrie leidet, das Ganze davon Schaden hat.

Es ist schon hervorgehoben worden, dass der rhein.-westf. Bergbau schon über 140 000 Arbeiter beschäftigt. Bei der sozialen Erwägung spielt das doch auch eine Rolle. Aber diese 140 000 Arbeiter sind nur ein sehr geringer Theil dessen, was alles mit dem Gutgehen der Industrie zusammenhängt. Das ganze Kleingewerbe liegt mit einem Schläge darnieder, wenn es in der Industrie stockt. Deshalb meine ich, wir sollten uns bei dieser Gelegenheit hier alle dahin vereinigen, eine solche Wasserstrasse, die im allgemeinen Interesse liegt, zu bewilligen. Wir thun damit ein Werk, das für die wirthschaftliche Entwicklung unseres Vaterlandes von grossem Vortheil ist. (Bravo!)

Schluss der Erörterungen.

(Persönliche Bemerkungen.)

Abg. **Stengel**: Ich habe nicht gesagt, der Bau von Kanälen sei ein Anachronismus. Ich habe gesagt, dass ich den Bau von grossartigen Binnenwasserstrassen mit gewaltigem Kapitalaufwande heutzutage für einen Anachronismus hielte.

Der Aufschwung auf dem Huron-Eriese-Kanal spricht gerade für das, was ich gesagt habe, dass heutzutage nur grosse Wassarstrassen, die Meere miteinander verbinden, als Kanäle ausgebaut werden sollen.

Meinem verehrten Freunde Dr. v. Woyna möchte ich erwidern, dass ich des Studiums des Konversationslexikons nicht bedarf, um zu wissen, dass die Umgegend von Wesel, die Vaterstadt meines verehrten Freundes, ziemlich sumpfig ist. Das ist im Allgemeinen an der Lippe nicht der Fall, man braucht nur die Petitionen der Lippeanwohner nachzusehen.

Abg. **Richter**: Der Herr Finanzminister hat mir zum Vorwurf gemacht, dass ich eine falsche Mittheilung in Bezug auf das Beitragsverhältniss von Berlin gemacht hätte. Ich habe nicht gesprochen von dem Oder-Spree-Kanal, sondern von der Spreeregulierung in Berlin. Ich habe den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung verlesen, wonach die Hälfte der Kosten von der Stadt Berlin beigetragen werden.

Dann hat der Herr Finanzminister gemeint, ich müsse doch noch andere Gründe haben, als ich ausgesprochen. Ich hätte nur dieses wirthschaftliche System eronnen, um diese anderen Gründe zu decken. Ich habe immer dieselben wirthschaftlichen Grundsätze allen Kanalprojekten gegenüber seit 1873 in diesem Hause, wo sich irgend Gelegenheit dazu bot, vertreten und habe dieselben Grundsätze auch bei Eisenbahnbauten vertreten, wo ich irgendwo glaubte, mit Erfolg in diesem Hause eintreten zu können.

Berichterstatter Abg. **Jerusalem**: Alle die Gründe, welche für und gegen die Kanalvorlage sprechen, sind heute und gestern so häufig vorgebracht worden, dass ich nichts mehr dazu zu sagen brauche, (lebhaftes Bravo!) was die Kommission zu dem ab-

lehnenen Votum geführt hat. Die Ausführungen des Abg. v. Schalscha nöthigen mich indessen zu einer kurzen Bemerkung. (Ah! rechts.) Wenn Abg. v. Schalscha zunächst gegen die Grubenbesitzer den Vorwurf erhoben hat, dass sie nicht einmal in ihrem Betriebe sich mässigen könnten, denselben unter der Trace des Kanals so lange hinauszuschieben, bis der Kanal bewilligt ist, so kann ich versichern, dass die Grubenbesitzer das jedenfalls gern thun würden, wenn der Abg. v. Schalscha die Garantie dafür übernehmen könnte, dass der Kanal überhaupt und auch an der heute in Vorschlag gebrachten Stelle errichtet wird. Aber ich fürchte, dass er dazu nicht in der Lage ist.

Wenn der Abg. v. Schalscha gesagt hat: die Herren aus dem Osten wären doch sehr viel bessere Menschen wie die aus dem Westen, so hat er sofort den Beweis geliefert, dass das nicht der Fall ist, denn er sagte: der Hauptgrund, der ihn gegen den Kanal zu stimmen veranlasste, wäre der, dass die Kohlen aus dem Westen nach den Ostseehäfen kämen und die oberschlesischen Kohlen dort verdrängten. Er, ein Oberschlesier, wünscht seine Kohlen nicht verdrängt zu haben, und deshalb stimmt er gegen den Kanal — also doch nur aus Interesse. — Damit kann ich schliessen.

Bei der demnächst erfolgten Abstimmung wurde sodann die Vorlage mit 186 gegen 116 Stimmen abgelehnt.

Die Erregung, welche naturgemäss in Folge dieses Vorganges weite Kreise der Freunde der abgelehnten Kanalvorlage ergriffen, machte sich bald in mannigfachen Kundgebungen geltend und beherrschte zum Theil auch die Verhandlungen auf der Wanderversammlung in Dortmund am 25. Mai, über welche wir in Nachstehendem Bericht erstatten.

III.

Die Wanderversammlung der nordwestdeutschen Zweigvereine.

am 25., 26. und 27. Mai 1894.

1.

Der Kanaltag in Dortmund*)

am 25. Mai.

Die vom Verein für Niedersachsen veranstaltete Versammlung begann am 25. Abds. 7 Uhr mit einer Tagung im Saale der „Kronenburg“. Es hatte sich eine stattliche Reihe bekannter und zum Theil im öffentlichen Leben viel genannter Personen aus Berlin**), Magdeburg, Hannover, Minden, Münster, Bremen, Hamm, Essen, Duisburg, Köln u. a. O. zusammengefunden, welche zumeist unseren Zweigvereinen in Hannover, Hamm, Bremen, Braunschweig-Münster, sowie den Kanalvereinen in Witten, Hagen, Crefeld und dem Central-Verein selbst angehörten. Aber auch viele sonstige Freunde der Binnenschifffahrt hatten sich eingefunden.

Die Verhandlungen wurden von dem Herrn Bürgermeister *Lichtenberg-Linden-Hannover* eröffnet und geleitet.

Zunächst ergriff Herr Oberbürgermeister *Schmieding-Dortmund* das Wort zu folgender Ansprache:

„Meine verehrten Herren! Der Verein zur Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt für Niedersachsen hat unserer Stadt die Ehre erwiesen, seine diesjährige Tagung hier in Dortmund abzuhalten. Indem ich den Mitgliedern des Vereins und allen denen, die der Einladung des Vereins zu der heutigen Versammlung gefolgt sind, Namens der Stadt Dortmund Dank ausspreche und sie willkommen heisse, verbinde ich damit die Hoffnung, dass diese Versammlung und ihre Berathung der Ausgangspunkt werden möge für die Erfüllung all' der Hoffnungen, die sich an das Gesetz vom 9. Juni 1886 geknüpft haben, durch welches der Dortmund-Ems-Kanal zur gesetzlichen Feststellung kam. Das damals zu Stande gekommene Gesetz schaffte ja, wie Ihnen bekannt ist, nur ein Stück, und es bietet sich hier in Dortmund, glaube ich, der richtige Anhalt, um an dieses Stück und im Anschluss daran weiter zu arbeiten zur Schaffung einer Schifffahrtsverbindung nach Westen, zum Rhein und nach Osten, zur Weser und Elbe. Es möchte die Stadt Dortmund nach der Auswahl des Vereins wohl richtig getroffen sein; sind doch von ihr aus schon vor einem halben Jahrhundert die Bestrebungen ausgegangen, die schliesslich zur Folge die gesetzliche Festlegung des Dortmund-Ems-Kanals gehabt haben, in der richtigen Erkenntniss der Nothwendigkeit einer Transportgelegenheit für unsere Rohmaterialien, für das, was uns hier berührt: für Kohle und Eisen. Wenn ich darum der heutigen Versammlung, im Anschluss an diese Erfolge, eine gute Vorbedeutung gebe für die

*) Mit theilweiser Benutzung der Berichte der Rheinisch-Westfälischen Zeitung in No. 143, 145 und 146.

**) Zur Vertretung des Vorstandes und Ausschusses vom Central-Verein waren abgeordnet Geh. Reg.-Rath Schwabe-Charlottenburg, Baurath Tolkmitt-Eberswalde und Hauptmann z. D. Hilken-Berlin.

Ueberwindung der Schwierigkeiten, die sich uns naturgemäss entgegenstellen werden, so rufe ich Ihnen namens der Stadt Dortmund für Ihr weiteres Vorgehen ein fröhliches Glück auf! entgegen.“

Der *Vorsitzende* dankt Namens der Versammlung der Stadt Dortmund und seinem Vertreter für die freundlichen Worte des Willkommens. Redner weist sodann auf die in der Frage des Dortmund-Rhein-Kanals gefallene ungünstige Entscheidung durch das Abgeordnetenhaus hin. Man werde aber trotzdem fortfahren in der Erreichung des Zieles, dass endlich das Projekt zu diesem Kanal Gesetz werde; es seien eben alle von der Ueberzeugung durchdrungen, dass es zur wirthschaftlichen Kräftigung der Industrie unbedingt geboten sei, dass die vorhandenen Wasserstrassen gebessert und neue geschaffen werden. Die Industrie sei durch die neue sozialpolitische Gesetzgebung zu stark belastet und bedürfe daher dringend einer Entlastung. Wenn etwas die Kanalfreunde zuversichtlicher machen könne, so sei dieses der Umstand, dass sie einen warmen Förderer der Kanalsache in Sr. Maj. dem Kaiser und König hätten, der von der hohen Bedeutung der Wasserstrassen voll und ganz durchdrungen, dessen Wille und Ziel sei, die vorhandenen Wasserstrassen zu bessern und diesen neue hinzuzufügen. Redner schloss mit einem Hoch auf Se. Maj., in welches die Versammlung begeistert dreimal einstimmte. Unter lebhaftem Beifall wurde die Absendung des folgenden Telegramms beschlossen:

„Eurer Kais. und Kgl. Maj., dem erhabenen Schützer und Förderer des Verkehrs, bringen die in Anlass der Wanderversammlung des Niederrheinischen Kanalvereins zu Hannover zahlreich in Dortmund versammelten Vertreter der am Rhein - Weser - Elbe - Kanal interessirten Städte, Handelskammern und sonstigen wirthschaftlichen Vereinigungen ihre allerunterthänigste Huldigung dar. Voller Dankbarkeit für die von Ew. Majestät dem Unternehmen bisher erwiesene Förderung, richten sie an Ew. Majestät allerunterthänigst die Bitte um fortdauernde Erhaltung dieses Interesses und geben der Hoffnung Ausdruck, dass auch der Landtag der Monarchie einer auf die Herstellung des ganzen für den gesammten Staat hochwichtigen Kanals gerichteten Gesetzesvorlage seine Zustimmung nicht versagen wird.

Lichtenberg. Schwabe. Merkens.“

Rentner *Merkens-Köln* ergeht sich in gerade nicht schmeichelhaften Bemerkungen für die Mehrheit des Abgeordnetenhauses, welche das Kanalprojekt zu Fall gebracht hat; es habe der Osten gegen den Westen gesiegt. Er weist dann darauf hin, dass zwei süddeutsche Fürsten, Prinz Ludwig von Bayern und der Grossherzog von Baden, ebenfalls eifrige Kanalfreunde seien; es sei daher angebracht, auch diesen Fürsten den Dank des Vereins durch ein Telegramm auszudrücken. Die Versammlung beschliesst die Absendung folgender Depesche:

„Sr. Kgl. Hoheit Prinz Ludwig von Bayern, München. Eurer Kgl. Hoheit entbieten die in Dortmund versammelten Freunde der deutschen Wasserstrassen ehrerbietigsten Gruss, und bitten fernerhin Protektor unserer Bestrebungen zu sein zur weiteren innigen Vereinigung von Norden und Süden.

Der Niedersächsische, der Westdeutsche und der Central-Verein.
Lichtenberg. Schwabe. Merkens.“

Eine ähnlich lautende Depesche wurde auch an den Grossherzog von Baden abgesandt.

Geh. Regierungsrath *Schwabe-Berlin*:

Meine Herren, mir ist der ehrenvolle Auftrag zu Theil geworden, den Vorstand des Central-Vereins, dessen erster und zweiter Vorsitzender aus Gesundheitsrücksichten am Erscheinen behindert sind, zu vertreten und seine Grüsse zu überbringen.

Meine Herren, der Vorstand des Central-Vereins hat um so grösseren Werth darauf gelegt, sich hier vertreten zu lassen, um bei dieser Gelegenheit der Oeffentlichkeit und insbesondere den Abgeordneten, welche durch ihr ablehnendes Votum die Gesetzesvorlage für den Dortmund-Rhein-Kanal zu Falle gebracht haben, zu zeigen, dass wir durch diese Ablehnung keineswegs entmuthigt sind, sondern dass sich voraussichtlich nunmehr alle Kanalfreunde um so enger an einander anschliessen werden, um mit vereinten Kräften das grosse nationale Werk einer alle Ströme von der Weichsel bis zum Rhein verbindenden Wasserstrasse zu fördern.

Meine Herren, bei den Anschauungen, welche von verschiedenen Abgeordneten über den Werth der Kanäle ausgesprochen worden sind — Anschauungen, die mit denen, welche die ganze zivilisirte Welt theilt, im Widerspruch stehen — könnte es allerdings scheinen, als wenn unsere Bestrebungen wenig Aussicht auf Erfolg hätten, trotzdem es sich hier um das Interesse der 4 Provinzen Sachsen, Hannover, Westfalen und Rheinprovinz mit zusammen rund 12 Millionen Einwohnern handelt und um das Interesse einer so grossartigen Industrie, die, wie wir hier in nächster Nähe sehen können, auf dem Kontinent unerreicht dasteht.

Aber, meine Herren, glücklicherweise stehen wir mit unseren Bestrebungen nicht allein. Wir erfreuen uns vor allem der Unterstützung Seiner Majestät des Kaisers, welcher sich, anschliessend an die Traditionen seines grossen Ahnherrn, Friedrichs des Grossen, schon zu wiederholten Malen und in entschiedener Weise für den Ausbau der Wasserstrassen, insbesondere für

den Mittelland-Kanal ausgesprochen hat. Wir erfreuen uns ferner der Unterstützung der Herren Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen, welche im Landtage in einer so entschiedenen, allen Kanal-freunden aus dem Herzen gesprochenen Weise die Gesetzesvorlage für den Dortmund-Rhein-Kanal vertraten und sich für die Herstellung des Mittelland-Kanals ausgesprochen haben.

Aber, meine Herren, so hoch erfreulich und überaus werthvoll diese Unterstützung ist, so wird es doch im Wesentlichen von unserer Ausdauer und Energie abhängen, ob es gelingen wird, die öffentliche Meinung und die Anschauungen der Majorität des Landtages so umzustimmen, dass die Staatsregierung daran denken kann, eine ernente Kanalvorlage mit Erfolg einzubringen. Wir werden uns daher auf die bisherige Agitation, wie sie vom Central-Verein und besonders vom Verein in Hannover geübt worden ist, nicht beschränken dürfen, auch die Provinzen Rheinland und Westfalen, die sich bisher an dieser Agitation wenig betheilig haben, werden in gleicher Weise daran theilnehmen müssen, da nur durch ein gemeinsames Vorgehen aller betheiligten Provinzen die Staatsregierung den erforderlichen Rückhalt zu weiterem Vorgehen finden kann.

Aber, meine Herren, ehe wir weitere Schritte thun, sind wir es der Staatsregierung, insbesondere den Herren Ministern der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen schuldig, denselben für ihr entschiedenes Auftreten zu Gunsten des Dortmund-Rhein- bzw. Mittelland-Kanals unseren Dank auszusprechen und ich erlaube mir daher Ihnen vorzuschlagen folgende Resolution diesen telegraphisch zu übermitteln:

„Die in Dortmund in grosser Zahl anwesenden Mitglieder des Central-Vereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt, des des Kanalvereins für Niedersachsen zu Hannover, des Westdeutschen Kanalvereins zu Münster und zahlreiche Vertreter von Städten und wirthschaftlichen Körperschaften aus den Landestheilen zwischen dem Rhein und der mittleren Weser und Elbe sprechen Eurer Exzellenz ihren ehrerbietigsten Dank aus für das entschiedene Eintreten zu Gunsten der Gesetzesvorlage für den Dortmund-Rhein-Kanal.

Schwabe. Lichtenberg. Merkens.“

Die Versammlung beschloss dem Antrag Schwabe entsprechend und brachte sodann Bürgermeister **Lichtenberg** folgende Resolution zur Verlesung:

Dortmund, den 25. Mai 1894.

Die in Dortmund zahlreich versammelten Vertreter von Städten und wirthschaftlichen

Korporationen aus den Landestheilen zwischen dem Rhein und der mittleren Weser und Elbe geben, durchdrungen von der hohen wirthschaftlichen Bedeutung einer den Osten mit dem Westen der Monarchie verbindenden leistungsfähigen Wasserstrasse, ihrem Bedauern darüber Ausdruck, dass in der gegenwärtigen Landtagstagung ein Gesetz, betreffend die Ausführung eines Kanals zur Verbindung des Dortmund-Ems-Häfen-Kanals mit dem Rhein nicht vereinbart ist.

Sie richten an die Königliche Staatsregierung die Bitte, dem Landtage in seiner nächsten Tagung einen Gesetzentwurf, entsprechend dem Gesetze vom 9. Juli 1886, vorzulegen zur Ausführung eines Schiffahrtskanals, welcher bestimmt ist, den Rhein mit dem Dortmund-Ems-Kanal und in einer den Interessen der mittleren Weser und Elbe entsprechenden Weise mit diesen Strömen (Mittelland-Kanal) zu verbinden.

Wir geben der Hoffnung Ausdruck, dass der Landtag bei angemessener Regelung der Gebührenfrage einem solchen auch für die Interessen der östlichen Landestheile hochwichtigen Kanalprojekte seine Zustimmung ertheilen wird.

Konsul **Schenking-Münster** ersucht, in der Resolution auch in irgend einer Form die Interessen der Landwirtschaft zu berühren, da der Landwirtschaft des Ostens daran gelegen sei, ihr Getreide und ihr Holz nach hier zu entsenden. Wenn gesagt werde, dass wir im Westen kein Interesse daran haben könnten, dass uns der Osten Konkurrenz mache, so sei das ein Irrthum, denn die Industrie nehme immer mehr zu und die Konsumtion werde von Jahr zu Jahr grösser. Deshalb müsse auch der Osten, die Landwirtschaft, ein grosses Interesse an dem Kanal nehmen.

Die Versammlung beschloss auf Vorschlag des **Vorsitzenden** dem Antrage des Konsul **Schinking** entsprechend die Einschlebung des Wortes

„landwirthschaftlichen“

vor „Interessen der östlichen Landestheile“ im Schlusssatz.

Die Resolution gelangte sodann mit dieser Ergänzung einstimmig zur Annahme.

Inzwischen war von der Handelskammer in Halberstadt ein Telegramm eingelaufen, in welchem dem Bedauern Ausdruck gegeben ist, dass die Kanalvorlage vom Landtage nicht angenommen worden, im Weiteren aber die Kanalfreunde ermuntert werden, unermüdlich weiter an der Erreichung des einmal gesteckten Zieles zu arbeiten.

Sodann erhielt Herr Wasserbauinspektor **Mathies-Dortmund** den Vortrag über den Dortmund-Ems-Kanal und führte etwa folgendes aus: Als ein Theil des Mittelland-Kanals muss die Strecke von Dortmund bezw. Herne nach Bevergern aufgefasst

werden und als solcher wird sie einst voll und ganz zur Geltung kommen. Dass man diese Theilstrecke nicht in Bevergern endete und sie zur Nordsee führte, ist natürlich und wird dann von weiterem Nutzen werden, wenn die weitere Verbindung nach der Weser erfolgt, weil dadurch die Möglichkeit gegeben ist, Schiffe bis zu 300 Tonnen Tragfähigkeit durch Vermittlung des Ems-Kanals nach Wilhelmshafen, unserem grossen Kriegshafen, zu befördern. Wenn auch nach der Entscheidung des Landtages zur Zeit die Aussichten für die deutschen Wasserstrassen günstige nicht sind, so ist doch durch die Verhandlungen dargethan, dass sich nicht allzuviel prinzipielle Gegner der Wasserstrassen erhoben haben. Die Zukunft wird allerdings nur den Wasserstrassen gehören, welche irgendwie Aussicht auf Rentabilität zeigen. Deshalb müssen die Kanalfreunde ihre Ansprüche möglichst einschränken, natürlich nur insoweit, als die Leistungsfähigkeit der ganzen Anlage dadurch nicht gefährdet wird. Insbesondere dürfen die Anforderungen an die Abmessung des Kanalquerschnittes, der Höhe der Brücken, der Anlage von Schleusen etc. nicht über Gebühr ausgedehnt werden, falls nicht der Weiterbau des Kanalnetzes länger verzögert werden soll. Man hört so ausserordentlich viel von grossen und kleinen Abmessungen sprechen, so dass nicht oft genug hervorgehoben werden kann, dass diese sogenannten kleinen Abmessungen grösser sind, als alle Abmessungen, welche irgend ein Land der Erde, Preussen nicht ausgeschlossen, seinen Wasserstrassen gegeben hat. Man kann nicht einmal von Normalabmessungen sprechen, da es sich um ausserordentliche Abmessungen handelt. Es müssen jetzt auch grössere Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Wasserstrassen gestellt werden. Wenn wir den Querschnitt des Dortmund-Ems-Kanals bei $2\frac{1}{2}$ bis 3 Meter Wassertiefe und 30 Meter Sohlenbreite nehmen, so wird Schiffen von 6 bis 800 Tonnen Tragfähigkeit der ungehinderte Verkehr ermöglicht. An allen Banwerken ist die Fürsorge getroffen, dass ohne Behinderung sich Schiffe ausweichen und fahren können. Es sind allerdings einzelne Konstruktionen sehr schwer lösbar und nur mit erheblichen Mitteln herzustellen. Alle Abmessungen sind so gewählt, dass, wenn es einst erforderlich werden sollte, die Wasserstrasse zu verbreitern, dieses ohne Schwierigkeiten möglich ist. Die Wassertiefe bei dem Ems-Kanal ist so reichlich, wie sie kein Strom Deutschlands nur annähernd hat. Sie werden morgen beobachten, wie durch die Höhe der Brücken der Landverkehr erschwert wird. Die Brücken werden bei normalem Wasserspiegel $4\frac{1}{2}$ Meter, bei angespanntem Wasserspiegel 4 m hochgehen. Es wird nothwendig sein, Rampen aufzuschütten und Steigungen von 1:25 und 1:40. Legte man die Brücken noch höher, so würde die Belastung des Landverkehrs in einzelnen Fällen unerträglich. Man hätte wohl Drehbrücken anbringen können, doch vertheuerte dieses die Sache erheblich und ausserdem tritt eine Behinderung des Schiffsverkehrs ein. Sollte sich später herausstellen, dass die Schleusen nicht genügen, so werden sich unschwer neben den alten Schleusen neue von grösseren Abmessungen bauen lassen. Die Leistungsfähigkeit der Wasserstrassen ist noch lange nicht an ihr Ende gelangt, wenn die Leistungsfähigkeit der Schleusen bereits ihr Ende gefunden hat. Bei einem Kanal sprechen die Grunderwerbskosten viel mit und daher ist es gut, wenn der Kanal durch ein Terrain geht, das noch verhältnissmässig billig zu haben ist. Ich will nun zunächst einige Punkte be-

rühren, die selbst von Kanalfreunden nicht immer richtig aufgefasst werden. Das trifft zu auf Bauwerke, bei denen die Schiffe von einer Haltung auf die andere übergehen — Hebewerke, Schleusen und geneigte Ebenen. Die letzteren kommen in Frage, wenn es sich um die Ueberwindung grosser Höhen handelt. Man begegnet vielfach dem Irrthum, als wenn durch solche Anlagen auch die Leistungsfähigkeit eines Kanals bezüglich der Verkehrsbewältigung eine grössere wird. Diese Leistungsfähigkeit hängt aber lediglich von dem grössten Zeitaufhalte ab, den ein Schiff an irgend einem Punkte des Kanals zu nehmen hat. Wenn zum Absteigen von einer Haltung auf die andere bzw. Hinaufsteigen 20 Minuten Zeit erforderlich sind, so ist es gleich, ob der Abstieg mittelst Schleusen, Hebewerke oder geneigter Ebenen erfolgt. Dem nächsten Schiffe ist es erst möglich, an dieser Stelle in 40 Minuten dem anderen zu folgen und in 24 Stunden ist es eine bestimmte Anzahl Schiffe, welche diesen Punkt passiren können. Es ist nun gleich, ob ein Schiff bis Emden 5 Tage oder 5 Tage 20 Minuten fährt. Einen kleinen Einfluss hat es dann, wenn auf einer langen Haltung sich ein Lokalverkehr entwickelt. Die Hebewerke sind nicht etwa genommen, um die Leistungsfähigkeit des Kanals zu erhöhen und die Schiffe schneller zu befördern, sondern lediglich der Wasserersparniss wegen. Wenn man als Geschwindigkeit 5 Kilometer in der Stunde annimmt, so scheiden dabei Menschen und Pferdekräfte aus und es kommen lediglich maschinelle Hilfskräfte in Frage. Unter diesen ist es der Schraubendampfer, der die wenigsten Kosten verursacht. Man braucht nur gerade so viel anzuschaffen, als der Verkehr erfordert; man kann sagen, es soll für so viel Schiffe ein Dampfer angeschafft werden und der kostet 12 000 Mark. Endlich kann der Schraubendampfer die beste Hilfe beim Verholen leisten. Transportdampfer dürften sich nicht empfehlen. Ich bin überzeugt, dass die Elektrizität auch auf diesem Gebiete einen erheblichen Umschwung hervorbringen wird. Für eine kurze Haltung von einigen Kilometern wird der mechanische Leinenzug, mittelst eines Seiles, welches am Ufer läuft, in Frage kommen. Ich denke mir den Verkehr so, dass entweder der Staat oder eine Privatgesellschaft die Zugmittel zur Verfügung stellen und dass sich Jedermann dieser Mittel bedienen kann. Redner geht dann zum Schluss auf die Bauwerke ein, welche von der Versammlung morgen in Augenschein genommen werden. Der Dortmunder Hafen werde etwa die Grösse des Ruhrorter Hafens erreichen, es sei vorgesehen, dass auch er sich erweitern lasse. Ohne die Verbindung mit dem Rhein und bei bescheidenen Abschätzungen werden in dem Hafen etwa 500 000 Tonnen bewältigt, von denen etwa die Hälfte ankommt, die Hälfte abgeht. Dazu sind 1400 Schiffe erforderlich, von denen täglich 50 im Dortmunder Hafen liegen. Wenn die Verbindung nach dem Rheine hergestellt sei, dann würden jährlich fast 1 Million Tonnen Güter abgehen und $\frac{3}{4}$ Millionen ankommen. Der Staat trage zu den Kosten des Hafens 1 400 000 M. bei. Die Stadt habe die ganzen Grunderwerbskosten von mehreren Millionen aufzubringen; es werden Schiffswerfte und Anlegeplätze hergestellt, Lagerhäuser, Absturzstellen etc. gebaut werden müssen. Die Stadt Dortmund stehe vor einer der grössten Aufgaben, welche in technischer und finanzieller Beziehung gestellt sind; der weite Blick, die Umsicht und Thatkraft, welche die Gemeindevertretung, die Einwohner, Grossindustrielle und Grosskaufleute bis-

her ausgezeichnet hat, lasse hoffen, dass auch diese Aufgabe einem glücklichen Ziele entgegengeführt werde und Dortmund, in der Vergangenheit eine alte blühende Stadt des Binnenlandes, werde dann seine Schiffe von seinen Thoren aus dem Meere zuführen. Redner glaubt sich mit der Versammlung in Uebereinstimmung, dass man dieses der Stadt von Herzen wünschen könne. (Lebhafter Beifall).

