

Vorlesungen über die Hochsch.  
Prüfung im öffentl. Obergerichtsw.  
Sommer 1910.

F. Nr. 28 842



F. 3.  
183.

xx  
629x

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000305618

lg 2887/10

# Südwestdeutsche Flugschriften

herausgegeben von Dr. Alexander Tille.

Heft 11.

---

## Die Verhandlungen über die Mosel- und Saarkanalisation im Preussischen Abgeordnetenhaus am 9. März, 7. April und 4. Mai 1910.



Preis 10 Pf.

*F. Nr. 28842*



Kommissionsverlag der Buchhandlung C. Schmidtke, Saarbrücken.

1910.

xx  
629/2

118183



## Südwestdeutsche Flugchriften.

Herausgegeben von Dr. Alexander Tille.

Preis 10 Pf das Heft. Buchhandlung E. Schmidtke, Saarbrücken.

1. Die Großkanalisierung der Saar, eine Lebensfrage für das Saargebiet. 1904. 35. Tausend.
2. Die wasserwirtschaftliche Vorlage und die Kanalisierung der Mosel und der Saar. 1904. 59. Tausend.
3. Lohntarifabkommen und nationale Arbeit. 1907. 21. Tausend.
4. Die wirtschaftlichen Vereine der Saarindustrie bis zum Tode des Freiherrn von Stumm-Halberg 1882—1901. 1907. 3. Tausend.
5. Die Arbeitgeberpartei und die politische Vertretung der deutschen Industrie. 1908. 60. Tausend.
6. Die südwestliche Stahlindustrie des deutschen Zollgebietes. 1909. 2. Tausend.
7. Die Verhandlungen über die Mosel-, Saar- und Lohnkanalisierung im preussischen Abgeordnetenhaus am 16. März 1909. 1909. 4. Tausend.
8. Die politische Arbeitgeberbewegung. 1909. 4. Tausend.
9. Der Bundesratsentwurf einer Reichsversicherungsordnung. Vortrag von Dr. Alexander Tille.
10. Die Gründungsreden der Ortsgruppe Saarbrücken des Hansabundes 1909. 1909. 10. Tausend.
11. Die Verhandlungen über die Mosel- und Saarkanalisierung im Preussischen Abgeordnetenhaus am 9. März, 7. April und 4. Mai 1910. 2. Tausend.

## Südwestdeutsche Wirtschaftsfragen

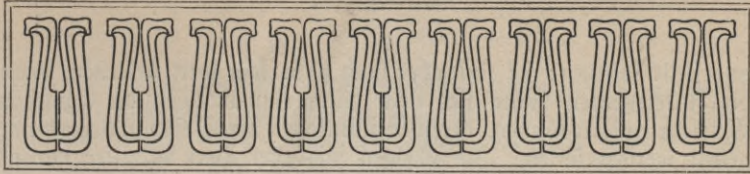
Herausgegeben von Dr. Alexander Tille.

Preis 1 M das Heft. Buchhandlung E. Schmidtke, Saarbrücken.

- Heft 1. Der Eigenteil des österreichisch-ungarischen Zolltarifes von 1903 nebst Begründung. 1903.
- Heft 2. Entwurf eines Schemas für die Eisenwaren des neuen Amtlichen Warenverzeichnisses für das Deutsche Reich. 1903.
- Heft 3. Die Kanalisierung der Saar von Brebach bis Konz. Von Dr. Alexander Tille. 1904.
- Heft 4. Die Preispolitik der staatlichen Saarkohlengruben 1892 bis 1903. Von Dr. Alexander Tille. 1904.
- Heft 5. Die Rentabilität der Moselkanalisierung unter Berücksichtigung des Schleppmonopols. Von P. Werneburg. 1906.
- Heft 6. Die Rentabilität der Saarkanalisierung unter Berücksichtigung des Schleppmonopols. Von P. Werneburg. 1906.
- Heft 7. Zur Geschichte der Saarlöferei und Saarschifffahrt. Von Dr. Alexander Tille. 1907.
- Heft 8. Die Mosel- und Saarkanalisierung und die niederrheinisch-weißfälische Eisenindustrie. Von Dr. Alexander Tille. 1907.
- Heft 9. Der Handelshafen der Saarstädte. I. Denkschrift der Handelskammer Saarbrücken, im Auftrage der Kammer verfaßt von P. Werneburg, D. Henze, H. Rupp u. Dr. Alex. Tille.
- Heft 10. Der Handelshafen der Saarstädte. II. Kartenwerk zu der Denkschrift der Handelskammer Saarbrücken. Von D. Henze und H. Rupp. 1907. (M 3).
- Heft 11. Schiffsbetrieb und Schleusengröße auf kanalisierten Flüssen. Von P. Werneburg. 1907.
- Heft 12. Die Finanzierung der Mosel- und Saarkanalisierung. Von Dr. Alexander Tille. 1907.
- Heft 13. Die Mosel- und Saarkanalisierung als Ausgleichsforderung der südwestdeutsch-luxemburgischen Eisenindustrie für die nordwestpreussischen Wasserstraßen. Von Dr. Alexander Tille. 1907.
- Heft 14. Ausführung und Verwertung von Wasserkraftwerken an der zu kanalisierenden Mosel und Saar. Von P. Werneburg. 1909.
- Heft 15. Der Rückgang der südwestlichen Eisenwerke in der Eisenindustrie des deutschen Zollgebietes 1902/7. Von Dr. Alexander Tille. 1908.

Akc. Nr.

1529/52



## Die Verhandlungen über die Mosel- und Saarkanalisation im Preußischen Abgeordnetenhaus am 9. März, 7. April und 4. Mai 1910.

### 1. Die Verhandlung vom 9. März 1910.

Am 9. März 1910 fand unter dem Titel Etat der Bauverwaltung in Verbindung mit der Beratung der Denkschrift über die in der Zeit vom 1. April 1907 bis zum 31. März 1909 erfolgten Bauausführungen an denjenigen Wasserstraßen, über deren Regulierung dem Landtage besondere Vorlagen gemacht worden waren, eine Erörterung der Frage der Mosel- und Saarkanalisation statt. Die Verhandlungen darüber waren folgende:

Brütt, Berichterstatter (freikons.): An einzelnen Fragen ist bei diesem Titel zunächst die Frage der Binnenschifffahrt auf der Oder behandelt worden. Es waren in der Kommission Bedenken ausgesprochen worden, daß die Binnenschiffer auf der Oder durch die Eisenbahn eine Konkurrenz erlitten. Der Herr Minister erklärte darauf, er könne noch nicht sagen, wie die Gestaltung der Tarife auf der Oder ausfallen werde; es sei keinesfalls die Absicht, die Interessenten auf der Oder zu schädigen.

Sodann wurde bei diesem Titel die Frage der Moselkanalisation verhandelt, welche bereits in früheren Jahren das Hohe Haus beschäftigt hat. Bekanntlich stehen sich bei der Moselkanalisation die südwestlichen und nordwestlichen Roheiseninteressenten gegenüber, die südwestlichen an der Mosel in Lothringen und die nordwestlichen an der Ruhr. Während die südwestlichen von der Moselkanalisation bessere Bedingungen erhoffen, sehen die nordwestlichen, die Ruhrinteressenten, in der Moselkanalisation eine unerträgliche Konkurrenz.

Der Herr Minister wies darauf hin, daß die Kosten der Roheisenproduktion bei der Entscheidung dieser Frage maßgebend seien. Es sind nach dieser Richtung hin von den Interessenten Erhebungen

angestellt worden; sie sind aber noch nicht sehr weit gediehen, denn die Interessenten haben sich noch nicht einmal über die typischen Betriebe einigen können, deren Resultate bei der Schätzung zugrunde gelegt werden sollen. Im übrigen wies der Herr Minister darauf hin, daß die wirtschaftliche Bedeutung der Moselkanalisierung äußerst zweifelhaft und noch nicht zu übersehen sei. Er war der Meinung, daß das Baukapital von 74 Millionen und die Unterhaltung sich aus den Schiffsabgaben würde decken lassen. Weiter wies der Herr Minister darauf hin, daß durch die Moselkanalisierung der Staatseisenbahnverwaltung ein Ausfall von 24 Millionen netto erwachsen würde.

Die Stellung der königlichen Staatsregierung zu dem Beschlusse dieses Hohen Hauses von 1905 ist noch nicht erfolgt. Der Herr Minister teilte aber mit, daß die Sache dem Staatsministerium vorgelegt werden solle, und daß dann hier Mitteilung gemacht werden würde. Im übrigen wurde der Titel bewilligt, was ich auch hier beantrage.

Schreiner, Abgeordneter (Zentr.): Meine Herren, nachdem im vorigen Jahre der Abgeordnete Köchling hier in ausgiebiger Weise die Frage der Kanalisation der Mosel und Saar zur Sprache gebracht hatte, hat ihm der Herr Minister geantwortet, die Regierung behandle die Frage ohne die Absicht jeglicher Verzögerung. Ich habe den Herrn Minister gebeten, auf diesem Standpunkt zu verharren, und habe den bestimmten Entschluß ausgedrückt, die Sache nicht ruhen zu lassen, bis wir zum Ziele gelangt sind. Das damit gegebene Wort will ich heute einlösen. Ich bemerke dabei, daß ich nur meine persönliche Auffassung von der Sache vortrage, also nur für mich spreche.

Dieses Hohe Haus hat am 7. Februar 1905 beschlossen, die königliche Staatsregierung zu ersuchen, die Frage der Zweckmäßigkeit und Durchführbarkeit einer Kanalisation der Mosel und Saar mit möglichster Beschleunigung einer Prüfung zu unterziehen und gegebenenfalls dem Landtag einen Gesetzentwurf vorzulegen, in dem unter ausreichender Heranziehung aller Interessenten, einschließlich Elsaß-Lothringens und Luxemburgs, die Mittel für die Kanalisierung der Mosel gefordert werden, und zwar so zeitig vorzulegen, daß der Betrieb auf dem Kanal zu gleicher Zeit mit dem auf dem Kanal vom Rhein nach der Weser eröffnet werden könne. Dieser Beschluß ist bis heute, wie den Herren bekannt, nicht ausgeführt, und er ist in seinem letzten Teile leider unausführbar geworden. Im Jahre 1907 erklärte die königliche Staatsregierung: die Untersuchungen, die über die Zweckmäßigkeit und Durchführbarkeit der Mosel- und Saarkanalisation angestellt seien, konnten auch im vergangenen Jahr noch nicht zum Abschluß gebracht werden, die eingeleiteten Verhandlungen schweben noch. Erheblich weiter als damals, im Jahre 1907, sind wir auch heute nicht.

Die Regierung sollte erstens die Frage der Zweckmäßigkeit und zweitens die Frage der Durchführbarkeit der Kanalisation in technischer und finanzieller Hinsicht prüfen. Was den letzten Punkt

betrifft, so liegen die Pläne vor, die Kostenanschläge sind gemacht, die Kosten berechnet; sie belaufen sich, nebenbei gesagt, auf 102 Millionen Mark. Die technische Durchführbarkeit des Kanals steht außerfrage, nicht minder seine Rentabilität. Um Sie hier mit Einzelheiten zu verschonen, berufe ich mich darauf, daß die Rentabilität des Saar- und Moselkanals von den Gegnern nie bestritten worden ist, (Sehr richtig!) und daß der Herr Minister sie wiederholt anerkannt hat — er hat sich freilich sehr vorsichtig ausgedrückt; und es ist ja eine selbstverständliche Sache, daß in solcher Lage der Herr Minister, wenn er Erklärungen abgibt, sich sehr vorsichtig ausdrückt. — Er hat aber zugegeben, daß die Aufbringung der Zinsen, der Amortisationsquoten wie der Betriebskosten durch die Kanalabgaben, überhaupt die Einnahmen des Kanals, gewährleistet sei. In dem Jahresbericht des Verbandes für die Kanalisation der Mosel und Saar, der eine sehr eingehende Berechnung darüber enthält, ist nun nach meiner Auffassung zur Evidenz klar gestellt, daß man mit einem erheblichen Ueberschuß der Einnahmen, und zwar auf beiden Kanälen, zu rechnen hat. Ich will indes auf diesen Punkt nicht näher eingehen, weil er, wie ich sagte, unbestritten und sogar anerkannt ist.

Die beteiligten Interessenten an der Saar, in Lothringen und Luxemburg haben sich nun bereit erklärt, für diejenigen Lasten, die die beteiligten Staaten und die Rheinprovinz für den Kanal übernehmen müssen, die Garantie zu übernehmen. Es würde sich also heute nur noch darum handeln, dieses Garantieverprechen formell festzulegen. Das ist ja auch ein Bedenken, das wiederholt geltend gemacht ist: die Besorgnis, es möchten hinterher die bedrängten Landgemeinden auf der Sache sitzen bleiben. Ich meine, das Bedenken kann nicht bestehen, der Wille der Interessenten, die Bürgschaft zu übernehmen, liegt vor, und die verbindliche Form dafür wird und muß gefunden werden.

Die Schwierigkeiten, die sich der Durchführung des Projektes entgegenstellen, liegen auf einem anderen Gebiet; sie sind wirtschaftlicher Natur und werden vorgetragen von den Interessenten der rheinisch-westfälischen Industrie. Die Industriellen dieses Reviers, die aus ehemaligen Freunden des Kanals zu seinen Gegnern geworden sind, behaupten, die Selbsterzeugungskosten des Roheisens im südwestlichen Industriegebiet seien heute bereits geringer als diejenigen für das nordwestliche Gebiet. Dieses ungünstige Verhältnis werde sich noch steigern, wenn der Südwesten durch den Kanal die Möglichkeit erhalte, billiger Kohlen, Koks und Eisenschrott heranzuführen. Dazu kommt, daß als ein den Südwesten weiter begünstigendes Moment angeführt wird, er komme durch den Kanal in die Lage, seine Fertigfabrikate, Halbzeug, Träger, Schienen und dergleichen um 50 Prozent billiger als der Nordwesten an den Rhein und an die See zu bringen. Diesen Einwendungen liegt offenbar ein an sich gesunder Gedanke zugrunde, der zwar meines Wissens hier noch offen nicht ausgesprochen worden ist. Ich glaube, es wird der folgende sein. Der Staat

darf mit seinen Mitteln, namentlich mit den Geldern, die er aus den Taschen aller Steuerzahler schöpft, in den Wettbewerb zweier gleichartigen Industrien nicht in der Weise eingreifen, daß er die natürlichen Existenzbedingungen zugunsten der einen oder zum Nachteil der anderen in der Weise beeinflusst, daß er dadurch der einen Industriegruppe zum Siege über die andere verhilft. Der Satz wird in dieser Allgemeinheit nicht zu beanstanden sein; allein in der Anwendung auf den Einzelfall, glaube ich, wird er doch derart der Einschränkung und Modifikation bedürfen, daß er als eine praktische Regel überhaupt kaum verwendbar sein wird. Hier liegt die Sache aber so, daß wir die Anwendbarkeit des Satzes auf den gegebenen Fall überhaupt bestreiten.

Nun hat aber die Staatsregierung die theoretische Richtigkeit der von der nordwestlichen Industriegruppe erhobenen Einwendungen anerkannt und sich auf deren Erörterungen eingelassen. Ich will Sie, meine Herren, hier mit Einzelheiten verschonen und nur erwähnen, was ja ohnehin bekannt ist, daß eine Kommission gebildet worden ist mit der Aufgabe, die Selbstkostenpreise für die Roheisenerzeugung in den beiden inbetracht kommenden Industriebezirken zu ermitteln und festzustellen; daneben sollten die bei der späteren Benutzung des Kanals sich ergebenden Frachtverschiebungen zugunsten der einen und der anderen Industriegruppe festgestellt werden. Die Vertreter der beteiligten Eisenwerke haben sich der Lösung dieser Aufgabe unter dem Vorsitz eines Regierungsvertreters unterzogen, sind aber bis heute, wie wir eben von dem Herrn Berichterstatter vernommen haben, zu einem Ergebnis überhaupt noch nicht gelangt. Mir scheint, daß ein einheitlicher Maßstab für die Berechnung der Selbstkosten der Roheisenerzeugung sich überhaupt nicht wird finden lassen. (Sehr richtig! bei den Nationalliberalen). Haben wir doch gehört, daß man sich nicht einmal darüber hat einigen können, welche Werke denn hüben und drüben als typische — es sollten ja Typen gefunden werden — anzuerkennen seien. Die Streitfrage ist also ungelöst. Da die Regierung nun einmal ihre Entschliebung von ihrer Lösung abhängig macht und anscheinend auf diesem Standpunkte beharrt, so ist allerdings nicht abzusehen, wie die Frage der Moselkanalisation zuende kommen soll, wenn man nicht noch in letzter Stunde von dem betretenen Wege wieder abgeht.

