Nr. 63a
XXX. Jahrgang

Berliner Tageblatt

Parlaments-Ausgabe

Berlin
5. Februar 1901

Haus der Abgeordneten.

17. Sitzung vom 4. Februar, 11 Uhr.

Am Ministertische: Dr. v. Miquel, v. Thielen, Brefeld, Frhr. v. Hammerstein und Kommissare.

Präsident **v. Kröcher** eröffnet die Sitzung mit geschäftlichen Mittheilungen.

Auf der Tagesordnung steht die erste Berathung des Gesetzentwurfes betreffend die **Herstellung** und den **Ausbau** von **Kanälen** und **Flußläufen** im Interesse des Schifffahrtsverkehrs und der Landeskultur und der Staatsverträge zwischen Preußen und Bremen, zwischen Preußen, Braunschweig und Bremen sowie zwischen Preußen und Lippe über die Kanalisirung der Weser von Hameln bis Bremen. **(Kanalvorlage.)**

Die Vorlage ermächtigt die Regierung I. zur Herstellung beziehungsweise Verbesserung: 1. des Rhein - Elbe - Kanals (a) Dortmund-Rhein-Kanal, b) Verbesserungen am Dortmund-Ems-Kanal von Dortmund bis Bevergern, c) des sogenannten Mittellandkanals (Dortmund bis zur Elbe bei Magdeburg), 2. eines Großschifffahrtsweges Berlin-Stettin (Wasserstraße Berlin—Hohensaathen), 3) der Wasserstraße zwischen Oder und Weichsel sowie der Schifffahrtsstraße der Warthe von der Mündung der Netze bis Posen, 4) des Schifffahrtsweges zwischen Schlesien und dem Oder-Spree-Kanal; II. zur Betheiligung des Staates an der Verbesserung der Vorfluth in der unteren Oder, der Vorfluths- und Schifffahrtsverhältnisse in der unteren Havel und dem Ausbau der Spree, was eine Gesammtaufwendung von 389,010,700 Mark erfordert.

Minister **v. Thielen:**

Meine Herren! Der Herr Ministerpräsident hat bereits in der zweiten Sitzung dieser Session in allgemeinen Umrissen die Grundlagen, auf denen der vorliegende Gesetzentwurf aufgebaut ist, in so klaren und beredten Worten dargelegt, wie sie mir nicht zu Gebote stehen. Gleichwohl will ich bei der ganz außerordentlichen Bedeutung des Gesetzentwurfs, der wirthschaftlich und finanziell wohl zu den wichtigsten gehört, die jemals dem Landtag der Monarchie vorgelegt sind, nicht darauf verzichten, Namens der Staatsregierung in einer **knapp gehaltenen Ouvertüre Ihnen nochmals die Leitmotive** vorzuführen, welche für die Staatsregierung maßgebend gewesen sind, Ihnen diesen Gesetzentwurf zur Beschlußfassung zu unterbreiten. Freilich neue Weisen werde ich ebensowenig