In der Diskussion ergreift Konsul *Schenking-Münster* das Wort und wirft die Frage auf, ob nicht der Kanal für Schiffe bis zu 2000 Tonnen Tragfähigkeit auszubauen sei. Sein Ideal sei die Schaffung eines Seekanals, damit die Schiffe direkt vom Kanal in See gehen könnten. Es sei allgemein erkannte Thatsache, dass, wenn England in derselben Weise wie bisher, fortfahre, Kohlen aus der Erde zu schaffen, der Kohlenvorrath Englands in etwa 200 Jahren erschöpft sei. Es werde daher Aufgabe der westfälischen Gruben werden, England mit Kohlen zu versorgen. Darauf müsse jetzt schon Rücksicht genommen werden.

Nachdem der *Vorsitzende* dem Vortragenden für seine lichtvollen Ausführungen den Dank der Versammlung ausgedrückt hatte, wurde diese gegen 9 Uhr geschlossen.

An die glänzend verlaufene Versammlung schloss sich ein gemeinsames Mahl an.

2.

Besichtigung des Kanalbaues nördlich Dortmund

am 26. Mai.

Nachdem die Theilnehmer unter Führung des Herrn Bauinspektors Mathies in zur Verfügung gestellten Wagen den Kanal bei Meckinghoven erreicht hatten, wurden zunächst die Ausschachtungsarbeiten des bei Henrichsburg zur Ausführung kommenden Schiffshebewerks besichtigt.

Dieses Hebewerk wird das weitaus bedeutendste Bauwerk des Dortmund-Ems-Kanals und zugleich das erste, welches in Deutschland zur Ausführung gelangt. Es ist für Schiffe bestimmt von 600 Tonnen und für eine grösste Hubhöhe von 16 Meter; es zeigt also bedeutend grössere Abmessungen, als alle bis jetzt ausgeführten Hebewerke. Das Gewicht des zu bewegenden Troges mit dem darin schwimmenden Schiff wird direkt durch unter Wasser befindliche Schwimmkörper aufgehoben. Es bedarf alsdann nur einer geringen Kraft in der einen oder anderen Richtung, um den Trog mit dem Schiff auf oder ab zu bewegen. Gegenüber den bisherigen ausländischen Ausführungen ist also ein Fortschritt zu verzeichnen. Von den seitens der Kgl. Regierung seinerzeit zur Ausarbeitung von Entwürfen für dieses Hebewerk aufgeforderten Firmen ist bekanntlich derjenige von der Firma Haniel & Lueg in Düsseldorf ausgearbeitete, nämlich einer auf Schwimmkörpern ruhenden Schleusenammer, deren Hebung, Senkung und Geradföhrung mittelst Schraubenge triebe bewirkt wird, nach mannigfachen Prüfungen aller Entwürfe und nach dem Urtheil der Akademie des Bauwesens als der beste anerkannt worden. Der Firma Haniel & Lueg wurde demgemäss auch die Ausführung des Schiffshebewerks übertragen. Wie der anwesende Ober-Ingenieur der genannten Firma, Herr Gerdan, mittheilte, werden nach Aushub der Baugrube, welche etwa 12 Meter tief wird und 100 Meter Länge und 50 Meter

Breite in der Krone erhält, von der Sohle der Baugrube aus die Brunnen für die Schwimmkörper niedergebracht. Diese Brunnen von denen 5 von je fast 10 Meter lichter Weite und 30 Meter Tiefe erforderlich sind, werden mit gusseisernen Ringen ausgekleidet, derart, dass sie wasserdicht sind und das umliegende Erdreich, sowie die Gebirgsschichten abgeschlossen werden. In diese Brunnen werden dann die Schwimmkörper eingelassen und die Brunnen mit Wasser angefüllt. Die Schwimmkörper haben eine cylindrische Form von 8½ Meter Durchmesser und etwa 9 Meter Höhe; oben erhalten sie hohe eiserne Säulen, auf welchen die das Schiff aufnehmende eiserne Schleusenammer ruht. Der Auftrieb der ganz unter Wasser befindlichen cylindrischen Schwimmkörper ist genau gleich dem Gesamtgewicht der mit Wasser gefüllten Schleusenammer sammt dem Schiff und den Eisenkonstruktionen, so dass sich die zu bewegenden Lasten in jeder Stellung im Gleichgewicht befinden.

Zur Auf- und Abbewegung des Troges dienen 4 grosse Schraubenspindeln, welche unten und oben gelagert sind und durch am Trog befindliche Schraubennuttern gehen. Die Schraubenspindeln sind unter sich durch ein Getriebe verbunden und werden durch eine Maschine in gleichmässige Umdrehung versetzt, wodurch je nach der Richtung dieser Umdrehung der Schleusentrog hinauf- oder hinabbewegt wird.

Die Geschwindigkeit der Trogbewegung wird 6 Meter in der Minute betragen, so dass ein Auf- oder Abstieg der Schleusenammer bei grösster Hubhöhe von 16 Meter weniger als 3 Minuten betragen wird. Durch das Anschliessen des Schleusentroges an die Kanalhaltungen, was mittelst verstellbarer, abgeschrägter und mit Gummi bekleideter Flächen geschieht, sowie durch das Öffnen der den Schleusentrog an den Enden und den Kanal abschliessenden Schützen und endlich durch das Aus- und Einfahren des Schiffes wird für die Beförderung eines Schiffes von der unteren Kanalhaltung in die obere oder umgekehrt etwa 10 Minuten gerechnet werden müssen, immerhin eine geringe Zeit, wenn man die beträchtliche Höhe und die grossen zu bewegenden Massen in Betracht zieht. Der gefüllte Schleusentrog sammt den zugehörigen, an der Bewegung theilnehmenden Eisenkonstruktionen dürfte ein Gewicht von etwa 2500000 Kilogramm erreichen. Die auf- und abbewegte Schleusenammer erhält eine Länge von 70 Metern bei einer Breite von 8,6 Metern, die Wassertiefe an derselben beträgt 2½ Meter.

Die Arbeiten in der Baugrube für das Hebewerk sind wegen des mergeligen und äusserst widerstandsfähigen Bodens sehr schwierig. Um die Erdmassen zu lockern, muss zu Sprengungen übergegangen werden, die an der ganzen Kanalstrecke mittelst Dynamits erfolgen. In Anwesenheit der Besucher wurden 13 Schüsse gelöst, welche aus der Tiefe die Erdmassen haushoch und in weiten Umkreis schleuderten.

Demnächst wurde in unmittelbarer Nähe auf offener Strecke der Trockenbagger „Herkules“, welcher den Boden zu lösen, zu heben und mittelst Eimer in den Zug abzuladen hat, besichtigt.

Die Wanderung ging dann den Kanal entlang. Bei den Besichtigungen fiel allgemein auf, dass in den einzelnen Strecken verhältnissmässig wenig Arbeiter beschäftigt waren. Die Aufklärung ergab, dass jeder der Trockenbagger an 3—400 Arbeitskräfte täglich ersetze und dass es nur deren Leistungsfähigkeit zuzuschreiben wäre, dass die Arbeiten bereits so weit gediehen seien. Immerhin beträgt die Gesamt-

zahl der auf der ganzen Kanalstrecke beschäftigten Arbeiter an 1200. Bei den sämtlichen Bauwerken erhält man den Eindruck, dass nach keiner Richtung hin gespart worden ist, um etwas zu schaffen, das, wie man zu sagen pflegt, ewig halten soll. Dies Gefühl tritt namentlich hervor bei Besichtigung des kolossalen Bauwerks, durch welches der Kanal über die Lippe geführt wird. Die Brückenkanäle des Kanals sind die bedeutendsten ihrer Art in Bezug auf die Abmessungen des Wasserquerschnitts. Bei 3 Meter Wassertiefe weist die Kanalbrücke über die Lippe eine derartige Breite auf, dass zwei Schiffe bequem passiren können.

Zum Brückenkanal sind allein 30 000 Kubikmeter an Bruchsteinen verwendet worden. Dabei ist der kolossale Bau, der auf drei mächtigen, in die Lippe eingebauten Bögen ruht, in schönen architektonischen Formen ausgeführt und wird noch mehr gewinnen, wenn an jeder Seite ein hübsches eisernes Geländer angebracht sein wird. Hierauf wurde das in der Nähe des Kanals in herrlicher Umgebung angelegte Gehöft für Aufseher und Streckenwärter, wie solche den ganzen Kanal entlang geplant sind, besichtigt.

Durch das dankenswerthe Entgegenkommen der Herren Bauunternehmer waren an verschiedenen Stellen hübsch eingerichtete Kanaleisenbahnzüge den Theilnehmern zur Verfügung gestellt, mit denen eine lange Strecke fertigen Kanalprofils bis zum Hafen von Olfen und dem Brückenkanal über die Stever durchfahren wurde. Dieser ist nicht so bedeutend als der Lippebrücke-Kanal, hat indessen eine schwierigere und interessantere Fundirung. Weiter ging es dann zum Theil zu Fuss, zum Theil per Bahn bis zur Unterführung der Olfen-Lüdinghausener Chaussee unter den Kanal. Das Bauwerk, ein kleiner Brückenkanal, ist fast fertiggestellt und gewährt seiner gefälligen Formen wegen einen freundlichen Anblick.

Der ganzen zurückgelegten Kanalstrecke entlang bemerkte man viele den Kanal überspannende Brücken, welche, wie erläutert wurde, als Halbparabelträger konstruirt, sämtlich eine Spannweite von 31,79 Meter haben. Im Ganzen sind es 76 Stück, deren Gesamtgewicht etwa $3\frac{1}{2}$ Millionen Kilo beträgt. 41 Brücken haben eine Verkehrsbreite von 4,5 Meter und 26 Brücken eine solche von $5\frac{1}{2}$ Meter. Vier Brücken haben eine Verkehrsbreite von 7 Meter, fünf eine solche von 8 Meter. Diese letzteren Brücken sind für die Ueberführung von Chausseen bestimmt. Die Fahrbahn wird mit Buckelblechen abgedeckt, worauf zuerst eine Betonlage und dann der Schotterbelag kommt. Bis zum Wasserspiegel beträgt die lichte Höhe gewöhnlich $4\frac{1}{2}$ Meter, bei angestautem Wasser jedoch nur 4 m.

Die Wanderung erstreckte sich bis einige Kilometer vor Lüdinghausen, wo die Gesellschaft noch einmal Gelegenheit hatte, einen Trockenbagger in Augenschein nehmen können. Somit waren im Ganzen etwa 14 Kilometer zurückgelegt, auf welcher langen Strecke sich den Besuchern ein Bild entrollte, wie es nur ernstes Streben, Fleiss und Geschick vor Augen zu führen vermag.

Herr Bürgermeister *Lichtenberg-Hannover* sprach sodann den freundlichen Führern, den Herren Bauunternehmern den wärmsten Dank aus. Mittelst Extrazug der Gronau-Enscheder Eisenbahn gelangten die Theilnehmer in etwa $\frac{3}{4}$ Stunden nach Dortmund zurück.

Am Freudenbaum vereinigte demnächst ein Festmahl die Gäste und zwar in dem alten Saale. Der erste Trinkspruch galt selbstverständlich dem Kaiser, aus-

gebracht von Herrn Ober-Bürgermeister *Schmieding*:
Wo in Preussen in einer Versammlung öffentliche wirtschaftliche Interessen zur Erörterung kommen, da pflegt auch der monarchische Sinn, das Bewusstsein des Schutzes und der Fürsorge, die von der Person unseres Königs ausgehen, zum Danke und zur Ehrfurcht zu stimmen. Heute, und in dieser Stunde, wo wir bestrebt sind, an der wirtschaftlichen Hebung unseres Vaterlandes mitzuwirken, haben wir ganz besondere Veranlassung, Treue, Dankbarkeit und Huldigung unserem thatkräftigen Kaiser und König darzubringen. König Wilhelm II. folgt der Ueberlieferung seiner Vorfahren, wenn er der Herstellung von Wasserstrassen zur Ausgleichung der gewerblichen und landwirtschaftlichen Erzeugnisse vom Westen zum Osten seines Reiches und umgekehrt und zur Mehrung der Wohlhabenheit, zur Stärkung der Steuerkraft seine landesväterliche Fürsorge zu Theil werden lässt. Er folgt dabei traditionell dem Vorgehen seines grossen Ahnherrn Friedrich des Grossen, der persönlich schon im vorigen Jahrhundert die Schiffbarmachung der Ruhr sich angelegen sein liess, um auf ihr die Kohlen zum Export nach dem kaufkräftigen Holland ausführen zu können. Ueberhaupt sei es die Tradition des Hohenzollernhauses stets gewesen, Alles einzusetzen, nach innen wie nach aussen erträgliche Zustände zu schaffen und auf allen Seiten den Ausgleich herbeizuführen. Unser jugendlicher Hohenzollernkaiser pflege den Gewerbebetrieb in ebenso entschiedener Weise wie seine erlauchten Vorfahren, und namentlich halte er als geeignet zur Hebung desselben die Herstellung der Wasserstrassen. Redner schloss mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf den Kaiser.

Nachdem das Hoch verklungen, gelangten folgende Depeschen durch Herrn Bürgermeister *Lichtenberg* zur Verlesung:

I.

„Se. Maj. der Kaiser haben Allerhöchst Sich über das treue Gedenken der Theilnehmer an der Wanderversammlung des Niedersächsischen Kanal-Vereins lebhaft gefreut und mich zu beauftragen geruht, der Versammlung Allerhöchst den herzlichsten Dank mit der Versicherung auszusprechen, dass Allerhöchstdieselben dem Projekt der Herstellung eines Kanals von dem Rheine bis zur Elbe Ihr warmes Interesse auch ferner gern bewahren werden.“

v. Lucanus, Geh. Kabinettsrath.“

II.

„Freundlichen Dank für die mir übersandten Grüsse und die Versicherung meiner unentwegten Bemühungen für die Verbesserung der bayerischen Wasserstrassen.“

Prinz Ludwig.“

III.

„Ich danke Ihnen und Ihren Auftraggebern recht herzlich für die freundliche Begrüssung, welche Sie mir gewidmet. Ich freue mich der Würdigung der bisher für den Verkehr auf dem

Rheine mit so gutem Erfolge durchgeführten Arbeiten.

Friedrich, Grossherzog.“

Diese Depeschen, namentlich diejenige Sr. Majestät des Kaisers, wurden mit grossem Jubel aufgenommen.

Bürgermeister **Lichtenberg** gab seiner Freude über die eingelaufenen Antworten lebhaften Ausdruck und betonte dabei, dass nunmehr alle Kanalvereine zusammenarbeiten müssten, um gemeinsam die erstrebten Ziele zu erreichen. Redner dankt besonders für die hier gefundene gastliche Aufnahme, welchen Dank er nicht anders auszudrücken vermöge, als in dem Wunsche, dass durch den Kanal, den sie heute besichtigt, der alten Reichsstadt Dortmund reichster Segen erblühen möge.

Ober-Bürgermeister **Schmieding** erwiderte das Hoch, indem er darauf hinwies, dass es grosse Mühe und viele Kosten verursacht habe, den Dortmund-Ems-Kanal in das heutige Stadium zu bringen; die Stadt Dortmund allein habe 900 000 M. für sich gegeben. Für die Erweiterung des Kanalnetzes bezw. für eine Vereinigung zur Vertretung der Interessen der einzelnen Kanalvereine habe bisher eine gewisse Launheit geherrscht, welche jetzt hoffentlich umschlagen werde in das Gegentheil. Nachdem die Regierungsvorlage zur Verlängerung der Kanalstrecke bis zum Rhein gefallen, dürfe man die Sache nicht schlafen lassen, damit sie nicht versumpfe, sondern immer wieder von Neuem beleben, um endlich das Ziel zu erreichen. Das Hoch des Redners galt dem Kanalverein für Niedersachsen und Hannover.

Abg. **Wallbrecht-Hannover** wies in längerer Rede auf die Verhandlungen der Kanalvorlage im Abgeordnetenhaus hin, bei welchen von vielen Rednern die Nothlage der Landwirthschaft gegen die Vorlage ins Feld geführt worden sei. Nach Ansicht des Redners leidet die Industrie ebenso wie die Landwirthschaft, ja die Industrie habe noch schlechtere Zeiten zu tragen, für welche sie einen Ausweg finden müsse. An der Industrie solle sich die Landwirthschaft ein Muster nehmen, dann werde sie schon einen Ausgang aus der angeblichen Nothlage finden. Wenn es der Industrie gut gehe, dann habe sie das der Ausdauer der Bevölkerung zu verdanken. An die Staatsregierung habe die Industrie das Ersuchen gestellt, Wasserstrassen zu bauen, ein Ersuchen, das dieselbe zu erfüllen bereit sei, das sich aber nicht erfüllen lasse, in Folge der Gegnerschaft der Landwirthschaft. Indessen alle von dieser Seite vorgebrachten Gründe seien nicht stichhaltig, und deshalb ist der Redner der Ansicht, dass der Kanal kommen werde. Es sei Hoffnung vorhanden, dass dann die Industrie einen bedeutenden Aufschwung nehmen werde, weshalb sein Hoch dem Blühen und Gedeihen der Industrie der Provinz Westfalen gelte.

Merkens-Köln rühmt das Eintreten der Abgeordneten Schmieding-Dortmund und Wallbrecht-Hannover für den Kanal.

Stadtbourath **Peters-Magdeburg** überbringt einen Gruss aus dem Osten im Sinne des Mittelland-Kanals und ferner einen Gruss der Stadt Magdeburg, besonders des Ober-Bürgermeisters Böttcher von dort, der leider am Erscheinen hierselbst verhindert gewesen.

Fabrikbesitzer **Werner-Hannover** betont, dass die Versammlung eine Pflicht der Dankbarkeit abzutragen habe gegenüber Herrn Wasserbauinspektor Mathies, in welchem die Theilnehmer an der Besichtigung des Kanals einen Führer gehabt, wie er schwerlich besser zu finden sein dürfte.

Herr **Mathies** gab in der Erwidlung seiner Freude darüber Ausdruck, dass Se. Majestät der Kaiser ihn in diese Gegend geschickt habe, wo der Kanal für die Wichtigkeit der Industrie eine ganz besondere Bedeutung habe. Wenn ihm vom Vorredner freundliche Worte der Anerkennung zu Theil geworden, so sei er nicht so bescheiden, dieselben ganz abzulehnen, doch müsse er ein sehr gutes Theil abtreten an solche, die nicht so in die Erscheinung treten, nämlich an seine Kollegen wie nicht minder an die übrigen Beamten und an die Unternehmer, die ihr ganzes Können und Wollen, ihr ganzes Vermögen daran setzten, ein derartiges Werk auszuführen. Redner schilderte dann noch die Thätigkeit des Central-Vereins in Berlin und schloss mit einem Hoch auf denselben.

Herr General-Direktor Brauns-Dortmund, Bürgermeister Wilde-Hagen, Geh. Rath Schwabe-Berlin und Bürgermeister Haarmann schlossen sodann die Reihe der Festredner.

3.

Ausflug nach dem Ruhrthal

am 27. Mai.

Der Ausflug ins mittlere Ruhrgebiet nach Hagen, Herdecke und Witten fand zu dem Zweck statt, um mit dem Kanalverein Witten-Hagen am Harkort-Denkmal eine gemeinsame Zusammenkunft abzuhalten. Die von Hagen aus Kommenden fanden in Herdecke am Bahnhof eine überaus freundliche Aufnahme, wurden namens der Stadt vom Bürgermeister Mellinghaus begrüsst und ihnen ein Frühstück dargeboten. Ueber einen gestreckten Berggrücken, „den Nacken“, gings von hier ab zum Harkort-Denkmal, woselbst die Wittener Abtheilung unter Führung des Bürgermeisters Dr. Haarmann schon eingetroffen war. Auf dem romantisch gelegenen Harkortberge fand dann die Versammlung statt, die vom stelly. Vorsitzenden des Kanalvereins Witten-Hagen, **Dr. Haarmann-Witten**, mit folgender Ansprache eröffnet wurde:

„Meine Herren! Sie haben sich heute in ein Gebiet begeben, das die Kanalvereine zu Hagen und Witten in ihre Fürsorge genommen haben. Im Namen dieses Vereins begrüsse ich Sie, zugleich im Auftrage des leider durch Unwohlsein verhinderten Vorsitzenden des Hagener Vereins, Herrn Ober-Bürgermeister Prentzel, und spreche unsere Freude darüber aus, dass Sie unsere Ruhrberge aufgesucht haben und auch gekommen sind, um den Mann zu ehren, dem das Denkmal auf dieser Höhe errichtet ist. Von diesen Bergen schweift Ihr Blick in gewerbliche Thäler, zu unseren Füessen fliesst die Ruhr, einstmals belebt von zahlreichen Schiffen, hoffentlich bald wieder dem Verkehr dienstbar. Auch Ihre Unterstützung erhoffen wir für unsere lokalen Wünsche, wie andererseits wir jederzeit bereit sein werden, die allgemeinen Bestrebungen zu unterstützen und diesen uns anzupassen. Meine Herren! Darüber kann nur eine Stimme herr-

sehen, die Kanaltage haben bis jetzt den schönsten Verlauf genommen; was von ihnen erhofft wurde, ist in reichstem Maasse in Erfüllung gegangen und sicherlich haben sie auch dazu beigetragen, die Kanalfreunde nach dem Misserfolge der letzten Zeit zu neuer Arbeit zu ermuntern. Möge auch der heutige letzte Tag so verlaufen, dass er bei den hier Versammelten eine angenehme Erinnerung zurücklässt. Mit diesem Wunsche heisse ich Sie herzlich willkommen.“

Namens des Witten-Hagener Vereins überreichte sodann Fabrikant H. Meyer den Theilnehmern prächtige Blumensträuße mit dem Vermerk: „Kanalverein Witten-Hagen, 27. Mai 1894“.

Fabrikant *Werner-Hannover* dankte für die bewiesene Aufmerksamkeit namens der Mitglieder der auswärtigen Kanalvereine herzlichst.

Sodann hielt Herr Gewerbeschuldirektor *Dr. Holzmüller-Hagen* einen fesselnden Vortrag über „den Harkortberg, den alten Harkort und die Bestrebungen des Kanalvereins Witten-Hagen“; dessen vollständige Wiedergabe wir weiter unten bringen. *)

Namens des niedersächsischen Kanalvereins sprach Fabrikant *Werner-Hannover* dem Vortragenden herzlichen Dank aus.

Hauptm. z. D. *Hilken-Berlin* dankte namens des Central-Vereins für Kanal- und Flussschiffahrt und schloss mit dem Wunsche, dass es den vereinten Bemühungen gelingen möge, das vorgesteckte Ziel in Bälde zu erreichen, denn die Regierung bringe diesen Bestrebungen das grösste Interesse entgegen. Damit waren die Verhandlungen zu Ende.

Sodann trat die Versammlung den Weg zum Harkort-Denkmal an, woselbst Fabrikant *Werner-Hannover* namens des niedersächsischen Kanalvereins unter Hinweis auf die vielfachen Verdienste Harkort's einen Lorbeerkranz niederlegte. Nachdem noch die herrliche Aussicht vom Harkortberge genossen und der freundliche Ort Wetter besichtigt worden war, wurde von dort der Weg nach dem gastlichen Witten angetreten. Im Voss'schen Lokale vereinten sich Einheimische und Gäste zum letzten Male und blieben bei anregender Unterhaltung noch einige Stunden an festlicher Tafel vereinigt. Abends wurde die Heimreise angetreten — in dem Gefühl, dass das Zusammensein so vieler werktätiger Freunde der Binnenschiffahrt sowohl für die Einzelnen, wie für das Ganze sicher von segensreichen Folgen sein werde.

*) Siehe No. IV.

IV.

Friedrich Harkort und die norddeutsche Kanalfrage.

Vortrag des Direktors *Dr. Holzmüller-Hagen*,

gehalten am 27. Mai 1894

am Harkort-Denkmal bei Wetter a. d. Ruhr.

Wir stehen hier auf geweihtem Boden. Der „alte Stamm“ oder „Harkortberg“, auf dem wir uns befinden, war der Lieblingsspaziergang des alten Fritz Harkort, des thatkräftigen Schöpfers unserer Eisenindustrie, des Vorkämpfers der deutschen Flotte, des Mannes, der zugleich der Gründer Ihres Vereins zur Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt ist. Nach des Tages Last und Mühe ging er gern hier herauf. Zufrieden im Bewusstsein der Pflichterfüllung liess er die Blicke über das herrliche Ruhrthal hinschweifen. Ueberall sah er Stätten fleissiger Arbeit, die er hatte begründen helfen, und oft mag er hinabgeblickt haben auf die Burgruinen der alten Freiheit Wetter, in deren Mauertrümmer er selbst die erste westfälische Maschinenbauanstalt hineingesetzt hatte, gewissermaassen als das Wahrzeichen einer neuen Zeit, in der die Industrie die führende Rolle übernahm an Stelle der Burgherrschaft, in der die Arbeit des freien Bürgers an Stelle des Feudalismus und des Junkerthums trat.