Ich bemerke da noch in Parenthese, daß die Frage der Moselkanalisation eigentlich schon sehr alt ist, jedenfalls aber seit dem Jahre 1871 die Gemüter bewegt. Im Frankfurter Frieden vom Jahre 1871 haben nämlich, und zwar im Art. 54, die damals friedenschließenden Staaten sich gegenseitig die Moselkanalisation zugesichert.

Ich glaube also, nach den bisher gemachten Erfahrungen wird man wohl sagen dürfen: auf dem betretenen Wege, auf dem die Sache jetzt marschiert, wird sie nicht zum Ziele gelangen. Ich gebe nun die Hoffnung nicht ganz auf, daß es uns noch in letzter Stunde gelingen möge, die Staatsregierung dahin zu bringen, daß



sie davon absteht, die Erleuchtung und Aufklärung von den Industriellen der beiden Industriegruppen zu bekommen, daß sie selbstständig und selbsttätig vorgeht, natürlich in der Weise, daß sie das nötige Material von den Interessenten fordert, ergänzt und das, was ihr geboten wird, benützt, sich dann aber selbstständig daran gibt, zu prüfen und zu entscheiden. Sie wird dahin kommen, daß die Einwendungen der nordwestlichen Industriegruppe, zwar sicherlich im guten Glauben gemacht, doch nicht von der Bedeutung sind, daß sie die Ausföhrung eines großen allgemeinen wirtschaftlichen Bedürfnissen dienenden Planes hintanhaltcn können.

Daß die Interessenten des Südwestens von dem Kanal Vorteile und die Stärkung ihrer Stellung auf dem Weltmarkte erhoffen, ist ja selbstverständlich; sonst würden sie nicht dafür eintreten. Aber die Frage ist: werden sie allein die Vorteile haben, oder werden die Vorteile so groß sein, daß dabei ihre Konkurrentin, die nordwestliche Industriegruppe, dauernd zuschaden kommen muß? oder liegt die Sache am Ende so, daß der Südwesten den Kanal geradezu haben muß, um nicht unrettbar und dauernd der Konkurrenz des Gegners zu unterliegen? (Sehr richtig! bei den Nationalliberalen). Ich will mich bei der Erörterung einiger hier einschlägiger Punkte möglicher Kürze befleißigen und nur die wesentlichen Punkte hervorheben.

Die nordwestliche Industrie bezieht im wesentlichen andauernd in gleichem Maße die Minette von Lothringen und Luxemburg. In den Jahren von 1902 auf 1907 hat der Bezug sich geradezu verdoppelt; allerdings — das muß ich zugeben — ist er im Jahre 1908 zurückgegangen, aber nur verhältnismäßig gering. Nun wird freilich vom Nordwesten darauf hingewiesen, daß der Eisengehalt der Minette sich als im Abnehmen begriffen herausstelle, und daß der Bezug und die Verwendung deshalb allmählich unrentabel werde. Diese Tatsache zugegeben, betone ich, daß gerade der Kanal mit seinen billigen Frachten es ermöglichen wird, auch die minder guten Minettesorten doch noch mit Nutzen zu verwerten.

Es haben dann aber Interessenten der niederrheinisch-westfälischen Gruppe im Minettegebiet sehr erhebliche Erwerbungen, nämlich bis zu 10 000 ha gemacht; und der Gesamtbesitz allein der Ruhrwerke in Lothringen beträgt zwischen  $\frac{1}{3}$  und  $\frac{1}{4}$  des gesamten deutschen Minettebesitzes. Auch in Frankreich haben deutsche Interessenten, speziell solche aus dem Ruhrgebiet, französische Erzkonzessionen erworben. Nun sind allerdings die Verhältnisse in Frankreich dem Bergbau nicht gerade günstig. Es steht dahin, ob nicht die beabsichtigte Aenderung des französischen Berggesetzes dem Bergbau überhaupt und damit natürlich auch der Ausfuhr nach dem Ausland Schwierigkeiten bereiten wird. Sollte das der Fall sein, so bleibt ein um so größeres Interesse des Nordwestens an der Minette in Lothringen und Luxemburg; und die soll ihm ja gerade durch den Kanal verbilligt zugeführt werden.

Auf einen ausreichenden Ersatz dieser Minette durch Bezug von schwedischem und norwegischem Eisen ist nicht zu rechnen;

denn in beiden Ländern sind Bewegungen im Gange, die dem Bergbau und der Ausfuhr des Erzes nachtheilig sind. Es ist dies namentlich in Schweden der mit Nachdruck geforderte Ausfuhrzoll, und in Norwegen sind es die Schiffsabgaben. Jedes Erz, das von Norwegen ausgeht, sei es, daß es von Norwegen stammt, oder daß es von Schweden über Norwegen kommt, soll mit Ausfuhrzoll belastet werden.

Das Fazit meiner Ausführungen geht also dahin: der Nordwesten bleibt an dem Bezug der Minette und folglich auch an dem Kanal interessiert, der ihm, wie ich eben schon sagte, die Minette billig zuführen soll.

Nun ist es richtig: die Industriellen des Nordwestens bewerten diese Vorteile nicht allzu hoch, jedenfalls nicht so hoch wie die Vorteile, die sie vom Kanal für den Südwesten — ich möchte sagen — befürchten und die sie als ihre Nachteile in Rechnung stellen. Was das für Vorteile sind, ist bereits von mir gesagt worden: vor allen Dingen die billigere Erzeugung des Roheisens und die Frachtverschiebung zugunsten des Südwestens. Sie werden aber von den Industriellen des Südwestens ebenso energisch bestritten, wie sie vom Nordwesten behauptet sind. Eine Erörterung dieser Streitpunkte würde wohl die Grenze und das Maß von Geduld und Aufmerksamkeit überschreiten, das ich von Ihnen, meine Herren, für diese Ausführungen beanspruchen darf. Wie gesagt, haben sich die beteiligten, die zunächst interessierten ja heute nicht einmal über die Grundlage einer Einigung verständigen können; und es würde mir auch gewiß nicht gelingen, in dieser Beziehung hier im Hohen Hause ein anderes Resultat zu schaffen. Ich will nur eins zu erwähnen nicht unterlassen, daß nämlich nach der Auffassung der südwestlichen Industrie die Erbauung des Mittel-landkanals, die Verbindung der niederrheinisch-westfälischen Eisen- und Kohlenindustrie, die Verlegung des Schwerpunkts der Eisenindustrie an den Rhein und die erlangten Tarifänderungen Vorteile und Begünstigungen des Nordwestens sind, für die der Südwesten eine Kompensation fordern zu können glaubt und in dem Kanal zu bekommen hofft.

Dem Streite der beiden Interessentengruppen hat die Regierung bis jetzt eigentlich passiv gegenübergestanden; sie verhält sich abwartend und rechtfertigt diesen Standpunkt damit, daß sie sagt, es sei Sache der Interessenten, zunächst hier Aufklärung zu schaffen und damit die Uebersicht über die wirtschaftlichen Wirkungen und Folgen des Kanals zu ermöglichen. Ein weiteres Hindernis für ein Vorgehen ihrerseits findet die Regierung in der Annahme, daß der Kanal durch den Uebergang von Frachten auf den Wasserweg für die Eisenbahn einen Nettoverlust an Einnahmen von 24 Millionen M bringen werde. Meine Herren, die Rechnung, die in dieser Beziehung aufgemacht ist, ist meines Wissens nicht bekannt geworden, und wir sind nicht in der Lage sie nachzuprüfen; wir wissen darum nicht, ob auch alle die Faktoren dabei in Rechnung gestellt sind, die in dem Jahresbericht des von mir eben bereits erwähnten Verbandes in sehr eingehender und umsichtiger Weise zusammengestellt sind.

Aber eins wissen wir, daß nämlich diesem Verlust nicht die Vorteile gegenübergestellt sind, die der Staat unbedingt von dem Kanal haben wird: das sind die sicheren Einnahmen aus den Kanalabgaben, aus dem Schleppmonopol, aber auch eine Reihe von anderen Vorteilen, die sich ganz gewiß aus dem Kanal ergeben werden, sich aber nicht zahlenmäßig erfassen lassen. Ich erwähne unter anderem die Eisenbahnfrachten, die der Fiskus von den Gütern haben wird, die, durch den Moselkanal gewissermaßen angezogen, vom Binnenlande herankommen, die allgemeine Hebung und Steigerung des Verkehrs und also auch der Eisenbahnfrachten. Der Jahresbericht des Verbandes errechnet nur ein Nettodefizit von 17 Millionen; diesem Verlust sind dann die eben von mir erwähnten Vorteile und andere gegenübergestellt, und dabei schwindet dann der effektive Nachteil auf ein Minimum.

Meine Herren, soweit von den Interessen der Eisenindustrie. Für den Schluß meines Vortrages scheidet ich diese Interessen einmal völlig aus. Ich kann das um so mehr, weil sie meinen Wahlkreis kaum berühren. Ich habe überhaupt den Eindruck, als wenn bei der Behandlung der Sache die Interessen der Eisenindustrie etwas zu sehr in den Vordergrund geschoben wären, oder ich will lieber sagen: als wenn die allgemeinen wirtschaftlichen Interessen, denen der Kanal dienen soll, zu kurz gekommen wären. Wenn ich von diesen allgemeinen Interessen noch kurz rede, so weiß ich ja, daß auch dort eine Verschiedenheit der Meinungen existiert. Ich weiß, daß manche Kreise an der Mosel überhaupt keinen Nutzen vom Moselkanal erwarten und andere sogar Schädigungen. Es sind da allerdings recht merkwürdige Befürchtungen laut geworden. So habe ich mir sagen lassen, die Schönheiten des Moselstroms würden dadurch verunzirt und beeinträchtigt. Nun, ich meine, das sind Bedenken, denen sich abhelfen läßt. Man wird doch wohl den Kanal so bauen können, daß er die Moselschönheiten ebensowenig beeinträchtigen wird, wie es die Staatseisenbahn getan hat. Man hat weiter gesagt, den Bewohnern der Moseldörfer würden Schwierigkeiten bereitet, sie müßten vielfach, um zu ihrem Weinbesitz, zu ihrem Wald, zu ihren Aekern zu kommen, über den Fluß hinüber, und wenn der Fluß kanalisiert sei, so werde das Schwierigkeiten haben. Ich meine, auch dies Bedenken läßt sich ernstlich nicht erheben; auch dafür wird sich sorgen lassen. Ich will aber, um niemanden zu kränken, der vielleicht doch ernstliche Bedenken glaubt erheben zu können, erklären, daß ich das, was ich in dieser Beziehung sage, für meinen Wahlkreis, den Land- und Stadtkreis Trier, den ich zu vertreten die Ehre habe, sage.

Im Moseltal gibt es keine Großgrundbesitzer oder nur wenige; die landwirtschaftlichen Betriebe sind kleinbäuerliche; der Getreidebau ist nicht von Belang und so sind die Moselbewohner nicht in der Lage, Getreide auszuführen, sondern interessiert daran, billiges Getreide zu kaufen. Nun würde ja der Moselkanal durch die billigeren Frachten ihnen in der Beziehung zuhülfe kommen. Ich darf einen Satz verlesen, der auf der Versammlung des mehrfach genannten Verbandes für Kanalisierung der Mosel und Saar im

Jahre 1901 von einem Großgrundbesitzer in Trier ausgesprochen ist; er sagt:

Auch die Landwirtschaft erhofft vom Kanal wesentlich Hilfe. Wir fürchten nicht, daß fremdes Getreide, auf dem Kanal verschifft, unserem Absatz an Ackerprodukten Eintrag tun könnte. Der Ertrag unserer Gegenden deckt nicht einmal den Bedarf. Im Gegenteil wird die Landwirtschaft durch den verbilligten Transport ihrer Produkte nur Vorteil haben, und weitere Gebiete, die heute wegen Terrainschwierigkeiten von der Bahn nicht berührt werden, werden dem Verkehr alsdann erschlossen, und für ihre landwirtschaftlichen Erzeugnisse werden neue Absatzgebiete eröffnet.

Dann hat der Moselwinzer ein Interesse daran, daß er seinen Wein, der ja in der Regel auf dem Wassertransport verschifft wird, billiger transportieren kann, daß er den Dünger, namentlich den Kunstdünger, billiger zugeführt erhält. Im Moseltal und auch in den angrenzenden Gebieten liegen große Mengen von Rohprodukten mehr oder weniger unbenutzt: Kalk, Sand, Schiefer, Sandstein. Die einschlägigen Industrien fordern geradezu billigere Verkehrsmittel, und sie sollen sie durch den Kanal erhalten. Ich habe im vorigen Jahre bei der Verhandlung des Handelsetats auf die Notlage der Sandsteinindustrie im Kylltal hingewiesen und habe als ein geeignetes Mittel, um ihr aufzuhelfen, die Verbilligung der Frachten gefordert. Ich gebe zu, daß nicht die ganze Kyll von einem Moselkanal Vorteil haben würde, aber der vordere nach der Mosel zu gelegene Teil doch, und auch dann noch, wenn ich die Umladekosten, die beim Uebergang der Frachten auf dem Kanal entstehen würden, in Rechnung stelle. In dieser Beziehung haben die Bürgermeister der Stadt- und Landgemeinden des Moselgebiets erklärt:

Wir erklären hiermit nach eingehender Prüfung aller einschlägigen Verhältnisse, daß wir von der Ueberzeugung durchdrungen sind, daß die Kanalisierung der Mosel von der größten wirtschaftlichen Bedeutung für das gesamte Moselgebiet ist.

Weiter ist außer Zweifel, daß, wenn der Moselkanal ausgeführt sein wird, auch im Moseltal, das damit ja nur sehr spärlich versehen ist, durch die Erschließung billiger Betriebskraft neue Industrien entstehen und der Bevölkerung Arbeit und Verdienst verschaffen werden.

Nun noch ein Wort für meinen engeren Wahlkreis, meine Heimatstadt Trier. Trier hat lange abseits vom Verkehr im Winkel gelegen; es hat lange gedauert, bis es überhaupt mit Eisenbahnverbindungen versehen wurde. Eine Wasserstraße hat es bis heute nicht; denn die Mosel in ihrem heutigen Zustande ist als solche nicht anzusehen. Die Folge davon war, daß die wirtschaftliche Entwicklung Triers zurückgeblieben ist. Nun sieht Trier in dem Kanal endlich die Aussicht auf bessere Verhältnisse, eine Kompensation für das, was es so lange hat entbehren müssen, nämlich an den allgemeinen Verkehr herangerückt zu werden. Es würden durch die Kanalisierung der Mosel dem Handel in Kolonial-

waren, Landesprodukten, Getreide, Baumaterialien und vielen anderen Dingen die günstigen Voraussetzungen geboten werden, wie sie die umliegenden Plätze bereits haben und damit die Lebensbedingungen für einen Großhandel geschaffen, die nach Ansicht der beteiligten, der Handelskammer und der Stadtvertretung, nicht eher erfüllt werden können, bis die Kanalisierung der Mosel und Saar zur Tatsache geworden ist. Meine Herren, ich schließe meine Ausführungen damit, daß ich mir erlaube, noch ein paar Worte zu verlesen, die seinerzeit der frühere Handelsminister und spätere Abgeordnete Dr. v. Achenbach bei der Erörterung der Mosel- und Saarkanalisation hier im Hause gesprochen hat. Er erklärte:

Die verschiedenen Herren Redner haben gesagt, es handle sich bei der Moselkanalisation um Interessen gegen Interessen, und es komme nur darauf an, welches Interesse das mächtigere sei. Ich bin indes ganz entschieden der Meinung, daß der Herr Minister in seinem vorherigen Ausspruch sich auf richtigem Boden bewegte, indem er bemerkte, daß diese Angelegenheit keine Interessenfrage sei, sondern aus wirtschaftlichen, volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten entschieden werden müsse.

Und dann noch:

Wenn immer von Westfalen und Niederrheinland neues verlangt wird und stets neue Forderungen aufgestellt werden, so muß man doch die Frage aufwerfen: wo bleiben die anderen Industriebezirke? Sind diese anderen Industriebezirke denn nicht auch endlich einmal an der Reihe? Sie haben von allen diesen Wohltaten nichts erhalten, und doch sind die Westfalen ja teilweise die Konkurrenten jener Landschaften; die Bewohner der letzteren müssen die Zinsen der aufgenommenen Anleihen mitbezahlen.

Damit, meine Herren, möchte ich meine Ausführungen schließen und noch einmal an die Regierung die Aufforderung richten, sie möge doch in Erwägung darüber eintreten, ob sie nicht noch jetzt zur Förderung der Sache den Weg einschlagen will, den ich für gangbar halte, und der dahin geht, daß sie selbst das Heft in die Hand nimmt und selbst und bald die Sache zuende führe.

v. Breitenbach, Minister der öffentlichen Arbeiten: Meine Herren, als dieses Hohe Haus im Jahre 1905 die Resolution faßte, die Regierung zu ersuchen, in eine Prüfung der Moselkanalisation einzutreten, und nachdem dann das Herrenhaus sich fast gleichlautend diesem Wunsche angeschlossen hatte, ist die Regierung unverzüglich in die Prüfung dieser bedeutsamen wirtschaftlichen Frage eingetreten.