Ihnen vortragen können wie einer derjenigen Redner, die nach mir das Wort ergreifen. Aber die Verpflichtung der Staatsregierung zu einer allgemeinen Einleitung Ihrer Berathungen ist umsomehr gegeben, als der vorliegende Gesetzentwurf **nicht etwa eine mit einigen kostspieligen Arabesken dekorirte Wiederholung der Kanalvorlage von 1898/99** darstellt, sondern als ein neues, umfassendes, auf breiter Grundlage aufgebautes **wasserwirthschaftliches Programm für die nächsten 15 Jahre.** Die technische und wirthschaftliche Vorbereitung dieses Gesetzentwurfs hat sich zu unserem Bedauern nicht so rechtzeitig abschließen lassen, daß der Gesetzentwurf noch in der vorigen Session hätte vorgebracht werden können. Die Verhandlungen mit den Betheiligten haben sich bis spät in den Herbst hineingezogen trotz der energischen Förderung, welche denselben von allen Seiten zu Theil geworden ist. Wir bedauern lebhaft, daß in diese Vorlage der **masurische Seenkanal** nicht hat einbezogen werden können. Die Gründe sind bereits in der Thronrede dargelegt. Sie beruhen im Wesentlichen darauf, daß die Auffassung über die **Zweckmäßigkeit,** über die **Linienführung** und über die **Ausdehnung** des Kanals in den Interessentenkreisen noch eine verschiedene ist. Die Staatsregierung ist indessen der Zuversicht, daß es gelingen wird, bald eine Einigung der verschiedenen Auffassungen auf ein zweckmäßiges Projekt unter angemessener Vertheilung der Kosten herbeizuführen und dadurch die Möglichkeit zu bieten, in naheliegender Zeit **auch dieses Projekt** dem großen wasserwirthschaftlichen Programm **einzugliedern.** Andererseits ist die Verzögerung der Vorlegung dem Gesetzentwurf selbst nicht unwesentlich zu Gute gekommen. Er ist gründlicher durchgearbeitet und ausgefeilt worden. Andererseits dürfen wir wohl annehmen, daß auch die Anschauungen im Lande ruhiger und klarer geworden sind, daß das Bedürfniß größer geworden ist, diese wichtigste wirthschaftliche Frage ruhiger zu prüfen, unbeeinflußt von allem, was außerhalb des Rahmens dieses Entwurfs fällt. Die Staatsregierung wird ihrerseits bemüht sein, nach besten Kräften eine sachliche Prüfung der Frage zu erleichtern und im Allgemeinen und im Einzelnen ebenso Auskunft zu ertheilen über alle diejenigen Punkte, die etwa im Laufe der Verhandlungen zu Bedenken Anlaß geben.