Nicht umsonst hat man ihm ebenso, wie drüben dem Freiherrn von Stein, und dort auf Hohen-syburg dem Oberpräsidenten von Vincke, einen hohen Thurm als Denkmal gegründet, an dessen Fusse alljährlich die Harkortfeste gefeiert werden. Denn wie Vieles hat der alte Harkort geschaffen, geschaffen nicht zum eigenen Vortheile, sondern nur zum Wohle des Ganzen! Das Geldverdienen war seine Sache nicht, sondern das Anregen. Er holte den Puddelprozess von England herüber und setzte ihn an die Stelle der alten mühsamen Herd-Frischarbeit; er führte den Walzprozess ein, um Gewaltigeres zu ermöglichen als die kleinere Arbeit des Schmiedes am Wasserhammer; er bahnte den Eisenbahnen den Weg von Rheinland herüber nach Westfalen. Nie liess er andere seine belebenden Gedanken ausführen, sondern er selbst vollführte das Werk. Und war erst die Sache in den Sattel gehoben, dann überliess er, sich selbst zum Schaden, anderen die geschäftliche Ausbeutung. Harkort hatte, wie man sagte, das Bett gemacht, und die Anderen legten sich hinein; er selbst sann nach über neue Ideen zur Hebung des deutschen Handels und Gewerbes, zur Förderung der Machtstellung des deutschen Vaterlandes.

Er war es, der zuerst die Häfen der Nord- und Ostseeküste auspeilte, um zu erkennen, dass die Kieler Bucht und der Jahdebusen die Kriegshäfen der künftigen deutschen Flotte werden müssten. Und als einst im Abgeordnetenhaus ein Gegner seiner Bestrebungen andeutete, der westfälische Fabrikant würde wohl nicht viel vom Seewesen verstehen, da konnte ihm der alte Herr mit berechtigtem Stolze zurufen, dass allerdings er selbst den ersten Rhein-Seedampfer gebaut und ihn persönlich von Köln nach London hinübergeführt hätte, trotz holländischer Hindernisse und trotz des Sturmes und der Wogen, die 23 andere Schiffe an der Rheinmündung festgehalten hätten.

Und hiermit sind wir zu dem Theile seiner vielverzweigten Thätigkeit gelangt, der für die Theilnehmer am Kanaltage der wichtigste ist.

Es war im März 1880, als wir ihn zur Ruhe bestatteten, ihn, der eingehüllt lag in die Flagge jenes Dampfers Rhein, des Vorläufers der jetzigen Rhein-Seedampfer, die hoffentlich recht bald eine stattliche Flotte bilden werden. Nie werde ich den Tag vergessen, wo von Tausenden begleitet der Alte hinübergetragen wurde zur letzten Ruhe nach der schönen Grabstätte drüben im Scheder Walde. Die Veteranen der Freiheitskriege nahmen Abschied von ihrem alten Offizier von 1815, der schon am 15. Juni jenes Jahres unmittelbar vor der Entscheidung von Waterloo zweifach verwundet worden war, parlamentarische Mitkämpfer waren in grosser Zahl erschienen, Industrielle und Ingenieure begleiteten ihn, zahllos waren die Deputationen von Vereinen und Körperschaften, unabhäbar aber die Menge der Arbeiter. Auf jene Ruhestätte habe ich im vorigen Jahre im Auftrage Ihres Central-Vereins zur 100jährigen Feier seines Geburtstages einen Kranz niedergelegt.

Der Rhein-Seedampfer von 1837, der sich im Novembersturme nach England hinüberkämpfte, war aber nicht die einzige That auf dem Sie besonders interessierenden Gebiete. Auch die Dampfschiffahrt der Ober-Weser hat auf Harkort als ihren Vorläufer zurückzublicken. Im Jahre 1835 schon hatte dieser den ersten Weserdampfer, der in Minden abzuliefern war, vollendet, und im Jahre 1836 führte er ihn persönlich nach Holland hinüber, über Deventer nach Kampen, durch die Zuider See im Februarsturme nach Harlingen, und endlich durch die Watten der west- und ostfriesischen Inseln unter Abenteuern aller Art nach Bremen. Einen vollen Monat dauerte die Fahrt von Ruhrort bis zur alten Hansastadt. Dort mussten 100 Thaler gezahlt werden, damit der Pächter der Schiffsmühlen auf eine Stunde eine solche stillsetzte, um dem Dampfer Raum zu schaffen. Durch die enge Brücke in Hoya konnte der Dampfer nicht mit dem Radkasten passiren, der abgenommen werden musste. In Schweringen zwischen Hoya und Nienburg liess der Fährmann das Drahtseil der Fähre nicht nieder, weil er bloss bei Segelschiffen, den sog. Weserböcken, dazu verpflichtet war. Nach vergeblichen Verhandlungen ging Harkort mit dem Dampfer zurück, um Anlauf zu nehmen, liess tüchtig feuern, dampfte mit Hochdruck stromauf — ein Ruck, und das Fährseil war zerrissen und mit ihm riss ein Stück des kleinstaatlichen Partikularismus entzwei. Nun begann die Verfolgung des Dampfers durch reitende Gendarmen. Als aber erst die Liebenauer Steine, ein uraltes Schiffshinderniss, mit einiger Havarie überwunden waren, ging es bald über die Grenze und nach einer Fahrt von 5 Wochen war Minden erreicht. Kanonendonner und der Jubel einer gewaltigen Volksmenge begrüsst den ersten Dampfer auf der Ober-Weser.

Und nun kommen Harkorts Bestrebungen für den Rhein-Weser-Elbe-Kanal, für den Dortmund-Ems-Kanal, für die Ruhr- und Lippeschiffahrt. Er selbst spielte den Landmesser, nivellierte die Ruhrstrecke von Witten bis Hagen, und arbeitete einen fertigen Kanalisierungsplan aus, von dem sich Nachrichten in den Akten des technischen Vereins befinden.

Wenn er heute von seinem Grabe aus hören könnte, dass hier ein grosser Kanalverein versammelt ist, um das anzubahnen, was vor 50 Jahren fertig vor seinem Geiste stand, er würde rufen: „Endlich, endlich

beginnt es zu tagen!“ Denn leider sollten alle seine Bestrebungen für das Kanalwesen vergebliche bleiben. Das Kapital widmete sich ganz und gar der Herstellung des schnellsten Verkehrsmittels, der Eisenbahnen, deren Durchführung einen grossen Theil der Eisenindustrie in Thätigkeit setzte. Harkort war der Zeit um 50 Jahre vorausgeeilt. Jetzt aber hat Deutschland sein Eisenbahnnetz. Die grossen und wichtigsten Linien sind vorhanden, was noch zu schaffen bleibt, ist von geringer Bedeutung. Namentlich hier im Industriebezirke sind wir im Wesentlichen fertig, denn wir haben pro Quadratkilometer-Fläche den 98fachen Eisenbahnverkehr, als ganz Deutschland im Durchschnitt.

Jetzt tritt die Frage der Arbeitstheilung an uns heran, welche dahin zu beantworten ist, dass der Transport schwerer Massengüter ohne allzugrossen Werth, die nicht gerade schnell befördert werden müssen, den **Wasserwegen** zufallen muss, während kleinere Stückgüter grösseren Werthes den **Eisenbahnen** verbleiben. Nicht Diamanten und Edelsteine sind es, die in Schiffsladungen durch das Land geschleppt werden sollen, aber die schwarzen Diamanten, d. h. unsere Kohlen, unsere Erze, unser Roheisen und grosse schwere Produkte der Industrie gehören auf den Wasserweg.

In letzterer Beziehung muss immer wieder auch darauf hingewiesen werden, dass Eisenbahnwagen von 10 bis 20 Tonnen Tragfähigkeit für unsere Industrie nicht mehr ausreichen. Die Kruppschen Riesenkanonen und sonstige Fabrikate gehen jetzt bis zu 122 Tonnen Gewicht. Die Vordersteven moderner Panzerschiffe haben dabei Dimensionen, die das Profil unserer Tunnels derart übertreffen, dass man vom Eisenbahntransport ganz absehen muss. Und wer die Verladungsweise der Schachtringe für unsere Bergwerke gesehen hat, der wird sich sagen, dass auch hier der Wasserweg das Naturgemässe ist. Dasselbe gilt von den Theilen der modernen Riesenkrane. Der Zwang des Eisenbahntransportes ist es gewesen, der uns bisher zu kleineren Dimensionen nöthigte. Schaffen wir ein Netz von Wasserstrassen, so sind wir von allen Schranken befreit.

Das erste, was Sie erreicht haben, war der Dortmund-Ems-Kanal. Das zweite aber, was sie erstreben, ist der Rhein-Weser-Elbe-Kanal, der den Osten und Westen verbinden soll. Die Agrarier des Ostens werden Ihnen noch einmal dankbar sein, dass ihrem Getreide künftig der Wasserweg in unseren Bezirk geöffnet ist. Der rheinisch-westfälische Industriebezirk mit seiner starken Arbeiterbevölkerung baut nicht den vierten Theil des Getreides und sonstiger Feldfrüchte, deren er bedarf. Drei Viertel werden eingeführt, sei es von Südrussland, von Ostpreussen und Posen, sei es von Rumänien und Ungarn her. Fast Alles kommt jetzt mit der Eisenbahn zu uns. Dies muss sich ändern und wird sich ändern, weil es unwirtschaftlich ist.

Die Agrarier sind nicht im Stande, der volkswirtschaftlichen Entwicklung statt des Fortschrittes den Krebsgang aufzuzwingen. Und wo es Industrielle giebt, die sich als Gegner der Kanäle bekennen, da liegt es entweder an Konkurrenzbefürchtungen, wie im Siegerlande und im Saarbezirke, oder an dem besonderen Charakter der Industrie (z. B. der Industrie für Eisenbahnbedarf), aber nicht an grossen Gesichts-

punkten, die das gesammte Wohl des Vaterlandes in die erste Linie stellen.

Auch hier in Witten und Hagen haben sich Kanalvereine gebildet, die sich Ihren Bestrebungen voraussichtlich anschliessen werden. Seien Sie überzeugt, dass Ihr Rhein-Weser-Elbe-Kanal von uns auf das energischste unterstützt werden wird, damit er hoffentlich schon im nächsten Jahre gesichert erscheint.

Lassen Sie mich aber auch einen Blick auf die Achillesferse des Dortmund-Rhein- und Dortmund-Emskanals werfen, auf die wichtige Frage der Wasserversorgung. Sie brauchen allein für den letzteren auf der Haltung Henrichenburg-Münster 2 Kubikmeter pro Sekunde als Ersatz für Verdunstung und Sickerverlust und für Durchschleusung. Dieser Bedarf soll jetzt aus dem Kanal Hamm-Datteln gedeckt werden, nachdem vorher theurer Pumpenwerkbetrieb oder unterirdische Zufuhr von der Ruhr her auf der Tagesordnung gestanden hatte.

Die Bewohner der unteren Lippe protestiren gegen die Wasserentnahme, was ihnen Niemand verdenken kann. Wie aber, wenn künftig der Fluss selbst protestirt? Wie vollends dann, wenn auch die höhere Strecke Dortmund-Henrichenburg und Dortmund-Rhein der Speisung bedarf und pro Sekunde im Ganzen 4—5 Kubikmeter und noch mehr beansprucht werden.

Es wird in der That eine Zeit kommen, wo die Lippe nicht mehr im Stande sein wird, das nöthige Wasser zu beschaffen. Das Niedrigwasser unserer Flüsse sinkt von Jahr zu Jahr zu winzigeren Dimensionen herab. Jede Rieselwiese im Oberlaufe, jede Garten- und Ackerbewässerung ist ein Verdunstungsapparat grössten Stiles, jede Wasserleitung, selbst wenn die Stadt die Abwässer wieder in den Fluss zurückschickt, befördert die Verdunstung auf allerlei Arten, jede Fabrikanlage, und wenn sie nur Grundwasser benutzt, giebt Wasser in Dampfform an die Luft ab und der Wind führt Alles von dannen. So vollständig ausgetrocknete Flussbetten, wie wir sie jetzt im heissen Sommer haben, kannten unsere Väter nicht. Während auf der einen Seite dafür gesorgt wird, dass jeder Wasserüberfluss möglichst schnell ins Tiefland geschickt wird, sorgt man auf der anderen Seite dafür, in den Zeiten der Trockenheit das Wasser im Oberlaufe selbst zu verwenden. Und dies wird im Allgemeinen schlimmer und schlimmer werden. So lässt sich mit Bestimmtheit voraussagen, dass eines schönen Tages die Lippe versagen wird und Ihr Kanal auf dem Trocknen sitzt.

Der Wassermangel wird dauernd die Achillesferse Ihres Projektes bleiben, wenn Sie die von uns Anwohnern der Ruhr dargebotene Hand zurückweisen. Wir haben nichts gegen die Strecke Hamm-Datteln, bauen Sie meinetwegen zwei Lippekanäle, aber verlassen Sie sich nicht auf die Lippe allein.

Wir bieten Ihnen das nöthige Wasser in reichem Maasse an. Die Ruhr führt bei normalem Wasserstande 48 Kubikmeter pro Sekunde, also mehr als die Lippe. Vielleicht wenden Sie ein, sie sinke in schlimmer Jahreszeit herab bis auf 6 Kubikmeter, also auf etwas weniger als die Lippe, was ich — beiläufig gesagt — auch nach der gestrigen Besichtigung bezweifle. Aber, meine Herren, unsere Industrie baut Thalsperren, und diese werden hoffentlich auch Ihnen zu Gute kommen.

Nachdem Remscheid mit einer mehr als eine Million Kubikmeter fassenden Sperre den glücklichen Anfang gemacht hatte, regte es sich bei uns aller Orten. Die Thalsperre in der Füllbecke bei Altena, die Sperre in der Milspe bei Gevelsberg, die Sperre im Versethal bei Werdohl sind gesichert. Eine vierte wird bei Meinertshagen geplant, andere in sonstigen Thälern des Süderlandes. Eine Sperre wie die Remscheider kann auf volle 12 Tage ein Kubikmeter pro Sekunde abgeben, vier solche Sperren können dasselbe auf 48 Tage bewerkstelligen. Lassen Sie 10 solcher Einrichtungen entstehen, dann könnten auf 50 Tage mehr als 2 Kubikmeter pro Sekunde der Ruhr zugeführt werden, und zwar gerade in der trockensten Jahreszeit.

Unsere Industrie braucht Thalsperren. Ihr Kanal braucht Wasser, beide Bedürfnisse können durch staatliche Förderung der Thalsperren zugleich befriedigt werden. An der Lippe ist an dergleichen für absehbare Zeit gar nicht zu denken. So konnte ich denn am Schluss des letzten Jahres in einem Aufsätze der „Kölnischen Zeitung“ die Behauptung aussprechen, die Zukunft der Kanalspeisung sei nicht an der Lippe, sondern an der Ruhr zu suchen, wo man die kostbaren Wasservorräthe aufzuspeichern beginnt.

Diese Ansicht wurde auch von andern getheilt, und ich darf wohl verrathen, dass von betheiligten Regierungskreisen in Arnberg aus bei der „Kölnischen Zeitung“ Anfrage nach dem Verfasser jenes Aufsatzes geschehen ist, der sich in vieler Hinsicht mit den dort getheilten Ansichten deckte.

Gestern nun wurde mir von einem der Herren Wasserbau-Inspektoren am Dortmund-Ems-Kanal gesagt, das Wasser wolle man ganz gern nehmen, aber wir wünschten eine schiffbare Verbindung, und eine solche koste Geld. Beides ist ganz selbstverständlich. Wir wünschen die Wiederschiffbarmachung der Ruhr bis nach Hagen hinauf als einen Akt ausgleichender Gerechtigkeit und ausserdem eine Verbindung mit Dortmund. Wir bieten dabei dem Dortmunder Bassin, welches aus Gesundheitsgründen nicht stagniren darf, sekundlich 2 Kubikmeter Wasser und Gelegenheit zu Reinigungsspülungen. Die Schwierigkeiten sind nicht unüberwindliche, denn da Witten 78 bezw. 80 Meter Meereshöhe, das Dortmunder Kanalniveau 72 Meter hat, so ist ein Niveaukanal möglich, bei dem es sich noch um nur einen 19 Meter tiefen Durchschnitt in der Nähe von Langendreer handelt. Heven, Langendreer, Dortmund, das würde die Richtung sein.

Wir bringen Ihnen aber nicht nur Wasser, sondern auch Güter.

Verfolgen Sie das Band der Ruhr von hier bis dort, wo Hagens Schornsteine dampfen. Hier im Thale rollen jährlich schon jetzt 4 Millionen Tonnen Güter vorbei, was der gesammten Eisenbahnzufuhr von Berlin entspricht und fast seinem gesammten Wasserverkehr gleichkommt. Das kommt daher, dass in Hagen, dem Hauptplatz der süderländischen Industrie, 10 Eisenbahnen zusammenstrahlen. Die Kanalidee hat dort seit der denkwürdigen Versammlung in Witten, die wir vor fast zwei Jahren abhielten, ganz ausserordentlich an Boden gewonnen. Die Aussengemeinde Altenhagen-Eckesey mit ihren fast 10 000 Einwohnern hat die Eingemeindung nachgesucht aus Anlass der Kanalfrage, in der man vereinigt erfolgreicher zu arbeiten gedenkt. Dann

wird es sich um eine Industriestadt von 50 000 Einwohnern handeln, deren Lokalverkehr allein schon jetzt 800 000 Tonnen übersteigt. Cassel und Hildesheim haben das Interesse für ihre Kanallinien erzwungen, mit wie ganz anderem Rechte kann hier Hagen in die Schranken treten! Nehmen Sie dazu die Industrie des ganzen Süderlandes bis nach Witten herab, die reiche Sandstein-Industrie, von der Sie gestern am Kanal und heute am Bahnhofe Herdecke Proben bewundern konnten, und die grossartige Kalkstein-Industrie zwischen Hagen und Iserlohn! Nehmen Sie vor Allem dazu, dass Sie durch die vorgeschlagene Linie einen neuen Kohlenbezirk von jetzt 5 Millionen Tonnen Jahresförderung mit dem Wasserwege in Verbindung setzen und Sie werden erkennen, dass diese Kanalverbindung Ihrem Hauptprojekte einen reichen Zuwachs von Gütern bringen wird.

Arbeiten Sie mit uns Hand in Hand, so bekommen Sie für Ihren Kanal Wasser und Güter zugleich, Sie erobern die Sympathien eines Industriebezirks von 150 000 Einwohnern und die Mitwirkung unserer Abgeordneten im Landtage der Monarchie. Nicht um phantastische Schwärmerei handelt es sich bei uns, sondern um ein Projekt, welches der Provinzial-Landtag von Westfalen als nothwendig und nutzbringend und derselben Geldunterstützung werth erklärt hat, wie die übrigen Projekte.

Der Plan, von Herrn Landmesser Weissenfels in Witten fertig ausgearbeitet, liegt dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vor, und uns bleibt nur übrig. Ihnen zuzurufen: „Ergreifen Sie die dargebotene Hand, arbeiten Sie mit uns zusammen an dem gemeinschaftlichen grossen Ziele. Und so fordere ich Sie denn, hier, am Ehrenplatze des Gründers Ihres Vereins, des alten Fritz von Westfalen, angesichts der Stätte seiner industriellen Wirksamkeit, seiner Kanalpläne und angesichts seiner Ruhestätte auf, zu einem dreifachen Hoch auf die Zukunft des Netzes der grossen deutschen Wasserstrassen, auf die Zukunft unserer Fluss- und Kanalschifffahrt. Sie leben hoch!“

V.

Stellungnahme verschiedener Körperschaften zur Ablehnung der Dortmund-Rhein-Kanal-Vorlage.

1.

Magdeburg, den 21. April 1894.

Hohes Haus der Abgeordneten!

Dem hohen Hause liegt derzeit ein Gesetzentwurf, betreffend den Bau eines Schifffahrts-Kanals vom Dortmund-Ems-Kanal bis zum Rheine, zur verfassungsmässigen Beschlussfassung vor. Wir können die Vorlage dieses Gesetzentwurfs nur mit lebhafter Befriedigung begrüssen; denn mit diesem Kanal wäre der zweite Theil der von uns seit Jahrzehnten befürworteten Wasserstrasse zwischen Rhein, Weser und Elbe in Angriff genommen. Dass dieser Kanal als ein Theil des grossen Ganzen zu betrachten ist, hat der Entwurf auch dadurch zum Ausdruck gebracht, dass er auf den § 1 des Gesetzes vom 9. Juli 1886 Bezug nahm, in welchem die Staatsregierung ermächtigt wurde, „zur Ausführung eines Schifffahrts-Kanals, welcher betimmt ist, den Rhein mit der Ems und in einer den Interessen der mittleren und der unteren Weser und Elbe entsprechenden Weise mit diesen Strömen zu verbinden, und zwar zunächst für den Bau der Kanalstrecke von Dortmund bezw. Herne etc. nach der unteren Ems etc., 58 400 000 Mark zu verwenden.“

Mit dem Ausbau des Kanals zwischen Dortmund und dem Rheine wäre nun die Verbindung zwischen Rhein und Ems vollendet; der weitere und letzte Schritt müsste, wie dies auch in der Begründung des Gesetzentwurfs ausgesprochen wird, in dem Ausbau des Wasserweges zwischen dem Dortmund-Ems-Kanal und der Weser und Elbe bestehen.

Wir zweifeln nicht, dass das hohe Haus den vorliegenden Gesetzentwurf genehmigen wird; ist doch der Ausbau dieser Kanallinie für die betroffenen Gegenden von hoher Bedeutung und rechtfertigt den verlangten Kostenaufwand durchaus durch die zu erreichenden wirtschaftlichen Vortheile. Freilich muss hierbei der Kanal zunächst als ein Theil eines grösseren Ganzen angesehen werden, als ein Theil der Wasserverbindung zwischen Rhein, Ems, Weser, Elbe, welche im Ganzen erst eine Wasserstrasse von der höchsten wirtschaftlichen Bedeutung nicht nur für die durchzogenen Landstriche, sondern für den ganzen Staat und weite Kreise seiner Bevölkerung repräsentirt — vorausgesetzt, dass die Kanallinie vom Rhein zur mittleren Weser und Elbe geht. Wir vermögen an dieser Stelle eine eingehende ziffermässige Darstellung der wirtschaftlichen Bedeutung der Rhein-Weser-Elbe-Strasse als Nachweis dieser Behauptung nicht zu geben; allein es genügt vielleicht der Hinweis darauf, dass mit Vollendung des ganzen Wasserweges zwischen Rhein und Elbe, und zwar in dieser Linie einerseits der Kohle und dem Eisen Westfalens der Weg gebahnt ist bis in die mittleren und östlichen Provinzen, dass dann andererseits reiche Industriegebiete der Provinzen Sachsen und Hannover mit einem Wasserwege versehen, industriearme Gegenden erschlossen und neu belebt werden, dass auch der Landwirtschaft im Drömling und anderen vom Kanale durchzogenen Landstrichen durch Ermöglichung der Melioration Vortheile erwachsen

müssen, die allein von sachkundigen Landwirthen auf viele Millionen geschätzt sind, dass ebenso der Schifffahrt des Rheines, wie der Weser und Elbe erst dann ein gewaltiges neues Transportgebiet eröffnet sein wird. Die Königl. Staatsregierung, wie der hohe Landtag haben dies auch bisher nicht verkannt; denn in dem Gesetze vom 9. Juli 1886 ist die Wasser-Verbindung zwischen Rhein und Elbe endgiltig beschlossene Sache geworden! Gleichwohl hätten wir die dringende Bitte, dass es immer wieder und so auch jetzt bei Berathung des Baues einer Theilstrecke zum Ausdruck käme, dass nach wie vor an der Vollendung des ganzen Werkes festgehalten wird, dass somit das zur Genehmigung vorliegende Projekt eines Rhein-Dortmund-Kanals nur als Theil des Ganzen anzusehen sei und dass die Verbindung zwischen dem Dortmund-Ems-Kanal und der Elbe selbstverständlich ein Kanal zur mittleren Elbe sein muss! Die Königl. Staatsregierung hat dies, wie bereits erwähnt, durch die Bezugnahme auf das Gesetz vom Juli 1886 und an einer Stelle in der Begründung des Entwurfs ausgedrückt, letzteres allerdings nicht in einer vollständig genügenden Weise; denn jenes Gesetz spricht noch von einer „den Interessen der mittleren und der unteren Weser und Elbe entsprechenden“ Verbindung des Rheines mit diesen Strömen, während bereits seit einer Reihe von Jahren der Gedanke einer Verbindung des Rheines mit der Unterweser und der Unterelbe — der sog. Seelateral-Kanal — als überwunden und für gänzlich unrichtig erkannt angesehen werden muss. Alle Interessentenkreise, ebenso in Bremen, wie in Westfalen, in Magdeburg, wie in Hannover sind einmüthig der Ansicht, dass es sich nur um einen die Provinzen Westfalen, Hannover, Sachsen (nebst den Gebieten von Schaumburg-Lippe und Braunschweig) durchziehenden Kanal zur mittleren Weser und mittleren Elbe handeln kann, um den vielerörterten sogenannten — Mittelland-Kanal! Seit Jahren ist jegliche Opposition gegen diese Linie verstummt, noch mehr: alle beteiligten Kreise sind über die Richtung der Kanallinie im grossen Ganzen einig!

Bezüglich des Laufes dieser Mittelland-Kanallinie müssen wir uns heute, wo noch kein Projekt vorliegt, einer Aeusserung enthalten, nur soviel darf auch im Vorhinein gesagt und beansprucht werden, dass die Kanallinie allen grösseren und bedeutenden Städten der durchzogenen Landstriche Anschluss bieten muss, wenn die vollen wirthschaftlichen Vortheile erreicht werden sollen.

Aus allen diesen Erwägungen erscheint es uns — wie voraussichtlich allen Beteiligten und allen Kanalfreunden — dringendst wünschenswerth, wenn bei Anlass der jetzt vorliegenden Kanalfrage zum vollständig klaren Ausdrucke gelangen würde:

- a) dass der letzte Theil des Rhein-Weser-Elbe-Kanals, die Verbindung zwischen Dortmund-Ems-Kanal und Elbe mit thunlichster Beschleunigung in Angriff genommen werden möchte;
- b) dass diese Wasserverbindung nur als Kanal zur mittleren Weser und Elbe gebaut werden muss, ungefähr in der den beteiligten Interessen am meisten entsprechenden Linie des sogenannten Mittelland-Kanals, unter Berücksichtigung des Anschlusses aller bedeutenden Städte der betreffenden Landstriche.