In technischer Beziehung bestehen keine Zweifel. Man kann auch zugeben, wie Herr Abgeordneter Schreiner eben ausführte, daß, soweit es sich um die Finanzierung des Unternehmens als solchen handelt, der Kanal das Baukapital verzinsen und die Unterhaltungskosten aufbringen werde. Die Berechnungen, die dieserhalb aufgestellt sind, lassen den einigermaßen sicheren Schluß zu, daß dieser Fall eintreten wird.

Aber in wirtschaftlicher Beziehung ist es nicht gelungen, im Laufe der Jahre eine Klärung herbeizuführen, und das erklärt sich lediglich daraus, daß unsere bedeutendsten Industriereviere, das nordwestliche und das südwestliche, sich in einem scharfen Gegensatz ihrer Interessen befinden und ihn in dieser Frage zur Geltung bringen. Die Interessenten des rheinisch-westfälischen Reviers behaupten, daß der Kanal eine schwere Schädigung für sie bedeuten, daß die Folge der Kanalisierung der Mosel für die Werke am Niederrhein in äußerstem Maße verlustbringend wirken würde, daß sie geradezu gezwungen sein würden, nach Lothringen oder nach Luxemburg auszuwandern, und mit derselben Bestimmtheit behauptet die Saar und auch Lothringen und Luxemburg, daß die Kanalisierung für sie eine Lebensfrage sei. Bei so scharfen Gegensätzen konnte die Regierung nicht die Hände in den Schoß legen. Sie mußte in eine sorgfältige Prüfung eintreten, und um diese Prüfung zuverlässig ausführen zu können, hatte sie sich mit den Interessenten selbst in Verbindung zu setzen. Das ist geschehen. Es sind die bedeutendsten Vertreter aus beiden Industriegruppen gehört worden, und man hat den Versuch gemacht, der Frage auf den Grund zu gehen. Dazu gehört in erster Linie: Wie stellen sich die Selbstkosten für Roheisen am Niederrhein und wie in den südwestlichen Revieren an der Saar, in Lothringen und in Luxemburg? Trotzdem die Kommissare der Staatsregierung lebhaft bemüht gewesen sind, eine Klärung herbeizuführen, ist dieser Versuch bisher als gescheitert zu bezeichnen. Die Interessenten haben sich nicht einmal darüber einigen können, welche Werke als typisch in beiden Revieren auszusuchen wären, um nach Auswahl derselben an die Selbstkostenberechnung heranzugehen.

Selbstverständlich hatte die Staatsregierung die Verpflichtung, auch die Einwirkung der Moselkanalisierung auf die Einnahmen der Staatseisenbahnen zu prüfen. Hierfür wurden in den Verhandlungen, die mit den Interessenten gepflogen wurden, sehr wertvolle Grundlagen gewonnen, bezüglich der Wasserfrachtenberechnung. Auf diesen Grundlagen beruht die Zahlenangabe, die ich in der Budgetkommission machen konnte, daß bei Kanalisierung der Mosel der Nettoausfall der preussischen Staatseisenbahnen 24 Millionen betragen werde. Ich bin nun mit dem Herrn Vordner darin einig, daß man in der Frage der Selbstkostenberechnung für Roheisen nicht zu einem sicheren Ergebnis wird gelangen können. Ich bin ferner darin mit ihm einverstanden, daß eine Frage von so großer wirtschaftlicher Bedeutung auf die Dauer nicht in der Schwebe gehalten werden kann.

Ich habe es daher als notwendig erachtet, nachdem das ganze Material bei mir durchgeprüft und gesichtet worden war, die bedeutsame Angelegenheit an das Staatsministerium zu bringen, und ich hoffe, noch in dieser Tagung die Entschließungen der Staatsregierung dem Hause bekannt geben zu können.

Wenn gelegentlich der Landtagsresolution vom Jahre 1905 die Voraussetzung ausgesprochen wurde, daß diejenigen, die unter allen Umständen an der Moselkanalisierung erheblich interessiert

wären, Lothringen und Luxemburg, falls es zur Kanalisierung der Mosel käme, zu den Kosten heranzuziehen wären, so darf ich hinzufügen, daß von dieser Seite bisher ein lebhaftes Interesse an der Kanalisierung der Mosel nicht bekundet worden ist.

Dr. Röchling, Abgeordneter (nat.-lib.): Meine Herren, ich will zunächst mit dem Ausdruck der Freude darüber beginnen, daß der Herr Minister endlich eine Entscheidung der Staatsregierung über die Frage der Mosel- und Saarkanalisation herbeiführen will. Ich hätte es lieber gesehen, wenn diese Entscheidung bereits früher gefallen wäre; denn ich hatte meinerseits zuweilen den Eindruck, daß die königliche Staatsregierung sich gegenüber dem Verlangen der Interessenten nach Kanalisierung von Mosel und Saar so verhielte wie Penelope, die Gattin des Dulders Odysseus, den drängenden Freiern gegenüber, die das Gewand, das sie unter Tränen am Tage wob, in der Nacht wieder aufstrennte. Uns schien es, als ob die Staatsregierung sich den andrängenden Freiern, Herrn Glatfelter und Schreiner — den schlimmsten will ich gar nicht nennen — gegenüber so verhielte in der Hoffnung auf die Hilfe des starken Mannes aus dem Kastanienwäldchen, der mit wohlgezielten Streichen diese Freier niederstrecken würde, weil sie sich an dem Gut des preussischen Staates scheinbar zu vergreifen wagten und an die schönen fetten Eisenbahnüberschüsse herangingen. Ich freue mich, daß die Zeit der Zögerung endlich vorbei ist und daß wir eine Entschließung nach der einen oder anderen Seite in kürzester Frist erwarten können.

Ich will bei dieser Sachlage kurz darauf hinweisen, daß die wirtschaftlichen Wirkungen des Saar- und Moselkanals, von denen der Herr Minister sagt, daß sie noch nicht aufgeklärt sind, in der That bis zum letzten Rest von den Interessenten nicht aufgeklärt werden können. Es ist unzweifelhaft, daß bei jeder großen wirtschaftlichen Maßnahme die Wirkungen nicht im einzelnen im voraus ermittelt werden können. Das war auch beim Hannover—Rheinkanal nicht der Fall. Und besonders waren von der südwestlichen Industrie Bedenken aller Art geltend gemacht, daß die einseitige Bevorzugung des Nordwestens dem Südwesten Schaden der schlimmsten Art zuwenden könnte. Die Staatsregierung hat aber auf dies Bedenken kein Gewicht gelegt, wie ich glaube, mit Recht, indem sie sich sagte, daß man die Wirkung von großen wirtschaftspolitischen Maßnahmen im voraus doch nicht genau berechnen könne und daß man es der Zukunft überlassen müsse, die Ausgleichsbedingungen zu schaffen, die sich als notwendig herausstellten.

Als eine solche Ausgleichsbedingung wurde von uns der Mosel—Saarkanal angesehen und diese Auffassung wurde vom ganzen Landtag geteilt, der eine Resolution faßte, zu der die königliche Staatsregierung sich wenigstens im Prinzip freundlich stellte, indem Minister v. Budde damals erklärte, die königliche Staatsregierung nehme zu dieser Resolution eine wohlwollende Stellung ein. Die Staatsregierung könne allerdings keine Bürgschaft für Innehaltung des festgesetzten Endtermins übernehmen, das der Abschluß der

Verträge mit Elsaß Lothringen und Luxemburg nicht von ihr abhänge; aber sie sei bereit, baldigst in die Prüfung einzutreten. Nun sind 5 Jahre dahingegangen, und man hat den Interessenten einen Vorwurf daraus gemacht, daß sie sich nicht hätten über die beiderseitigen Selbstkosten einigen können, ja nicht einmal über die Werke, die als typisch von beiden Seiten anerkannt würden. Ich habe schon vor 2 oder 3 Jahren hier im Plenum gesagt, daß die Selbstkostenberechnung meines Erachtens eine Frage sei, die restlos nie zu lösen ist. Ich habe dabei meine Bedenken gegen die Beschreitung dieses Weges zum Ausdruck gebracht, und, wie der Erfolg bewiesen hat, waren diese Bedenken durchaus begründet. Aber wenn uns der Herr Minister sagt, die Saar- und Moselkanalisierung sei wirtschaftlich nicht geklärt, so muß ich sagen, daß bei keinem großen Kanalunternehmen eine solche Fülle von Material beigebracht ist wie bei diesem. Ich glaube sogar mich nicht zu irren, wenn ich sage, daß das Material sogar überreichlich vorhanden ist. Bei dieser Sachlage kann aber die Staatsregierung ihre Entscheidung sehr wohl fällen, sie muß allerdings das Beste für die Entscheidung aus eigenem beibringen, nämlich den Willen zur Tat. Die Interessenten können aber, wie ich glaube, nichts wesentliches an tatsächlichem, statistischen oder wirtschaftlichem Material noch herbeischaffen; die Interessenten haben alles getan, was getan werden konnte, so daß die königliche Staatsregierung sich wohl ein Bild davon machen könnte, wie die Kanalisierung von Saar und Mosel im großen und ganzen wirtschaftlich wirken wird. Ausschlaggebend in letzter Linie wird sein die allgemeine verkehrs- und wirtschaftspolitische Anschauung der Staatsregierung, das, was man im kaufmännischen Leben die Meinung nennt. Ich sollte nun denken, daß für eine Wasserstraße, die dazu bestimmt ist, das größte deutsche Erzvorkommen in eine leistungsfähige moderne Verbindung mit dem größten deutschen Kohlenvorkommen zu bringen, die Meinung von vornherein bei allen eine günstige sein sollte, die nicht durch wirtschaftliche Sonderinteressen dagegen voreingenommen sind.

Ich verzichte daher darauf, noch einmal alle die Gründe vorzuführen, die teils der Herr Kollege Schreiner vorgetragen hat, und die andererseits ich in früheren Jahren im einzelnen auseinander gesetzt habe. Ich will nur auf eines aufmerksam machen: Der Mosel- und Saarkanal soll 102 Millionen Mark kosten; er wird eine Güterbeförderung von 11 Millionen Tonnen im Jahre leisten, das macht 9 M auf die Tonne jährlicher Güterbewegung. Der masureische Kanal, dessen Bau von der Staatsregierung bereits beschlossen und von diesem Hohen Hause genehmigt worden ist, soll 16 Millionen Mark kosten und wird im allergünstigsten Falle einen Verkehr von 200 000 t im Jahre zu bewältigen haben; macht nicht mehr und nicht weniger als 80 M für die Tonne jährlicher Güterbewegung — gegenüber 9 M beim Mosel- und Saarkanal. Wenn die Staatsregierung es bei den Finanzen des Staates glaubt verantworten zu können, den wirtschaftlich absolut bedeutungslosen masureischen Kanal, der nur einem kleinen Bezirk gewisse lokale Vorteile bringt, vorzuschlagen und dafür 16 Millionen Mark zu



verschenken, wenn auch dies Hohe Haus dem zugestimmt hat, so meine ich, würde es ein merkwürdiger Widerspruch sein, wenn man Bedenken tragen sollte, den Mosel- und Saarkanal zu bauen, der doch wirtschaftlich so leistungsfähig und finanziell so ertragreich sein würde.

Die Staatsregierung hat sich aber auch entschlossen, in ihre Kanalisierungsprojekte den Main und den Neckar einzubeziehen, um die Baiern, Würtemberger und Badenser für die Idee der Schifffahrtsabgaben zu gewinnen. Main und Neckar sollen in das Projekt der Rheinstromkasse einbezogen werden, Flüsse und Flußkanäle, auf denen selbst bei günstigsten Verhältnissen sich ein Verkehr entwickeln wird, der nicht annähernd zu vergleichen ist mit dem auf der Saar und der Mosel. Und nun sollen Saar und Mosel möglicherweise unkanalisiert bleiben, nur deshalb, weil ihre Ufer nicht bairisch, nicht württembergisch, nicht badisch sind, sondern weil sie nur preussisch sind, weil das Land seit hundert Jahren zur Krone Preußens gehört und an allen Lasten des preussischen Staates seinen nicht geringen Anteil gern und willig getragen hat. Das verstehe ich nicht, und das wird niemand in jenen Landen verstehen. Der lothringische Teil ist aber vor 30 Jahren mit dem Schwerte von Frankreich erworben, und man will auch diesen Teil, der allmählich germanisiert wird, wo allmählich das Deutschtum festen Fuß faßt, schlechter behandeln als die Würtemberger, Badenser, Hessen und Baiern. Das wird in diesen Bezirken einen nach meiner Auffassung sehr merkwürdigen Eindruck machen und unmöglich die Sympathien für die deutsche Herrschaft stärken können.

Richtig wäre es daher meines Erachtens, bei dem Plan betreffend die Einführung der Schifffahrtsabgaben auch Saar und Mosel, den wichtigsten und bedeutendsten Nebenfluß des Rheins, in dieses Finanzierungsprojekt der Rheinstromkasse mit einzubeziehen. Dann würden die mangelhaften oder gar schlechten Erträge, die sich aus Württemberg, Baden und Baiern ergeben werden, wenigstens einigermaßen verbessert werden durch die gewaltigen Verkehrsmengen und durch die dadurch ankommenden Abgaben, die Preußen und Elsaß-Lothringen der Rheinstromkasse zuzuführen haben.

Nun wird man mir erwidern — der Herr Minister hat ja darauf hingewiesen —, das wäre alles sehr schön und gut, wenn die großen Eisenbahnausfälle nicht wären. Er hat die Eisenbahnausfälle auf 24 Millionen Mark pro Jahr beziffert und hat auf eine Anfrage, die ich in der Budgetkommission an ihn gestellt habe, durch seinen Vertreter, Herrn Ministerialdirektor Peters, antworten lassen, daß bei diesen Eisenbahnausfällen nicht die Einkünfte berücksichtigt seien, die der Staat aus dem Schlepptomopol würde ziehen können. Herr Ministerialdirektor Peters hat dabei erklärt, daß man mit Einführung des Schlepptomopols auf der Mosel allerseits einverstanden sei. Ich habe in der Budgetkommission diesen Teil der Erklärung nicht gehört, sonst würde ich meinen Vorbehalt dazu gemacht haben. Ich kann es nicht anerkennen, daß meine politischen Freunde prinzipielle Anhänger des Schlepptomopols sind, auch nicht für die Mosel und Saar. Meine politischen Freunde

sowohl wie auch die Interessenten in jener Gegend stehen auf dem Standpunkt, daß ihnen selbstverständlich ein leistungsfähiger Kanal mit Schleppmonopol lieber ist als eine nicht brauchbare Wasserstraße ohne Schleppmonopol. Daß wir uns aber grundsätzlich für die Einführung des Schleppmonopols auch auf der Mosel und Saar ausgesprochen hätten, muß ich bestreiten. Wir sind der Meinung, daß das Schleppmonopol allenfalls ertragen werden kann, aber die neueren Erfahrungen, die wir mit dem Staatsgewerbebetriebe namentlich auch bei der Bergverwaltung gemacht haben, sind nicht so, daß wir uns für eine Erweiterung der staatlichen Gewerbetätigkeit irgendwie begeistern könnten.

Nun ist aber darauf hinzuweisen, daß das Schleppmonopol, falls es eingeführt würde, immerhin  $3\frac{1}{4}$  Millionen Mark pro Jahr erbringen würde, so daß sich der Verlust der Eisenbahneinnahmen immerhin auf rund 20 Millionen vermindern würde. Diesem Verlust stehen aber eine Reihe von Einnahmen gegenüber die sich ziffernmäßig allerdings schwer schätzen lassen, die aber, wie ich glaube, alle Eisenbahneinnahmeausfälle wieder wett machen werden. Das sind zunächst die Einnahmen der Eisenbahn während der Bauzeit, die etwa 5 Jahre lang dauern wird, durch die Beförderung von Baumaterialien; es sind zweitens die Einnahmen aus der Frachtbeförderung, die der Bahn aus dem Binnenland nach der Mosel und Saar in Folge des Anschlußverkehrs zufallen. Diese Einnahmen werden von den Sachverständigen auf annähernd 20 Millionen — möglicherweise zu hoch — taxiert; aber selbst wenn es nur 10 Millionen wären, so würde der Einnahmeverlust der Staatseisenbahnen sich auf nur etwa 10 Millionen vermindern, was nach meiner Meinung keine allzu gewaltige Summe sein würde.

Dann kommen weiter die Einnahmen hinzu, die der Staat durch die Verwertung der Wasserkräfte nach Kanalisierung der Mosel und Saar in Folge der Ausnutzung der Wehre erzielen wird durch Abgabe elektrischer Energie, die den benachbarten Gemeinden ebenso wie der Landwirtschaft usw. Strom für Licht und Kraftanlagen liefern wird, woraus der Staat nicht unerhebliche Einnahmen erzielen kann. Schließlich — und das ist ja das entscheidende — kommt die Hebung der Steuerkraft der ganzen Gegend und die Stärkung der Industrie im Wettbewerb dem Auslande, insbesondere Amerika mit seinen außerordentlich billigen Wasserfrachten gegenüber in Betracht.