Das Kanalprojekt von 1898 unterscheidet sich von dem gegenwärtigen sehr wesentlich. Jenes war zwar auch ein weitgehendes und hochbedeutsames Unternehmen, dieses aber ist den Wünschen des Landes entsprechend eine umfassende, die Verkehrs- und die Landeskulturverhältnisse fast aller Provinzen, den Osten wie den Westen gleichmäßig fördernde Vorlage. An diese Vorlage schließen sich nicht blos die **Flußregulirungen** 2c. an, die der Abwendung von Hochwassergefahren dienen sollen, sondern sie steht mit allen großen Strömen des Landes in Verbindung. Unser Flußnetz soll in seinen Haupttheilen **möglichst einheitlich gefördert werden.** Dadurch werden wir befähigt sein, die Transportkosten insbesondere der Massengüter sehr erheblich und auf größere Entfernungen weit unter die Selbstkosten der Eisenbahnen zu ermäßigen. Die **wirthschaftliche Annäherung des Ostens und des Westens,** die Vermehrung der inländischen Produkte auf den inländischen und ausländischen Märkten zu befördern und endlich eine ganze Reihe von werthlosen Gütern zu werthvollen zu machen dadurch, daß sie transportfähig werden, das wird diese Vorlage erreichen. Die Vorlage wird dazu dienen, die Wirthschaft des Landes wesentlich zu erhöhen. Dazu wird die Staatsregierung im Plenum sowohl als auch ganz besonders in den Kommissionen bei der Einzelberathung den Beweis zu liefern im Stande sein, daß der Gesetzentwurf wohl geeignet ist, diese Vortheile dem Lande auch thatsächlich zuzuführen. Sie ist ihrerseits davon fest überzeugt, daß, wenn das Programm ausgeführt wird, und wenn überaus günstige Verhältnisse, welche unsere Bodenbeschaffenheit und der Reichthum unseres Landes für den Bau der Wasserstraße bieten, voll ausgenutzt sind, das zum reichsten Segen für das Land gereichen wird, wie ein ausgiebiges Verkehrsnetz zu Wasser und zu Lande stets einen hohen Stand der Volkswirthschaft für alle Kulturstaaten bedeutet hat. Wir werden dann zu Wasser und zu Lande solche Verkehrswege erreicht haben wie keiner unserer Nachbarn ringsherum. Hat doch noch in den letzten Tagen einer der hervorragendsten Professoren der Technischen Hochschule in Charlottenburg den Ausspruch gethan: Wenn die wasserwirthschaftliche Vorlage wirklich zur Ausführung gekommen ist, wird Deutschland auf der Höhe der Kultur stehen (Lachen rechts und im Centrum), und wir werden dann unseren Nachbarvölkern überlegen sein. Die Aufwendungen für die Vervollkommnung der Verkehrswege haben sich zuverlässig immer wieder eingebracht. Daß diese Auffassung auch in der Landesvertretung herrscht, dafür legen deutliches Zeugniß die Verhandlungen ab, die hier jedes Jahr im Landtage über die Vermehrung der Ausgaben für das Verkehrsnetz gepflogen werden. Nun wird eingewandt, dem Kanalnetz sei in der Zeit der Schienenwege nicht mehr dieselbe wirthschaftliche Bedeutung beizumessen wie ehedem. Man behauptet, es sei heutzutage nicht mehr gerechtfertigt, auf die Wasserstraßen so außerordentlich große Mittel zu verwenden, sondern zweckmäßig und segensreich sei es, sie für den Bau von neuen Eisenbahnen auszugeben. Auf die Auffassung der Staatsregierung trifft aber der alte Satz zu: das Eine thun und das Andere nicht lassen. Wir haben nicht bemerken können, daß die künstlichen Wasserstraßen durch die Schienenwege, oder daß umgekehrt die Schienenwege durch die Wasserstraßen in ihrer Verkehrsbedeutung zurückgedrängt werden. Sie thun einander keinen Abbruch, sondern sie prosperiren mit einander, sie können neben einander hergehen, ohne sich wesentlich in ihrer Rente zu