Wir glauben damit keinerlei unberechtigte oder unzeitgemässe Bitte gethan zu haben. Zwar liegt heute dem hohen Hause nur die Frage der Erbauung eines Kanales vom Rheine zum Dortmund-Ems-Kanal vor, allein dieser Kanal ist eine Theilstrecke des grossen Ganzen: des Rhein-Weser-Elbe-Kanals, und somit steht überhaupt die Frage einer Wasser-Verbindung zwischen Rhein und Elbe zur Beschlussfassung. Da nun die Vorlage und deren Begründung es nicht klar erkennen lässt, dass man mit dem Gedanken eines Kanales zur Unterweser bezw. Unterelbe endgiltig gebrochen habe, da ferner überhaupt nichts Festes und Bestimmtes bezüglich der Zeit und der Art der Vollendung des letzten Theiles der Rhein-Elbe-Strasse ausgesprochen ist, so erscheint es uns von hohem Werthe, wenn das Hohe Haus der Abgeordneten mindestens in der Form einer Resolution oder in ähnlicher Weise zu erkennen gäbe, dass es den baldigsten Ausbau dieses dritten Theiles der Wasserstrasse und zwar in der Form eines Mittelland-Kanals wünscht. Diese Aeusserung des Hohen Hauses würde alle in Betracht kommenden Kreise hoch erfreuen — und deren sind sehr viele; denn der Mittelland-Kanal dient ebenso den Interessen der Industrie und des Bergbaues, wie der Landwirtschaft und Schifffahrt, fördert Westfalen, wie Hannover und Sachsen und mittelbar weite Bevölkerungsschichten des ganzen Staates, des Deutschen Reiches! Wenn in letzter Zeit eine Strömung sich bemerkbar gemacht hat, die vom Standpunkte der Landwirtschaft gegen Kanäle und Wasserstrassenbau überhaupt Stellung nehmen zu müssen glaubt, so wird — davon sind wir fest überzeugt — diese Auffassung sich recht bald als eine irrige, als eine nicht zutreffende Beurtheilung der wahren Interessen des Volkes und Staates erweisen und wiederum der ungetheilten Befürwortung des Ausbaues unserer Wasserstrassen Platz machen.

Wir geben der bestimmten Hoffnung Ausdruck, dass das Hohe Haus, das sich in weiser Erkenntniss der Interessen Preussens bisher stets als Förderer und Schützer der Wasserstrassen bewiesen hat, diesen Standpunkt auch jetzt nicht verlassen wird; wir können nicht glauben, dass es sich von einer irrthümlichen, kanalfindlichen Strömung beeinflussen lassen wird. Wir stellen daher die dringliche Bitte:

Das Hohe Haus der Abgeordneten des preussischen Landtages wolle geneigtest der Vorlage, betreffend den Dortmund-Rhein-Kanal, die verfassungsmässige Zustimmung ertheilen,

ferner bei diesem Anlasse dem dringlichen Wunsche Ausdruck geben:

dass auch bezüglich des letzten Theiles der im Gesetze vom 9. Juli 1886 beschlossenen Wasserverbindung zwischen Rhein und Elbe mit thunlichster Beschleunigung eine Vorlage ausgearbeitet und zur verfassungsmässigen Beschlussfassung vorgelegt werde, und

dass in dieser Vorlage die erwähnte Wasserstrasse als Kanal vom Dortmund-Ems-Kanal zur mittleren Weser und Elbe, unter Berücksichtigung des Anschlusses aller bedeutenden Plätze der vom Kanal zu durchziehenden Landstriche, in Aussicht genommen werde.

Die Aeltesten der Kaufmannschaft.

2.

Halberstadt, den 24. Mai 1894.

Als Vertreterin eines Bezirkes mit hervorragenden Binnenwasserverkehrsinteressen glauben wir uns mit dem Central-Verein für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt eins zu fühlen in dem Bewusstsein, dass die Ablehnung des Dortmund-Rhein-Kanals auf alle der Entwicklung unserer Binnenschiffahrt freundlich gesinnten Kreise unseres preussischen Vaterlandes einen niederdrückenden Eindruck gemacht hat, weil die Mehrheit des preussischen Abgeordnetenhauses hierbei nicht lediglich sachlichen Rücksichten gefolgt ist, sondern weil die Verhandlungen in der Kommission und im Plenum des Hauses die Scheinbegründungen der verschiedenen Gegnergruppen deutlich genug erkennen liessen. Es kann und darf das endgiltige Schicksal dieser Vorlage nicht eine gewaltsame Majorisirung durch eine Gegnerschaft bleiben, die theils in laienhaften Anschauungen von dem Werthe unseres Kanalbaues für die wirthschaftliche Entwicklung des Vaterlandes, theils aus parteipolitischen Kampfgründen zu ihrem ablehnenden Standpunkt gelangt ist.

An den geehrten Vorstand des Central-Vereins richten wir die Bitte, schleunigst Maassregeln in Erwägung ziehen zu wollen, die eine Kundgebung des Central-Vereins und seiner Zweigvereine zu Gunsten einer erneuten Regierungsvorlage veranlassen mögen. Uns scheint, dass dem Central-Verein kein würdigerer Gegenstand zur Beschlussfassung vorliegen kann, als die über seine Stellungnahme zu dem überraschenden Votum des preussischen Landtages.

Solange der Dortmund-Rhein-Kanal als eins der Fundamente des Mittelland-Kanals nicht endgiltig für die deutsche Binnenschiffahrt als verloren anzusehen ist, solange bleibt es Pflicht aller an der Fortbildung des Binnenwasserverkehrs interessirten Handelskammern und Schiffahrtsvereinigungen, laut Zeugniß davon abzulegen, dass sich in dieser wichtigen Frage die Mehrheit des preussischen Landtages bisher nicht in Uebereinstimmung mit der Bevölkerung des Landes befunden hat.

Die Handelskammer.

3.

Magdeburg, den 1. Juni 1894.

Das Aeltesten-Kollegium der Kaufmannschaft zu Magdeburg giebt seinem lebhaftem Bedauern darüber Ausdruck, dass die Mehrheit des preussischen Abgeordnetenhauses bei der Abstimmung über die Dortmund-Rhein-Kanalvorlage am 18. v. M. ein Kanalprojekt abgelehnt hat, das nicht nur für Bergbau und Industrie Rheinland-Westfalens von besonderer Wichtigkeit, sondern — als Theil eines Rhein-Weser-Elbe-Kanals — für ganz Preussen, ja für das ganze Deutsche Reich, für dessen Handel, Industrie und Bergbau, nicht minder aber auch für dessen Landwirthschaft von hoher Bedeutung ist.

Ohne darauf einzugehen, ob die Gründe dieser Ablehnung auf streng sachlichen Erwägungen beruhen oder ob sie vielleicht zum Theile auf eigenartige kanalfeindliche Strömungen, zum Theile auf eine Eifersucht des Ostens gegenüber dem angeblich bevorzugten Westen zurückzuführen sind, richtet das Kollegium an die königliche Staatsregierung die dringende ergebene Bitte,

unbeirrt durch das Ergebniss jener Abstimmung des Abgeordnetenhauses vom 18. v. M. für den

Ausbau einer Wasserstrasse zwischen Rhein, Weser und Elbe im Sinne des Gesetzes vom 9. Juli 1886 eintreten und insbesondere diese durch baldige Vorlage eines Gesetzentwurfs, betr. den Bau eines Mittellandkanals vom Dortmund-Ems-Kanale zur Weser und Elbe, fördern zu wollen.

Das Kollegium richtet gleichzeitig an alle an der Kanalfrage interessirten Kreise, an die Städte und Handelskörperschaften der von dem Kanalprojekte betroffenen Gegenden, an die Schiffahrtsvereinigungen, wie an sämtliche private Kanal-Interessenten das dringende Ersuchen, sich durch den Misserfolg der Dortmund-Rhein-Kanalvorlage nicht entmuthigen zu lassen, vielmehr mit verdoppelten Anstrengungen für die Rhein-Weser-Elbe-Kanalvorlage einzutreten, die Bestrebungen der Regierung für diese zu unterstützen, die Agitation für den Kanal stets rege zu erhalten, kurz unermüdet so lange für die Sache zu arbeiten, bis das Zustandekommen des seit Jahrzehnten erörterten und ersehnten grossen nationalen Werkes endlich trotz des heute da und dort noch mangelnden Verständnisses, trotz aller Anfeindungen und Gegenbestrebungen endgiltig gesichert sein wird.

Um alsbald über die Frage der zweckmässigsten Fortsetzung der Kanalagitation ins Klare zu kommen, erscheint dem Kollegium eine gemeinsame Berathung der beteiligten Körperschaften wünschenswerth; es hat das Vertrauen, dass der aus Vertretern aller beteiligten Kreise bestehende Ausschuss zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals in Hannover zu diesem Zwecke demnächst zusammengerufen werden wird.

Die Aeltesten der Kaufmannschaft.

4.

Antrag des Magistrats der Stadt Dortmund

auf

Herstellung der Verbindung des Dortmund-Emshäfen-Kanals mit dem Rheine durch Kanalisierung der Lippe unter Abstandnahme von der Ausführung der Süd-Emscher-Linie*)

(Projekt IV).

Euer Excellenz wollen geneigtest gestatten, dass wir schon bald nach Ablehnung der Kanalvorlage Dortmund-Rhein im Hause der Abgeordneten die Bitte aussprechen,

„unter Abstandnahme von der Ausführung des Projekts IV, eine Gesetzesvorlage zur Ausführung der Kanalisierung der Lippe von Vinnum (Lippebrücke) bis Wesel als derjenigen Verbindung des Dortmund-Emshäfen-Kanals zum Rheine bearbeiten zu lassen, welche im Stande sein wird, den lokalen Kohlen- und Frachtgüterverkehr zugleich mit dem Durchgangsverkehr dauernd zu bewältigen und deren Ausführungskosten sich so stellen werden, dass vermittelst einer erträglichen Schiffahrtsabgabe die Betriebs- und Unterhaltungskosten und eine Verzinsung des Anlagekapitals erzielt wird.“

In der ausführlichen Begründung werden zunächst die Bedenken hervorgehoben, welche von den Gegnern der Vorlage gegen die Süd-Emscher-Linie ins Feld geführt sind und deren Berechtigung zum Theil auch an Hand der Prüssmann'schen Denkschrift im Wesentlichen anerkannt.

*) Unterm 12. Juli an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten eingereicht.

„Die Bedenken gipfelten vornehmlich in Folgendem:

1. Der veranschlagte Kostenaufwand von fast 56 Millionen Mark erscheint insbesondere bei der gegenwärtigen Finanzlage Preussens ein unverhältnissmässig hoher. Die Kosten für 1 km Kanal der vorgeschlagenen Linie nach dem Rhein hin werden mit über $\frac{3}{4}$ Millionen Mark in dem Gesetzentwurfe der Königlichen Staatsregierung veranschlagt und übersteigen die Kosten, welche die Binnenschiffahrts-Kanäle bisher erfordert haben, um ein so Vielfaches, dass die Aussicht auf eine genügende Rentabilität, selbst wenn der Kanal bis zur Grenze seiner Leistungsfähigkeit befrachtet wird, sinken muss, wenn nicht die Schiffahrtsabgabe eine unerträglich hohe werden soll.
2. Die südliche Emscher-Linie wird in ihrem westlichen Theile bereits derartig mit Schiffen überlastet, dass ihr Hauptzweck, ein Glied jener Durchgangswasserstrasse zu werden, welche bestimmt ist, den Rhein mit der Weser und Elbe zu verbinden, nicht erreicht oder wenigstens erheblich gefährdet wird.
3. Die Sicherheit der Kanalanlage ist durch den weit vorgeschrittenen Bergbau des nieder-rheinisch-westfälischen Kohlenbeckens gefährdet und kann durch heute noch nicht übersehbare Zwischenfälle in späterer Zeit zur fortgesetzten Belastung der Staatskasse führen.
4. Die Reineinnahmen der Eisenbahnen erscheinen durch den Wettbewerb des Dortmund-Rhein-Kanals beeinträchtigt.“

Der Magistrat erklärte sodann, nachdem betont ist, wie sehr man in Dortmund bestrebt gewesen ist, für die Süd-Emscher-Linie zu wirken, wie folgt:

„Nachdem nunmehr aber das Abgeordnetenhaus mit grosser Majorität die Bewilligung der Mittel für die Ausführung der Linie IV (Süd-Emscher-Linie) abgelehnt hat, liegt für uns kein Grund mehr vor, fernerhin an dieser Linie noch festzuhalten. Vielmehr halten wir es für unsere Pflicht, im Interesse unserer Stadt und deren weiteren Umgebung die Ausführung derjenigen Kanallinie zu erbitten, welche dem durchgehenden Schiffahrtsverkehr zwischen Rhein und Elbe am besten dient, welche den grössten Theil des rheinisch-westfälischen Kohlengebiets als geeignete Ab- und Zufuhrstrasse aufschliesst, welche mit verhältnissmässig geringen Mitteln hergestellt werden kann, und für welche schliesslich fast all' die Bedenken, welche im Abgeordnetenhause gegen die Linie IV vorgebracht sind, wegfallen; das ist, wenn wir von der ungefähr doppelt so theuren, viele Brücken erfordernden, die Speisung erschwerenden und die Erweiterung ausschliessenden Linie über Dorsten (Projekt II) absehen, die Kanalisierung der Lippe von Vinnum bis Wesel (Projekt I).“

Es werden sodann eingehend die Verhältnisse der Lippe und deren Kanalisierung von Vinnum bis Wesel, sowie der Kostenpunkt und die Leistungsfähigkeit erörtert.

Der Magistrat berechnet die Anlagekosten zunächst auf 16 Millionen Mark, wozu noch 5,6 Millionen Mark kapitalisirte Betriebs- und Unterhaltungskosten kommen, und rechnet eine Verzinsung von $\frac{3}{4}$ Prozent heraus.

5.

Beschluss des 38. Rheinischen Provinziallandtages

in

seiner Sitzung am 2. Juni 1894, betreffend den Bau eines Schiffahrts-Kanals vom Dortmund-Ems-Kanal bis zum Rhein.

„Der Provinziallandtag beschliesst:

1. Die Rheinprovinz verpflichtet sich, für den Fall, dass auf Kosten des Staates eine Kanalverbindung zwischen dem Dortmund-Ems-Häfen-Kanal und dem Rhein in der Gegend von Ruhrort und Duisburg mit Anschlusskanälen in der Richtung auf Bochum, Essen, Mülheim a. d. Ruhr und Ruhrort hergestellt wird, der Staatskasse gegenüber
 - a) für die $\frac{3}{2}$ proz. Verzinsung von 10 Millionen Mark eine antheilige Gewähr von 70 Prozent und zwar bis zum jährlichen Höchstbetrage von 245 000 Mark insoweit zu übernehmen, als die Einnahmen aus den zu erhebenden Kanalabgaben zur Verzinsung des gesammten aufzuwendenden Baukapitals mit $\frac{3}{2}$ Prozent unzureichend sind;
 - b) eine antheilige Gewähr von 70 Prozent an einem durch die Kanalabgaben nicht gedeckten, auf höchstens 50 000 Mark zu begrenzenden Fehlbetrag der ihrem Jahresbetrage nach durch den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzten Betriebs- und Unterhaltungskosten, also bis zum Höchstbetrage von 35 000 Mark, zu übernehmen.
2. Die vorstehenden Garantieleistungen werden unter folgenden Bedingungen übernommen:
 - a) die nach Tilgung der Unterhaltungs- und Betriebskosten verbleibenden Ueberschüsse der vorbezeichneten Kanalstrecke werden auf die $\frac{3}{2}$ proz. Verzinsung der gesammten Bausumme einschliesslich Grunderwerbskosten gleichmässig verrechnet. Etwaige über die $\frac{3}{2}$ proz. Verzinsung hinaus sich ergebende Ueberschüsse werden in derselben Weise zur Tilgung der Bausumme beziehungsweise Verminderung der antheiligen Gewähr der beiden Provinzen verwendet;
 - b) der Provinzialverband wird bezüglich der übernommenen Leistungen von den im § 110 der Provinzialordnung vom 1. Juni 1887 und in den §§ 20 und 91 des Kommunal-Abgabengesetzes vom 14. Juli 1893 vorgesehenen Befugnissen der Mehrbelastung einzelner besonders interessirter Kreise Gebrauch machen, wobei die Beschlussfassung über die Frage, welche Kreise hiernach heranzuziehen sind, und welche Leistungen der Provinzialverband als solcher zu übernehmen hat, gemäss § 110 der Provinzialordnung dem Provinziallandtage mit der Maassgabe vorbehalten bleibt, dass der Provinzialverband als solcher nicht mehr als ein Drittel der Gesamtgarantieleistungen zu tragen hat.
3. Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, eine auf den Grundlagen der abgelehnten Kanalvorlage beruhende Gesetzesvorlage dem Landtage der Monarchie zur verfassungsmässigen Beschlussfassung in einer der nächsten Sessionen aufs Neue vorzulegen.

Die Handelskammer Dortmund

belenchtet im Jahresbericht für 1893 die Rhein-Kanal-Frage eingehend. Sie bringt die unterm 16. 10. 1893 der Staatsregierung eingereichte Denkschrift zum Ausdruck, worin sie sich für die Prüssmann'sche Linie II und grosse Abmessungen ausspricht, beleuchtet dann aber auch in einem den Bericht einleitenden Aufsatz die jetzige Lage in Folge Ablehnung der Dortmund-Rhein-Kanal-Vorlage und nimmt Stellung dazu.

Der Schluss des Aufsatzes lautet:

„Wie wir oben sahen, steht einer Transportkraft des Kanals (Linie IV) nach dem Rhein von höchstens 3 Millionen Tonnen zur Zeit eine für ihn erreichbare Förderung von 22 Millionen Tonnen Kohlen gegenüber, eine Förderung, der das unendlich dichte und gut verwaltete Eisenbahnnetz vielleicht noch eben gewachsen ist, dessen Zunahme sie aber ohne irrationelle Aufwendungen kaum mehr würde bewältigen können. Man kann hier mit vollem Recht sagen, der Eisenbahnverkehr sei mit Kohlen gesättigt. Die jährliche Zunahme der Kohlenförderung beträgt nach allgemeiner Auffassung voraussichtlich 1,3 Millionen Tonnen; bei einer nur fünfjährigen Bauzeit, und das ist sehr gering gerechnet, ist danach bereits eine Mehrförderung von 6,5 Millionen Tonnen vorhanden, das heisst mehr, als der Kanal nach beiden Seiten hin aufnehmen kann, und doppelt so viel, wie er auf der Linie IV nach dem Rheine zu tragen vermag. Ohne irgend welche Schädigung des fiskalischen Interesses hätte also unbedenklich die erheblich billigere und leistungsfähigere, zweifellos auch rentable Linie II gewählt werden können, für die wir auch in erster Linie eingetreten sind.

Dieselbe erschloss die östlichen Reviere, besonders das mächtig aufblühende Revier Recklinghausen, kostete den dritten Theil der Linie IV, und wenn man grösseren Aufwand nicht scheute, so konnten die jetzt blühenden Bergreviere in der Essener und Gelsenkirchener Gegend durch kurze Kanäle an jene Kanallinie oder direkt an den Rhein für den gleichen Preis den wünschenswerthen Wasseranschluss erhalten. Dann würde in 5 Jahren das Doppelte an Kohlen zum Rhein haben gehen, und durch Fortführung der Lippekanalisation über Dorsten hinaus bis nach Vinnum zugleich eine überaus leistungsvolle und jeder Vergrößerung fähige durchgehende Wasserverbindung vom Rhein nach Ems, Weser und Elbe haben hergestellt werden können, deren billige Tarife das Absatzfeld des Industriegebietes nach allen Seiten bedeutend erweitert und dem Getreide bauenden Osten der Monarchie ermöglicht haben würden, sich an der Verproviantirung des industriellen Westens auch ohne Staffeltarife zu betheiligen.

Bei derartigen Anschauungen kann es nicht befremden, dass die Ablehnung der Kanalvorlage im Abgeordnetenhaus am 18. Mai hier sehr gemischte Empfindungen hervorrief. Dass eine so wichtige Vorlage mit solchen Gründen abgelehnt werden konnte, wie es thatsächlich vielfach geschehen ist, wurde allseitig als in hohem Maasse bedauerlich und beklagenswerth empfunden. Dass der Ausbau des wichtigsten Gliedes des westpreussischen Kanalsystems, das bereits seit vollen vierzig Jahren geplant, seit mehr als dreissig Jahren von der Königlichen Regierung als berechtigt anerkannt ist, abermals für einige Zeit in die Versenkung verschwinden konnte, ist höchst traurig und kein Beweis dafür, dass die Förderung des

Gewerfleisses, die Erschliessung unserer Bodenschätze, die Eröffnung befruchtender Verkehrswege, die Entwicklung der Kraft, des Reichthums und der Arbeitskraft unserer Monarchie von unserer Gesetzgebung so verstanden und so gepflegt werden, wie man uns 1878 bei der Debatte über die Verstaatlichung der Eisenbahnen feierlich versprochen hat. Als einen mittel-mässigen Trost sagt man sich, dass die Interessen der östlichen Kohlenreviere unter einer späteren Vorlage kaum schlechter fahren könnten, als unter der abgelehnten, und dass man vielleicht hoffen dürfe, dass in einiger Zeit vorurtheilsfreier über die Verbindung des Kohlenreviers mit dem Rheine geurtheilt und erkannt werde, dass man den Kohlenkanal zum Rhein nicht hinter, sondern vor der Entwicklungslinie des nach Norden vorrückenden Bergbaus anlegen müsse, damit er durch dessen Vordringen nicht bereits vom ersten Tag an entwerthet und in absehbarer Zeit verlassen werde wie heute die Ruhr, sondern für eine Reihe von Jahren noch an Werth zunehme und der Gegenwart durch grosse Billigkeit und Entwicklungsfähigkeit Vortheile biete, die ein bei seiner Inbetriebsetzung schon auf absteigendem Ast befindlicher, ungenügender und viel zu theuer angelegter niemals schaffen kann. Befürchtet man doch, dass ein immerhin möglicher technischer oder kommerzieller Misserfolg der Linie IV eine Diskreditirung des ganzen Kanalbaus bei uns veranlassen könne.

Die Handelskammer hofft auf das Dringendste und Lebhafteste, dass die nächste Regierungsvorlage uns die Kanalisierung der Lippe in irgend einer Gestalt und in Verbindung mit Stichkanälen bringen werde, die den grossen Zentren der Industrie im unteren Emschergebiete Anschluss an den Kanal oder direkt zum Rheine bieten. Nach unserer Auffassung würde das mit sehr viel geringeren Mitteln erreichbar sein, als für die Linie IV in Anspruch genommen werden müssten.“

VI.

Stellungnahme des Gesamtvorstandes

des

Central-Vereins und seiner Zweigvereine zur Ablehnung der
Dortmund-Rhein-Kanal-Vorlage.

Die unerwartete Ablehnung der Vorlage veranlasste den Vorstand des Central-Vereins in sofortige Erwägung darüber einzutreten, welche Anforderungen bei der veränderten Lage an den Central-Verein, sowie an den Gesamtverband herantreten und ob bezw. in wie weit es geboten sei, öffentlich Stellung zu dem negativen Beschlusse des Hauses der Abgeordneten zu nehmen.

In Verfolg dieser Erwägungen gelangte der Vorstand zu dem Entschlusse, den Gesamtvorstand zur Verhandlung in einer gemeinschaftlichen Sitzung einzuladen. Die Verhandlung fand am 13. Juni im Reichstagsgebäude unter Leitung des 2. Vorsitzenden Amtsgerichtsrath Letocha statt. Derselbe erörterte zunächst die Sachlage an Hand des Verlaufs der Verhandlungen des Abgeordnetenhauses, sodann machte der Schriftführer Hauptm. z. D. Hilken Mittheilung über die geschäftliche Behandlung der Angelegenheit. Beider Ausführungen bestanden etwa in Folgendem:

Amtsgerichtsrath Letocha - Berlin-Steglitz.

Die Ablehnung des von der Königlichen Staatsregierung im Hause der Abgeordneten eingebrachten Gesetzentwurfes, betreffend den Bau eines Schifffahrtskanals von Dortmund-Emshafen nach dem Rhein hat die Mitglieder des Centralvereins und der zugehörigen Zweigvereine, sowie überhaupt alle Freunde der Wasserstrasse nicht etwa bloss befremdet und enttäuscht, sondern auch im hohen Grade beunruhigt: befremdet und enttäuscht deshalb, weil der abgelehnte Gesetzentwurf *re vera* nur dasjenige zur Ausführung bringen will, was das im Jahre 1886, also bereits vor acht Jahren, sowohl vom Hause der Abgeordneten, als auch im Herrenhause mit grosser Majorität angenommene Gesetz, betreffend den Bau neuer Schifffahrtskanäle und die Verbesserung vorhandener Schifffahrtsstrassen vom 9. Juli 1886 — in Aussicht genommen hat.

Durch jenes Gesetz wird nämlich, — wie dies der Wortlaut, die Motive und die damaligen Verhandlungen ergeben —, die Staatsregierung ermächtigt,

„eine leistungsfähige Schifffahrtsstrasse auszuführen, welche das ganze Staatsgebiet in der Richtung von Westen nach Osten durchzieht und alle grösseren, bekanntlich von Süden nach Norden fliessenden Flüsse vom Rhein bis zur Weichsel zu dem Zwecke mit einander verbinden soll, um den inneren Verkehr des gesammten preussischen Staatsgebietes zu fördern“.

In dem Gesetze vom 9. Juli 1886 sind der Königlichen Staatsregierung auch die Mittel bewilligt worden,

um den ersten Theil jener grossen, quer durch den Staat sich erstrecken sollenden Wasserstrasse auszubauen.

Mit dem Bau dieser ersten von Dortmund bezw. Herne nach der unteren Ems führenden Kanalstrecke ist auch bereits im Jahre 1892 begonnen worden und ist dieser Bau inzwischen soweit gefördert, dass im Jahre 1896 dessen Fertigstellung und Inbetriebnahme erfolgen dürfte. Der jetzt abgelehnte Gesetzentwurf hatte die **zweite** Abtheilung der in Rede stehenden Schifffahrtsstrasse, nämlich diejenige vom Dortmund-Ems-Kanal nach dem Rhein, zum Gegenstande.

Es handelt sich also im Grunde nur um weitere Realisirung des Gesetzes vom 9. Juli 1886. — Die Frage und die Entscheidung war daher — wie dies bei den Berathungen im Abgeordnetenhause namentlich der Herr Abgeordnete Rickert und auch unser verehrter Herr Kollege Dr. Hammacher richtig hervorhoben und auch die Herren Minister Dr. Miquel und Thielen nicht bloss zugestanden, sondern besonders betont haben — schon dahin präjudicirt, dass der Landtag, wenn er nicht mit seinen früheren Beschlüssen in Widerspruch gerathen und ein legal zu Stande gekommenes Gesetz umstossen wollte, die Vorlage hätte annehmen müssen.