Meine Herren, wenn man alle diese Dinge berücksichtigt, wenn man weiter in Betracht zieht, daß der Moselkanal nicht nur bestimmt ist, dem Südwesten den Weg nach dem Meere zu öffnen, sondern auch dem Nordwesten eine billigere Versorgung mit Minette zu verschaffen, so halte ich es nicht für zweifelhaft, daß die segensreichen Wirkungen dieses großen Kulturunternehmens bei weitem die Schäden übertreffen werden, die wie bei jeder Neuerung sich auch hier und da geltend machen werden. Ich glaube im übrigen, daß Eisenbahnausfälle in Folge des Baues oder der Verbesserung der Wasserstraßen sich in Wirklichkeit weder nachweisen lassen, noch überhaupt eintreten. Sie haben keine Eisenbahneinnahmeausfälle

am Rhein, der leistungsfähigsten Wasserstraße von Europa, vielmehr gehören die Strecken zu beiden Seiten des Rheins zu den rentabelsten der Welt. Sie hatten auch keine Eisenbahneinnahmeausfälle, als der Main bis Frankfurt a. M. kanalisiert wurde; Sie haben nirgendswo Eisenbahneinnahmeausfälle erlebt. Die Eisenbahneinnahmeausfälle sind meiner Ansicht nach nichts weiter als ein Phantom, vor dem man sich ohne Grund fürchtet, und ich sehe nicht ein, weshalb es an der Mosel und Saar, da sonst in Wirklichkeit niemals Eisenbahneinnahmeausfälle in die Erscheinung getreten sind, anders sein sollte als bei irgendeinem andern Fluß. Ich bin daher der Auffassung, daß die Entscheidung der Staatsregierung sehr bald fallen sollte und daß, wenn große gemeinwirtschaftliche und nicht im letzten Ende ängstlich fiskalische Gesichtspunkte ausschlaggebend sind, diese Entscheidung im letzten Ende nur eine bejahende sein kann.

Ich möchte den Herrn Minister noch zum Schluß auf einen Erlaß eines seiner Herren Vorgänger hinweisen, der beinahe 80 Jahre zurückliegt und der klar erkennen läßt, mit welcher wirtschaftlichen Großzügigkeit und Furchtlosigkeit damals im preussischen Finanzministerium, dem das Ressort des jetzigen Ministerium der öffentlichen Arbeiten damals unterstellt war, gehandelt wurde. Es wurde in meiner Vaterstadt Saarbrücken, als im Jahre 1838 die Eisenbahn nach der französischen Grenze gebaut werden sollte, die Besorgnis laut, daß der Verkehr aus der Stadt herausgeführt werden könnte und die Einnahmen aus den Chausseegeldern vermindert werden würden. Die guten Bürger der Stadt Saarbrücken haben sich zusammengetan und eine Eingabe an die Staatsregierung gerichtet, worin sie auf diese Befürchtungen hinwiesen und baten, die Genehmigung zu diesem Bahnunternehmen zu versagen. Die Regierung hat darauf folgende sehr drastische und meines Erachtens durchaus zur Nachahmung zu empfehlende Antwort gegeben. Sie lautet:

Die von Ihnen in Ihrer Vorstellung vom 22. Dezember vorigen Jahres vorgetragene Bemerkungen über die Nachteile einer Eisenbahnanlage von Saarbrücken nach der französischen Grenze können, wie ich Ihnen hierdurch eröffne, nicht dazu angetan befunden werden, daß ich, sofern die Sache selbst dazu angetan ist, Anstand nehmen sollte, die Allerhöchste Genehmigung für ein solches Unternehmen und die Bewilligung des Expropriationsrechts zu bevorworten. Berlin, den 8. Februar 1838. Der Finanzminister. Für Preußen: Alvensleben. Wien, den 7. Februar 1838. Der Finanzminister. Für Oesterreich: Fürst Metternich, i. B. v. F. Gr. v. Trotten-Hanau, Windischgrätz. Der Bestätigung Sr. Majestät des preussischen Königs: beifolgt: Friedrich Wilhelm III.

Meine Herrn, diese Eingabe ist an die Ministerien am 22. Dezember 1837 gerichtet worden, und die Antwort darauf ist am 7. Februar 1838 erfolgt, nach noch nicht drei Monaten. Das war damals eine prompte Entscheidung, und der kleinliche Standpunkt, daß fiskalische Einnahmen verloren gehen könnten, ist damals von der preussischen Regierung ad absurdum geführt worden.

Ich möchte daher den Herrn Minister bitten, bei seiner Entscheidung zu diesen guten altpreussischen volkswirtschaftlichen und nichtfiskalischen Traditionen zurückzukehren und wie sein Vorgänger auch darauf zu sehen, ob „die Sache selbst dazu angetan ist.“ Die breiteste Öffentlichkeit wird an der Behandlung der Saar- und Moselkanalisierungsfrage ermessen können, ob in solchen wirtschaftlichen Dingen in Preußen schließlich gemeinwirtschaftliche Gesichtspunkte maßgebend sind, oder ob in letzter Linie die nur augenblickliche Finanzlage entscheidend ist und man seine Entscheidungen durch die Furcht bestimmen läßt, daß einmal an dem Etat ein paar Millionen fehlen könnten. Ich glaube, daß man in diesem Hohen Hause sowohl wie bei der Staatsregierung schließlich nur der Meinung wird sein können, daß große wirtschaftliche Fragen auch nur nach großen wirtschaftlichen Gesichtspunkten behandelt werden dürfen. (Bravo! bei den Nationalliberalen.)

Dr. Glattfelder, Abgeordneter (Zentr.): Meine Herren, wir haben wiederholt die Gründe hervorgehoben, die uns dazu bestimmen, mit aller Entschiedenheit die Kanalisierung der Mosel und Saar zu fördern. Meine beiden Herren Vorredner haben mit warmen Worten dergleichen heute wieder getan. Ich schließe mich ihnen an und möchte nur noch einige Worte zu dem bemerken, was uns soeben von dem Herrn Minister zu dieser Frage kundgegeben worden ist.

Der Herr Minister hat die technische Ausführbarkeit einer Kanalisierung der Saar und der Mosel zugegeben und hat auch keine besonderen Bedenken gegen die Rentabilität einer solchen Kanalisierung geltend gemacht. Aber zwei Umstände hat er hervorgehoben; das war zunächst der Gegensatz der beiden großen wirtschaftlichen Gebiete der nordwestlichen und der südwestlichen Eisenindustrie. Nun haben wir uns darüber wohl auch niemals der sicheren Hoffnung hingegeben, daß diese beiden Wirtschaftsgebiete sich darüber einigen würden, was denn hier und dort die Gesteungskosten einer Tonne Roheisen sein würden. Einen Durchschnittssatz festzustellen, ist bei der Verschiedenartigkeit und dem Schwanken der Verhältnisse kaum möglich, und ebenso werden immer Bedenken bestehen, wenn es sich darum handelt, irgendein Werk als typisch darzustellen und dessen Gesteungskosten für eine Berechnung als maßgebend anzunehmen. Nun, meine Herren, glauben wir aber — und haben es auch schon früher betont —, daß es doch möglich sein wird, die verschiedenen Interessengegensätze einigermaßen durch eine entsprechende Tarifierung auszugleichen, sei es nun, daß das Schleppmonopol auf dem zu bauenden Kanal eingeführt wird, sei es durch entsprechende Kanalabgaben. Es ist ja auch früher versucht worden — nicht immer, wie die Interessenten der südwestdeutschen Eisenindustrie sagen, zu ihren Gunsten — durch Tarifierung auf den Eisenbahnen die Interessengegensätze auszugleichen.

Was den anderen Punkt betrifft, so hat bereits eben der Kollege Dr. Röchling die finanziellen Bedenken des Herrn Ministers wegen des Nettoausfalls von 24 Millionen Mark für die Staats-

eisenbahn besprochen und, wie mir scheint, auch wohl ausgeräumt. Wie es bei allen Kanalbauten der Fall ist, werden im Anfang bei den Eisenbahnen Ausfälle stattfinden. Der Herr Kollege Dr. Röchling hat sie auf 10 Millionen Mark jährlich heruntergerechnet. Wir hoffen aber als Folge der Kanalisierung eine weitere Hebung des Verkehrs, wir hoffen auch auf eine neue und bessere Konjunktur für die schwere Industrie, und wenn eine solche eintritt, so, meine ich, ist es außerfrage, daß die Moselbahn dem Verkehr nicht mehr genügt und daß man sich freuen wird, wenn die Massengüter auf den Kanal übergehen. Dann wird durch diese Wasserstraße ein neuer Verkehrsweg eröffnet, um die beiden Landesteile, die so reich sind an industriellen Unternehmungen, den Süden und den Norden Westdeutschlands, einander näher zu bringen und beiden die Vorteile zuzuwenden, die eben durch die billige Wasserstraße möglich sind. Wir Vertreter der Saar- und Moselkreise vertrauen, daß Staatsministerium werde sich vor allem von der Tatsache bestimmen lassen, daß wir in der Saar und in der Mosel Wasserkräfte haben, die ausgenutzt werden können, um den nationalen Wohlstand zu heben, und erhoffen eine für die Kanalisierung der Saar und Mosel günstige Entscheidung. (Bravo! im Zentrum.)

Frlr. v. Malgahn, Abgeordneter (konf.): Wir können uns den Ausführungen der drei Herren Vorredner nicht anschließen, sondern stehen auf dem Standpunkt, den der Herr Eisenbahnminister vorher erörtert hat. Wir sind der Ansicht, daß die beiden wesentlichen Punkte bei der ganzen Frage die sind, die eben durch den Herrn Abgeordneten Blattfelder erwähnt worden sind. Das ist einmal die Frage, ob eine Einigung unter den großen Industriegruppen des Saarreviers und des Niederrheins erzielt wird, und zweitens die Frage, ob die Mosel- und Saarkanalisierung zur Zeit nicht eine derartige Einwirkung auf die ganzen finanziellen Verhältnisse unseres Eisenbahnwesens hat, daß wir deshalb nicht zustimmen können.

Was den ersten Punkt betrifft, so ist bereits von dem Herrn Eisenbahnminister ausgeführt worden, daß die großen industriellen Gruppen der nordwestdeutschen und der südwestdeutschen Industrie sich noch nicht einmal in dem Punkte haben einigen können, daß typische Werke, für die die Selbstkostenpreise der Roheisenerzeugung aufgestellt werden sollen, herausgefunden werden konnten. Der Herr Eisenbahnminister hat ferner ausgeführt, daß auch Lothringen und Luxemburg bisher ein besonderes Interesse an dem Zustandekommen dieser Mosel- und Saarkanalisation nicht gezeigt hätten. Bei dieser Sachlage, wo so große industrielle Interessen der verschiedensten Gegenden einander gegenüberstehen, hat es doch etwas recht bedenkliches, wenn die Staatsregierung sich bereits jetzt darauf einläßt, ohne Klärung der Selbstkostenfrage für Roheisen, ohne eine Ausgleichung dieser verschiedenartigen Interessen herbeizuführen, der Mosel- und Saarkanalisation näherzutreten. (Sehr richtig! rechts.)

Sie können mir einwenden, ja, beim Rhein—Hannoverkanal ist die Sache auch so gewesen. (Zuruf bei den Nationalliberalen.)

— Nein, da ist es nicht so gewesen. Beim Rhein—Hannoverkanal standen sich nicht zwei so mächtige Interessengruppen gegenüber wie hier, sondern die Interessengruppen haben sich zusammengefunden, und deshalb waren wir und war diese Staatsregierung in der Lage, dieser Kanalisierung näher zu treten.

Was nun die finanzielle Einwirkung auf die Eisenbahneinnahmen betrifft, so glaube ich doch, daß die Eisenbahnverwaltung diese 24 Millionen, um die sie durch die Mosel—Saarkanalisierung gekürzt werden würde, in dieser Zeit, wo der Rückgang der Eisenbahneinnahmen noch nicht behoben ist, wo das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen der Eisenbahnverwaltung ein so ungünstiges ist, unter keinen Umständen entbehren kann. Und wenn der Herr Abgeordnete Dr. Köchling vorher ausgeführt hat, er hoffe, daß große nationalökonomische und wirtschaftliche Gesichtspunkte bei der Beurteilung der Kanalisierung maßgebend sein sollten, so kann ich dem nur entgegen: es handelt sich hier andererseits auch um andere große Staatsinteressen, die erwogen werden müssen, es handelt sich um das große Staatsinteresse der Finanzen unserer Eisenbahnverwaltung. Ob diese 24 Millionen, deren Ausfall uns der Herr Eisenbahnminister nachgewiesen hat, dadurch wieder eingebracht werden, daß, wie der Herr Abgeordnete Dr. Köchling ausgeführt hat, die Einnahmen während der Bauzeit, die Einnahmen aus dem Anschlußverkehr, die Einnahmen aus den Wasserkraften und der Hebung der Steuerkraft hinzukommen, ist doch noch mehr wie zweifelhaft. Die ganze Aufstellung hat bisher noch keine gesicherte Grundlage. Z. B. möchte ich, was den ersten Punkt betrifft, darauf hinweisen, daß es sich dabei nicht um dauernde, sondern um ganz vorübergehende Einnahmen während der Bauzeit handeln würde; ich würde also auf diese Berechnung keinen besonderen Wert legen. Das Schlepptomopol selbst — dessen Einführung in diesem Falle allerdings, wenn ich richtig verstanden habe, Herr Abgeordneter Dr. Köchling für wünschenswert hält, wenn er sagt, es ist besser, einen kanalisierten Strom mit Schlepptomopol als einen schlecht in Ordnung gehaltenen Strom zu haben — würde nicht mehr als  $3\frac{1}{2}$  Millionen einbringen; gegen die aufgestellte Berechnung würde dann immer noch ein Defizit von über 20 Millionen vorhanden sein.

Meine Herren, ich weise bei dieser Gelegenheit auf die Nachweisung hin, die der Herr Eisenbahnminister uns als Anlage zum Etat hinsichtlich der kanalisierten Saar gegeben hat, um darzutun, welche enormen Zuschüsse unter Umständen derartige Kanalisierungen erfordern, Zuschüsse, die im Interesse der Staatsfinanzen sehr bedenklich sind. In der Uebersicht Ia für 1908 über die Rentabilität der wichtigsten künstlichen Wasserstraßen, auf welchen besondere Abgaben für Rechnung des preussischen Staates erhoben werden, ist der Zuschuß des preussischen Staates für die kanalisierte Saar allein auf 388 958 M berechnet. (Zuruf des Abgeordneten Dr. Köchling). — Ich weiß nicht, aus welchen Gründen dieser Betrag später fortfallen sollte. Aber ich möchte darauf hinweisen, daß so hohe Zahlen doch sehr bedenklich machen sollten,

mit Kanalisierungen vorzugehen, bevor nicht nachgewiesen ist, daß derartige Kanalisierungen auch rentabel im Interesse der Staatsfinanzen sein können.

Auf die Frage des Schleppmonopols will ich selbstverständlich bei dieser Gelegenheit nicht näher eingehen; wir haben vielleicht Gelegenheit, bei der Generaldebatte zum Bauetat darüber zu sprechen.

Ich fasse mich dahin zusammen, daß wir die abwartende und vorsichtige Stellungnahme des Herrn Eisenbahnministers in jeder Beziehung billigen können, daß gerade in diesem Falle sehr große Vorsicht am Platze ist, weil die wirtschaftliche Wirkung der Moselkanalisierung vorläufig unübersehbar ist, auch deshalb, weil unter Umständen, wenn die Mosel-Saarkanalisierung durchgeführt wird, ehe die Interessengegensätze ausgeglichen sind, die Gefahr besteht, daß dann Interessenkämpfe, Konkurrenzkämpfe zwischen dem südwestlichen und dem nordwestlichen Industriegebiete entstehen, Kämpfe, deren Folgen für die Ruhrindustrie in keiner Weise abzusehen sind. Deswegen wünschen wir, gerade mit Rücksicht auf die Kräftigung unserer Industrie, daß, bevor nicht alle diese Bedenken erledigt sind, bevor nicht überwiegende Interessen für die Kanalisierung sprechen, mit der Kanalisierung der Mosel und Saar nicht vorgegangen werden möge. (Bravo! rechts.)

Hirsch (Essen), Abgeordneter (nat.-lib.): Meine Herren, mit dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten bin ich der Meinung, daß eine so überaus wichtige Frage wie die Frage der Mosel- und Saarkanalisierung nicht dauernd in der Schwebe bleiben kann. Es erscheint mir daher durchaus angezeigt, daß man, an der Hand des bei den angestellten Untersuchungen zusammengetragenen reichen Materials, dazu schreitet, die Frage nach irgendeiner Richtung hin zur Entscheidung zu bringen. Leider hat sich ja, wie wir vom Herrn Minister hören, eine Uebereinstimmung der Interessenten hinsichtlich der Untersuchungsmethoden und damit eine völlige Klärung der Sachlage durch die Untersuchung selbst nicht erzielen lassen. Somit müssen die unparteiischen Instanzen eingreifen.