schwächen. Die ganze Vergangenheit unserer Wasserstraßen bietet dafür den Beweis. Wo wir neue Wasserstraßen angelegt haben, ist der Erfolg nicht derjenige, daß die Eisenbahnrente irgend eine wesentliche Ermäßigung erlitten hat. Im Gegentheil, es ist mit dem wachsenden Wasserverkehr auch der Eisenbahnverkehr gewachsen. Das ist der Fall beim Rheinkanal gewesen, das ist der Fall beim Oder-Spreekanal, bei der Kanalisirung der Oder und endlich auch beim Dortmund-Emskanal gewesen. Beide Formen der Verkehrswege ergänzen sich, und deshalb ist es angebracht, daß sie möglichst in einer Hand sich befinden, in der des Staates. Welchen Nutzen sie da schaffen, bedarf kaum einer näheren Ausführung. Ich will mich heute darauf beschränken, Ihnen in wenigen nackten Zahlen ein Gesammtbild zu geben. In der Zeit von 1875 bis 1895 ist der Binnenschifffahrtsverkehr von 2,9 Milliarden Tonnenkilometer auf 7,5 Milliarden Tonnenkilometer gewachsen, daneben der Eisenbahnverkehr von 10,9 auf 26,5 Milliarden Tonnenkilometer gestiegen. Der Antheil, den die Schifffahrt an dem allgemeinen Verkehr hat, war Anfangs der Periode 21 Prozent, am Ende der Periode 22 Prozent. Eisenbahn und Wasserstraßenverkehr sind also mit einander gewachsen. Der Eisenbahnverkehr hat eine so ungemessene Steigerung erfahren, daß seine Bewältigung nur unter Aufbringung ganz außerordentlicher finanzieller und auch sonstiger Opfer möglich ist. Dabei aber kann man mit Gewißheit voraussagen, daß der Bau der Ihnen hier vorgeschlagenen Wasserstraßen die Eisenbahnrenten keineswegs erschüttern wird. Der momentane Ausfall ist auf etwa 51 Millionen Mark zu schätzen, wobei ich bemerke, daß allerdings da nur eine schematische Berechnung stattfinden kann. Aber ehe es zu einer sicheren Feststellung der ersten Ergebnisse kommen wird, wird der Fehlbetrag durch die mit aller Sicherheit zu erwartenden Mehreinnahmen aus dem Eisenbahnverkehr längst wieder überholt sein. Der **Güterverkehr,** welcher hier ja in erster Reihe in Frage kommt, ist in den letzten Jahrzehnten alljährlich um etwa 5 Prozent gestiegen, und zwar haben wir sogar ein Plus von 5 Prozent der Einnahmen zu verzeichnen gehabt, und zwar der Nettoeinnahmen, was viel mehr heißen will als 5 Prozent der Verkehrseinnahmen überhaupt, da wir von Jahr zu Jahr die Tarife herabgesetzt haben, die Betriebsausgaben aber dem gegenüber gewachsen sind. (Der Minister, welcher fortgesetzt auf die rechte Seite des Hauses einspricht und darum der links belegenen Journalistentribüne den Rücken zukehrt, ist, zumal die Unruhe im Hause sich fortgesetzt steigert, fast garnicht zu verstehen.) Sollte aber wirklich der veranschlagte Betrag von 51 Millionen in den nächsten Jahren an den Einnahmen fehlen, so wird das andererseits dadurch reichlich wett gemacht, daß die Kanäle der Wirthschaft im Lande in hervorragendem Maße zugute kommen werden; denn am letzten Ende kommt es ja schließlich doch darauf hinaus, daß der Verkehr infolge der billigeren Wasserstraßen eben über billigere Tarife verfügt. Man hat mir entgegen gehalten, daß die Tarifermäßigungen auf den Eisenbahnen vielfach mit Rücksicht eben auf die niedrigeren Tarife der Wasserstraßen überhaupt erfolgt sind. Das kann vielleicht früher einmal passirt sein, aber in den letzten Jahrzehnten sicherlich nicht mehr, Der Staat hat bei allen Tarifermäßigungen sich lediglich die Frage vorzulegen, ob die niedrigeren Sätze aus wirthschaftlichen Rücksichten an sich gerechtfertigt erscheinen, nicht im Hinblick auf die Konkurrenz von Wasserstraßen, denn die Eisenbahnen