Die Ablehnung des Gesetzentwurfes hat uns und überhaupt jeden objektiven Beobachter und Urtheiler daher befremden und enttäuschen müssen.

Die Ablehnung hat uns des Weiteren auch beunruhigt, namentlich um deshalb, weil von den Gegnern der Vorlage als Ablehnungsgründe verschiedentlich Anschauungen ausgesprochen worden sind, welche die Herstellung des Mittelland-Kanals, ja überhaupt den weiteren Ausbau von Wasserstrassen, geradezu in Frage stellen.

Der Central-Verein und die zugehörigen Zweigvereine haben es sich zur Aufgabe gestellt, den Ausbau der natürlichen und künstlichen Wasserstrassen zwecks Hebung der Binnenschiffahrt im wirthschaftlichen Interesse thunlichst zu fördern. Der Central-Verein und die Zweigvereine sind es sich daher selbst schuldig, zu dem ablehnenden Votum des Hauses der Abgeordneten und den Ablehnungsgründen Stellung zu nehmen.

Deshalb erlaubte sich der Vorstand des Central-Vereins, zur Berathung und Beschlussfassung den Gesamtvorstand, also die Vorstände der Zweigvereine, auf heute hierher zu einer ausserordentlichen Sitzung einzuladen.

Den Einladungen haben wir als Anlage die vorläufige Stellungnahme des Vorstandes des Central-Vereins zu den zu erörternden Fragen beigelegt.

Ich bemerke hierauf bezüglich, dass die dort formulirten Sätze den zu fassenden Beschlüssen des Gesamtvorstandes in keiner Weise präjudizirlich sein sollen, dass der Vorstand vielmehr darin nur seine Anschauungen gleichsam als Fühler hat zum Ausdruck bringen wollen.

Ehe wir in die Diskussion eintreten, erscheint es angezeigt, dass ich die Stellungnahme des Vorstandes noch mit einigen Worten erläutere, weil dies die weiteren Berathungen erleichtern und im Grossen und Ganzen auch die Grenzen fixiren dürfte, in denen sich unsere Diskussion und die etwa zu fassenden Beschlüsse bewegen werden.

An der Abstimmung über die Vorlage haben im Hause der Abgeordneten (nach Inhalt des stenographischen Berichts vom 18. Mai 1894) 302 Abgeordnete Theil genommen.

Die absolute Majorität betrug also 152.

Mit „Ja“, also für die Vorlage, haben aber nur 116, mit „Nein“, also gegen die Vorlage, hingegen 186 Abgeordnete gestimmt.

Wir haben es somit mit einer grossen Gegnerschaft zu thun, 70 Gegner mehr als Freunde der Vorlage.

Nach Inhalt der Ablehnungsgründe zerfallen die Gegner in verschiedene Gruppen.

Eine glücklicherweise nur kleine Gruppe zeigt sich, unter Führung des Herrn Abgeordneten Stengel, geradezu als Feindin der Wasserstrasse überhaupt. Denn der Herr Abgeordnete Stengel hat nicht allein die Vorlage, sondern auch die Kanal- und Wasserstrassen als solche auf das Schärfste bekämpft und sich dabei sogar bis zu der Behauptung verstiegen, „dass heut zu Tage in der Aera der Eisenbahnen die Kanalbauten als ein „Anachronismus“ zu betrachten sind und dass in Anbetracht der Ueberlegenheit der Eisenbahnen die Zeit der Kanalbauten überhaupt vorbei sei“.

Der Central-Verein und die zugehörigen Zweigvereine sind von der hohen wirthschaftlichen Bedeutung der Wasserstrasse so überzeugt, dass es einer Widerlegung der Stengelschen Anschauungsweise unter uns wahrlich nicht bedarf. Das vom Herrn Abgeordneten Stengel im Plenum des Hauses der Abgeordneten gefällte abfällige Urtheil über die Wasserstrasse ist indessen durch die Presse nicht bloss in Preussen und im Reich, sondern auch über Deutschland hinaus veröffentlicht worden. Wir können das Urtheil nicht unwidersprochen lassen, sind vielmehr verpflichtet, ja es uns selbst schuldig, auf das Unzutreffende der diesbezüglichen Anschauungsweise wenigstens hinzuweisen.

Der Herr Abgeordnete Stengel stützte seine Be-

hauptung auf die von ihm seit Jahren gemachten Studien über Eisenbahnen und Wasserstrassen und unser zeitiges Transportwesen. Auch der Central-Verein beschäftigt sich seit bereits 25 Jahren mit der Frage über das Verkehrs- und Transportwesen und haben seine Mitglieder sehr eingehend gerade die Frage: ob Kanal, ob Eisenbahn? nicht bloss studirt, sondern auch verschiedentlich diskutirt.

Wir sind dabei aber zu anderen Resultaten als Herr Stengel, nämlich zu der Ueberzeugung gelangt, dass die Wasserstrassen neben den Eisenbahnen nicht bloss bestehen können, sondern unumgänglich nothwendig sind, um den zeitigen wirthschaftlichen Bedürfnissen vollauf Rechnung zu tragen,

dass die Königlich preussische Staatsregierung daher ihre Pflicht geradezu verletzen würde, wenn sie zu einer Zeit, wo die ganze zivilisirte Welt und insbesondere unsere Wettbewerber auf dem Weltmarkte sich rüsten und bemühen, ihre Wasserstrassen mit Aufbietung aller Kräfte auszubauen und leistungsfähig zu machen, nicht endlich den Ausbau des sog. Mittelland-Kanals in Angriff nehmen würde.

Selbst die grössten Freunde der Eisenbahnen, die grössten Gegner der Wasserstrassen haben es nicht fertig bekommen, über die Wasserstrasse als Transportmittel den Stab zu brechen, sie so zu verdammen, wie es der Herr Abgeordnete Stengel gethan, vielmehr haben auch die Gegner der Wasserstrasse die Bedeutung der Wasserstrasse in objektiver Weise trotz verschiedener „Wenns“ zugestehen müssen.

Ich verweise hierauf bezüglich z. B. auf die neuste Schrift des Geh. Ober-Reg.-Raths, vortragenden Raths im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Herrn von Ullrich „Staffeltarife und Wasserstrassen“. Herr von Ullrich spricht sich in dieser Schrift über die Wasserstrassen unter Anderem dahin aus:

„dass der Wassertransport in den letzten 20 Jahren sich ausserordentlich verbessert und vervollkommnet hat in Bezug auf Billigkeit, Schnelligkeit, Sicherheit und Regelmässigkeit, dass die Binnenschiffahrt, insbesondere auf den natürlichen Wasserstrassen, in Deutschland die Eisenbahnen in Bezug auf die Billigkeit der Beförderung immer mehr unterbietet, ihnen in Bezug auf Schnelligkeit, Regelmässigkeit und Sicherheit des Transports immer näher kommt“.

Herr von Ullrich stellt den Wasserstrassen und insbesondere der Binnenschiffahrt überhaupt das Zeugniß aus, dass dieselbe, abgesehen von der allgemeinen Verbilligung des Güterverkehrs, in erster

Linie dazu beigetragen habe, den Transport auf weite Entfernungen zu vermitteln und auf diese Weise die Thätigkeit der Eisenbahnen zu ergänzen.

In ähnlicher Weise hat sich der frühere Eisenbahnminister Herr v. Maybach, der uns Allen als ein entschiedener Vertreter der preussischen Staatseisenbahnverwaltung bekannt ist, wiederholt im preussischen Landtage ausgesprochen. Denn er sagte z. B. in einer Rede vom 8. März 1890 unter Anderem:

„Ich bleibe bei dem Grundsatz, den ich stets vertreten habe und für den allein richtigen halte: Eisenbahnen und Wasserstrassen sollen sich gegenseitig ergänzen und sind lediglich dazu da, dem Allgemeinverkehr, nicht einseitigen Interessen zu dienen.“

Das sind, meine Herren, glänzende Zeugnisse, welche von dem entschiedensten Vertreter der Eisenbahnen der Binnenschifffahrt ausgestellt worden sind, das sind auch sprechende Beweise von der Nothwendigkeit der Wasserstrassen und der weiteren Ausbildung derselben.

Nein, die Aera der Wasserstrassen ist nicht vorbei; sie besteht noch und beginnt von Neuem, allerdings unter ganz veränderten Gesichtspunkten, wie vor der Zeit der Eisenbahnen.

Vor der Zeit der Eisenbahnen war nur das Frachtwesen auf Landwegen der Konkurrent der Wasserstrassen.

Dasselbe Pferd zieht auf dem Landwege 15, auf der Chaussee 30, auf dem Wasser 1000 Zentner.

Es war also natürlich, dass damals der Bau von Kanälen überall Nutzen brachte.

Die Eisenbahnen bringen es mit sich, dass Kanäle — um Nutzen zu bringen und sich einigermaßen zu rentiren — nicht mehr allenthalben, sondern nur noch dort angelegt und ausgebaut werden können, wo es sich um Fortbewegung grosser Massengüter handelt.

Die Ueberlegenheit der Eisenbahnen für die gewöhnliche Waarenverfrachtung ist ja unbestreitbar.

Es giebt aber gewisse Waaren, welche sich ihrer Natur nach der Wasserfracht zuwenden:

- a) so die feuergefährlichen: Pulver und Petroleum;
- b) solche, welche das Schütteln der Eisenbahnen nicht vertragen, also z. B. geformte oder behanene Steinarbeiten, Flüssigkeiten in Glasballons oder leicht undicht werdende Gefässe und auch die Stückkohlen, welche durch Reibung und Abbröckelung werthloser werden;
- c) endlich Güter von grösseren Dimensionen und minderwerthige Gegenstände, welche mehr

Raum einnehmen, als der gewöhnliche Waggon und die Durchfahrten der Bahnen unter Brücken, oder welche die theuren Eisenbahnfrachten nicht ertragen, z. B. Holz, Torf, Steine, Erdmassen.

Ein einziges Fluss- und Kanalschiff fasst soviel, als ein ganzer ziemlich schwerer Eisenbahnzug.

Für die Eisenbahnen giebt es überhaupt eine Grenze der Leistungsfähigkeit, über welche hinaus sie die Konkurrenz mit dem Kanal und überhaupt mit den Wasserstrassen nicht mehr aufzunehmen vermag, wo also der Kanal vom volks- und staatswirthschaftlichen Interesse der Eisenbahn vorzuziehen ist.

Die Ueberlegenheit der Wasserstrassen beginnt schon dort, wo jedes Kilometer derselben von rund 2 Millionen Tonnen (Bellingrath und Professor Meitzen rechnen 1 928 500 Tonnen aus) jährlich durchlaufen wird.

Der Kanalbau ist also heutzutage zwar nicht überall, aber doch dort berechtigt und erforderlich,

wo die Bewegung grosser und mindestens zwei Millionen Tonnen erreichender Massen Güter, die sich für die Wasserfracht eignen, in Betracht kommt.

Eine zweite Gruppe der Gegner bekämpfte den Mittelland-Kanal als solchen, weil derselbe der Industrie allein zu Gute kommen, die Landwirtschaft aber sogar schädigen würde, —

während eine dritte Gruppe — und diese ist die grösste und auch mächtigste, denn sie besteht aus der Mehrheit der konservativen Partei und repräsentirt hauptsächlich unsere Landwirthe — die Vorlage nicht bloss wegen der aus dem Kanalbau der Landwirtschaft erwachsenden Schäden, sondern auch deshalb ablehnen zu müssen glaubt, weil unsere Finanzlage nicht gestatte, Millionen für Wasserstrassen auszugeben, deren Rentabilität auch nicht annähernd feststehe. Man solle und müsse vor Allem auf eine entsprechende Verzinsung der Anlagekosten der Wasserstrasse Bedacht nehmen und demgemäss die Kanalgebühren und Wassertransporttarife zunächst feststellen.

Der Herr Eisenbahnminister Thielen bezeichnete die von diesen Gruppen gegen die Vorlage erhobenen Bedenken in seiner inhaltsschweren Rede vom 17. Mai 1894 mit Recht als Arabesken, um die eigentlichen Gründe der Ablehnung zu verziern, — weil einmal die Rentabilität der auszubauenden Kanalstrecke Dortmund-Rhein ausser Zweifel steht und weil der Mittelland-Kanal als solcher, wie der genannte Minister in seiner Rede überzeugend ausgeführt hat, der Landwirtschaft speziell im Osten zumindest in gleicher Weise zu Gute

kommen wird wie der Industrie, — zumal die Kanäle als vorzüglich regulirte und gehörig beaufsichtigte Zu- und Ableiter von Wasser auch landwirthschaftlichen Zwecken dienstbar gemacht werden können.

Ganz Gröningen und Lewarden sind auf diesem Wege durch Kanal-Aktiengesellschaften aus Torfmooren in blühende Provinzen umgeschaffen worden. Landwirthschaftliche Meliorationen lassen sich auch im Binnenlande in Verbindung mit Kanalanlagen durch Ent- und Bewässerungen, Wiesen- und Deichbauten, Stau- und Entsumpfungen leicht ausführen.

Eine vierte, nicht zu unterschätzende Gruppe bekämpfte nur die vorgeschlagene Kanallinie wegen der technischen Schwierigkeiten bei der Ausführung und der enormen Baukosten, sowie wegen der eventuellen Ersatzansprüche der Bergwerke aus voraussichtlichen Schädigungen der Gruben durch einströmende Wasser.

Diese Gruppe verlangte deshalb, dass der Ausbau der vorgeschlagenen Südemscher Linie aufgegeben und dafür der Lippefluss von Vinnum ab Henrichenberg kanalisirt werde.

Die von dieser Gruppe gegen die Südemscher Linie erhobenen Bedenken und die gleichzeitig für die Lippelinie vorgetragenen Gründe,

dass der Südemscher Kanal nur etwa $2\frac{1}{2}$ Mill. Tonnen werde bewältigen können, während die Frachtenmenge des Dortmunder Bergreviers mindestens 16 Mill. Tonnen betrage, und dass somit der untere Theil dieses Kanals vollständig mit Kohlschiffen verstopft und daher dem beabsichtigten allgemeinen Durchgangsverkehr auf dem sogenannten Mittelland-Kanal zwischen dem Westen und Osten kaum zu Gute kommen würde;

dass ferner durch den projektirten Kanal in Folge der geplanten Wasserentnahme aus der Lippe die in diesem Thale belegene Landwirthschaft voraussichtlich geschädigt und die dortige noch schwache Industrie wegen Mangel an Verkehrsstrassen in der weiteren Entwicklung beeinträchtigt werden würde,

dass endlich der projektirte Kanal — abgesehen von event. kolossalen Schadensersatzansprüchen — mehr als 60 Millionen kosten soll, während die Kosten des Lippe-Kanals höchstens 23 Millionen Mark betragen würden,

lassen sich nicht ohne Weiteres von der Hand weisen. Dies und die vom Herrn Finanzminister im Hause der Abgeordneten in der Sitzung vom 18. Mai 1894 vor den Abstimmungen abgegebene dahingehende positive Erklärung:

„Darüber mache ich mir keine Illusionen; wenn dieser Kanal fällt, so ist damit das Gesetz von 1886, welches die grosse Kanalentwicklung im Westen im Auge hatte, im Wesentlichen aller Wahrscheinlichkeit nach auf die Dauer gefallen,“

habe bei der Berathung über die Stellungnahme zu der abgelehnten Vorlage den Vorstand des Central-Vereins veranlasst, auch die Frage zu erörtern, inwieweit der nach dem Ausspruche des Herrn Finanzministers durch Ablehnung der Vorlage erfolgten Gefährdung der grossen Kanalentwicklung im Westen etwa durch Schiffbarmachung der Lippe vorgebeugt werden könnte. — Ob über die Aufrechthaltung oder etwaige Aufgabe der Südemscher-Linie und eine Stellungnahme zu Gunsten der Lippe-Linie schon jetzt bindende Beschlüsse gefasst werden können, erscheint sehr zweifelhaft.

Die Fassung unseres Entwurfes soll jedenfalls, wie ich wiederhole, unseren heuigen Verhandlungen und Beschlüssen in keiner Weise vorgreifen.

Schriftführer Hauptmann z. D. **Hilken**: Ueber die Art der geschäftlichen Behandlung der vorliegenden Angelegenheit möge es mir vor Eintritt in die Verhandlungen gestattet sein, in Kürze die Gründe anzugeben, welche den Vorstand bewogen haben, eine Stellungnahme zu den bezüglichlichen Verhandlungen im Abgeordnetenhause durch Berufung des Gesamtvorstandes herbeizuführen.

Es erscheint eine Aufklärung um so nothwendiger, weil aus unseren Mitgliederkreisen schon bald, nachdem im Abgeordnetenhause die für den Dortmund-Rhein-Kanal leider so ungünstige Entscheidung gefallen war, mehrfach der Wunsch ausgesprochen worden ist, die Angelegenheit in einer Ausschusssitzung zu verhandeln, während Andere die Einberufung einer ausserordentlichen Hauptversammlung zu diesem Zwecke für empfehlenswerther erachteten.

Es kommt hinzu, dass jüngst sogar in der Presse*) nicht etwa bloss die Frage erörtert worden ist, ob es angezeigt sei, den Gesamtvorstand mit der ganzen Angelegenheit zu befassen, — sondern auch in Zweifel gezogen ist, ob der Gesamtvorstand überhaupt befugt sei, sich in der Sache schlüssig zu machen.

Nach voraufgegangener Rücksprache und Fühlungnahme mit Vertrauensmännern aus den eigenen Mitgliederkreisen und denen der Zweigvereine beschloss der Vorstand des Central-Vereins einstimmig, sowohl

*) Siehe Kölnische Zeitung vom 11. Juni, Abendausgabe.

von der Einberufung des Ausschusses, als auch einer ausserordentlichen Hauptversammlung abzusehen, weil bei der vorgerückten Jahreszeit der Besuch solcher Versammlungen voraussichtlich nur ein schwacher gewesen wäre und dies der Wichtigkeit der Sache, welche die Anwesenheit von Vertretern aller Binnenschiffahrts-Interessenten — nicht allein der unmittelbar an der gefallenen Kanalvorlage Betheiligten — erforderte, nicht entsprochen hätte. Dabei wäre es gänzlich dem Zufall überlassen gewesen, in welcher Weise sich die Mehrheit einer spärlich besuchten Versammlung zusammengesetzt haben würde, und damit lag die Gefahr nahe, dass dann Beschlüsse gefasst wurden, welche demnächst mit Grund aus dem Gesichtspunkte angefochten werden konnten, dass sie nur durch eine einseitige Zusammensetzung der Anwesenden und unter dem Eindrucke der subjektiven Erregung über die unerwartete Ablehnung der Vorlage zu Stande gekommen seien.

Die zu erwartende Zusammensetzung dieser Versammlungen gab in der That keine unbedingte Gewähr für eine ruhige und leidenschaftslose Behandlung der an sich heiklen Fragen, es lag daher die Gefahr nahe, dass bei den voraussichtlichen Meinungsverschiedenheiten möglicherweise ein einheitlicher Beschluss nicht zu Stande gekommen wäre. Bei der Oeffentlichkeit der Verhandlungen würden dies die Gegner der Wasserstrassen für sich und gegen uns dann ausgenützt haben.

Alle diese Nachtheile wurden vermieden, sobald der Gesamtvorstand mit der Sache befasst wurde. Berechtigt dazu war er nach den §§ 4 und 15 der Satzungen, denn seit Bestehen des Verbandes des Central-Vereins mit seinen Zweigvereinen hat es wohl keine Sache gegeben, die es mehr verdient, als eine „gemeinsame Angelegenheit“ behandelt zu werden, als diejenige, um welche es sich hier handelt.

Eine Zufallsmehrheit, d. h. eine einseitige Zusammensetzung des Gesamtvorstandes war ebenfalls ausgeschlossen, da ja der Gesamtvorstand nur aus den amtlichen Vertretern der Vereine — also aus Männern, die das Vertrauen der Mitglieder an deren Spitze gestellt — besteht.

Endlich fielen bei Einberufung des Gesamtvorstandes alle Bedenken fort, welche hinsichtlich der Gefahren der Oeffentlichkeit der grösseren Versammlungen, des Ausschusses u. s. w. bereits erwähnt sind.

Gegen die erfolgte Berufung des Gesamtvorstandes ist denn auch von keiner Seite aus Mitgliederkreisen ein Bedenken erhoben worden.

Seitens des Vorstandes des Central-Vereins ist auch ein Entwurf zur Stellungnahme aufgestellt und

ausser an die Mitglieder des Gesamtvorstandes auch an diejenigen Ausschussmitglieder vertraulich zur Begutachtung versandt worden, welche Landestheilen angehören, die mittel- oder unmittelbar an der abgelehnten Kanalvorlage interessirt waren.

Wir erbatnen die Begutachtung dieses Entwurfs, um für die Verhandlungen des Gesamtvorstandes diesem möglichst ausgiebige Unterlagen zur Beurtheilung der Stimmung in den betheiligten Mitgliederkreisen geben zu können. Erfreulicherweise ist auch der Erfolg ein recht befriedigender gewesen, denn es ist eine grosse Anzahl von Gutachten eingegangen, von denen — anbei bemerkt — die meisten sich mit unserem Entwurf zur Stellungnahme im Wesentlichen einverstanden erklärten.

Ich lege diese Gutachten zur Einsicht hiermit ergebenst vor. Auch ich kann zum Schlusse nur noch hervorheben, dass — wie es ja auch selbstverständlich ist — mit der Fassung dieses Entwurfes in keiner Weise den Beschlüssen des Gesamtvorstandes vorgegriffen werden sollte.

Bei der diesen einleitenden Erörterungen folgenden Diskussion wurde allseitig und übereinstimmend dem Bedauern über die Ablehnung der Kanalvorlage im Abgeordnetenhaus Ausdruck gegeben und gleichzeitig — ebenfalls allseitig und übereinstimmend — geltend gemacht, dass nicht bloss die rheinisch-westfälische Montan-Industrie, sondern auch der Staat und das ganze Land ein dringendes Interesse daran haben, dass der auf Grund des Gesetzes vom 9. Juli 1886 in erster Ausführung stehende Dortmund-Ems-Kanal, als Mittelglied einer Wasserstrasse zwischen dem Rhein und der Elbe, zunächst unverzüglich nach dem Westen fortgeführt, also mit dem Rheinstrome verbunden werde, weil der mit so bedeutenden Kosten herzustellende und seiner Vollendung entgegengehende Dortmund-Ems-Kanal andernfalls als Torso eine todte Wasserstrasse werden würde.

Die stattgehabten Erörterungen, denen der Entwurf zu Grunde gelegt wurde, behandelten in erster Linie die Frage, ob man von weiteren Bestrebungen für die Ausführung der im Hause der Abgeordneten abgelehnten sogenannten Südemischer Linie zu Gunsten der Kanalisierung der Lippe Abstand nehmen solle, oder an ersterer festgehalten werden müsse — oder ob es angezeigt sei, lediglich an dem allgemeinen grossen Grundgedanken, der Erstrebung einer vom Rhein bis zur mittleren Elbe durchgehenden Wasserstrasse festzuhalten, die Befürwortung einer bestimmten Linienführung aber bis zu weiterer Klärung der Verhältnisse auszusetzen und beim

Widerstreit der Meinungen deren Austragung zunächst den Interessenten zu überlassen.

Alle drei Ansichten fanden im Schosse der Versammlung energische Vertretung und führten zu lebhaften Erörterungen. Die Anwesenden waren aber darüber einig, dass es nothwendig sei, auf alle Fälle die Staatsregierung in dem ihr aufgedrungenen Kampfe gegen die Gegner der Wasserstrassen mit allen Kräften zu unterstützen, auch mit allen Kräften für die Verwirklichung der in dem Gesetze vom 9. Juli 1886 vorgesehenen Schaffung einer durchgehenden Wasserstrasse vom Rhein zur Elbe einzutreten.

Unter diesem Gesichtspunkt und in der weiteren Erwägung, dass für den Gesamt-Verband nur das alle Interessenten Einigende in Frage kommen könnte, gelangte die Versammlung in Uebereinstimmung mit den bisherigen Beschlüssen des Ausschusses des Central-Vereins*) zu den nachstehenden einhellig gefassten Beschlüssen.

Eine Erörterung über die Stellungnahme zur Frage der Gebühren auf den Wasserstrassen, wofür ebenfalls ein Entwurf vorgelegt war, fand nicht statt, vielmehr wurde letzterer, dem Antrage des Vorstandes des Central-Vereins gemäss, nebst den dazu eingegangenen zahlreichen Gutachten an die Schifffahrts-Abgaben-Kommission zur Vorberathung und Berichterstattung überwiesen.

Die Beschlüsse des Gesamtvorstandes lauten demnach wie folgt:

*) Siehe Oktober-Heft 1893, Seite 224.

1. Erneutes Eintreten für die Herstellung einer Schifffahrtsstrasse zwischen Rhein und Elbe (sogenannter Mittelland-Kanal), und zwar, falls die Gesetzesvorlage für den ganzen Kanal noch nicht möglich sein sollte, zunächst für den Ausbau des westlichen Theils (Verbindung des Rheins mit dem Dortmund-Emshäfen-Kanal).
2. Erneute Anerkennung der Nothwendigkeit des Ausbaues von Wasserstrassen auch in den östlichen Provinzen, entsprechend deren wirthschaftlichen Bedürfnissen.
3. Anerkennung, dass die Heranziehung der Interessenten bei herzustellenden Wasserstrassen in der Art der von der Regierung bei der Vorlage, betreffend den Dortmund-Rhein-Kanal, geplanten Garantieleistung aus wirthschaftlichen und finanziellen Gründen berechtigt ist.
4. Anerkennung des von der Regierung ausgesprochenen Grundsatzes, dass auf den künstlichen Wasserstrassen Gebühren zu erheben sind, jedoch unter dem Vorbehalt mässiger Höhe, gerechter Vertheilung auf Schiff und Frachtgut und einer den Verkehr nicht beeinträchtigenden Erhebungsart.
5. Ueberweisung des Entwurfs, betr. Stellungnahme in der Gebührenfrage an die Schifffahrts-Abgaben-Kommission zur Vorberathung.

Für die Richtigkeit:

Hauptm. z. D. **Hilken**, Schriftführer.

VII.

Nachtrag zur Statistik des Verkehrs auf den deutschen Wasserstrassen.