Meine Herren, die Verantwortung aber, die mit dieser Entscheidung eventuell übernommen wird, ist eine überaus schwere. Denn, wie ich hier bereits im vorigen und vorvorigen Jahre ausgeführt habe, handelt es sich darum, ob man, wenn man eventuell die Kanalisierung der Mosel und Saar beschließt, die Verantwortung dafür übernehmen will, daß die Produktions- und Absatzverhältnisse der gesamten deutschen Eisenindustrie völlig durcheinander geworfen werden. Es handelt sich nicht bloß darum, daß die südwestliche Eisenindustrie durch die Kanalisierung der Mosel und Saar vor der nordwestlichen Eisenindustrie am Niederrhein und in Westfalen einseitig begünstigt werden würde, sondern auch die Interessen der oberschlesischen Eisenindustrie würden, wenn die aufgestellten Frachtberechnungen stimmen, durch die Kanalisierung der Mosel und Saar auf das schwerste beeinträchtigt werden. Ich erinnere an die Ziffern, die ich im vorigen Jahre über die fracht-

lichen Wirkungen einer kanalisierten Mosel und Saar für sich und im Zusammenhang mit dem Rhein-Hannover-Kanal — der ja auch der südwestdeutschen Eisenindustrie zugute kommt, vielleicht in noch höherem Maße zugute kommt als der nordwestdeutschen Eisenindustrie, weil sie einen längeren Wasserweg hat — gegeben habe. Da ergeben sich Frachtersparnisse für die südwestdeutsche Eisenindustrie bis zu 12,33 M pro Tonne Fertigfabrikate von Algringen nach Hannover. Daß derartige Differenzen nicht nur nicht ohne einschneidende Wirkung auf die Verhältnisse der Eisenindustrie des Nordwestens bleiben können, sondern auch die oberschlesische Eisenindustrie in Mitleidenschaft ziehen müssen, liegt auf der Hand. Die oberschlesische Eisenindustrie hat sich nun zwar vorläufig in der Frage der Mosel- und Saarkanalisierung noch zurückgehalten, ich glaube aber nicht fehlzugehen, daß wir, wenn die Sache ernst wird, von der oberschlesischen Eisenindustrie eine sehr energische Stellung gegen die Mosel- und Saarkanalisierung zu erwarten haben.

Nun werden ja die Behauptungen, die hinsichtlich der Produktionsverhältnisse im Nordwesten einerseits und im Südwesten andererseits aufgestellt sind, insbesondere von der südwestdeutschen Eisenindustrie bestritten. Es wird von ihr bestritten, daß sie überhaupt billiger produziere als die niederrheinisch-westfälische Eisenindustrie. Nun, meine Herren, für Ziffern sind nicht alle Leute empfänglich; aber für Tatsachen sind sie empfänglich, und wenn ich darauf hinweise, daß die große Gelsenkirchener Bergwerks-Aktiengesellschaft, die Hüttenwerke nicht nur in Westfalen, sondern auch im Mosel- und Saargebiet besitzt, sich jetzt entschlossen hat, ein großes neues Hüttenwerk nicht nach Westfalen oder an den Niederrhein, sondern in das südwestliche Gebiet zu legen, so wird diese Tatsache vielleicht mehr als alle Ziffern, die ich im vorigen Jahre angeführt habe, davon überzeugen, daß die Produktionsverhältnisse im Südwesten selbst solchen Herren, die die beiderseitigen Produktionsverhältnisse an der Hand eigener Erfahrungen miteinander vergleichen können, günstiger erscheinen als die Produktionsverhältnisse in Westfalen und am Niederrhein.

Alles in allem kann ich nur sagen — und darin stimme ich dem Herrn Kollegen Dr. Köchling durchaus bei —: man soll diese Frage der Mosel- und Saarkanalisierung zunächst aus volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten betrachten. Aber wenn man das tut, dann wird man sich fragen müssen, ob es zulässig erscheint, durch eine Tarifmaßnahme, die ein einzelnes Gebiet einseitig und außerordentlich stark bevorzugt, andere Landesteile und große Industriezweige, in denen Milliarden angelegt sind und die zum großen Teil die Träger unserer finanziellen Wohlfahrt sind, ohne Not zu erschüttern. Heute blühen und gedeihen alle drei Industriegebiete; das südwestdeutsche blüht und gedeiht, das niederrheinisch-westfälische blüht und gedeiht, und das oberschlesische blüht und gedeiht. Kanalisieren Sie Mosel und Saar, dann werden Sie diese Verhältnisse aller Voraussicht nach vollständig verwirren, und was das Ende und die Tragweite einer solchen Maßnahme sein wird, ist heute nicht abzusehen.



Cahensky, Abgeordneter (Zentr.): Meine Herren, ich werde nicht wieder dem Herrn Vorredner das Beispiel der Uneinigkeit in der eigenen Fraktion geben. Wir in der Fraktion sind bezüglich der Kanalisation der Lahn einig. Bei Verabschiedung der großen Kanalvorlage am 1. April 1905 hatte das Abgeordnetenhaus eine Resolution gefaßt, dahingehend, die Frage der Zweckmäßigkeit und Durchführbarkeit der Kanalisierung der Lahn einer Prüfung zu unterziehen und gegebenenfalls dem Landtag einen Gesetzentwurf vorzulegen, in welchem die Mittel zur Kanalisierung der Lahn gefordert werden, und zwar so frühzeitig, daß der Betrieb auf der kanalisierten Lahn gleichzeitig mit dem Kanal vom Rhein nach Hannover eröffnet werden könne. Ausgrund dieses Beschlusses hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten die Königliche Wasserbauinspektion in Diez beauftragt, ein Projekt der Kanalisierung der Lahn auszuarbeiten, dem sich auch der Herr Baurat Dr. Kloß unterzogen hat. Dieses Projekt ist bereits im Dezember 1907 an die Königliche Regierung in Wiesbaden abgegangen, und es wird wahrscheinlich inzwischen im Ministerium eingehend geprüft worden sein. Dieses Projekt sieht aber, wie dies ursprünglich beabsichtigt war, nicht einen Tonnengehalt von 300 t vor, sondern von 400 t, was ja selbstverständlich nur mit Freuden begrüßt werden kann und was auch nur einige Millionen mehr kosten wird. In diesem Projekt ist aber die Strecke von Weglar nach Gießen nicht einbegriffen. Die Handelskammer Gießen hat aber bereits im Februar 1905 in einer Denkschrift dargetan, daß diese Strecke von größter Wichtigkeit sei und der Schiffsverkehr über Gießen auf  $\frac{1}{2}$  Millionen Tonnen veranschlagt wird. Das großherzogliche Ministerium in Darmstadt steht dem Projekt durchaus sympathisch gegenüber, da ja bekanntlich die großen Eisenschätze, welche in Oberhessen lagern, allein hierdurch nutzbar gemacht werden können; ebenso wie die Millionen von Tonnen Erze, welche wegen ihres geringen Eisengehalts in den Seitentälern der Lahn ungenutzt liegen und erst durch die Schiffbarmachung der Lahn vorteilhaft nach dem Ruhrgebiet gesandt werden können. Ich meine, das müßte schon ein Grund zur Kanalisierung der Lahn für die Staatsregierung sein, daß wir uns so unabhängig machen von dem Bezug des Eisensteins vom Auslande. Die Königliche Staatsregierung hat zudem auch alle Ursache, aus bekannten Gründen der großherzoglichen Regierung in Darmstadt entgegenzukommen.

Vonseiten des Lahnkanalvereins ist auf Wunsch der Königlichen Staatsregierung eine umfassende Berechnung der Schifffahrtsselbstkosten auf der kanalisierten Lahn ausgearbeitet worden. Diese Denkschrift enthält auf 23 Druckseiten alle wünschenswerten Details. Ich bitte also die Königliche Staatsregierung dem Projekt der Kanalisierung der Lahn mit allem Wohlwollen entgegenzukommen. (Bravo!)

Dr. Köchling Abgeordneter (nat.-lib.): Namens meines politischen Freundes vom Rath, der leider heute abwesend sein muß, kann ich mich den Ausführungen des Herrn Kollegen Cahensky nur voll und ganz anschließen.

Im übrigen möchte ich mich mit den Ausführungen des Herrn Lehren v. Malzkahn beschäftigen, welcher meinte, früher, beim Hannover-Rhein-Kanal, wären die Gegensätze zwischen dem Südwesten und dem Nordwesten nicht so hervorgetreten wie jetzt. Herr v. Malzkahn hat damals dem Abgeordnetenhaus noch nicht angehört und kann daher über die Vorgeschichte des Hannover-Rhein-Kanals nicht so genau unterrichtet sein. Ich selbst aber bin der beste Zeuge dafür, daß wir damals aufs äußerste Bedenken getragen haben, dem Kanalprojekt zuzustimmen, und daß wir uns nur durch die Resolution haben beruhigen lassen, welche die Saar- und Moselkanalisierung als Ausgleichsbedingung für den Südwesten hinstellte. (Zuruf.) — Nein, bitte sehr, daß es eine Ausgleichsbedingung ist, folgt daraus, daß der Betrieb gleichzeitig auf dem einen wie auf dem anderen Kanalsystem eröffnet werden soll.

Im übrigen kommt es ja weniger darauf an, wie wir uns damals die Dinge vorgestellt haben, als darauf, ob die Besorgnis ernstlich begründet werden kann, daß durch die Kanalisierung von Saar und Mosel das niederrheinisch-westfälische Industriegebiet zugrunde gerichtet würde. Meine Herren, fahren Sie doch einmal durch dieses Revier und sehen Sie sich das an: Hütte an Hütte, Zeche an Zeche, die gewaltigste Entwicklung, die wir in Europa haben — und die soll durch eine einfache Flußkanalisierung zugrunde gerichtet werden! Ja, meine Herren, das ist eine so maßlose Uebertreibung, daß ich wohl nicht näher auf sie einzugehen brauche. Ebenso ist es eine Uebertreibung meines verehrten Freundes Hirsch (Essen), daß durch den Hannover-Rhein-Kanal der Südwesten, der durch 100 km Landweg vom Rhein abgeschnitten ist, größere Vorteile haben soll als der Nordwesten, durch den der Hannover-Rhein-Kanal unmittelbar hindurchführt. Das ist ein Argument, das man tatsächlich kaum ernst nehmen kann.

Nun hat Herr Kollege Hirsch (Essen) noch auf die Tatsache, wie er sagt, hingewiesen, daß die Gelsenkirchener ein neues Werk in Luxemburg bauten. Gewiß, das ist richtig, aber die Gelsenkirchener gerade sind es, die mit aller Energie gegen die Kanalisierung der Mosel tätig werden. Auch der Grund der Gegnerschaft ist ganz klar: ihr Interesse in Gelsenkirchen ist zur Zeit noch größer als ihr luxemburgisches Interesse, das sich erst zu entwickeln beginnt. Wenn sie sich aber da oben einmal festgesetzt und dort eine Ausdehnung erlangt haben, dann wird vielleicht die Stellung von Gelsenkirchen eine ganz andere werden. Aber es gibt auch noch andere Leute am Niederrhein als Gelsenkirchener. Andere niederrheinisch-westfälische Industrielle entwickeln ihre Anlagen am Niederrhein unbesorgt weiter; ich exemplifiziere nur auf Krupp, auf Thyssen und alle die anderen Herren. Also so liegt die Sache denn doch nicht, daß man am Niederrhein wirklich Angst hätte, sich wirtschaftlich auszudehnen. Sehen Sie doch alle die großen neuen Werke an, die dort in jedem Jahre errichtet werden ohne Rücksicht darauf, daß der Moselkanal einmal kommen könnte.

Nun, meine Herren, möchte ich noch darauf hinweisen: der Herr Minister hat dem Südwesten daraus einen Vorwurf gemacht,

daß Lothringen und Luxemburg sich nicht geregt haben. Es ist richtig die Staaten Lothringen und Luxemburg haben bisher nichts wesentliches verlauten lassen, aber das liegt an dem ganzen Verhältniß der Staaten zu Preußen. Es sind zwei kleine Zwerge, die dem Riesen gegenüberstehen und unmöglich an den Riesen herantreten können und sagen: wir wollen die Hauptlasten auf uns nehmen. Das sind doch Anforderungen, die man billigerweise an so kleine Staaten nicht stellen kann. Es kommt hinzu, daß Lothringen verkoppelt ist mit dem Elsaß und daß Elsaß und Lothringen zwei durchaus verschiedene Landesteile sind, die sich vielfach nicht in die Hände, sondern gegeneinander arbeiten. Es kommt endlich hinzu, daß das Reichsland eine wirkliche staatliche Selbständigkeit gegenüber Preußen doch nur in sehr beschränktem Umfange hat, sodaß man nicht erwarten kann, daß die Staatsbehörden Preußen und ihrem eigenen, gemeinsamen Vorgesetzten, dem preussisch-reichsländischen Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten, gegenüber ernstlich tätig werden und Dinge anrühren, deren Nichtberührung ihm nur angenehm zu sein scheint. Was ich aber lebhaft bestreiten muß, ist, daß sich die Industrie in Lothringen und Luxemburg nicht für die Sache interessiert. Meine Herren, die haben seit Jahren agitiert, seit Jahren Denkschriften eingereicht, bisher leider ohne Erfolg.

Nun möchte ich noch zum Schluß darauf hinweisen, daß Herr v. Maltzahn von den großen Zuschüssen gesprochen hat, die der Staat zur kanalisierten Saar leisten muß. Ich habe bereits in der Budgetkommission demgegenüber geltend gemacht, daß die kanalisierte Saar ein ganz veraltetes Kanalunternehmen ist, welches im Anfang der 60er Jahre eingerichtet wurde und lediglich mit 300-Tonnenschiffen befahren werden kann. Wird der Saar-Moselkanal gebaut, dann werden Sie diese Zuschüsse an die kanalisierte Saar los; denn dann ergibt sich bereits im ersten Jahre für das Projekt von Saar und Mosel ein Ueberschuß von 1 400 000 M Amortisation und Verzinsung. (Zuruf des Abgeordneten v. Pappenheim) — 24 Millionen rechnet der Herr Minister auf Eisenbahneinnahmeausfälle; aber ich habe Ihnen bereits auseinandergesetzt, daß noch niemals bei einem Strome wirkliche Eisenbahneinnahmeausfälle in die Erscheinung getreten sind, daß noch niemals Eisenbahneinnahmeausfälle in Wirklichkeit beobachtet worden sind und daß es sich hier in der That um ein Phantom handelt, gegen das man aber, wie es scheint, bei gewissen Leuten vergebens kämpft. (Abgeordneter v. Arnim-Büsedom: Sehr wahr!)

Der ganze Südwesten verlangt keine Privilegien, keine Geschenke und keine einseitige Begünstigung, er verlangt nur, daß ihm das gleiche Recht und die gleiche Förderung zuteil werde, die auch andern wirtschaftlich entwickelteren Gegenden Preußens reichlich zuteil geworden ist, und er ist überzeugt, daß diese Förderung dem ganzen deutschen Wirtschaftsleben zugute kommen wird.

v. Pappenheim, Abgeordneter (konf.): Herr Abgeordneter Röschling wird sich vielleicht erinnern, daß ich damals auch dabei

war, und meine Erinnerung trägt mich nicht, wenn ich ihn auf seine Ausführungen erwidere, daß es sich als Gegenleistung für seine freundliche Stellung zur Kanalvorlage lediglich um eine Prüfung der Frage der Moselkanalisierung handelt. Es ist ausdrücklich in dem Nachsatz gesagt: „und gegebenenfalls dem Landtage eine Vorlage zu machen.“ Daß aber dieser Fall nicht gegeben ist, geht aus den Ausführungen des Herrn Ministers und meines Freundes v. Malzbahn, glaube ich, durchaus klar hervor.