stehen ebenso unter dem Schutze des Staates wie die Wasserstraßen, und umgekehrt. (Sehr richtig!) Ich möchte weiter darauf hinweisen, daß wir im Ausbau der künstlichen Wasserstraßen seit Eintritt in die Eisenbahnära zurückgeblieben sind und zwar nicht zum Vortheil für den Staat. Hätten wir mit dem Ausbau der Schienenwege den Ausbau der Kanäle nicht verlangsamt, so ständen wir jetzt sowohl im Inlande selbst wie auch den anderen Ländern gegenüber ganz anders da. Der Wohlstand, die Ernährungsmöglichkeit unserer wachsenden Bevölkerung wären offenbar eine viel größere, als sie es jetzt sind. Nun sagt man, die Verhältnisse hätten es mit sich gebracht, daß Kanäle, welche mit Aufwand vieler Mittel gebaut seien, vielfach zu Grunde gegangen wären. Meine Herren! Das kann höchstens auf Frankreich zutreffen. Bei uns haben sich die Wasserstraßen eine sehr große Bedeutung erworben, und diese Bedeutung wird noch in erhöhtem Maße erwachsen, namentlich wenn Sie nach dem Plane vorgehen, der dem vorliegenden Gesetzentwurf zu Grunde liegt. Wenn irgendwo Kanäle zu Grunde gegangen sind, so ist das geschehen, weil sie von vornherein nicht leistungsfähig waren. Man kann auch nicht sagen, daß durch die Vermehrung der Wasserstraßen die Konkurrenz der Verkehrswege im Lande selbst wächst und eine Verschiebung zwischen den einzelnen Produktionskreisen im Lande eintritt. Wenn diese Erwägung maßgebend wäre, so müßte der ganze Ausbau der Verkehrswege stocken, denn mehr oder minder tritt diese Thatsache bei der Schaffung jedes neuen Verkehrsweges in Geltung. Derjenige, dem eine neue Eisenbahn besonders günstig gelegen ist, wird immer einen Vortheil vor Dem voraus haben, dessen Absatzfähigkeit durch diesen neuen Verkehrsweg weniger konkurrenzfähig gemacht wird. Das ist sogar bei den Eisenbahnen in noch höherem Maße der Fall als bei den Kanälen. Namentlich für den Osten der Monarchie sind billigere Frachtsätze durchaus erforderlich, eine Lebensfrage. Man hat mit Recht auf das Tiefste beklagt, daß man seinerzeit die Staffeltarife aufgehoben hat, und dem wird durch den gegenwärtigen Gesetzentwurf wieder in etwas begegnet. Meine Herren! Ich kann mich im Uebrigen darauf beschränken, lediglich auf das hinzuweisen, was ich schon im Jahre 1899 bei der Vertheidigung der Kanalvorlage hier vorgebracht, nämlich auf die immer wachsende Nothwendigkeit einer Entlastung der Eisenbahnen insbesondere in den großen Industriecentren und da vornehmlich in den rheinisch-westfälischen Kohlenrevier. Dem kann man nicht mehr durch den Bau von Eisenbahnen vorbeugen, sondern da müssen eben auch Kanäle geschaffen werden, von deren Leistungsfähigkeit man sich eine radikalere Abhilfe versprechen kann. Denn das steht jedenfalls fest, daß man sich für die Zukunft eine noch größere Steigerung des Verkehrs versprechen muß, als wir sie bisher gehabt haben. (Redner giebt eine zahlenmäßige Darstellung der Steigerung des Verkehrs, seine Ausführungen bleiben jedoch im Einzelnen unverständlich, und er schließt dann, wie folgt:) Meine Herren! Wir stehen in der Verkehrspolitik an einem Wendepunkt, der entscheidend ist nicht nur für die ganze zukünftige Entwickelung des Verkehrswesens selbst, sondern auch des Wirthschaftswesens überhaupt. Der vorliegende Gesetzentwurf entspringt in allen seinen Theilen dem Bestreben, die Wohlfahrt des Landes zu fördern, und ich bitte Sie daher, demselben zuzustimmen, indem ich noch bemerke, daß die größte Bedeutung von allen vorgeschlagenen Wasserwegen der Rhein-Elbe-Kanal hat. (Lebhafter Beifall.)