In Ergänzung der Anlage 1 des Mai-Heftes der „Mittheilungen“ bringen wir die uns nachträglich seitens des Magistrats der Stadt Schönebeck a. Elbe freundlichst mitgetheilten Verkehrszahlen zur Kenntniss unserer Mitglieder*):

Stromgebiet der Elbe	Lokalverkehr							Niedrigster Pegelstand		Schifffahrts- tage		
	1891			1892				Meter		1891	1892	
	Zahl der Schiffe	Mit Schiffen an- gekom- men t	ab- gegan- gen t	Mit Schiffen und Flössen angekommen und abgegangen zusammen t	Zahl der Schiffe	Mit Schiffen an- gekom- men t	ab- gegan- gen t	Mit Schiffen und Flössen angekommen und abgegangen zusammen t	1891	1892	1891	1892
Schönebeck	1519	101 419	347 035	448 454	1526	85 945	304 872	390 817	+ 68	+ 11	280	297

*) Das Zahlenmaterial ist insofern nicht völlig erschöpfend, als der Verkehr von einer Firma, welche keine bezüglichen Angaben gemacht hat, darin nicht mit enthalten ist. — Durchgangsverkehr nicht mitgetheilt.

VIII.

Zur Frage der Schiffahrtsabgaben.

Verhandlungen des Abgeordnetenhauses vom 23. Mai 1894
auf Grund der Resolutionen Bandelow und Gothein.

Präsident: Die Resolution Bandelow lautet: Das Haus der Abgeordneten wolle beschliessen: Die Kgl. Staatsregierung zu ersuchen:

1. bei Feststellung von Kanalgebühren auf die Deckung der Verwaltungs- und Unterhaltungskosten, sowie auf eine entsprechende Verzinsung der Anlagekosten Bedacht zu nehmen und die bestehenden Kanalgebühren einer Prüfung zu unterziehen, um diesen Grundsatz, soweit solches mit den Wirtschafts- und Verkehrsverhältnissen vereinbar ist, zur Durchführung zu bringen;
2. die Einführung von Gebühren zum Ausgleich für die Kosten, welche für die Verbesserung der natürlichen Wasserstrassen aufgewandt sind oder werden, in Erwägung zu ziehen.

Die Resolution Gothein lautet: Das Haus der Abgeordneten wolle beschliessen: Die Kgl. Staatsregierung zu ersuchen:

1. Bei Feststellung von Kanalgebühren auf die Deckung der Verwaltungs- und Unterhaltungskosten, sowie bei den neueren den jetzigen Verkehrsbedürfnissen entsprechenden künstlichen Schiffahrtsstrassen auf eine entsprechende Verzinsung der Anlagekosten, soweit dieselben für besondere der Schiffahrt dienende Einrichtungen aufgewendet sind, Bedacht zu nehmen und die bestehenden Kanalgebühren einer Prüfung zu unterziehen, um diesen Grundsatz, soweit solches mit den Wirtschafts- und Verkehrsverhältnissen vereinbar ist, zur Durchführung zu bringen;
2. von dem zu verzinsenden Anlagekapital aber den Kostenbetrag für Festlegung der Ufer und Verbesserung der Vorfluth wie überhaupt für allgemeine Flussregulierungsarbeiten, sowie schliesslich den kapitalisirten Werth der durch Kanäle oder Kanalisirungen erzielten landwirthschaftlichen Meliorationen in Abzug zu bringen;
3. bei Feststellung der Gebühren jede Wasserstrasse für sich zu behandeln.

Abg. **Winckler:** Die Erhebung von Gebühren auf denjenigen künstlichen Wasserstrassen, welche im Laufe der letzten Jahrzehnte gebaut, ist nicht in der Weise geregelt, wie es das Finanzinteresse des Staates wünschenswerth macht. Wir sind zu der Ueberzeugung gekommen, dass die Kapitalien, welche der Staat in die künstlichen Wasserstrassen gesteckt hat, nicht in der Weise nutzbar gemacht werden, wie es wünschenswerth ist. Es handelt sich um ein Kapital von 78 063 928 M., das bei einer $3\frac{1}{2}$ proz. Verzinsung jährl. eine Einnahme von 2 732 238 M. abwerfen müsste. Die Kosten für die technische Bedienung, Instandhaltung und Abgabenerhebung belaufen sich jährlich auf 1 375 166 M. Die beiden Zahlen ergeben 4 107 404 M. Würden die Gebühren eine $3\frac{1}{2}$ proz. Verzinsung des Anlagekapitals und den Ersatz der Unterhaltungskosten ergeben, so müssten 4 107 000 M. jährlich einkommen. Thatsächlich beträgt die Einnahme an

Kanalgebühren nur 1 160 999 M. Es ergibt das einen Fehlbetrag von beinahe 3 Mill. M. jährlich und einen Fehlbetrag gegen die jährl. Unterhaltungskosten von 2 141 677 M. Wir haben nun bei der zweiten Berathung des Dortmund-Rhein-Kanals von dem Herrn Finanzminister gehört, dass die Intentionen, welche wir mit der Resolution verfolgen, von ihm gebilligt werden, und thatsächlich von der Finanzverwaltung bereits dahin gestrebt wird, die Rentabilität der künstlichen Wasserstrassen zu erhöhen. Wir glauben aber, dass es nicht überflüssig sei, wenn das Hohe Haus sich schlüssig macht in dieser Frage, und es wird die Bestrebungen der Staatsregierung nur unterstützen, wenn sie ein derartiges Votum hinter sich hat.

Wir halten eine Erhöhung der Einnahmen aus Kanalgebühren auch aus dem weiteren Grunde für wünschenswerth, weil sehr kostspielige grosse Kanalprojekte zur Zeit bestehen. Meine politischen Freunde haben nicht die Ueberzeugung, dass vollkommene Klarheit darüber herrscht, in welcher Weise überhaupt Kanäle rentabel sein können, in welcher Weise daher ein Kanalbau in grossen Maassstabe mit den Finanzinteressen des Staates vereinbar ist. Aus dieser Erwägung heraus sehen wir unseren Vorschlag als einen Versuch an, zu einem sicheren Schlusse zu kommen in Bezug auf die Rentabilität der Wasserstrassen und zu sicheren Beschlüssen in Bezug auf die Genehmigung von künftigen Vorlagen.

So lange es sich nur um Kanalprojekte handelte, welche von privater Seite betrieben wurden, konnten dieselben ignorirt werden. Nachdem aber auf diese weiteren grossen Kanalprojekte in der Vorlage der Staatsregierung Bezug genommen ist, halten wir es für unsere Pflicht, alles dasjenige zu thun, was uns in die Möglichkeit versetzen kann, in Zukunft solche Vorlagen mit vollkommener Sachkenntniss zu beurtheilen, welcher wir jetzt ermangeln.

Ein weiterer Gesichtspunkt ist für uns maassgebend, als wir, sowohl was die bereits bestehenden als etwaige fernere Wasserstrassen betrifft, es für unsere Pflicht halten, die Einnahmen der Eisenbahnen nicht in einer solchen Weise herabgehen zu lassen, als es möglich ist, wenn in der bisherigen Weise die Erhebung der Kanalgebühren in einer ganz unvollkommenen, mit den Eisenbahngebühren in keinem richtigen Verhältnisse stehenden Art erfolgt. Denn wenn wir auch von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gehört haben, dass der einzelne Kanal, den die Kgl. Staatsregierung uns jetzt vorgeschlagen hatte, voraussichtlich eine Verminderung der Einnahmen der Eisenbahnen nicht hervorrufen würde, so können wir uns doch nicht der Erwägung verschliessen, dass, wenn wir Kanäle in solchem Umfange bauen, als es jetzt wenigstens als möglich in Aussicht gestellt ist, die Rentabilität der Eisenbahnen, wie sie jetzt besteht, nicht erhalten bleiben kann, falls nicht wenigstens auf diesen Kanälen solche Gebühren erhoben werden, welche mit den Frachtsätzen der Eisenbahnen in richtigem, den beiderseitigen Anlagekapitalien entsprechenden Verhältnisse stehen und hindern, dass durch ein übermässiges Uebergehen der Frachten auf die Kanäle die Eisenbahnen in ihren Erträgen in erheblicher Weise geschädigt werden.

Wir sind der Meinung, dass wir die Staatsregierung bei der Bitte, die wir an sie richten, in keiner Weise zu sehr einschränken dürfen, dass wir ihr eine möglichste Latitüde lassen müssen, um alle Fragen, welche hier hineinschlagen, in der ihr geeigneten Weise in Berücksichtigung zu ziehen. Die Resolution des

Abg. Gothein geht uns viel zu sehr in Einzelheiten und zwar in solche, worüber wir die volle Freiheit der Entschliessung der Staatsregierung vorbehalten müssen. Wir können den Wortlaut der Resolution nicht als einen solchen anerkennen, welcher den Zweck erreicht, für eine spätere Beschlussfassung über zu bauende Kanäle die nöthige Unterlage uns zu geben. Das, was wir an höheren Einnahmen dadurch erreichten, würde, wenn diese Resolution zur Annahme gelangt, so gering sein, dass der Zweck damit unter keinen Umständen erreicht werden kann. Wenn wir nämlich von den Kosten für Kanäle alles das abziehen wollten, was unter No. 2 abgezogen werden soll, dann bleibt überhaupt wenig übrig.

Dass jede Wasserstrasse für sich behandelt werden soll, ist in gewisser Beziehung richtig, da nicht alle Kanäle über einen Kamm geschoren werden können; aber in gewisser Beziehung müssen wir auch hier eine Gleichmässigkeit wünschen, und nur da, wo es absolut nicht angängig sein sollte, würden wir mit einer verschiedenartigen Behandlung uns einverstanden erklären; aber wir können das nicht direkt als unsere Ansicht hinstellen. (Sehr richtig! rechts.) Unter diesen Umständen kann ich das Hohe Haus im Namen meiner politischen Freunde nur bitten, dass es im Allgemeinen sich mit dem von uns intendirten Zwecke einverstanden erklären und der Resolution in dem Wortlaut seine Zustimmung geben möchte, den wir vorgeschlagen haben. (Bravo! rechts.)

Abg. **Gothein**: Der Herr Vorredner hat ausgeführt, dass meine Resolution den eigentlichen Zweck der von den konservativen Parteien eingebrachten Resolution zum grossen Theile hinfällig machen würde, indem dadurch die finanzielle Wirkung abgeschwächt werde. Ich glaube allerdings, dass Verkehrswege in erster Linie dazu da sind, den Verkehr zu fördern, nicht finanzielle Zwecke zu erfüllen, und diesen Gesichtspunkt hat ja auch die von den konservativen Parteien eingebrachte Resolution einigermaassen gewahrt, indem sie selbst sagt: „soweit solches mit den Wirthschafts- und Verkehrsverhältnissen vereinbar ist“.

Wenn ich meine Resolution eingebracht habe in Ergänzung, nicht im ausgesprochenen Gegensatz zu der vorher eingebrachten, so geschah es hauptsächlich, um darauf hinzuweisen, wie viele Bedenken doch eine derartige allgemeine Resolution hat, und wie ausserordentlich komplizirt die Frage ist, mit der wir uns beschäftigen. Ich glaube nicht, dass wir etwas Zweckmässiges hier im Hause mit diesen Resolutionen erreichen werden. Das sind so verwickelte Fragen, dabei sind so spezielle Angaben nothwendig über den vorhandenen Wasserverkehr und die Erträge der einzelnen Wasserstrassen, wie wir sie gegenwärtig noch gar nicht haben, so dass es meiner Ansicht nach dringend nothwendig ist, derartige Resolutionen, die so wichtige Fragen betreffen, nicht ohne kommissarische Vorberathung einfach hier im Hause abzumachen.

Der Herr Vorredner hat gesagt, wir haben bereits dieses Material. Es ist auch hier in meiner Hand, aber ich verstehe nicht, wie der Herr Vorredner auf Grund dieses Materials zu der Behauptung kommen konnte, dass die im letzten Jahrzehnt gebauten Wasserstrassen sich nicht genügend rentirt hätten. Wie kann er das von allen Wasserstrassen sagen? In dieser uns von der Regierung gegebenen Nachweisung sind alle möglichen Wasserstrassen zu-

sammengeworfen; ich erinnere bloss daran, dass der gesammte Komplex der märkischen Wasserstrassen von A bis Z in einen Topf gethan ist, dass selbst gewisse Regulierungsarbeiten an der Havel drin stecken, dass alle die alten Wasserstrassen, die heute zum grossen Theil gar nicht mehr brauchbar sind, hier mitverzinst werden sollen aus dem Einkommen der neuen, den modernen Verkehrsverhältnissen entsprechenden Wasserstrassen. Deshalb habe ich geglaubt, dass es dringend nothwendig ist, näher auf die Einzelheiten einzugehen, und das genauer zu präzisieren, was die von den Herren Konservativen eingebrachte Resolution im Allgemeinen will, dass wir uns klar werden sollen über die Schwierigkeiten, die die Lösung dieser Frage hat!

Ich stehe nicht prinzipiell auf dem Standpunkt, dass jede Verkehrsanlage sich selbst rentiren muss, und ich glaube, die Herren dort rechts stehen auch nicht auf diesem Standpunkt; wenigstens habe ich sehr viele konservative Landräthe und konservative Rittergutsbesitzer kennen gelernt, die gar nicht für das Gebührenprinzip und Gebührensystem auf Chausseen schwärmten, die einfach verlangten, dass der Kreis die sämmtlichen Kosten für Chausseen tragen sollte, und dass zum Nachtheil der Städte, die in dem Kreis gelegen waren, sämmtliche Chausseezölle aufgehoben würden. Das sind doch auch Gebühren, die für Benutzung von Verkehrswegen erhoben werden! Wir müssen doch sagen, dass, wenn viele Städte oder städtische Gemeinwesen und auch Provinzen grosse Verkehrsanlagen geschaffen haben, und kleinere Staaten, wie Bremen mit der Weserkorrektur, wie Lübeck, das einen Kanal jetzt zum grossen Theil auf seine Kosten baut, — dass sich derartige Städte sehr wohl bewusst sind, dass eine volle Rentabilität dieser Anlagen aus den Gebühren nicht herauskommen kann, dass sie einen höheren Zweck damit verfolgen, den der allgemein wirthschaftlichen Hebung des Landes und ihrer eigenen Verhältnisse, dass, wenn sie diese Aufwendungen nicht machen würden, sie wirthschaftlich zurückbleiben würden.

Wenn wir das Gebührenprinzip ins Extreme treiben wollten, würden wir gar nicht in der Lage sein, eine Bahn nach bisher wenig verkehrsreichen Gebieten zu bauen; denn die würde sich auch für lange Zeit nicht rentiren. Da giebt es eben grössere Landeskulturinteressen und grössere wirthschaftliche Interessen zur Hebung einzelner Landestheile und des Gesamtwohlstandes, die auch berücksichtigt werden müssen.

Ich glaube, dass hier zwischen uns kein grosser Unterschied besteht, dass Sie diese Auffassung auch zum grossen Theil haben; es kommt nur darauf an, wo man sie praktisch verwerthet und ich glaube, Sie haben in Ihrer Resolution selbst dem einigermaassen Rechnung tragen wollen, dass Sie diesen meinen Ausführungen wohl beistimmen werden.

Ich habe mir Mühe gegeben, den Wortlaut des Antrages der Herren Konservativen vollständig in meine Resolution zu übernehmen; ich habe aber für nothwendig gehalten, einzelne Einschränkungen zu machen, und ich glaube, ich kann im grossen Ganzen mit der Kritik zufrieden sein, die an den beiden Resolutionen in den gestrigen „Berliner politischen Nachrichten“ geübt ist. Denn im Wesentlichen enthält der Artikel, der in den „Berliner politischen Nachrichten“ steht, ja dasjenige, was auch in meiner Resolution ausgeführt ist, mit ganz geringen Ausnahmen, dass ich nicht in intemem Verkehr mit den „Berliner

politischen Nachrichten“ stehe, das werden Sie mir wohl glauben.

Nun, meine Herren, was habe ich zugesetzt und was habe ich weggelassen? Ich habe zunächst hinzugesetzt: „bei den neueren den jetzigen Verkehrsbedürfnissen entsprechenden künstlichen Schiffahrtsstrassen“. Ja, wenn Sie für alle solche Schiffahrtsstrassen, die in keiner Weise mehr dem modernen Verkehr entsprechen, heutzutage eine Verzinsung des Anlagekapitals, das darauf verwendet worden ist, verlangen, wenn Sie dann die Gebühren entsprechend dem jetzigen Verkehr so hoch bemessen wollen, so werden Sie einfach den Verkehr darauf todt machen. Der Herr Ministerialdirektor Schulz hat ja neulich ausgeführt, dass der Bromberger Kanal, der ihm entgegeng gehalten wurde, heute absolut nicht mehr den Anforderungen entspricht, die an eine moderne Schiffahrtsstrasse gestellt werden müssen. Wie kann man von einem solchen Kanal, auf dem die Schiffahrt kaum mehr rentabel ist, dann verlangen, dass er solche Abgaben trägt, die den Verkehr ruiniren würden? Dort ist eben keine Rentabilität mehr zu erzielen. Wenn Sie das von gewissen märkischen Wasserstrassen auch verlangen, wenn Sie das von den in grösseren und geringeren Dimensionen bestehenden Kanälen und Schleusen an der Oberhavel verlangen, dann wird damit gar nichts zu erzielen sein. Ich glaube, es liegt das vollständig in dem Sinn, den Sie selbst haben, dass das, was Sie wollen, beschränkt wird auf die neueren Wasserstrassen, und in der Motivirung, die Abg. Winckler dem Antrage gegeben hat, habe ich auch gehört, dass es sich auf die Wasserstrassen bezieht, die in den letzten 10 Jahren gebaut sind — da ist, wie ich schon ausgeführt habe, die Grundlage, die uns von der Regierung gegeben wird, in keiner Weise beweiskräftig, denn bei den märkischen Wasserstrassen ist beispielsweise alles, Altes und Neues, in einen Topf geworfen.

Ich billige den Zweck der Resolution im grossen Ganzen; ich glaube auch, dass es dringend nothwendig ist, dass die Regierung in höherem Maasse, als das früher bisweilen der Fall gewesen ist, sich über die wirtschaftliche und auch über die finanzielle Bedeutung der einzelnen Wasserstrassen klar wird. Es ist vor einigen Jahren eine Kanalerneuerung beschlossen worden, die, glaube ich, wieder $1\frac{1}{2}$ Millionen gekostet hat, die meines Erachtens vollständig weggeworfenes Geld sind. Ich meine die Erneuerung des Klodnitz-Kanals in Oberschlesien. Das ist ein Kanal, auf dem einige 20 Schleusen vorhanden sind; der im besten Falle mit Kähnen von 100 Tonnen Tragfähigkeit befahren werden kann. Trotz aller neueren Aufwendungen thäten wir meines Erachtens auch heute noch am richtigsten, diesen Kanal ruhig fortfallen zu lassen, weil er bei seinen Grössenverhältnissen weder eine wirtschaftliche, noch eine finanzielle Bedeutung besitzt; ich glaube, er erfordert 26 000 M. Zuschuss jährlich, ohne dass er, wie gesagt, etwas leistet, vielleicht mit Ausnahme von zwei benachbarten Werken, die ihn vielleicht benutzen, um auf der einen Seite Schlacken, auf der anderen Seite Kohlen zu fahren. Insofern halte ich allerdings eine Resolution für angebracht, welche die Regierung auffordert, bei neuen Kanälen und Verbesserung alter Wasserstrassen zu prüfen, ob es angebracht ist, dafür Geld aufzuwenden.

Sodann habe ich hinzugesetzt den Passus 2 meines Antrages, und gegen ihn hat sich namentlich der Herr Vorredner gewendet. Der Ausdruck ist

vielleicht nicht ganz korrekt, aber gemeint habe ich das nicht, was Herr Winckler daraus herausgelesen hat. Es heisst hier:

von dem zu verzinsenden Anlagekapital aber den Kostenbetrag für Festlegung der Ufer und Verbesserung der Vorfluth wie überhaupt für allgemeine Flussregulirungsarbeiten in Abzug zu bringen.

Ich meine hier nicht — und ich könnte das vielleicht in einer besseren Redaktion klar ausdrücken — die Kanäle; bei diesen gehören die Kosten der Uferbefestigungen ja zweifellos zu den zu verzinsenden Anlagekosten, — sondern in diesem Falle lediglich Flussregulirungen. Ja, m. H., wenn ein Fluss kanalisirt wird, und es werden Staustufen auf demselben eingerichtet, so werden auf diesem Fluss für diese Kanalisirungsarbeiten Abgaben erhoben, und meiner Ansicht nach steht dem in keiner Weise die Reichsverfassung entgegen; denn das sind besondere Einrichtungen für die Schiffahrt. Aber etwas vollständiger Anderes ist es, wenn die Flüsse regulirt und die Ufer durch Buhnenbauten und Schwellen festgelegt werden. Diese Korrekturen liegen im allgemeinen Kulturinteresse, um den Fluss in seinem Lauf festzuhalten, und Verwilderungen desselben, die die gefährlichsten Ueberschwemmungen hervorrufen, zu verhüten. Also hier ist es ganz unmöglich, diese Ausgaben als solche zu behandeln, die im Interesse der Schiffahrt gemacht worden sind. Aber, m. H., was für eine schwere Ungerechtigkeit wäre es, wenn man bei denjenigen Flüssen, die kanalisirt werden, die der Kanalisirung vorhergehenden Regulirungsarbeiten mit in den Topf des Anlagekapitals, das verzinst werden soll, werfen wollte und auch die Unterhaltungskosten dieser Werke mit dazu thun wollte, und von denjenigen Flüssen, die vielleicht mit viel grösseren Kosten wie der Rhein oder die Elbe durch einfache Regulirungsarbeiten als offene Ströme schiffbar gemacht sind, eine Verzinsung aller dieser Kosten nicht verlangt! Da würden wir gerade unseren Osten auf das Allerschwerste schädigen. Ich bin auch überzeugt: eine derartige Maassregel würde nicht in Uebereinstimmung stehen mit der Reichsverfassung. Es kommt mir überhaupt so vor, als ob die Herren, welche ihren Antrag eingebracht haben, sich mit dem Art. 54 der Reichsverfassung nicht beschäftigt hätten. (Zuruf.) — Da ist die Reichsverfassung nicht geändert worden, Herr v. Buch, da ist ein besonderes Gesetz gemacht worden; durch besonderes Gesetz ist anerkannt worden, dass es sich hier nicht um eine Regulirung von Flüssen handelt, sondern um eine Vertiefung, die im Schiffahrtsinteresse gemacht ist.

M. H., der Art. 54 der Reichsverfassung lautet im Abs. 4:

Auf allen natürlichen Wasserstrassen dürfen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, erhoben werden.

Ja, m. H., die allgemeinen Regulirungsarbeiten sind nicht „die besonderen Einrichtungen“, und Sie können noch in der neuesten Denkschrift, die uns überreicht ist, lesen, dass, wenn allerdings die Stromschwellen vorgeschoben worden sind vor die Buhnen, um eine grössere Tiefe des niedrigen Wassers zu erzielen, das ebenfalls dazu dient, um die Buhnenköpfe selbst zu schützen und die Ausgaben, die für Erhaltung der Buhnenköpfe, also zur Festlegung der Ufer, gemacht worden sind, zu verringern.

M. H., als uns — ich glaube, es war im Jahre 1879 — die grosse Denkschrift über die Regulirung der Ströme überreicht wurde, ist in erster Linie betont worden, dass die Regulirung der Ströme im Landeskulturinteresse unter Festlegung der Ufer im landwirthschaftlichen Interesse erfolgt.

Ich habe aber dann noch ausdrücklich darauf hinweisen zu müssen geglaubt, dass auch diejenigen Aufwendungen nicht durch Schifffahrtsabgaben gedeckt werden dürfen, welche im Meliorationsinteresse des Landes erfolgen; und da bedauere ich allerdings, mich mit den „Berliner politischen Nachrichten“, und vielleicht auch mit dem Herrn Finanzminister, in Widerspruch zu befinden, denn es ist in diesem hoch-offiziösen Organ ausdrücklich konstatiert worden, dass die Kanalisirung der Netze im landwirthschaftlichen Interesse erfolgt ist — zur Bewässerung und Entwässerung, ich weiss das nicht so genau, der Wiesen —, und ich weiss, dass die Schiffer im grossen Ganzen sehr wenig erfreut sind über diese Kanalisirung, denn sie haben dadurch so und so viele Schleusen, die sie passiren müssen.

M. H., wenn wirklich die für die Zukunft geplanten Kanäle, z. B. der Mittelland-Kanal, der jetzt ja etwas in die Ferne gerückt ist, zur Ausführung kommen sollte, so werden diejenigen, die sich mit den Projekten näher beschäftigt haben, wissen, dass dort Meliorationen von Sümpfen mit bewirkt werden sollen, die einen Werth von vielen Millionen haben. Sollen denn alle diese Meliorationen, die doch kapitalisirt einen sehr wesentlichen Werth ausdrücken, auch von der Schifffahrt getragen werden? Das würde doch eine Ungerechtigkeit sein! Wie kommt der Schiffer dazu, auch dafür Abgaben zu tragen! Es ist deshalb durchaus gerechtfertigt, dass man in dieser Beziehung Unterschiede macht und derartige kapitalisirte Werthe ausscheidet aus dem zur Verzinsung zu bringenden Anlagekapital.