Dr. Röchling, Abgeordneter (nat.-lib.): Es ist ganz zweifellos, daß in dieser Resolution zwei Gesichtspunkte vorliegen: der Gesichtspunkt der Prüfung, aber auch der Gesichtspunkt der Ausführung zum Schutz gegen die übermächtige Konkurrenz des Nordwestens. Denn es hätte keinen Sinn gehabt, die Frist der gleichzeitigen Betriebseröffnung zu bestimmen, wenn man nicht den Gesichtspunkt der Konkurrenz hätte mit hineinbringen wollen. So ist damals die Debatte geführt worden, und so ist die Resolution auch begründet worden. Ich bitte Herrn Abgeordneten v. Pappenheim, die Reden noch einmal durchzulesen, die damals zu dieser Resolution gehalten sind, oder wenn sein Gedächtnis so gut ist, wie er behauptet, sich der Reden zu erinnern; dann wird er sich dessen genau erinnern, daß damals der Konkurrenzgesichtspunkt im Vordergrund gestanden hat und auch von dem damaligen Führer der Konservativen, Herrn Grafen Limburg-Stürum, als berechtigt anerkannt worden ist.

v. Pappenheim, Abgeordneter (konf.): Es kommt lediglich auf den Nachsatz an — und das bestätigen die letzten Worte des Abgeordneten Röchling —, daß nämlich, wenn die Prüfung zu einem guten Ergebnis geführt hätte, gegebenenfalls zu gleicher Zeit die Konkurrenzmöglichkeit, also die Ausführung der Kanalisierung der Mosel, vorgenommen werden sollte.

Dr. Röchling, Abgeordneter (nat.-lib.): Aus den gemachten Ausführungen geht das nicht hervor; denn der Herr Minister hat bisher erklärt, die Staatsregierung habe noch keinen Entschluß gefaßt, sie werde ihn aber bald fassen.

---

## 2. Die Erklärung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten gegen die Mosel- und Saarkanalisation im Preußischen Abgeordnetenhaus am 7. April 1910.

Am 7. April 1910 führte bei der zweiten Beratung des Staatshaushaltsplanes für 1910 der konservative Abgeordnete v. Pappenheim folgendes aus:

v. Pappenheim, Abgeordneter, kons.: „Bei der letzten Beratung im Gesamtwasserstraßenbeirat wurde auch die Ausführung der Moselkanalisation besprochen. Die Staatsregierung hat in dieser Beziehung, wie mir scheint, noch keine prinzipielle Stellung genommen. Im Gesetz ist darauf hingewiesen worden, daß gegebenenfalls, wenn die Erhebungen zu einem günstigen Resultat führen, nach Ausführung des Gesetzes von 1905 die Kanalisation der Mosel und der Lahn in Aussicht zu nehmen sei. Gegebenenfalls, meine Herren! Es bedarf also natürlich auch hier erst noch der Klarstellung aller Interessen, und es wird abzuwägen sein, inwiefern das Staatsinteresse dabei ausschlaggebend sein wird.“

v. Breitenbach, Minister der öffentlichen Arbeiten: „Meine Herren, der Herr Abgeordnete Pappenheim hat eine hochbedeutende Frage gestreift, die Frage der Moselkanalisation. Ich bin auf diese Frage bereits in der Budgetkommission und bei den ersten Verhandlungen des Budgets eingegangen und habe mitteilen dürfen, daß die kgl. Staatsregierung mit der Entscheidung über dieselbe befaßt sei. Diese Entscheidung ist inzwischen erfolgt, und es scheint mir unerlässlich, daß ich sie heute bereits hier bekannt gebe. Sie lautet:

Durch die Resolution des Abgeordnetenhauses vom 7. Februar 1905 ist die Staatsregierung ersucht worden, die Frage der Zweckmäßigkeit und Durchführbarkeit einer Kanalisation der Mosel, Saar und Lahn mit möglichster Beschleunigung einer Prüfung zu unterziehen und gegebenenfalls dem Landtage einen entsprechenden Gesetzentwurf vorzulegen. Die Staatsregierung hat diese Prüfung eingeleitet und nach Möglichkeit gefördert. Inzwischen haben Vertreter der Eisenindustrie am Niederrhein und in Westfalen behauptet, daß durch die Kanalisation von Mosel und Saar die Wettbewerbsverhältnisse zwischen Nordwesten und Südwesten zuungunsten des Nordwestens verartig verschoben werden würden, daß eine weitere gedeihliche Entwicklung der Eisenindustrie am Niederrhein und in Westfalen ernstlich infrage gestellt werden würde. Die Vertreter der Eisenindustrie des Südwestens haben das bestritten und die Kanalisation der Mosel und Saar als eine Bedingung für die gedeihliche Weiterent-

wicklung der südwestlichen Eisenindustrie bezeichnet. Die Vertreter beider Gruppen haben erklärt, daß nur durch eine einwandfreie Feststellung der von der Eisenindustrie im Nordwesten und Südwesten aufzuwendenden Selbstkosten für Thomasroheisen die Grundlage für eine zutreffende Beantwortung der Frage gewonnen werden könne, welchen Einfluß die Kanalisierung von Mosel und Saar auf die westlichen Eisengewerbe haben würde. Die Interessenten haben sich über die Bildung einer Kommission verständigt, die aus Vertretern der lothringischen und der Saarindustrie einerseits, der niederrheinisch-westfälischen Industrie andererseits zu gleichen Teilen sowie aus je einem Vertreter der Eisenbahn und der Bergverwaltung bestehen und unter dem Vorsitz eines weiteren Staatsbeamten die Frage der Selbstkosten beider Industriebezirke untersuchen sollte. Die Verhandlungen der Kommission haben aber zu einem praktischen Ergebnis nicht geführt. Damit fehlt die Grundlage für die Feststellung der wirtschaftlichen Folgen, die die Kanalisierung von Mosel und Saar mit sich bringen würde.

Wenn auch nicht allein ausschlaggebend, so doch wesentlich mitbestimmend für die Entscheidung der Frage der Kanalisierung von Mosel und Saar sind ferner die Rückwirkungen auf die Einnahmen der Staatseisenbahnverwaltung. Diese Wirkungen haben aufgrund der vorhandenen Unterlagen von der Staatsregierung allein ermittelt werden können. Nach dem Ergebnis der Ermittlungen würde die Kanalisierung der Mosel und Saar so erhebliche Ausfälle in den Einnahmen der Staatseisenbahnverwaltung nach sich ziehen, daß sie bei der jetzigen Finanzlage ohne Erschütterung der Staatsfinanzen nicht ertragen werden könnten.

Die Staatsregierung hält daher die Kanalisierung der Mosel und der Saar zurzeit nicht für zweckmäßig und durchführbar.

---

### 3. Die Verhandlung vom 4. Mai 1910.

Dr. Röchling, Abgeordneter (nat.-lib.):

Nun aber komme ich zu einer weiteren Ausführung, die ich bereits gemacht haben würde, wenn ich in der Verhandlung vom 7. April d. J. anwesend gewesen wäre. In dieser Verhandlung hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten, der heute zu meinem Bedauern durch Unwohlsein verhindert ist, anwesend zu sein, eine Erklärung der Staatsregierung mitgeteilt, wonach die Kanalisierung der Saar und Mosel zur Zeit als wirtschaftlich nicht möglich und als unzweckmäßig abgelehnt wird. Die Staatsregierung hat in der Begründung dieser Entscheidung ausgeführt, daß die Vertreter beider Industriegruppen, nämlich der südwestlichen und nordwestlichen, erklärt hätten, daß nur durch eine einwandfreie Feststellung der Selbstkosten der Eisenindustrie im Südwesten und Nordwesten eine Grundlage für die zutreffende Beurteilung der wirtschaftlichen Wirkung des Moselkanalprojektes auf die Konkurrenzverhältnisse zwischen beiden Industrien gefunden werden könne. Meine Herren, dieser Bemerkung würde ich, wenn ich in jener Sitzung gewesen wäre, damals bereits auf das äußerste widersprochen haben.

Meine Herren, es widerspricht den Tatsachen durchaus, daß die Vertreter des Südwestens jemals aus sich selbst heraus verlangt hätten, daß eine derartig einwandfreie Feststellung der Selbstkosten getroffen würde. Sie haben vielmehr nur ihrerseits dem Verlangen des Nordwestens und dem Verlangen der Staatsregierung, daß diese Ermittlung vorgenommen würde, zugestimmt, und ich beehre mich, mit Erlaubnis des Herrn Präsidenten, an dieser Stelle eine Erklärung der wirtschaftlichen Vereine des Saarreviers zu verlesen, welche zu dieser Frage eine klare, deutliche und meiner Meinung nach durchaus zutreffende Stellung einnimmt:

„Die Vorstände des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen der Saarindustrie und der Südwestlichen Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller verwahren sich gegen die Behauptung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten am 7. April 1910 im preussischen Abgeordnetenhaus, daß die Vertreter ihrer Gruppe je erklärt hätten, daß nur durch eine einwandfreie Feststellung der von der Eisenindustrie im Nordwesten und im Südwesten aufzuwendenden Selbstkosten für Thomasroheisen die Grundlage für eine zutreffende Beantwortung der Frage gewonnen werden könne, welchen Einfluß die Kanalisierung der Mosel und Saar auf die westlichen Eisengewerbe haben werde. Sie haben angesichts der klaren Sachlage eine solche Feststellung vielmehr stets für überflüssig

gehalten und dem Vorschlage des Nordwestens zu einer solchen Untersuchung nur zugestimmt, um nicht den Anschein zu erwecken, daß sie eine solche Untersuchung scheuten. Sie waren im voraus davon überzeugt, daß dieselbe infolge der grundsätzlichen Verneinung aller brauchbaren Vorschläge durch den Nordwesten kein greifbares Ergebnis haben würde.

Sie sprechen ferner ihr Bedauern darüber aus, daß der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten, trotzdem die Frachtenkommission eine völlige Klärung der Frachtenfrage gebracht hat, und trotz der Einreichung der umfassenden Vorarbeiten der südwestdeutschen Mitglieder der Roheisenselbstkostenkommission über die südwestdeutschen Roheisenselbstkosten und die nordwestlichen Kohlen-selbstkosten es nicht einmal für nötig befunden hat, die Mitglieder der Kommission auch nur zu einer mündlichen Besprechung dieser Arbeiten einzuladen, und auf diese Arbeiten überhaupt nicht eingegangen ist. Sie haben das Vertrauen zu der königlichen Staatsregierung gehabt, daß dieselbe ungeachtet aller Verschleppungsversuche der nordwestlichen Eisenindustrie instande sein werde, sich eine eigene Meinung darüber zu bilden, wie schwer die Inbetriebsetzung des Rheinweserkanals die südwestliche Eisenindustrie treffen müsse, und daß sie dann aufgrund eines eigenen Urteils die Frage der Mosel- und Saarkanalisierung entscheiden werde. Sie bedauern aufs tiefste, sich in diesem Vertrauen getäuscht zu sehen, und geben ihrem Erstaunen darüber Ausdruck, daß das königlich Preussische Staatsministerium sich, ohne sich über die Frage der wirtschaftlichen Nützlichkeit der Mosel- und Saarkanalisierung ein eigenes Urteil gebildet zu haben, nicht nur gegen die Zweckmäßigkeit derselben ausgesprochen hat, sondern auch noch ihre von niemand bestrittene und offenkundig vorhandene Durchführbarkeit bestreitet.

Wenn das königlich Preussische Staatsministerium die Vermutung einer Einwirkung der Mosel- und Saarkanalisierung auf die preussischen Eisenbahneinnahmen wesentlich mitbestimmend für seine feindselige Haltung gegen die Kanalisierung dieser Flüsse sein läßt, während es bei allen anderen Kanalvorlagen diesen Einwand als vollständig hinfällig abgewiesen hat, so bedauern die Vorstände nicht nur, daß das Saargebiet mit anderm Maße gemessen werden soll als alle anderen Landesteile, sondern sie würden noch weit mehr den in diesen Ausführungen enthaltenen Gedanken bedauern, daß die Rücksicht auf staatliche Verkehrsmonopole künftig zum Hemmschuh der wirtschaftlichen Entwicklung wichtiger Wirtschaftsgebiete werden soll. Wenn dieser in der Entschließung des Staatsministeriums ausgesprochene Grundsatz allgemein maßgebend werden soll, dann wird die wirtschaftliche Entwicklung des Landes schwere Tage vor sich sehen, und dann werden nur noch Kanäle gebaut werden dürfen, welche unrentabel sind.“

Das, meine Herren, ist ganz meine Auffassung. Der Südwesten hat niemals — ich habe den grundlegenden Verhandlungen



in Köln damals beigewohnt — erklärt, daß er es für erforderlich halte, daß die Selbstkosten einheitlich festgestellt werden müssen, und ich selbst habe bei aller und jeder Gelegenheit immer wieder betont, daß ich diese Kommissionsbildung zur Ermittlung der Roheisenselbstkosten für eine vollkommen überflüssige hielte, daß es gar nicht möglich sein würde, diese Doktorfrage zu lösen, daß es auch nicht erforderlich sei, sie zu lösen, und zwar um deswillen, weil die tatsächliche wirtschaftliche Entwicklung die unzweifelhafte enorme Ueberlegenheit des Nordwestens über den Südwesten für jeden, der nur Augen hat, zu sehen, als klar zutage liegend aufweist.

Aber, meine Herren, nun hat die Staatsregierung diese Ermittlung für erforderlich gehalten, und diese Ermittlung hat zu keinem Ergebnis geführt. Was will die Staatsregierung nun weiter tun? Will sie dasitzen, die Hände in den Schoß legen und abwarten, bis die Herren aus dem Nordwesten so freundlich und liebenswürdig sind, zuzustimmen, daß Saar und Mosel kanalisiert werden? Ich glaube, da kann sie vielleicht bis an den Nimmerleinstag warten. Bei allen anderen Kanalprojekten ist die Staatsregierung auch durchaus anders verfahren. Zum Beweise dafür diene, daß die Industriellen des Südwestens seinerzeit in zahlreichen Eingaben und Denkschriften aller Art darauf aufmerksam gemacht haben, wie der alleinige Bau des Hannover-Rheinkanals für den Südwesten verhängnisvoll werden könnte. Die Staatsregierung hat sich aber um diese Eingaben nicht gekümmert, sondern einfach den Beschluß gefaßt, den Hannover-Rheinkanal bauen zu lassen ohne Rücksicht auf die Interessen des Südwestens. Wenn der Südwesten nun aber seinerseits kommt und verlangt, daß für ihn Kompensationen geschaffen werden sollen, dann stellt sich die Staatsregierung auf den Standpunkt, daß nur eine einwandfreie Ermittlung der Selbstkosten von Roheisen sowohl als der Selbstkosten überhaupt die Grundlage sein könne, auf der die Kanalisierung vielleicht bewilligt werden könne. Das ist eine derartige Disparität der Behandlung, daß ich nur den äußersten Widerspruch dagegen erheben kann. Wir verlangen keine Privilegien, wir verlangen keine bessere Behandlung als irgend ein anderer Bezirk; wir verlangen aber, daß der Standpunkt der gleichen Berechtigung und der gleichen Behandlung gewahrt werde. Wenn der Nordwesten auch zweifellos ein großer und wichtiger Bezirk ist, so sind wir doch auch noch da; wir wollen auch einen Platz an der Sonne haben und lassen es uns nicht gefallen, daß wir en bagatelle behandelt und einfach beiseite geschoben werden.

Meine Herren, die Staatsregierung behauptet, wir hätten diese rein theoretische und doktrinäre Frage der Roheisenselbstkosten für entscheidend erklärt, obwohl wir doch selbst gesehen haben und selbst wissen, daß bisher niemals bei Kanalisierungsfragen nach solchen Selbstkosten überhaupt nur gefragt worden ist. Mit der Antwort der Königlichen Staatsregierung wird sich der Südwesten daher unter keinen Umständen zufrieden geben; er muß verlangen, daß der Saar-Moselkanal entweder gebaut wird, oder daß die

Staatsregierung bis ins einzelne zahlenmäßig nachweist, daß durch den Bau des Saar- und Moselkanals der Nordwesten tatsächlich ruiniert wird, und daß bezüglich der Frage der Eisenbahnausfälle es bei der Saar und Mosel absolut anders liegt als bei allen anderen Kanälen und Flüssen. Nur dann, meine Herren, wenn zahlenmäßig dieser Nachweis im einzelnen geführt wird, kann überhaupt die Rede davon sein, daß die Frage, ob der Saar-Moselkanal gebaut werden soll oder nicht, geklärt ist. Von einer wirklichen Klärung kann aber bei der gegenwärtigen Sachlage keine Rede sein.

Meine Herren, die Königliche Staatsregierung hat meines Erachtens auch alles Interesse daran, diese Frage energisch und mit fester Hand zu einer Klärung zu bringen. Sie versichert bei jeder Gelegenheit, wenn es sich um die Einführung von Schiffsabgaben, die Einführung des Schlepptomopols oder um andere wirtschaftliche Pläne handelt, welches große Wohlwollen sie für die Industrie, für Handel und Gewerbe habe. An schönen Worten von Wohlwollen und von gemeinwirtschaftlichen und bundesfreundlichen Gesinnungen hören wir bei jeder derartigen Gelegenheit mehr als genug. (Hört, hört!) Meine Herren, schöne Worte sind billig. Die Deffentlichkeit wird es aber sehr bald lernen, die Staatsregierung nicht nach ihren Worten, sondern nach ihren Taten zu beurteilen; (sehr richtig!) und die Taten, oder vielmehr die üble Tatenlosigkeit der Staatsregierung, wird den Kreisen, auf deren Zustimmung die Staatsregierung auf die Dauer wird rechnen müssen, die Augen öffnen dafür, welche Gesichtspunkte für die Staatsregierung tatsächlich maßgebend sind. Ich kann nur feststellen, daß in dieser Mosel- und Saarkanalfrage nach dem eigenen Geständnis der Staatsregierung für sie nur maßgebend gewesen ist das einseitige Interesse eines Teiles der niederrheinisch-westfälischen Industrie und das eisenbahnfiskalische Interesse; denn weitere Gründe als diese hat die Staatsregierung selbst nicht angeführt. Diese einseitige und fiskalische Stellungnahme kann dem öffentlichen Ansehen der Staatsregierung auf die Dauer auch nicht förderlich sein. Ich muß sagen, es ist einer Regierung allein würdig, die gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkte nicht nur mit Worten, sondern auch mit Taten in den Vordergrund zu schieben. (Sehr richtig!)