Abg. **Am Zehnhoff** (Ctr.):

Als der Berichterstatter der früheren Vorlage möchte ich an den Karten, die dieser Vorlage beigegeben sind, Kritik üben. Sie bringen die Leistungsfähigkeit der Kanäle nicht genügend zum Ausdruck. Nun zur Sache! Die Vorlage hat sich zu einem wasserwirthschaftlichen Programm für 15 Jahre ausgewachsen. Damit erhält die Vorlage auch eine negative Seite, denn wer die 15 Jahre Kanalbauten bewilligt, lehnt für 30 Jahre alle anderen Bauten ab. (Heiterkeit.) Die Vorlage mit ihren Erweiterungen ist keine Verbesserung, sondern eine Verschlechterung. Sie verbindet zwei Dinge mit einander, die wirthschaftlich von verschiedener Wirkung sind: Wasserstraßen und Meliorationen. Ich vermisse daher die Vorlegung eines ergänzenden Eisenbahnbauplans. (Sehr richtig!) Zweitens führt die Vorlage ihren Grundgedanken nicht aus, sie verbindet durchaus nicht den äußersten Osten mit dem äußersten Westen. (Sehr richtig!) Sie bringt nicht den masurischen Kanal und läßt das linke Rheinufer ganz unberücksichtigt. (Sehr richtig!) Das Letztere gefährdet die Vorlage sehr. (Hört, hört! links.) Es scheint, als ob die Herren Minister nicht wissen, daß es eine Landwirthschaft auf dem linken Rheinufer giebt. Die Vorlage spricht von dem Ausgleich der wirthschaftlichen Interessen. Die Regierung versteht darunter, daß sie dem einen Theil nimmt und dem anderen giebt. (Heiterkeit, lebhafter Beifall.) Es muß durchaus etwas zum Ausgleich geschehen durch den Bau von Nebenbahnen, und man wird aufs Höchste enttäuscht, daß die Vorlage nichts davon erhält. Die rheinischen Abgeordneten unter meinen politischen Freunden versagen daher der Vorlage, so wie sie jetzt vorliegt, ihre Einwilligung. (Hört, hört! Bewegung.) Die Vorlage muß durch das Moselprojekt vervollständigt werden, um die landwirthschaftliche Industrie zu fördern. Wir forderten schon vor zwei Jahren eine Ergänzung oder Vorlage oder eine bindende Zusage. Nichts ist erfolgt. Ich erkläre allen Ernstes, daß wir auf der Kanalisirung der Mosel bestehen müssen. (Hört, hört!) Nebenher muß die Erbauung einer Bahn gehen. Ich gehe nun zur Vorlage selbst über und erkläre, daß meine Freunde die Kanalisirung der Lippe der Emscherthallinie vorziehen. (Hört, hört!) Die Lippe hat dem Dortmund-Ems-Kanal ihr Wasser und damit das Leben gegeben; wenn man jetzt den Anschluß sucht, muß man doch die Lippe und nicht ein anderes Thal wählen. Sonst schädigt man direkt die Landwirthe an der Lippe. Die Lippe ist die Mutter des Dortmund-Ems-Kanals. Die Entscheidung der überwiegenden Mehrheit meiner Freunde wird sich nach der Stellung der Regierung zu den von mir vorgeschlagenen Wünschen richten, insbesondere denen, die eine Abwehr der Schädigungen von der rheinischen Landwirthschaft bezwecken. Die Schadloshaltung von Schlesien ist für uns ferner eine conditio sine qua non. Der Großschifffahrtsweg Berlin — Stettin soll die Kraft Stettins und Danzigs, also heimischer Hafenstädte, gegenüber dem nichtpreußischen Hamburg 2c. stärken, er beabsichtigt also das Gegentheil von dem, was man im Westen thut, wo man das Inland dem Ausland preisgiebt. (Sehr gut!) Die östliche Linienführung scheint uns der westlichen vorzuziehen, wie eine genauere Abwerthung der wirthschaftlichen Verhältnisse uns zu zeigen scheint. Auch den sonstigen Kompensationen stehen wir durchaus sympathisch gegenüber. Die Einzelheiten sind in der Kommission zu prüfen, insbesondere auch ihre finanziellen Wirkungen. Die Rangordnung, in welcher die Annexvorlagen zu behandeln sind, ist von untergeordneter Bedeutung. Wir werden vorurtheilsfrei in die Berathung treten und werden stimmen, wie wir es glauben, vor der Weltgeschichte verantworten zu können. (Beifall.)