M. H., wenn ich schliesslich noch den Abs. 3 meiner Resolution eingebracht habe: bei der Feststellung der Gebühren jede Wasserstrasse für sich zu behandeln, so glaube ich auch, ist das nur eine korrekte Auslegung der Reichsverfassung, aber leider wird meines Erachtens jetzt noch nicht nach diesem Grundsatz verfahren. Wir haben es ja hier gesehen: sämtliche märkische Wasserstrassen sind zusammengeworfen worden, und da kommt allerdings ein Anlagekapital von 55 Millionen heraus. Wir Schlesier haben ein sehr grosses Interesse, dass wir nicht mit aufzukommen haben für die Verzinsung der Anlagekapitalien aller alten kleinen Wasserstrassen, die für uns keine Bedeutung haben. Wir müssen verlangen, dass z. B. der Oder-Spree-Kanal ausgeschieden wird, und dass dessen Verzinsung — denn es ist eine neuere Anlage — getrennt wird, und die Abgaben lediglich dafür erhoben werden; denn der Oder-Spree-Kanal, der alles in allem 12½ Millionen gekostet hat, wird bereits heute in so hohem Maasse befahren, die Abgaben sind schon jetzt so hoch darauf, und wenn die weitere Steigerung des Verkehrs kommt, die in sicherer Aussicht steht, wenn das andere Glied der durchgehenden Wasserstrasse geschaffen wird, wenn die kanalisirte obere Oder dem Verkehr übergeben wird, dann — sind wir überzeugt — wird allerdings der Oder-Spree-Kanal auch eine sehr gute Verzinsung seines Anlagekapitals ergeben, und ebenso werden die grossen durchgehenden Wasserstrassen nach der Elbe hin dann wahrscheinlich auch eine volle Verzinsung ergeben. Diese Ver-

zinsung ist aber nicht zu erreichen, wenn wir alle die kleinen, unbrauchbaren Wasserstrassen, die eine Menge an Unterhaltung kosten, hier mit übernehmen sollen. Die haben für uns nicht den geringsten Werth und damit würden wir nie zu einer Ermässigung der Kanalabgaben kommen. In der Reichsverfassung heisst es ausdrücklich: für die Benutzung besonderer Anstalten. Wir können doch nicht sagen, dass für den durchgehenden Verkehr von Schlesien und Posen nach Berlin und der Elbe für uns der Pinow-Kanal und die kleinen Schleusen an der Havel eine Bedeutung haben; die müssen vollständig ausscheiden. Der Klodnitz-Kanal hat meines Erachtens mit der oberen Oder nichts zu thun. Wenn für die gänzlich unbrauchbaren Wasserstrassen — ich bedauere bloss, dass man so viel Kosten für ihre Erneuerung aufgewendet hat — auch die Verzinsung des Anlagekapitals von den guten Wasserstrassen aufgebracht werden soll, so kommen wir zu Gebühren, die die Schifffahrt nicht tragen kann. So ist es denn auch ausserordentlich fraglich, ob die Gebühren vollständig zu Recht erhoben werden für Anlagen, die heute mit in diesen Topf geworfen werden: wie Brückenbauten, zu denen der Staat verpflichtet ist, Schleusenbauten, die nothwendig geworden durch Stauanlagen, die im fiskalischen Interesse gemacht wurden, um Mühlen zu unterhalten, für Stauanlagen, die, wie in Cosel, gemacht sind, um für die damaligen Festungsgräben das nöthige Wasser zu erhalten. Ich glaube, nicht, dass es angängig ist, auch dafür Abgaben zu erheben.

Wir sehen, wir brauchen ein derartiges, genaues, eingehendes Material, um zu urtheilen, dass wir sie mit ein paar Resolutionen allgemeinen Inhalts hier im Plenum nicht abmachen können.

Ich komme noch zu einem Schmerzenskinde. Ich hoffe, Herr Winckler wird für mich dabei Verständniss haben. Er sagte selbst: die Abgaben sollen angemessen sein. Ja, angemessen sind die Abgaben, die getragen werden können und ihren wirthschaftlichen Zweck erreichen; aber angemessen sind nicht solche, die sich zu einer Zeit steigern, wo die Schiffer sie am wenigsten tragen können. Es ist das der vielbeklagte Punkt: die Abgaben werden erhoben nach der Tragfähigkeit der Fahrzeuge, nicht nach ihrer wirklichen Ladung.

Als ich das letzte Mal bei der Etatsberathung darüber sprach, sagte der Regierungskommissar: Ja, die Wasserstrassen werden für diese grossen Fahrzeuge so gross hergestellt, daher die grossen Ausgaben, daher diese Abgaben. Das hat etwas für sich. Aber dann müsste man die kleinen Schiffe ebenso behandeln, wie die grossen; denn die Schleusen müssen geöffnet werden, ob ein kleines oder grosses Fahrzeug durchgeht — das wäre die logische Konsequenz. Aber die Voraussetzung des Herrn Regierungskommissars stimmt nicht; thatsächlich sind diese Wasserstrassen grossentheils nicht in Dimensionen hergestellt, welche eine volle Ausnutzung der Tragfähigkeit ermöglichen. In der Zusammenstellung der märkischen Wasserstrassen sind uns einfach „regulirte“ Havelstrecken aufgeführt worden, die mit verzinst werden sollen, was nach meiner Ansicht der Verfassung widerspricht. Ja, die Havel ist nicht überall so regulirt, dass auch bei niedrigem Wasserstande die Fahrzeuge voll ausgenützt werden können. Der grösste Theil des Verkehrs auf diesen Wasserstrassen kommt von der Elbe und Oder; sehen wir uns diese Wasserstrassen an, so ermöglichen sie eben

nicht die volle Ausnutzung der Tragfähigkeit. Ich habe nichts dagegen, wenn man Wasserstrassen schafft, die jederzeit volle Ausnutzung gestatten, dass man dann die Gebühren nach der Tragfähigkeit erhebt. Aber, wenn z. B. die Oder im letzten Jahre während 64 Tagen noch nicht gestattete, mit ein Viertel Ladung zu fahren und während weiterer 38 Tage wirklich mit ein Viertel Ladung überhaupt bloss an 35 Tagen die volle Ausnutzung der Tragfähigkeit der Schiffe ermöglichte, dann, müssen wir uns doch sagen, ist das eine furchtbare Prägravation gegenüber denjenigen Landestheilen, die brauchbare, voll ausnutzbare Wasserstrassen haben. Wenn wir dann auf diese künstlichen Wasserstrassen kommen, und wir sollen zu der Zeit, wo der Schiffer nicht das Geringste verdient, vielleicht das Vier- oder Fünffache der normalen Abgaben bezahlen, was sonst bei gutem Wasserstande erreicht werden kann, das führt ja gerade dazu, dass in solchen Zeiten der Verkehr veröden muss, und wenn das theilweise noch nicht geschehen ist, so liegt das daran, weil bisher die Schiffer immer für längere Zeit Frachten voraus abgeschlossen haben. Jede grosse Schifffahrtsgesellschaft muss sich einen grossen Theil ihrer Frachten bereits im Winter decken, und sie setzt dann effektiv zu, wenn sie bei niederem Wasserstand die vollen Abgaben zahlen muss, und wenn Sie die Resultate dieser Schifffahrtsgesellschaften ansehen, so finden Sie, dass sie ausserordentlich wenig prosperiren, dass sie kaum in der Lage sind, Dividende zu geben.

M. H., ich komme auch auf die Verhältnisse des Ostens und Westens. Wie wird es denn sein? Wenn wirklich der Mittelland-Kanal gebaut wird, und vom Westen mit den grossen 600-Tonnen-Schiffen nach Berlin, der unteren Elbe und nach Lübeck hin überall gefahren werden kann mit voller Ladung — denn die Kanäle erlauben die volle Ladung —, dann sind wir, unser anderes grosses Produktionsgebiet im Osten, dann ist Oberschlesien zweifellos konkurrenzunfähig geworden in seinen wichtigsten Produkten, Kohle und Eisen; dann können wir auf diesen unseren natürlichen Märkten gar nicht mehr konkurriren, und das sind doch die Punkte, die wir gewissenhaft erwägen müssen. Ich habe seiner Zeit mit schwerem Herzen für den Dortmund-Rhein-Kanal gestimmt, weil ich mir sagte: ich stimme für eine Verkehrserleichterung, die im Interesse der Konkurrenzfähigkeit unserer Industrie auf dem Weltmarkte nothwendig ist, wie das in überzeugender Weise — wenigstens nach meiner Ansicht — vom Herrn Finanzminister und dem Herrn Minister für öffentliche Arbeiten ausgeführt worden ist. Aber wir müssen uns im Osten auch konkurrenzfähig erhalten. Nun, wir wären ja auch sehr gern bereit gewesen, uns selbst darüber zu unterrichten, ob für unsere Oder etwas Besseres zu erreichen ist, ob man diesen Strom besser reguliren kann oder nicht.

Ja, da war ich neulich bei einem der hervorragendsten Wasserbautechniker, den die Welt kennt, und sagte ihm: bitte, kommen Sie zu uns und geben Sie uns ein Gutachten darüber ab, ob unsere Oder besser regulirt werden kann! Der Herr war bereit; aber er will es nicht gern verderben mit seinen Herren Fachkollegen im Ministerium und sagte: die werden das übel und krumm nehmen! Ich habe allerdings, als ich mich mit einem der Herren im Ministerium unterhielt, auch die Erfahrung gemacht, dass die Herren es übelnehmen. (Zurufe rechts.) — Der hervorragende Mann war Frantzius in Bremen, und ich glaube, das ist ein Mann, der unter allen

Fachmännern als einer der ersten Wasserbautechniker der Welt bekannt ist. Nun wird er nicht bereit sein; denn das könnte bei den Herren im Ministerium verstimmen. Er hat mit den Herren auch viel zu thun und sieht nicht ein, warum er sich mit den Herren brouilliren soll. Im Ministerium ist mir gesagt worden: für die Oder ist überhaupt nie mehr zu erreichen als 1 Meter Minimalwassertiefe. Wenn wir nicht mehr erreichen können, selbst nachdem die Regulirung der unteren Oder voll durchgeführt ist, — wie sollen wir konkurrenzfähig bleiben, wenn wir noch Schifffahrtsabgaben in dieser Höhe und in dieser unrationellen Art und Weise der Erhebung bezahlen? Das geht nicht. Stimmt das, was der Herr im Ministerium gesagt hat, dann giebt es bloss eine Kompensation für den Osten, und das ist eine gesunde Tarifreform, die Einführung des Staffeltarifs; denn dann sind wir eben mit den Wasserstrassen nicht konkurrenzfähig.

M. H., ich möchte Sie aber bitten: es handelt sich hier um schwerwiegende Fragen; diese Fragen sind nicht angethan, durch eine allgemeine Resolution abgethan zu werden; die wollen sorgsam unter Herbeiführung des gesammten Materials erörtert und erledigt werden. Und deshalb bitte ich Sie, fassen Sie heute keinen Beschluss über die Resolution, sondern verweisen Sie dieselbe an eine Kommission. Nun weiss ich ja, dass die Kommission in dieser Session nicht mehr sehr viel thun kann und thun wird; aber das ist kein grosses Unglück. Wir werden dann in der Lage sein, ohne grosse Debatte in der nächsten Session gleich am Anfang eine neue Kommission zu wählen, und die wird sich eingehend mit der Frage beschäftigen. (Bravo!)

Abg. v. Eynern: Meine politischen Freunde werden für die Resolution stimmen, die den Namen des Abg. Bandelow trägt. Wir haben nichts dagegen, wenn eine neue Gebührenordnung seitens der Staatsregierung festgesetzt wird, und alle die Bedenken und Erwägungen, die Abg. Gothein für diesen Zweck der Staatsregierung gegeben hat, wie sie ja auch theilweise in seinem Antrage spezialisirt sind, werden bei dieser Feststellung wohl Berücksichtigung finden. Wir haben auch nichts dagegen, dass der Abs. 2 der Resolution angenommen wird, dass die Einführung von Gebühren geschehen soll für die Verbesserung der natürlichen Wasserstrassen. Die Hauptwasserstrassen Rhein, Elbe, Main und Oder haben ja keine Gebühren und sie werden auch wohl ausgeschlossen bleiben, da ja Verhandlungen mit den Uferstaaten geschehen müssten, die sehr unwahrscheinlicherweise zu einem Resultat, zur Erhebung von Gebühren, führen würden.

Dagegen würde ich es für richtig erachten, dass, wenn wir natürliche Wasserstrassen kanalisiren, wie zum Beispiel die Mosel, dass dann für diese Leistungen, die der Schifffahrt gegeben werden, Gebühren erhoben werden.

Ich glaube aber, dass durch diese Resolution Gelegenheit hat gegeben werden sollen, noch einmal hier im Hause die Absichten auf Kanalbauten überhaupt zu erörtern. Namentlich erschien das wohl den Herren, die die Resolution eingebracht haben erforderlich, nach Ablehnung der Kanalvorlage, die in dieser Session leider erfolgt ist. Diese Ablehnung hat im Westen unserer Monarchie die grösste Besorgniss hervorgerufen für die Zukunft unserer wirtschaftlichen Entwicklung. Wir sagen uns, dass bei

der wachsenden Volkszahl durch Vernachlässigung unseres Verkehrswesens und durch Nichtfortschreiten nach den wirtschaftlichen Bedürfnissen, wir nicht in der Lage sein werden, diese wachsende Volkszahl dauernd zu ernähren. Wir gerathen mit dem Nichtausbau unserer Verkehrsstrassen in einen wirtschaftlichen Stillstand bedenklichster Art. Deshalb sind die Erklärungen, die Abg. Winckler abgegeben hat, für uns sehr erfreulicher Natur. Wir ersehen daraus, dass eine prinzipielle Abneigung, dem Kanalbau wieder näher zu treten und dem Bedürfniss der westlichen Provinzen, ihrer Industrie und auch der dortigen Landwirtschaft gerecht zu werden, nicht besteht, dass es wesentlich Bedenken finanzieller und technischer Natur gewesen sind, welche zur Ablehnung geführt haben. Die finanziellen Bedenken, dass 55 Mill. Mark durch Anleihe neu festgelegt werden sollten, sind wohl beseitigt dadurch, dass die vorsichtige und sparsame Finanzverwaltung die Vorlage selbst eingebracht hat. Die finanziellen Bedenken, wie sie Abg. Winckler in Bezug auf die Rentabilität einer Kanalanlage vorgebracht hat, sind dagegen kaum zu beseitigen. Ich glaube nicht, dass irgend eine Staatsregierung oder irgend ein Mensch in der Lage sein wird, über solche Rentabilitäten bestimmte Zusage zu machen. Denn wir wissen nicht, in welchem Umfange Verkehrserleichterungen auch Verkehr hervorrufen. Durch die Anlage eines Kanals werden Industrien hervorgerufen in einem Umfange, wie er gar nicht vorherzusehen ist. Es kommen plötzlich Bodenschätze, die bisher brach gelegen, zur Verwerthung, und Importe, die bisher nicht haben stattfinden können, die zur Ausbeutung dieser Bodenschätze erforderlich sind, werden durch die Kanalanlage ermöglicht. Sie werden in allen Ländern finden, dass da, wo Kanäle gebaut sind, sich plötzlich und unerwartet grosse Industrien an der Seite dieser Kanäle entwickelt haben, die natürlich in ihrem Fortschritt auch wieder der Landwirtschaft zu Gute gekommen sind. Aber eine Rentabilitätsberechnung anzustellen, und den Vergleich zu ziehen, ob Eisenbahnen geschädigt werden durch Kanäle oder nicht, das erscheint mir unmöglich. Wir haben das Beispiel am Rhein. Wir haben heute die Erfahrung gemacht, dass nicht nur die Eisenbahn an der linken Rheinseite zu den rentabelsten Bahnen gehört, sondern wir haben auch an der anderen Rheinseite eine Bahn gebaut, und beide Bahnen genügen schon heute fast dem Verkehr nicht. Ich habe selbst vielfach Erfahrungen gemacht, dass Eisenbahnstrecken im Anfang für unrentabel galten, später zu den allerrentabelsten Strecken gehörten. Man kann sich beim Bau derartiger grossen Verkehrsgelegenheiten nur fragen: sind Menschen da, ist Güterverkehr da, und sind Bodenschätze da? Wenn diese Verhältnisse zutreffen, kann man sich fest darauf verlassen, dass, wenn keine direkte Rente für den Staat, doch die Rente in der Vermehrung der Volkswohlfahrt, eintreten wird.

Wenn Sie auf den Boden treten wollen, den Kanalbau wieder ins Auge zu fassen, dann möchte ich Sie bitten, dass Sie die Kosten für die Vorarbeiten für die abgelehnte Strecke Dortmund-Rhein bewilligen. Erst dann, wenn diese Vorarbeiten fertig sind, lässt sich übersehen, ob die Bedenken technischer Natur wirklich fundamentirt gewesen sind oder nicht. Wir können diese Bedenken nur dadurch beseitigen, dass wir die Vorarbeiten vornehmen.

Ich möchte die Staatsregierung bitten, in Erwägung zu nehmen, ob sie nicht in dieser Session

noch die Ferien, die uns ja 5 bis 6 Tage blühen werden, dazu benutzen wolle, eine derartige Vorlage auszuarbeiten und dem Abgeordnetenhaus vorzulegen, also eine Vorlage dahingehend, für den abgelehnten Kanal die Kosten der Vorarbeiten zunächst zu bewilligen. (Bravo!)

Abg. **Richter**: Ich kann nicht zugeben, dass die Ablehnung der Kanalvorlage einen allgemein ungünstigen Eindruck hervorgebracht hat. In der Presse findet man die Aeusserung, es würde jetzt Aufgabe der Regierung sein, die Interessenten schärfer zu Verpflichtungen heranzuziehen, als sie es bisher gethan habe. Die Annahme, dass man überhaupt für Verkehrserweiterungen nichts thun wolle, würde in Widerspruch stehen mit der Thatsache, dass in dieser Session für den Elbe-Trave-Kanal und die Sekundärbahnen erhebliche Summen bewilligt worden sind. Es ist weiter Thatsache, dass überhaupt zu keiner Zeit für Wasserbauten extraordinär so viele Millionen bewilligt worden sind, als gerade in den letzten 8 Jahren.

Ich kann auch die allgemeinen Ausführungen nicht theilen, dass man sich der Prüfung der Rentabilität entschlagen müsse. Gewiss hat jede Prüfung der Rentabilität ihre Grenzen; aber gerade die Bahnen rechts und links des Rheins, sprechen dafür, dass sich sehr wohl eine solche Rentabilität vorher prüfen lässt. Denn die Bahnen sind von Privaten gebaut worden ohne Staatsgarantie, und diese Privaten haben sicherlich nicht wegen des Gemeinwohls die Bauten übernommen, sondern haben sich vorher sehr genau versichert, dass diese Bahnen rentiren.

Was nun die Resolutionen anbetrifft, so finde ich in beiden richtige Gedanken. Ich bin aber nicht im Stande zu beurtheilen, ob sie die an sich schwierigen Fragen erschöpfen, und ob man durch die Annahme sich nicht irgendwie präjudiziert. Ich meine überhaupt, dass die Resolutionen überflüssig sind nach den Erklärungen der Regierung. Nun kommt dazu, dass es sich hier um schwierige Verhältnisse handelt, denn es fehlt auf diesem Gebiete vollständig an einer veröffentlichten Statistik. Wenn wir eine solche Statistik besässen, würden wir unsererseits weit mehr alle in Betracht kommenden Fragen übersehen können.

Dann liegt auch die Frage rechtlich sehr schwierig, weil hier Gesetze, Verfassungsbestimmungen, Vertragsbestimmungen die Durchführung eines Grundsatzes einschränken. Abg. Gothein hat mit Recht darauf aufmerksam gemacht, dass doch in dieser Frage nicht bloss die Schifffahrtsinteressen konkurriren, sondern dass man bei der Benutzung der Wasserstrassen in Betracht ziehen und abziehen muss von den Kosten dasjenige, was die Stromregulirung bedeutet für den Uferschutz, für die landwirtschaftlichen Kulturinteressen, für Vorfluth und dergleichen.

Dann kommt hier auch die Frage in Betracht, ob nicht unter Umständen eine Erhöhung der Gebühren thatsächlich zu Mindereinnahmen führen kann.

Endlich ist die Frage auch nicht so einfach, ob man die Gebühren durch Verordnung festlegen soll, ob man sich etwa beschränken soll, im Gesetz ein Maximum festzusetzen und die Ermässigung dem Verordnungswege zu überlassen. In der Hauptsache besteht keine Meinungsverschiedenheit zwischen dem Hause und der Regierung. In den Einzelheiten aber sind wir nicht so unterrichtet, um durch eine bestimmte Fassung dasjenige treffen zu können, was man wirklich treffen will.

Finanzminister **Dr. Miquel**: Ich bin nicht ermächtigt, dem Abg. von Eynern auf seinen Wunsch, dass die Staatsregierung einen Nachtragset für die Kosten einer speziellen Veranschlagung des Dortmund-Rhein-Kanals einbringen möge, zu antworten. Ebenso wenig gehe ich auf die Ausführungen des Abg. Gothein über die Oderregulirung ein. — Ich muss im Allgemeinen dem Abg. Richter Recht geben, dass sich eine Uebereinstimmung zwischen der Staatsregierung und dem Hohen Hause in Bezug auf die Erhebung der Gebühren für die Benutzung der Wasserstrassen ergeben hat. Die Erhebung angemessener Gebühren für die Benutzung der Wasserstrassen ist nicht ein Hinderniss für die Verbesserung der Wasserstrassen, sondern eine erhebliche Förderung, ohne die Erhebung solcher Gebühren würden wir gar nicht im Stande sein, dem wirklichen Bedürfniss in vollem Maasse zu entsprechen. Diese Ansicht wird gegenwärtig im Hause getheilt, während ich selbst Debatten erlebt habe, wo man im Allgemeinen von der völligen Unentgeltlichkeit der Verkehrsmittel durchdrungen war. Ich halte es für unmöglich, diese Gebühren schablonenmässig für alle Wasserstrassen nach gleichmässigen Taxen und gleichmässigen Grundsätzen zu normiren. Die Gebühren hängen ab von der Beschaffenheit der Wasserstrassen selbst, von dem, was sie leisten, von der Beschaffenheit der Schifffahrt, der Art der Schiffe, von den Verkehrs- und Konkurrenzverhältnissen, aber auch von den Gegenständen des Verkehrs, welcher die Wasserstrassen vermittelt. Es ist gar nicht möglich, hier überall schablonenmässig einen Grundsatz zur Anwendung zu bringen. Ich habe früher schon hervorgehoben, dass die Staatsregierung lange Zeit vorher, ehe diese Resolution kam, die Frage einer anderweitigen Regulirung der Kanalgebühren in Angriff genommen hat, schon auf Grund dieser Ermittlungen Aenderungen in den bestehenden Kanalgebühren, beispielsweise auf den märkischen Wasserstrassen, eingeführt sind, dass diese Verhandlungen aber nicht voll zum Abschluss gekommen sind und in derselben Richtung und zu demselben Ziele geführt werden, wie sie das Hohe Haus durch die Resolution ausspricht.

Gerade von diesem Gesichtspunkt aus möchte ich aber nicht die Annahme der Resolution des Abg. Gothein empfehlen. Herr Gothein sagt: „diese schwierigen Fragen können nicht in allgemeinen Resolutionen erledigt werden.“ Gewiss, aber seine Resolution ist auch eine allgemeine. Wenn man die Resolution im Einzelnen zergliedern wollte, so würde man fast ebenso viele Fragen stellen können, wie sie Zeilen enthält. Ich will nur eine Frage hier berühren, die Frage, wie weit man diejenigen Ausgaben bei der Gebührennormirung ausser Rechnung setzen muss, die nicht direkt der Schifffahrt zu gute kommen. Herr Gothein hat sich namentlich auf die Netze bezogen und hat gesagt, die ganze Regulirung der Netze ist eigentlich für die Landwirthschaft gemacht, um die versumpften Wiesen zu entwässern u. s. w. und hat mit der Schifffahrt nichts zu thun. Nun liegt die Sache bei der Netze genau umgekehrt. Es ist dem Hause eine Denkschrift mitgetheilt. In dieser Denkschrift heisst es:

Nachdem die Regulirung des Flusses schon lange ins Auge gefasst worden war, wollte es eine Zeit lang nicht gelingen, widerstreitenden Interessen der Landwirthschaft, welche insbesondere an die winterlichen Ueberschwemmungen der Wiesen anknüpfen,

gerecht zu werden. Erst neuerdings ist es zur Ausarbeitung eines Projektes gekommen, welches der Landwirthschaft nicht nur nachtheilige Folgen fernhält, sondern ihr darüber hinaus unmittelbare Förderung in Aussicht stellt.

M. H., die Sache liegt also bei der Netze so: die Netze sollte schiffbar gemacht werden, das war der Zweck. Nun befürchtete die Landwirthschaft Schäden. Um diese Befürchtung zu beseitigen, wurden Einrichtungen getroffen, welche die Landwirthschaft nicht bloss vor Schäden behüten könnten, sondern vielleicht auch noch eine Verbesserung ihrer Verhältnisse herbeiführten. Das waren also einfach Folge-Einrichtungen der Schiffbarmachung der Netze, und in einem solchen Falle würde es durchaus nicht berechtigt sein, die Kosten für diese Einrichtung abzuziehen. Das sind also alles Fragen, die nur im einzelnen Falle entschieden werden können, die ganz verschiedenartig liegen, über die allgemeine Grundsätze aufzustellen und so rücksichtslos aufzustellen, wie das hier in der Resolution Gothein geschehen ist, nach meiner Meinung in keiner Weise rathsam erscheinen kann.

Wenn Sie überhaupt eine Resolution annehmen wollen, so bitte ich, sich an die allgemeinen Gesichtspunkte für die Aufstellung der Gebühren zu halten, welche in der Resolution Bandelow enthalten sind.

Was die Frage betrifft wegen der Gebührenerhebung auf den natürlichen Wasserstrassen, so ist ja hier im Wesentlichen, abgesehen von Staatsverträgen, wie sie für die Elbe, den Main, den Rhein geschlossen sind, die Reichsverfassung maassgebend. Das Gesetz, welches vorhin berührt wurde, betreffend die Gebührenerhebung auf der unteren Weser, welches zu Gunsten der Regulirung derselben seitens des Staates Bremen erlassen wurde, ist allerdings in den Formen erlassen, welche für eine Verfassungsänderung vorgeschrieben sind. Aber der Bundesrath spricht in den Motiven zu diesem Gesetz ausdrücklich aus, dass nach seiner Auffassung die Gebührenerhebung durch die bestehende, unveränderte Reichsverfassung auch nicht verhindert worden sei, und es handelte sich dabei doch nur um eine wirkliche Regulirung des Flusses, ohne dass Vorrichtungen besonderer Art zur Erleichterung des Verkehrs vorhanden sind.

Nach diesen Gesichtspunkten wird auch hier in Preussen verfahren werden, und wir halten es für zweifellos, dass, wenn es sich bei der Netze auch um die Regulirung eines Flusses handelt, doch die mehrfachen künstlichen Anlagen, namentlich auch Schleusenanlagen, zu einer Gebührenerhebung berechtigen.

Damit muss man ja natürlich einverstanden sein, dass diese Kanalgebühren nicht so hoch bemessen werden können, dass sie den Verkehr wesentlich eingen, dass man also das Gegentheil von dem erreicht, was man erreichen will, nämlich einen lebhaften Verkehr und gute Einnahmen. Man wird dabei natürlich immer die Verhältnisse des einzelnen Falles, die Tragfähigkeit der Gebühren durch den bestehenden oder zu entwickelnden Verkehr im Auge behalten müssen, und man wird nach der Erfahrung, die man dabei macht, auch einmal eingerichtete Gebühren wieder zu modifiziren haben.

Auf die berührte Frage, ob diese Gebühren zu erheben sind nach der Tragfähigkeit der Schiffe oder nach ihrer Belastung, will ich hier nicht näher eingehen; ich kann nur dem Abg. Gothein sagen, dass die Erörterungen über diese Frage noch schweben

und ein definitiver Beschluss seitens der Staatsregierung hierüber gegenwärtig noch nicht gefasst ist.