Die Entscheidung der Staatsregierung hat natürlich den aller schlechtesten Eindruck in Elsaß-Lothringen gemacht. Der Landesausschuß in Straßburg hat am 20. April d. J. eine Verhandlung über die Saar- und Moselkanalfrage gehabt, und in dieser Sitzung beantragten der Abgeordnete für Diedenhofen, Zimmer, und Genossen, angesichts der ablehnenden Haltung der preussischen Regierung dem Plan einer Kanalisierung der Mosel zwischen Metz und Diedenhofen näher zu treten. Also die Lothringer wollen ein Stück der Mosel für sich kanalisieren. Beachtenswert waren die Ausführungen des Abgeordneten Wolf, der mit besonderer Betonung darauf hinwies, wie einseitig partikularistisch Preußen hierbei verfare,

und wie sehr es Elsaß-Lothringen, das doch moralisch erobert werden sollte, den Anschluß an die Wirtschaftsgemeinschaft mit dem Reiche erschwere. Man könnte sich nicht verhehlen, daß dieser Gesichtspunkt vollends hinter den fiskalischen zurückgetreten sei.

Den Standpunkt der elsäß-lothringischen Regierung kennzeichnet der Unterstaatssekretär Zorn v. Bulach damit, daß er aufs tiefste die Erklärung des preußischen Eisenbahnministers bedauerte, weil die Hinausschiebung der Kanalisierung den Interessen des Landes nicht dienlich sei. (Hört, hört!)

Aus der Erklärung des Staatssekretärs Zorn v. Bulach will ich nur folgendes hervorheben:

„Wir haben — so sagte der Staatssekretär — das Glück, in Lothringen eine blühende Industrie zu haben, die sich von Jahr zu Jahr noch entwickeln wird und der nichts fehlt als billige Transportmittel. Die elsäß-lothringische Regierung bedauert auf das tiefste, daß der preußische Eisenbahnminister erklärt hat, daß zur Zeit eine Kanalisation der Mosel nicht in Aussicht genommen werden kann. Wir sind der Ueberzeugung, daß das Hinausschieben der Moselkanalisation den Interessen des Landes Elsaß-Lothringen nicht dienen wird. Der Landesauschuß kann sicher sein, daß wir in der Frage der Moselkanalisation nicht nachgeben werden, daß wir mit aller Energie die verschiedenen Punkte, die dabei im Spiele sind, wirtschaftliche wie politische, mit allem Nachdruck immer weiter zur Geltung bringen werden, und daß wir in dieser Frage in Preußen selbst wichtige und einflußreiche Bundesgenossen finden werden;“

— Ich erlaube mir, dazu zu bemerken, daß der Herr Staatssekretär den Einfluß der preußischen Bundesgenossen vielleicht doch etwas überschätzt. —

„denn die preußische Industrie ist teilweise auf die Moselkanalisation angewiesen, und es ist ein unglücklicher Zufall, daß die Interessen des Niederrheins, momentan wenigstens, mit den Interessen der Mosel und der Saar in Konflikt geraten sind. Durch diesen Interessenkampf, der auf jedem Gebiete der menschlichen Tätigkeit zu finden ist, hat die preußische Regierung auch in anbetracht der Verluste, die die Eisenbahnen durch die Kanalisation der Mosel erleiden werden, die Gelegenheit benützt, um die Erklärung abzugeben, die uns so unangenehm berührt hat. Die Kanalisation der Mosel wird kommen, denn sie gehört zum Fortschritt, und jeder Fortschritt kann nur momentan zurückgehalten werden. Es sind Bedürfnisse, die stärker sind als der Wille der Menschen, und ich bin fest überzeugt, daß wir die Moselkanalisation noch erleben werden. Es wird Kämpfe kosten; aber die Kämpfe sollen ausgefochten werden. Die elsäß-lothringische Regierung wird man dabei auf dem Posten finden, um die Interessen des Landes zu verteidigen.“

Meine Herren, ich muß sagen, daß die angeblich gemeinwirtschaftliche und bundesfreundliche Tätigkeit der preußischen Staatsregierung in dieser Frage die übelsten Wirkungen in Elsaß-

Lothringen ausgelöst hat; denn das Land sucht jetzt seinen Anschluß bezüglich der Wasserstraßen an den Rhein und an das französische Kanalkanal, anstatt daß es seinen Anschluß nach Preußen und Deutschland sucht. Die elsass-lothringische Bevölkerung, insbesondere die Bevölkerung im Erzrevier, ist loyal und deutsch gesinnt. Sie hatte die Freude, noch kürzlich als ihren Landesherren Seine Majestät den Kaiser in ihrer Mitte zusehen, und hat ihn ehrfurchtsvoll begrüßt; sie glaubt aber, verlangen zu können, daß die preussischen Minister eben dieses Deutschen Kaisers die Interessen Lothringens nicht vollständig mit Nichtachtung behandeln.

Meine Herren, eine einseitige und lediglich fiskalische Wirtschaftspolitik wird in mir immer einen überzeugten und lebhaften Gegner finden, und solange ich die Ehre habe, dem hohen Hause anzugehören, werde ich nicht nur die Kanalisierung von Mosel und Saar mit aller Kraft betreiben, sondern ich werde auch gegen jede übermäßige Fiskalität und Einseitigkeit in der Wirtschaftspolitik Front machen, und zwar deshalb, weil Gleichmäßigkeit und Gerechtigkeit die einzigen Mittel sind, durch welche im Wirtschaftsleben das Wohl des Staatsganzen gefördert werden kann. Ich halte dafür, daß man allen Teilen gerecht werden muß und daß es nicht angeht, einen Teil eines einzelnen Industriebezirks als etwas zu behandeln, auf das allein Rücksicht genommen werden müßte. (Bravo! bei den Nationalliberalen.)

Dr. Frhr. v. Coels v. der Brügghen, .... Sodann habe ich das Bedauern des Herrn Ministers auszusprechen, daß er heute nicht unter Ihnen erscheinen kann. Er bedauert dies umso mehr, als er dadurch verhindert ist, dem Herrn Abgeordneten Dr. Röchling auf seine Vorwürfe selbst zu erwidern. Die Königliche Staatsregierung hat ihre Entschliebung in der Moselkanalisierung gefaßt, nicht weil, sondern nachdem die Arbeiten der in der Moselkonferenz eingesetzten Kommission ergebnislos verlaufen waren. Es ist richtig, daß diese Interessentenkommission von der nordwestlichen Gruppe angeregt worden ist; aber die südwestliche Gruppe hat der Einsetzung der Kommission zugestimmt, und in der Kölner Versammlung ist von den Führern beider Grupper der Antrag auf Einsetzung der Kommission formuliert worden. Damit haben doch beide Gruppen die Notwendigkeit der Erhebung anerkannt. Die Einsetzung ist vollständig vorbehaltlos für beide Gruppen beantragt worden. Es ist aber auch selbstverständlich, daß diese Vorerhebungen nicht umgangen werden konnten. Wenn eine Maßnahme von einer solchen wirtschaftlichen Tragweite wie die Moselkanalisation ins Werk gesetzt werden soll, dann müssen doch natürlich die wirtschaftlichen Grundlagen und die wirtschaftlichen Folgen dieser Maßnahme vorher vollständig festgestellt werden. (Abgeordneter Dr. Röchling: Und beim Hannover-Rheinanal?) — Da ist auch gründlich vorbereitet worden.

Nun hat der Herr Abgeordnete Röchling verlangt, die nicht abgeschlossenen Arbeiten eventuell durch eine staatliche Enquete zu

ergänzen. Eine solche staatliche Enquete ist außerordentlich schwierig, und ich bin der Ansicht, daß eine solche Enquete ohne eine tätige Mitwirkung der Industriellen beider Gruppen voraussichtlich gar nicht zuende geführt werden kann. Es wird viel Papier, viel Tinte verschrieben werden, und die Ergebnisse werden doch nicht von allen Seiten als einwandfrei anerkannt werden. Trotzdem möchte ich die Vorahme einer solchen Enquete und die Vorlage einer darauf beruhenden Denkschrift nicht ablehnen, aber ich möchte sie doch nicht allein auf die Anregung eines einzigen Abgeordneten in Szene setzen.

Meine Herren, außer der Klärung der wirtschaftlichen Verhältnisse fehlen auch noch andere Vorbedingungen für die Moselkanalisation. Als das Abgeordnetenhaus bei der Verabschiedung der Kanalvorlage die Resolution faßte, welche die Staatsregierung zur Prüfung der Verhältnisse der Moselkanalisation verpflichtete, hat es ausgesprochen, daß die Moselkanalisation unter Heranziehung von Luxemburg und Elsaß-Lothringen ausgeführt werden sollte. Infolgedessen ist die Staatsregierung mit diesen beiden Ländern in Verhandlung getreten. Luxemburg will die Moselkanalisation gestatten, aber zu irgendwelcher finanzieller Hilfeleistung ist es nicht bereit. Ich möchte darum annehmen, daß aufgrund der damaligen Resolution die Moselkanalisation heute regierungsseitig überhaupt nicht vorgeschlagen werden kann. Ich bin sogar der Ansicht, daß es momentan vielleicht garnicht erforderlich wäre, weitere Erhebungen zu veranstalten, solange nicht eine Einigung mit der luxemburgischen Regierung in dieser schwierigen Frage herbeigeführt ist.

Auch Elsaß-Lothringen, das der Herr Abgeordnete Röchling eben so eingehend besprochen hat, hat einen warmen Eifer in der Sache nicht gezeigt. Elsaß-Lothringen hat keineswegs Zuschüsse zu der preussischen Moselkanalisation in Aussicht gestellt, sondern verlangt, daß die lothringische und die preussische Moselkanalisation zu einer Finanzgemeinschaft vereinigt werden. Das ist ein Vorgehen auf Kosten Preußens, da die Einnahmen und Schiffsabgaben auf der unteren Mosel, die Baukosten aber auf der oberen, lothringischen Mosel größer sein werden. Als die Durchführung der Saarkanalisation infrage kam, hat Elsaß-Lothringen die Einbeziehung dieser Kanalisation in die Moselgemeinschaft abgelehnt und es Preußen überlassen, das Risiko dieses minder rentablen Unternehmens allein zu tragen. Zu einer endgültigen Abmachung mit Elsaß-Lothringen konnte es schon deshalb nicht kommen, weil der dritte beteiligte, Luxemburg, seine Mitwirkung bisher nicht in Aussicht gestellt hat.

Nun führt der Herr Abgeordnete Röchling das Vorgehen der Staatsregierung allein auf Fiskalität und auf die einseitige Wahrnehmung der Interessen eines einzelnen Landesteiles zurück. Die Berechtigung dieses Vorwurfs muß ich bestreiten. Hier handelt es sich um ein allgemeines preussisches Landesinteresse. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat sich niemals eisenbahnfiskalisch gezeigt, wenn es sich darum handelte, Verkehrsunternehmungen,

insbesondere der Wasserbauverwaltung, aufkosten des Eisenbahnfiskus zu fördern. Aber hier, bei der Moselkanalisierung, ist doch eine besonders große Vorsicht geboten. Durch die Moselkanalisierung wird ein Eisenbahnkapital von 700 Millionen brach gelegt; das ist doch keine Bagatelle. Wenn Herr Abgeordneter Röchling und die Freunde der Moselkanalisierung spielend über diese Summe hinweggehen, so ist das eine finanzielle Großartigkeit, (Heiterkeit) die nach meinem Dafürhalten auch dann nicht am Platze wäre, wenn unsere Staatsfinanzen besser wären, als es gegenwärtig der Fall ist. Aufwendungen in einem so großen Rahmen können sich doch nur rechtfertigen, wenn ein großes Landesinteresse, wenn das Interesse unterstützungsbedürftiger Landesteile auf dem Spiele steht. Ist nun die südwestliche Gruppe wirklich unterstützungsbedürftig, so daß sie ohne die Moselkanalisierung den Wettbewerb gegen die anderen Industriegebiete nicht mehr aufrechterhalten kann? Das scheint mir keinesfalls erwiesen. Die Ermittlungen der Kommission haben zu einem positiven Ergebnis nicht geführt, aber ich zweifle nicht, daß sowohl in der Kommission wie außerhalb derselben manche Sachverständigen sitzen, die über die Verhältnisse recht genau orientiert sind, und private Mitteilungen, die mir in dieser Hinsicht gemacht worden sind, lassen darauf schließen, daß die Selbstkosten des lothringisch-luxemburgischen Bezirks erheblich niedriger sind als diejenigen des Ruhrreviers.

Auf Zahlen will ich hier nicht eingehen, aber den Zahlen stehen Tatsachen zur Seite, die sehr interessant sind. Große Werke der nordwestlichen Gruppe, die eine Erweiterung suchen müssen, suchen diese Erweiterung nicht in Westfalen oder am Niederrhein, sondern sie haben sie gesucht in Luxemburg-Lothringen. Das Gelsenkirchener Werk baut gegenwärtig 6 Hochöfen und ein Stahlwerk in Esch; August Thyssen baut ein großes Stahlwerk mit 4 Hochöfen in Hagendingen in Lothringen. Das ist doch eine Logik der Tatsachen, gegen welche Berechnungen, Erhebungen und Denkschriften schwach ins Gewicht fallen. Wenn Führer der nordwestlichen Gruppe in die Gegenwart und in die Zukunft der lothringisch-luxemburgischen Industrie trotz des Baues des Rhein-Hernekanales und trotz der Ablehnung der Moselkanalisierung ein solches Vertrauen haben, dann kann es um ihre Chancen nicht schlecht bestellt sein. Damit fallen alle Ausführungen, die der Herr Abgeordnete Röchling über die Disparität der Behandlung der verschiedenen Landesteile gemacht hat. Wenn es der südwestlichen Industrie gut geht, dann hat sie eben eine Staatshilfe nicht nötig, dann muß man sogar sehr überlegen, ob es nicht gefährlich ist, ihr eine Staatshilfe, wie sie die Moselkanalisierung darstellt, zu gewähren. Schon jetzt ist aus dem preußischen Saargebiet eine Reihe von Unternehmungen nach Lothringen-Luxemburg abgewandert. Es wäre höchst unerwünscht, wenn infolge einer weiteren Stärkung des südwestlichen Bezirks auch aus dem Ruhrrevier ähnliche Abwanderungen stattfinden würden. Es würden sich aus dem Rückgang des Arbeitsverdienstes, der Arbeitsgelegenheit, große soziale Schäden für die Arbeitermassen

des Ruhrgebietes und große Bedrängnis auch für die dortigen Kommunen ergeben, die heute schon hohe Steuerlasten tragen und ihre rapid steigenden kommunalen Anforderungen nur mit Mühe zu befriedigen vermögen.

Meine Herren, die Moselkanalisierung hat schon sehr viele Phasen durchgemacht. Ihre Feinde sind Freunde, ihre Freunde sind Feinde geworden, und es ist nicht ausgeschlossen, daß auch in Zukunft neue Phasen eintreten, vielleicht Phasen, die dem Herrn Abgeordneten Köchling mehr zusagen als das gegenwärtige Stadium. Aber zur Zeit, meine Herren, würde es für die preussischen Landesinteressen bedenklich sein, so hohe Aufwendungen im Interesse einer Industrie zu machen, die doch zum großen Teile keine preussische ist. Bei aller Bundesfreundlichkeit, bei aller Hilfsbereitschaft, die Preußen immer den andern Bundesstaaten gegenüber nicht mit Worten, sondern auch mit Taten bestätigt hat, sind doch die preussischen Geldmittel zunächst für preussische Zwecke zu verwenden. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten erkennt indessen an, daß er für gute Verbindungen zwischen dem Ruhr- und dem Saargebiet Sorge zu tragen hat. Sind in dieser Beziehung Mittel für Neuanlagen und Neubauten erforderlich, so wird er im Einverständnis mit dem Herrn Finanzminister bedachtnehmen, sie flüssig zu machen. (Bravo!)