Abg. Graf **Limburg-Stirum** (konf.):

Im Namen meiner politischen Freunde kann ich erklären, daß wir ganz ähnliche Bedenken, wie sie der Herr Vorredner hier vorgetragen hat, hegen. Um diese Bedenken ein wenig zu beleuchten, will ich die Kanalvorlage zunächst einmal in ihre Theile zerlegen. (Heiterkeit.) Mit den Kompensationen, die den östlichen Provinzen gegeben werden sollen, sind wir im Allgemeinen einverstanden, und wir hoffen, daß dadurch manchen Mißständen abgeholfen werden kann. Aber meine Freunde finden es sehr hart, daß die Interessenten die Kosten zum großen Theile selber tragen sollen. Denn die Zustände an der Oder sind durch die Fehler herbeigeführt worden, daß die Wasserbautechniker gemacht haben. Meine Freunde haben Jahre lang hier Klage darüber geführt, die Regierung hat den Technikern Recht, uns Unrecht gegeben. Es ist eine Genugthuung für uns, daß die gegenwärtige Vorlage anerkennt, daß meine politischen Freunde Recht gehabt haben. Unter solchen Umständen ist es aber doch hart, wenn wir nun auch für Dinge mit belastet werden sollen, die zunächst im Interesse der Schifffahrt gemacht werden. Wie kommen die Anlieger dazu, das zu bezahlen? Die Interessenten an Grund und Boden finden das nicht gerechtfertigt. Mit den Plänen für die **Havel** und **Spree** sind die Spreeinteressenten im Ganzen zufrieden, dagegen fürchtet man an der Havel, daß die Ueberschwemmungen vermehrt werden durch das stärkere Gefälle des Wassers, und ebenso fürchten die Interessenten an der Elbe, daß durch das vermehrte Havelwasser ihr Hochwasser vermehrt wird. Gegen den **Mittellandkanal** haben wir uns seinerzeit ausgesprochen, weil wir annehmen, daß durch diesen Kanal eine solche Verschiebung der wirthschaftlichen Interessen im Lande herbeigeführt wird, daß eine große Reihe anderer Maßregeln ergriffen werden muß, um einen neuen Ausgleich herbeizuführen. Diese unsere Bedenken von damals sind in der Vorlage nicht ganz beseitigt. Der **Berlin-Stettiner** Kanal begegnet ähnlichen Bedenken. Wir haben den Wunsch, sehr viel zu helfen. Wir erkennen an, daß Stettin durch den Bau des **Nordostseekanals** und des **Elb-Travekanals** sehr geschädigt ist. Wir haben den Wunsch, Stettin möglichst zu helfen. Durch den Bau des Nordostseekanals wollte man den Städten an der Ostsee den Verkehr nach außen erleichtern, den Verkehr nach den großen Meeren. Stettin ist benachtheiligt, und das stärkere Hamburg hat nun Gelegenheit, auch in die Ostsee hineinzukommen. Daran können Sie ermessen, wie schwer es ist, bei wirthschaftlichen Maßnahmen die wirthschaftlichen Folgen vorauszusehen. (Sehr richtig! rechts und in der Mitte.) Jeder stellt seine Auffassung als ein Evangelium hin, und nachher stellt sich das genaue Gegentheil von dem heraus, was man erwartet hat. Wir haben daher gegen den Großschifffahrtsweg Berlin-Stettin das schwere Bedenken: Wird er Stettin auch wirklich helfen? Man kann doch nicht eine beliebige Maßregel ergreifen, um den Schein der Hilfe zu erwecken! Die **Oder-Weichselregulirung** sind theilweise im Interesse der **Landeskultur,** theilweise in dem des Verkehrs vorgeschlagen. Mit der Landeskultur ist es so eine eigene Sache. Durch die Regulirung der Netze, die in den letzten Jahren erfolgt ist, ist das Umgekehrte wie bei der Oderregulirung eingetreten. Wenn an der unteren Oder große Ueberschwemmungen vorkommen, so tritt an der unteren Netze gerade eine Austrocknung ein, so daß sie mehr oder minder versandet. Der vorausgesagte Erfolg war wesentlich anders. Auch hier ist die Schifffahrt gefördert, die Landeskultur aber geschädigt. Die Pläne für die Oder-Weichsel werden wir wirthschaftlich genau prüfen und insbesondere das Bedenken erwägen, welches großen durchgehenden Kanälen überhaupt entgegensteht, und darnach abwägen, ob wir aus prinzipiellen Gründen dafür stimmen können. Ich komme nun zum Haupttheil der Kanalvorlage, dem **Dortmund-Rhein-Kanal.** Unsere Bedenken dagegen sind durch das, was seither geschehen, nicht beseitigt, sondern eher verstärkt. Wir haben schon ausgeführt, daß die vorgeschlagenen Kompensationen die große wirthschaftliche Verschiebung, die im Lande eintritt, nicht beseitigen können, und daß, wenn einzelne Gegenden auch geschädigt werden, doch große Theile der Monarchie die Schäden tragen müssen, die durch die Gewährung von Vortheilen an andere entstehen, und daß daraus eine unabsehbare Kette von neuen Maßregeln für die Regierung nothwendig werden wird.

Wir sind bereit, am Dortmund-Emskanal alle Verbesserungen zu bewilligen, die doch nöthig wären, insbesondere die Schleusentreppen und die Verbesserung der Wasserzubringung. Wir können uns aber nicht einfach auf die Aussprüche der Techniker in blindem Vertrauen verlassen. Wir bezweifeln ihre Tüchtigkeit nicht, aber hier haben sie ein so schwieriges Material zu bewältigen, sie