Abg. v. Buch: Herr v. Eynern irrt, dass wir durch Einbringung der Resolution noch einmal die Gelegenheit haben bieten wollen, auf den Dortmund-Rhein-Kanal zurückzukommen. Wir haben durch die Resolution unsere Stellung präzisiren wollen, die wir im Allgemeinen den Wasserstrassen gegenüber einnehmen.

Ich glaube nicht, dass sein Antrag auf Bewilligung der technischen Vorarbeiten für den in Frage stehenden Kanal noch in dieser Session auf unserer Seite Neigung finden würde. Wir haben nie in Abrede gestellt, dass man dringenden Bedürfnissen der Industrie in Rheinland und Westfalen Rechnung tragen müsste. Wir haben aber die Ueberzeugung gewonnen, dass augenblicklich ein Nothstand dort nicht vorhanden ist, und dass die Eisenbahnen den Verkehr dort bewältigen können; auch der Herr Minister hat zugegeben, dass bei einer Steigerung des Verkehrs es möglich sei, ihn mit der Eisenbahn zu bewältigen.

Was nun die Ausführungen des Abg. Gothein betrifft, so will ich nur das Eine hervorheben, dass die Frage, inwieweit die Interessen der Landwirthschaft und der Industrie bei Kanälen zusammenfallen, uns doch eine äusserst zweifelhafte ist. Das Drängen auf Ausbau von Kanälen geht nicht von Seiten der Landwirthschaft aus, sondern von Seiten der Industrie, und wir glauben darum, dass es auch in erster Linie nur die Industrie ist, die bei dem Ausbau von Kanälen betheiligt ist.

Den Art. 54 der Reichsverfassung haben wir durchaus nicht übersehen, aber wir sind der Ansicht, dass bei der Reichsregierung kaum ein Bedenken bestehen würde, behufs Ermöglichung einer entsprechenden Gebührenerhebung für die Verbesserung der einzelnen natürlichen Wasserstrassen den Weg der Reichsgesetzgebung zu beschreiten. Im Uebrigen haben aber die Ausführungen des Abg. Gothein ergeben, dass die einzelnen Fragen, die bei der Gebührenerhebung zu erörtern sind, äusserst schwierig sind, und Herr Gothein hat selber zugestanden, dass die Fassung seiner Resolution das nicht trifft, was er meint. Wenn wir sie nach dem Wortlaut ansehen, so bleibt für die Gebührenerhebung thatsächlich nichts übrig.

Mit unserer Resolution haben wir heute unseren Zweck erreicht. Die Staatsregierung hat erklärt, dass die Frage der Gebührenerhebung auf den natürlichen und künstlichen Wasserstrassen, weiter von ihr in Erwägung gezogen wird. Auch die Debatte hat ergeben, dass im Allgemeinen diese Absichten der Staatsregierung überall Billigung finden. Unter diesen Umständen halten wir es für richtig, eine Abstimmung heute nicht herbeizuführen, und ziehen hierdurch mit Rücksicht auf die Erklärung der Staatsregierung unsere Resolution zurück. (Bravo! rechts.)

Präsident: Zur Geschäftsordnung hat das Wort der Abg. Gothein.

Abg. Gothein: Nach der Erklärung des Abg. v. Buch glaube ich auch nicht, dass ich meine Resolution aufrecht erhalte; ich ziehe dieselbe auch zurück. (Bravo!)

IX.

Eingänge an Drucksachen

in der Zeit vom 10. Mai bis 10. Juli 1894.

1. Zeitschriften.

Das Schiff

- No. 736. Reform der Kettenschiffahrt auf der Elbe. — Verhandlungen in der Hauptversammlung des Central-Vereins am 9. Mai 1894. — Wasserrecht und Wassersport. — Zur Eröffnung des Rhein-Hafens in Speyer. — Zur Entwicklung Lübecks.
- No. 737. Die richterliche Thätigkeit der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt. — Der VI. Intern. Binnenschiffahrts-Kongress im Haag I.
- No. 738. Schiffahrtsabgaben. — Die grossen wasserbautechnischen Aufgaben Oesterreichs. — Das Dortmund-Rhein-Kanalprojekt.
- No. 739. Die grossen wasserbautechnischen Aufgaben Oesterreichs. (Schluss). — Der VI. Intern. Binnenschiffahrts-Kongress im Haag II. — Lahnkanalisierung. — Schiffahrt nach Strassburg. — Zur Schiffbarmachung der Moldau. — Gegen die Ablehnung des Dortmund-Rhein-Kanals. — Die Rentabilität des Mittelland-Kanals. — Elbe-Ostsee-Kanalprojekt.
- No. 740. Vom Dortmunder Kanaltage. — Der VI. Intern. Binnenschiffahrts-Kongress im Haag III. — Zum Wasserrechtsentwurf. — Untersuchung der Hochwasserverhältnisse. — Zum Projekt eines Kriegshafens bei Cuxhaven.
- No. 741. Der VI. Intern. Binnenschiffahrts-Kongress im Haag IV. — Wohin steuern wir?
- No. 742. Der VI. Intern. Binnenschiffahrts-Kongress im Haag V. — Der Ausbau der Wasserstrassen in Deutschland. — Stechers selbstzeichnender Peilapparat. — Natürliche Wasserstrassen. — Dritte Stromfahrt des Elbe-Vereins in Aussig. — Die Trockenlegung der Zuidersee.
- No. 743. Der Verkehr auf der Oberspree im Hinblick auf die Gewerbeausstellung. — Die Sächsisch-Böhmische Dampfschiff-Gesellschaft. — Der VI. Intern. Binnenschiffahrts-Kongress im Haag VI. — Zur Rheinschiffahrt nach Strassburg.
- No. 744. Die Rheinschiffahrts-Kommission. — Der VI. Intern. Binnenschiffahrts-Kongress im Haag VII. — Entwurf einer Hamburger Hafenordnung. — Korrektur der Aussenweser und Hafenbau in Bremerhaven.

Danubius

- No. 19/20. Programm der Studienreise des Donau-Vereins von Regensburg bis Turn-Severin vom 16. bis 26. Mai 1894. — Protokoll der XIV. ordentlichen General-Versammlung des Donau-Vereins vom 30. April 1894. — VI. Intern. Binnenschiffahrts-Kongress.
- No. 21. VI. Intern. Binnenschiffahrts-Kongress im Haag (Schluss). — Die Staatskosten für den Wasserbau in Oesterreich-Ungarn und Preussen in den letzten 10 Jahren. Vortrag des Professors A. Oelwein in der

XIV. ordentlichen General-Versammlung des Donau-Vereins am 30. April 1894.

- No. 22/23. General-Versammlung der 1. K. K. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. — Die Staatskosten für den Wasserbau in Oesterreich-Ungarn und Preussen in den letzten 10 Jahren (Fortsetzung und Schluss).
- No. 24. Die Ungarische Staats-Dampfschiffahrts-Unternehmung. — Die Leistungen des kanalisirten Mains. — Bericht der Ungarischen Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft in Budapest für 1893. I.
- No. 25. Von Regensburg nach Turn-Severin, ein Reisebericht I. — Bericht der Ungarischen Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft in Budapest für 1893 (Fortsetzung).
- No. 26. Von Regensburg nach Turn-Severin, ein Reisebericht II. — Bericht der Ungarischen Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft in Budapest für 1893 (Schluss).
- No. 27. Von Regensburg nach Turn-Severin, ein Reisebericht III.

Der Gewerbefreund

- No. 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28.

Tiefbau

- No. 16. Der Elbe-Trave-Kanal. — Fortschritte des Ingenieurwesens. (Seekanäle, Häfen, Schiffschleusen.)
- No. 19. Zur Entwicklung der Kleinbahnen (Graf Frankenberg). — Kanal von Strassburg nach Speyer.
- No. 20/21. Ein Aktenstück zur Bekämpfung des Hochwassers (Kaiser Napoleon III.). — Besichtigung schlesischer Wasserbauten. — Vom Nord-Ostsee-Kanal.
- No. 22. Eine Fahrt nach dem Nord-Ostsee-Kanal. P. Wallé.
- No. 23. Die Bedeutung der Kanäle in Frankreich.
- No. 24 bis 27.

Fränkischer Kurier-Nürnberg

- No. 230. Der Ausbau der bayerischen Main-Donau-Wasserstrasse XVIII.
- No. 234. Der Ausbau der bayerischen Main-Donau-Wasserstrasse XIX. — Aus dem Finanzausschusse der bayerischen Abgeordneten-kammer.
- No. 236. Der Ausbau der bayerischen Main-Donau-Wasserstrasse XX. (Schluss).
- No. 244. Die bayerische Industrie und die Wasserstrassenfrage.
- No. 248. CXXXIV. Sitzung der bayerischen Abgeordneten-kammer.
- No. 276. CXXXV. Sitzung der bayerischen Abgeordneten-kammer betr. Vorarbeiten für die Main-Donau-Wasserstrasse. — Die Donau-Main-Kanalidee von Dr. Zöpfl.
- No. 278. Studienreise des Donauvereins. — Rede des Prinzen Ludwig von Bayern in Landau.
- No. 309. Der Verein für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt in Bayern.
- No. 348. Main-Donau-Kanal.

Nautische Rundschau - Wien

- No. 23. Die Entwicklung des Signalwesens zur See. 1. Theil.
- No. 24. Die hentige Gestaltung des Signalwesens zur See. 2. Theil. — Die Frage der Schiffahrtsabgaben.

No. 25. Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft des „Oesterr. Lloyd“ 1836 bis 1894 (Fortsetzung). — Segelschiff und Hilfsmotor. — Die Regulirung der Donaumündung.

Tremonia. No. 116 bis 119. Wanderversammlung des Niedersächsischen Vereins für Kanal- und Flussschiffahrt in Dortmund und Witten vom 25. bis 26. Mai 1894.

Hannoverscher Courier. No. 18879, 18880. Desgl.

Hannoversche Post. No. 122. Desgl.

Westdeutsche Allgemeine Zeitung. No. 138, 140. Desgl.

Rheinisch-Westfälische Zeitung. No. 143, 145, 146. Desgl.

Kölnische Volkszeitung. No. 313. Desgl.

Dortmunder Zeitung. No. 143, 144. Desgl.

Neueste Nachrichten (Hannover). No. 69, 70. Desgl.

Hannoversches Tageblatt. No. 143, 145. Desgl.

Deutsche Volkszeitung. No. 6423, 6424. Desgl.

Weseler Zeitung.

No. 118. Zur Kanal-Abgaben-Frage.

Vossische Zeitung.

No. 256. Sitzungen des Ausschusses zur Untersuchung der Wasserverhältnisse in den der Ueberschwemmungsgefahr besonders ausgesetzten Flussgebieten.

Markt-Zeitung.

No. 18, 19. Dortmund-Rhein-Kanal.

Norddeutsche Allgemeine Zeitung.

No. 215. Hauptversammlung des Central-Vereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt am 9. Mai.

Magdeburgische Zeitung.

No. 253. Die Ablehnung der Dortmund-Rhein-Kanalvorlage.

2. Berichte von Handelskammern.

Jahresberichte für 1893 von den Handelskammern zu *Cassel, Lübeck, Aachen und Burtscheid, Mainz, Halle a. Saale, Frankfurt a. O., Posen, Coblenz, Frankfurt a. M., Dortmund, Oppeln, Mannheimer Kreis, Bromberg, von Ostfriesland und Papenburg, Stettin, Magdeburg.*

Würzburg. Protokoll über die III. Sitzung am 18. Mai 1894.

Bremen. Statistische Mittheilungen, betr. Bremens Handel und Schiffahrt 1893.

Reichenbach i. S. Kommissionsbericht der Handels- und Gewerbekammer Planen, betr. Haftpflicht der Frachtführer bei der Binnenschiffahrt.

Braunschweig. Monatsschrift für Handel, Gewerbe und Industrie. Juli 1894, von Dr. Stegemann.

Halberstadt. Betr. Ausfuhrtarif für Salzverfrachtungen von den Stationen der Elbe und Saale.

Halberstadt. Handels- und Industrie-Zeitung No. 57.

Frankfurt a. M. Handels-, Gewerbe- und Verkehrs-Nachrichten No. 5 und 6.

Berlin. Mittheilungen für Handel und Gewerbe. No. 28 bis 32.

3. Mittheilungen von Vereinen, Gesellschaften etc.

Schwerin. Der Elbe-Ostsee-Kanal und seine wirtschaftliche Bedeutung, vom Elbe-Ostsee-Kanalbau-Verein. — Kanalproject Schwerin-Wismar von P. Müller, Königl. Regierungsbaumeister.

X. Kleine Mittheilungen.

- Witten a. Ruhr.* Denkschrift, betr. eine schiffbare Kanalverbindung der mittleren Ruhr mit dem Dortmund-Ems-Kanal. Kanal-Verein Witten a. R.
- Hannover.* Protokoll der 5. Versammlung der „Freien Vereinigung der Weserschiffahrts-Interessenten“.
- Wien.* Geschäftsbericht und Rechnungsabschluss der „Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft für 1893“.
- Berlin.* Zum Entwurf eines Preussischen Wassergesetzes. Bericht von F. v. Sybel, Regierungsrath in Berlin.
- Ruhrort.* Geschäftsbericht für 1893 von der Central-Actien-Gesellschaft für Tanerei und Schleppschiffahrt.
- Bromberg.* Verwaltungsbericht für 1893, von der Ost-deutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft.
- Wien.* Bericht des Schiffahrts-Gewerbe-Inspektors für 1893.
- Berlin.* Verhandlungen des 25. Vereinstages vom „Deutschen Nautischen Verein“.
- Düsseldorf.* Mittheilungen des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen. 2 Exempl.
- Essen.* Jahresbericht des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Ober-Bergamtsbezirk Dortmund für 1893.

4. Geschenke.

- Karte der Schiffahrtsstrassen Norddeutschlands. Von Wasserbau-Inspektor Mathies-Dortmund.
- Karte des Dortmund-Ems-Kanals. — Offizielle Karte vom Nord-Ostsee-Kanal. Von Max Pasch, Hofbuchhändler, Berlin.
- Th. Rehbock: Die Wasserstrasse durch die Canadischen Seen und ihr Verkehr vom Verfasser.
- Präzisions-Nivellement der Oder von Pr. Oderberg bis Cosel und von Maltzsch bis Neusalz. Vom Kgl. Ministerium der öffentlichen Arbeiten.
- Geh. Rath Kleinschmidt-Berlin (Abgeordnetenhaus): Vertrag zwischen Preussen und Lübeck, betr. den Elbe-Trave-Kanal und Gesetzentwurf, betr. Gewährung eines Beitrages Preussens zu den Kosten der Herstellung des Elbe-Trave-Kanals durch die freie und Hansestadt Lübeck.
- Verhandlungen des Abg.-Hauses, betr. 1. Berathung über Herstellung des Elbe-Trave-Kanals am 8. 2. 94.
- Verhandlungen des Abg.-Hauses, betr. 2. Berathung über den Bau eines Schiffahrts-Kanals vom Dortmund-Ems-Kanal bis zum Rheine vom 17. u. 18. 5. 94.
- Gesetzentwurf, betr. Bau eines Schiffahrts-Kanals vom Dortmund-Ems-Kanal bis zum Rheine.
- Bericht der XV. Kommission zur Vorberathung des Gesetzentwurfs, betr. Bau eines Schiffahrts-Kanals vom Dortmund-Ems-Kanal bis zum Rheine.
- Anträge Bandelow und Gothein zu dem Gesetzentwurf, betr. Bau eines Schiffahrts-Kanals vom Dortmund-Ems-Kanal bis zum Rheine.

5. Angekauft.

- Karte von Deutschland zur Uebersicht der Eisenbahnen. (einschl. projectirte Linien) der Gewässer und hauptsächlichsten Strassen, von Prof. W. Liebenow.

Stand der Mittelland-Kanal-Angelegenheit. Ueber die am 30. Juni in Hannover abgehaltene Sitzung in der Rhein-Weser-Elbe-Kanalfrage wird in dem Protokoll der 6. Sitzung der Aeltesten der Kaufmannschaft zu Magdeburg nachfolgender Bericht veröffentlicht: Nach einer Mittheilung des Herrn Landesdirektors Freiherrn von Hammerstein sei die ursprünglich geplante Ausschusssitzung zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals, in der zu der weiteren Entwicklung des Kanalprojektes nach der Ablehnung der Rhein-Dortmund-Kanalvorlage durch das preussische Abgeordnetenhaus Stellung genommen werden sollte, auf den Herbst verschoben worden. Inzwischen habe jedoch in Hannover (am 30. Juni) eine Sitzung von Vertrauensmännern und Interessenten des Kanals stattgefunden, in welcher denselben von der Kanalkommission in Münster, die an der Sitzung im Auftrage des Herrn Ministers Theil genommen habe, darüber Auskunft ertheilt worden sei, wie sich die mit der Prüfung der Frage beauftragten Organe der Staatsverwaltung zu dem derzeitigen Projekte des Baurathes Messerschmidt stellten und welche Instruktion überhaupt diesen Organen seitens der Staatsregierung ertheilt worden sei. Die Aufklärung habe dahin gelautet, dass das Messerschmidt'sche Projekt wesentlicher Ergänzungen bedürfe, das heisst bedeutende Abänderungen erfahren solle und dass der Herr Minister die Kanalkommission auf Grund eines von derselben erstatteten Berichts beauftragt habe, das Messerschmidt'sche Projekt im Sinne der Vorschläge der Kommission zu ergänzen. Durch die von der Kanalkommission geplanten Abänderungen, welche im grossen Ganzen auf die frühere, vom Baurath Michaelis projektirte Linie zwischen Bevergern und Hannover hinausgingen, sollten nach den Mittheilungen der Kanalkommission bedeutende Ersparnisse (von 15 bis 20 Millionen Mark) gegen das zur Zeit vorliegende Projekt beim Kanalbau gemacht werden und ferner die Schwierigkeiten einer leichten und ausreichenden Speisung des Kanals leichter überwunden werden können. Nach diesen Aufklärungen der Kanalkommission habe sich unter den Theilnehmern an der Sitzung in Hannover eine allgemeine Verstimmung gezeigt; es sei in der nun folgenden Debatte von allen Seiten — auch der Freiherr von Hammerstein habe sich lebhaft an der Debatte betheilig — zum Ausdruck gelangt, dass man mit diesen Abänderungen keineswegs sein Einverständnis erklären könne. Nicht bloss, dass nach dem neuen Projekt die Scheitelhaltung des Kanals in der Länge von 246 km und der günstige Anschluss der industriereichen Städte Linden bei Hannover, Osnabrück u. A. m. verloren ginge; vor Allem sei fast von allen Seiten darauf hingewiesen worden, dass die neue Linie vom wirtschaftlichen Standpunkt viel ungünstiger sei, als das Messerschmidt'sche Projekt. Es seien daher an die Kanalkommission dringliche Vorstellungen des Inhalts gerichtet worden, doch ja, soweit dies nicht aus zwingenden technischen Gründen nöthig sei, von dem Messerschmidt'schen Projekt, über dessen Zweckmässigkeit in wirtschaftlicher Hinsicht fast alle Interessenten vollständig einig gewesen seien, möglichst wenig oder gar nicht abzugehen. In diesem Sinne habe sich

übrigens auch der Ober-Präsident der Provinz Hannover, Herr von Bennigsen, ausgesprochen. Aus der Berathung in Hannover, so fuhr der Bericht fort, sei zunächst eine wenig erfreuliche Wendung der Kanalangelegenheit zu konstatiren. Wenn es auch keinem Zweifel unterliegen möge, dass auch die Kanalkommission die wirthschaftlichen Gesichtspunkte bei ihrer Linie ins Auge zu fassen versucht habe, da eine Linienprojektrung rein nach dem Gesichtspunkt der billigeren Herstellung ganz verkehrt wäre, so schein es ihr doch nicht gelungen zu sein, bei dem technisch etwa erforderlichen Abänderungen der Messerschmidt'schen Kanallinie auch die wirthschaftlichen Vortheile derselben hinsichtlich der neuen Linie zu bewahren; wenigstens müsse man dies annehmen, wenn selbst von so besonnener Seite, wie vom Landesdirektor der Provinz Hannover, sehr ernste Bedenken gegen die Linienabänderung geltend gemacht würden und wenn eigentlich sämmtliche Interessenten mit der neuen Linie unzufrieden seien. Dazu komme aber womöglich noch ein viel ärgerer Nachtheil: die Verschleppung des Kanalbaues. Müsste nämlich die neue Linie bis ins Einzelne nach den Abänderungsvorschlägen ausgearbeitet werden, so würden Jahre darüber vergehen, und was dann gelegentlich der Ueberprüfung etc. dieser Linie wieder sich an Bemängelungen und Verzögerungen einstelle, sei gar nicht abzusehen. Rücksichten der Ersparung einiger Millionen dürften hier, wo es sich um ein Werk von 150 Millionen handle, nicht so schwer ins Gewicht fallen, am wenigstens aber entscheiden, wenn bei der theueren Linienführung die wirthschaftlichen Interessen besser gewahrt seien. Möge nun aber auch, so schloss der Bericht, die Verzögerung der Angelegenheit recht bedauerlich sein, es gehe doch wenigstens daraus hervor, dass man sich seitens der Staatsregierung und der Organe derselben nach wie vor mit dem Kanalprojekt beschäftige und dass die Regierung trotz der unangenehmen Erfahrung im Landtage die Absicht habe, demselben das Mittelland-Kanalprojekt sobald als thunlich vorzulegen.

Studien über die bayerischen Wasserstrassen. **Der Donau-Main-Kanal und seine Schicksale.** Von Dr. Georg Schanz, Professor der Nationalökonomie in Würzburg. Mit 1 Karte. Bamberg. C. C. Buchner. 1894.

Der Verfasser hat seinen Verdiensten um die Kenntniss des Verkehrslebens durch die vorliegende Schrift ein neues hinzugefügt.

Sie giebt in eingehender und sorgfältiger Weise die Entstehungsgeschichte des Ludwig-Kanals und sehr werthvolle Zusammenstellungen über die Konkurrenzfähigkeit des Kanals oder besser über dessen Existenzberechtigung.

In ersterer Beziehung werden unter Wiedergabe einiger, schon vom rein literar-historischen Standpunkte aus interessanter Quellen die Projekte zur Verbindung von Donau und Rhein erwähnt, die, schon unter Carl dem Grossen sogar vöübergehend aus dem eigentlichen Projektstadium herausgetreten (die Arbeiten hatten bereits zu seiner Zeit in der fossa Carolina ihren Anfang genommen), im Beginn der neuen Zeit wieder das allgemeine Interesse erweckten, unter Napoléon Bonaparte's Konsulat ernstlich aufgenommen und endlich — wenn schon in gänzlich veränderter Gestalt — unter der bayerischen Regierung 1836 bis 1845 zur Ausführung gelangt sind.

In Bezug auf die Existenzberechtigung des Ludwig-

Kanals kann — so scheint es — der Kanalgegner aus der Arbeit des Professor Schanz viel eher Waffen entnehmen, als der Kanalfreund oder, wie man schon im Anfang unseres Jahrhunderts sagte, der Kanalomane. Allein es scheint eben nur so.

Zwar hat der rund 172 Kilometer lange Kanal etwa 30 Millionen Mark gekostet, hätte also — um den neuerdings geläufig gewordenen Begriff des Rentirens anzuwenden — erst „rentirt“, wenn er mit Beginn des vollen Betriebes folgende Summen aufgebracht hätte:

3½ Prozent Zinsen	1 050 000 Mark
1 Prozent Amortisation	300 000 „
Unterhaltungskosten und Verwaltung	260 000*) „
zusammen	1 610 000 Mark

In Wirklichkeit hat die Durchschnitts-Brutto-Einnahme nur 183 000 Mark*) betragen, nur bis 1863 die Unterhaltungs- und Verwaltungskosten überstiegen und ist neuerdings auf weniger als 100 000 Mark heruntergegangen.

Allein erstens ist der Kanal in einer Zeit projektirt, wo man selbst auf dem Rhein nur mit kleinen Schiffen von etwa 75 Tonnen Tragfähigkeit fuhr; er hat daher viel zu geringe Schleusendimensionen (32,1 Meter nutzbare Länge, 4,67 Meter Breite) erhalten und gestattet einen modernen Schiffsverkehr in keiner Weise. Zweitens krankte das Projekt von vornherein daran, dass allenfalls die Donau, keinenfalls aber der mitunter nur 0,60 Meter Fahrtiefe (und weniger) gewährende Main geeignete Zubringer und Aufnehmer des Verkehrs waren, so dass der Kanal, der immer über 1,00 Meter, projektmässig 1,46 Meter Tiefe hat, in gewissem Sinne leistungsfähiger war als seine Zu- und Abfahrtsstrassen. Drittens, und dies ist die Hauptsache, ist er vor der Eisenbahnzeit projektirt. Die seiner Trace theilweise parallel laufende Bahn Hof-Lichtenfels-Bamberg-Nürnberg-Nördlingen-Donauwörth wurde einige Jahre nach der Kanal-Eröffnung vollendet; es entstand das ganze engmaschige Bahnnetz, das in Nürnberg, dem Hauptort des Kanals, seinen Mittelpunkt hat; es wurden ferner 2 — übrigens nur mit 1,6 Prozent „rentirende“ — Lokalbahnen gebaut, die dem Kanal einen noch bestehenden Verkehr entzogen, und endlich wurden gewisse Güter auf den Bahnen zu Ausnahmetarifen gefahren, so dass dem Kanal auch in der Billigkeit der Frachten Konkurrenz gemacht wurde.

Dass ein unter diesen Umständen erbauter und befahrener Kanal nicht so „rentirt“, wie dies jetzt, nachdem das deutsche Eisenbahnnetz der Hauptsache nach ausgebaut und — was man auch sagen möge — vielfach der Grenze seiner Leistungsfähigkeit nahe gekommen ist, ein moderner Kanal mit Anschluss an bestehende leistungsfähige Wasserstrassen kann, liegt auf der Hand. Wirksame Argumente findet der Kanalgegner in der Schrift des Dr. Schanz nicht. Wohl aber der Kanalfreund. Denn dieser findet den mit grosser Sorgfalt geführten detaillirten Nachweis, dass trotz aller ungünstigen Umstände der Ludwigs-Kanal trotz hoher Gebühren, die unter Umständen gegen 2/3 der Fracht betragen, billigere Frachten zu gewähren vermag als die konkurrirenden Bahnstrecken. Diesen Nachweis an Hand der Schrift im Einzelnen zu verfolgen, ist ungemein lehrreich.

Curs.

*) Ungefährer Durchschnitt der Jahre 1852/1892.

Für die kleinen Mittheilungen verantwortlich:

Hauptmann z. D. Hilken,
Schriftführer.