Schreiner, Abgeordneter (Zent.): Meine Herren, nach den Worten des Herrn Unterstaatssekretärs möchte einem fast der Mut fehlen, noch ein Wort für den Moselkanal zu reden; sie sind noch schlimmer als die entscheidende Erklärung, die die Regierung uns neulich mitgeteilt hat. Ich höre aus seinen vielen Worten nur das „Nein,“ und zwar ein hartes „Nein.“ Es ist ja bekannt: wer „Nein“ sagen will, braucht der Worte mehr als der, der „Ja“ sagt.

Auf eine allgemeine Erörterung der Fragen, die bei der Entscheidung über die Zweckmäßigkeit und Durchführbarkeit des Moselkanals zu lösen sind, bin ich nicht eingerichtet. Ich würde Ihre Aufmerksamkeit dafür auch wohl heute nicht finden. Ich will daher nur einen Punkt erwähnen, den ich bereits neulich an dieser Stelle zur Sprache gebracht habe. Ich habe nämlich den Gedanken ausgesprochen, daß die Regierung nicht auf dem richtigen Standpunkt stehe, wenn sie ihre Entscheidung über die Frage der Mosel- und Saarkanalisation davon abhängig mache, daß die Kommission, die eingesetzt war, um die Selbstkostenpreise für die Roheisenerzeugung der beiden Industriegruppen festzusetzen, kein praktisches Ergebnis liefere.

Nun hat die Regierung zu meiner Ueberraschung ihre ablehnende Haltung wieder damit begründet, daß dieses Ergebnis ausgeblieben sei. Gewiß, solange sich von den Verhandlungen der Kommission eine Einigung über die Frage der Selbstkostenpreise, wenn auch nur als entfernte Möglichkeit, erwarten ließ, konnte man die abwartende Haltung der Regierung verstehen; aber in dem Augenblick, wo es sicher wurde, daß bei den Verhandlungen der

Kommission nichts herauskommen werde — und das war nach Ansicht vieler von vornherein zu erwarten; jedenfalls ist es nicht erst jetzt oder kurz vor der verkündeten Entschliessung eingetreten —, mußte die Regierung selbständig vorgehen. Die Regierung hat es doch übernommen, den Beschluß des Hauses auszuführen, der verlangt, daß die Staatsregierung die Frage der Durchführbarkeit und der Zweckmäßigkeit des Kanals prüfe. Da kann sie sich doch nicht damit zufrieden geben, daß sie es den Interessenten überläßt, eine zwar durchaus nicht ausschlaggebende, aber immerhin bedeutsame einschlägige Frage zu beantworten; in dem Momente, da sie einsah, sie komme so zu keinem Ziel, mußte sie nach meiner Meinung selbständig tätig werden. Das hat sie unterlassen; darum bedaure ich an der Begründung der ministeriellen Entscheidung vor allem, daß sie der Hauptsache nach darauf basiert ist, daß bei der Kommissionsberatung nichts herausgekommen sei; daß also deshalb die Kanalisierung von Saar und Mosel nicht für zweckmäßig erachtet wird. Ich mache der Regierung den Vorwurf, daß sie es unterlassen hat, diese Frage selbständig zu prüfen. Dazu scheint sie aber auch heute noch nicht willens zu sein.

Die Auffassung, der ich hier wiederholt Ausdruck gegeben habe, ist auch in der Presse und in der Resolution zum Ausdruck gekommen, die die Vorstände der wirtschaftlichen Vereine an der Saar neulich gefaßt haben. Es gereicht mir zur Genugtuung, daß ich mit dieser Auffassung nicht allein stehe, sondern daß sie auch noch von anderen geteilt wird. Im übrigen wird die königliche Staatsregierung aus den Erörterungen der Presse, aus den Äußerungen in Interessentenkreisen, vor allem aber aus dem Protest des Landesauschusses von Elsaß-Lothringen, den Herr Dr. Röchling verlesen hat, die Ueberzeugung geschöpft haben, daß man sich mit den Gründen der Regierung nicht zufrieden gibt. Auch wir — an der Mosel — sehen die Frage der Moselkanalisierung nicht als abgetan an. Das ist der Grund, weshalb auch ich hier noch einmal das Wort ergriffen habe. Ich möchte den Eindruck, wenn er bei der Regierung noch nicht vorhanden ist, erwecken, wenn er schon da ist, verschärfen: wir wollen die Sache nicht einschlafen lassen, wir werden dafür arbeiten, bis wir am Ziel sind.

Dr. Röchling, Abgeordneter (nat.-lib.): Meine Herren, ich will nur wenige Worte auf die Ausführung des Herrn Unterstaatssekretärs erwidern. Er hat darauf hingewiesen, daß die Frage der Saar- und Moselkanalisierung schon deshalb nicht hätte gefördert werden könne, weil die in der Resolution des Abgeordnetenhauses geforderte Heranziehung der Interessenten bisher noch nicht gelungen wäre. Meine Herren, diese Heranziehung der Interessenten ist damals beschlossen worden, ehe uns bekannt war, daß Mosel und Saar, als Gesamtprojekt betrachtet, nicht nur  $3\frac{1}{2}\%$  Verzinsung und  $\frac{1}{2}\%$  Amortisation aufbringen werden, sondern daß sich durch die Schiffsabgaben bereits im ersten Jahre ein Betriebsüberschuß von etwa 1 400 000 M ergeben wird. Wenn diese Berechnung,



die nicht von den Interessenten, sondern von der königlichen Staatsregierung aufgestellt worden ist, zutrifft, dann ist die Frage der Heranziehung von Elsaß-Lothringen und Luxemburg eine rein theoretische, auf die es in der Praxis wirklich nicht ankommt; denn wozu braucht man eine Heranziehung der Interessenten, wenn der Kanal sich zweifellos selbst trägt und schon im ersten Jahre einen Ueberschuß liefert? Bei der veränderten Sachlage würde, glaube ich, der Landtag heute wohl kaum Gewicht auf diesen Teil der Resolution legen.

Dann hat der Herr Unterstaatssekretär darauf hingewiesen, daß die Saar- und die sonstige südwestliche Industrie nicht den Eindruck mache, als sie so hilfsbedürftig sei wie z. B. Siegerländische Industrie. Meine Herren, so habe ich meine Argumentation auch niemals geführt, und insbesondere von der südwestlichen Industrie ist das auch niemals behauptet worden. Wir haben aber verlangt und wir verlangen weiter, daß wir auf dem Standpunkt der Gleichberechtigung mit dem Nordwesten behandelt werden. Auch die nordwestliche Industrie hat niemals behauptet, daß bei ihr ein Notstand vorliege wie im Siegerlande; sie hat aber gleichwohl den Rhein-Hernekanal verlangt und durchgesetzt aus Gründen des öffentlichen Wohls, aus Gründen der Förderung der Industrie. Lesen Sie die Denkschrift, meine Herren, die die Staatsregierung uns damals vorgelegt hat; da können Sie auf jeder Seite die Begründung finden, daß die Industrie den Kanal nötig hat, daß sie billige Transportwege braucht und daß deshalb der Rhein-Hernekanal gebaut werden muß.

Daselbe gilt in erhöhtem Maße auch für den Südwesten; denn er ist weiter vom Meere entfernt als der Nordwesten; er kann die Ware, die er nachübersee verschicken will, nicht so einfach und billig nach den großen Häfen Antwerpen, Rotterdam usw. bringen wie der Nordwesten. Um so mehr braucht er billige Transportwege. Meine Herren, mit guten Eisenbahnverbindungen ist uns nicht geholfen; es kommt auf billige Verbindungen zum Meere an, und diese kann uns nach meiner Anschauung nur allein der Kanal verschaffen.

Dann hat der Unterstaatssekretär gemeint, daß aus dem Saargebiet bereits Werke nach Elsaß-Lothringen ausgewandert seien, und daß die Staatsregierung kein Interesse daran habe, zu bewirken, daß auch aus dem Ruhrrevier Werke nach Elsaß-Lothringen auswandern. Das ist sicher richtig; aber der Grund für die Auswanderung von Werken aus dem Saarrevier nach Elsaß-Lothringen ist, wie auch der Herr Unterstaatssekretär wissen wird, ein derartiger, daß er beim Ruhrrevier nicht inbetracht kommt. Im Saarrevier liegt der Grund der Auswanderung an der Tatsache, daß sämtliche Kohlenwerke dem Fiskus gehören, der sich auf die Dauer als unfähig erwiesen hat, der Industrie die Kohlen zu liefern, die sie zur Ausdehnung brauchte; dadurch waren die Unternehmer einfach gezwungen, ihre Werke und ihre Erweiterungsanlagen nach Lothringen und Luxemburg zu verlegen. Wenn sich aber Gelsenkirchen

nach Esch und Thyssen nach Hagendingen gezogen hat, so geschah es hauptsächlich, um den großen Kohlenmengen, die diese Werke am Niederrhein und in Westfalen fördern, einigermaßen eine Verwendung zu geben, und weil sie im Südwesten eigene Minettefelder besitzen, die ihnen die zur Verhüttung nötigen Erzmengen liefern, während sie am Niederrhein und in Westfalen außer ihren billigen schwedischen Vertragserzen teurere Erze auf dem freien Markte hinzukaufen müßten.

Diese norwegischen und schwedischen Erze sind zudem nicht in beliebigen Mengen zu haben; sie kosten auf alle Fälle eine Menge Geld, während dort an der Mosel, wo sie eigene Erzfelder haben, die Produktion für sie, die zugleich über eigene Erze<sup>1</sup> und Koks verfügen, sich billiger stellen wird. Es sind daher, wie ich glaube, lediglich subjektive Gründe des Herrn Kirdorff und subjektive Gründe des Herrn Thyssen, nämlich die besondere Geschäftslage der beiden Herren, die sie veranlaßt hat, an die Mosel zu gehen. Einen allgemeinen Schluß auf die Ueberlegenheit des Südwestens gegenüber dem Nordwesten kann man meines Erachtens daraus nicht ziehen. Denn derselbe Herr Thyssen hat noch vor einigen Jahren den „Deutschen Kaiser“ und die enormen Anlagen bei Walsum geschaffen, und die allgemeinen Verhältnisse haben sich seit der Zeit nicht zugunsten des Südwestens geändert.

Wenn nun schließlich der Herr Unterstaatssekretär mich damit zu fällen geglaubt hat, daß er auseinandergesetzt hat: wenn der Moselkanal gebaut würde, würden 700 Millionen Eisenbahnanlagekapitals brach liegen, so möchte ich ihn fragen, ob er etwa glaubt, daß man nach der Kanalisierung auf der Moselbahn nicht mehr fahren wird. Es wird mit der Moselkanalisierung gerade so sein wie bei anderen Flüssen und Kanälen: der Verkehr, der auf die Wasserstraßen übergeht, wird in kürzester Frist durch anderen Verkehr ersetzt werden, der ebenso auf der Moselbahn neu entstehen wird, wie es am Rhein und dem kanalisierten Main der Fall war und wie es im ganzen Nordwestdeutschland der Fall sein wird, nachdem der Hannover-Hernekanal gebaut sein wird. Warum es bei der Mosel anders sein soll als in anderen Landesteilen, vermag ich nicht abzusehen, und ich glaube nicht, daß die Staatsregierung nach der Richtung einen strikten zahlenmäßigen Beweis in allen Einzelheiten wird führen können.

<sup>1</sup> Im Text steht „unter eigene Kosten.“



- Heft 16. Die Ausgleichung der Kokeisenselbstkosten in Niederrheinland-Westfalen und Südwestdeutschland-Luxemburg 1902 bis 1907. Von Dr. Alexander Tille. 1908.
- Heft 17. Der Rhein-Weferkanal und die westliche Eisen- und Kohlenindustrie. Von Dr. Alexander Tille.
- Heft 18. Die Dringlichkeit der Mosel- und Saarkanalisation. Von Dr. Alexander Tille.
- Heft 19. Zur Geschichte des Planes eines Maas-Durthe-Sauer-Moselkanals. Zwei belgisch-luxemburgische Denkschriften aus den Jahren 1838 und 1848. Deutsch von Dr. Alfred Weyhmann. 1909.
- Heft 20. Die Förder- und Preispolitik des staatlichen Saarkohlenbergbaues. 1902—1910. 1910.

## Südwestdeutsche Wirtschaftszeitung.

Amtliche Wochenschrift der Handelskammer Saarbrücken, der Südwestdeutschen Eisenberufsgenossenschaft, des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen der Saarindustrie, der Südwestlichen Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller, des Arbeitgeberverbandes der Saarindustrie, des Südwestdeutschen Verbandes zur Wahrung der Interessen der Betriebskrankenkassen, der Vereinigung Südwestpreussischer Handelskammern und des Südwestdeutschen Wirtschaftsarchives.

Herausgegeben von Dr. Alexander Tille.

Fünfzehnter Jahrgang 1910. 2 Mal vierteljährlich. Zu beziehen durch jede Postanstalt. Einzelnummern 20 Pf durch die Buchhandlung E. Schmidtke, Saarbrücken.

Die Südwestdeutsche Wirtschaftszeitung ist für jeden, den die Lebensfragen des deutschen gewerblichen Unternehmertums angehen, eine unentbehrliche Zusammenstellung der wissenschaftlichen Vorgänge auf dem Felde der Wirtschaftspolitik, der Arbeitgeberfrage und der Berufsstandspolitik des Gewerbe- und Handelsstandes.

## Sozialwirtschaftliche Zeitfragen.

Herausgegeben von Dr. Alexander Tille.

Berlag von Otto Elsner, Berlin S. 42, Oranienstraße 141; 3 bis 5 Bogen Oktav zu 60 Pf bis 1 M das Heft, in zwangloser Folge.

Die „Sozialwirtschaftlichen Zeitfragen“ sind die einzige deutsche Heftreihe, welche frei ist von Sozialismus, Kathedersozialismus und Sozialmoralismus jeder Art und welche gegenüber der die akademische Volkswirtschaft Deutschlands beherrschenden ideologischen und sozialsentimentalen Wirtschaftsbetrachtung den Standpunkt der Praxis vertritt. Da sie die Steigerung und Vervollkommnung der nationalen Ertragswirtschaft zum obersten Gesichtspunkt der wirtschaftlichen Betrachtung macht, so ist sie für jeden Industriellen ein wertvolles Mittel zur Fortbildung seiner wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Anschauungen. Bisber erschienen:

- Heft 1. Der kollektive Arbeitsvertrag. Von L. S. Cree.
- Heft 2. Der Wettbewerb weißer und gelber Arbeit in der industriellen Produktion. Von Dr. Alexander Tille.
- Heft 3. Gründer Arbeitgeberverbände. Von M. G. H. Freibern v. Reisswig.
- Heft 4. Der soziale Ultramontanismus und seine katholischen Arbeitervereine. Von Dr. Alexander Tille.
- Heft 5/6. Wirtschaftsarchive. Von Dr. Armin Tille.
- Heft 7. Arbeiterorganisation und Rechtsfähigkeit der Berufsvereine. Von Dr. Otto Ballerstedt.

## Die Reden des Freiherrn v. Stumm-Halberg.

Historisch-kritische Ausgabe besorgt von Dr. Alexander Tille.

Verlag von Otto Elsner, Berlin S 42, Dranienstraße 141. Zwölf Bände zum Preise von je sechs Mark gebunden. Bisher erschienen:

- Band 1. Die selbstherrliche Zollpolitik des Deutschen Zollvereins und des Deutschen Reiches 1868—1898.
- Band 2. Die Vernehmung der Sachverständigen durch die Eisenquete-Kommission des Deutschen Reiches vom 5. bis 29. November 1878.
- Band 3. Handelsvertragspolitik, Zollgesetzgebung und Steuergesetzgebung des Deutschen Reiches, des Norddeutschen Bundes und des Königreichs Preußen 1868—1899.
- Band 4. Handel und Handwerk im Norddeutschen Bunde, im Deutschen Reich und im Königreich Preußen 1868—1900.

---

## Werke von Dr. Alexander Tille.

Von Darwin bis Nietzsche. Ein Buch Entwicklungsethil. Leipzig. C. G. Nau-  
mann 1895.

Thomas H. Huxleys Soziale Essays. Berechtigte deutsche Ausgabe mit einer  
Einleitung. Weimar. Emil Felber 1897.

Aus Englands Flegeljahre (1890—1900). Dresden und Leipzig. Karl  
Reißner 1901.

Die Geschichte Großbritanniens und Irlands. Helmolds Weltgeschichte, Leipzig,  
Bibliographisches Institut. 1907.

Die Berufsstandspolitik des Gewerbe- und Handelsstandes. Berlin, Rosen-  
baum & Hart. 1910.

1. Die gewerbliche Ertragswirtschaft. M 4.
2. Der Geisteskampf gegen die gewerbliche Ertragswirtschaft. M 4.
3. Die deutsche Gesetzgebung gegen die gewerbliche Ertragswirtschaft. M 4.
4. Die politische Notwehr des Gewerbe- und Handelsstandes. M. 4.



WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

II 8183  
L. inw. ....

Druk. U. J. Zam. 356. 10.000.

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000305618