Nr. 69a
XXX. Jahrgang

Berliner Tageblatt

Berlin
8. Februar 1901

Parlaments-Ausgabe

Haus der Abgeordneten.

20. Sitzung vom 7. Februar, 11 Uhr.

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

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

Die erste Berathung der erweiterten **Kanalvorlage** wird fortgesetzt.

Abg. **v. Saldern**-Plattenburg (konf.):

Der Entwurf der Regierung über die Regulirung der Havel hat die Zustimmung der Interessenten gefunden. Ich bitte aber, die Vorarbeiten für das verbesserte Projekt zur **Elberegulirung** energisch zu betreiben und den Bewohnern der Elbeniederung Schutz vor den alljährlichen Hochwassern zu geben.

Ministerialdirektor **Schulz**:

Auch der königlichen Staatsregierung sind die Hochwasserverhältnisse an der Elbe als verbesserungsbedürftig bekannt. Die Vorarbeiten für ein umfassendes Regulirungsprojekt an der Elbe sind bereits eingeleitet. Diese Vorarbeiten sind schwieriger und umfangreicher Natur. Die Regierung hofft, daß sie schon im nächsten Jahre mit dem Programm hervortreten kann. Mit dem diesjährigen Projekt steht aber diese Angelegenheit nur in äußerlichem Zusammenhange. Die Regierung hat Vorsorge getragen, einen jeden ungünstigen Einfluß dieser Projekte auf die Elbe abzuwehren. Es ist vor allem auch von gewissen Regulirungsarbeiten an der **Havelmündung** Abstand genommen, weil die Staatsregierung den Bedenken Rechnung tragen wollte, daß davon eine ungünstige Einwirkung auf die Elbe zu befürchten sei. In der Kommission werde ich auseinandersetzen, daß von dem erst vorgelegten Projekt irgend ein ungünstiger Einfluß nicht zu befürchten ist.

Abg. **v. Grabski** (Pole):

Die Ausführung des Kanalprojektes wird auch unserer Meinung nach den Produkten der Landwirthschaft einen leichteren Absatz ermöglichen. Die östliche Landwirthschaft leidet ja darunter ebenso sehr wie unter der **Arbeiternoth** und der verkehrten Politik gegenüber ausländischen Arbeitern. Dieser Nutzen des Kanals würde sich für den Osten erhöhen, wenn der Wasserweg zwischen Oder und Weichsel durch **Regulirung der Warthe** über Posen hinaus verbessert würde. Meine Freunde werden für die Verweisung der Vorlage an die **Kommission** stimmen, indem wir hoffen, daß es dort gelingen wird, eine größere Berücksichtigung der Provinz Posen zu erlangen.

Geheimer Oberbergrath **Keller**:

Die vom Vorredner gewünschte Berücksichtigung der Warthe würde nur möglich sein durch eine Kanalisirung dieses Flusses. Eine solche Maßnahme würde aber nur möglich sein unter Aufwendung vieler Millionen, und außerdem müßte gerade aus letzterem Grunde die Schifffahrt auf der Warthe mit kaum erschwingbaren Abgaben belegt werden.

Abg. **Himburg** (konf.):

Ich möchte meiner Enttäuschung Ausdruck geben darüber, daß in der Vorlage der immer schon **stiefmütterlich** behandelten **Elbe** nicht Erwähnung gethan ist. Es dürfte mit der Regulirung der Spree und Havel nicht früher vorgegangen werden, als bis die untere Elbe kanalisirt ist.

Ein **Regierungskommissar** widerlegt die Bedenken des Vorredners, bleibt aber im Einzelnen auf der Tribüne unverständlich.

Abg. **v. Bodenhausen**-Lebusa (konf.):

Ich möchte für eine bessere Vertheilung der Kosten eintreten. Die Vertheilung zu je einem Drittel auf Staat, Kreis und Interessenten ist deshalb nicht zu empfehlen, weil die Letzteren meist gar nicht in der Lage sein werden, die erforderlichen Aufwendungen aufzubringen. Namentlich fühlen sich darum die Anlieger der Elster beunruhigt. Von den Regulirungsarbeiten der Vorlage befürchte ich einen ungünstigen Einfluß auf die Vorfluthverhältnisse an der Elstermündung.

Ein **Regierungskommissar**:

Man bemüht sich seit den sechziger Jahren, die Elbe zu verbessern; ich kann aber sagen, daß gerade am Einfluß der Elster große Maßnahmen nicht beabsichtigt sind. Deshalb dürften auch die Befürchtungen des Vorredners nicht stichhaltig sein. Es sind nach den verschiedenen Gesichtspunkten Untersuchungen angestellt worden, wie weit durch die Stromregulirung eine Aenderung der Vorfluth eintreten wird; das Ergebniß war, daß eine Aenderung von Belang nicht eintreten wird. Wenn der Vorredner auf die häufigen **Hochwasserschäden** im Sommer hinwies, so ist darauf zu erwiedern, daß solche Schäden nicht so sehr an regulirten als vielmehr in erheblichem Umfange an nicht regulirten Flüssen eingetreten sind.

Abg. Frhr. **v. Willisen** (konf.):

Wir sind dem Abg. Wallbrecht dankbar für die großen strategischen Gesichtspunkte, die er uns in seiner gestrigen Rede dargelegt hat. (Heiterkeit.) Wir perhorresziren eine Verkoppelung von Flußregulirungen mit Kanalbauten. Darum kann ich auch gar nicht verstehen, wie der Minister die Spreeregulirung, welche an sich ja eine sehr zweckmäßige Maßnahme sein mag, mit den Kanalbauten in einem Athem nennen kann. An der **finanziellen Seite** wären weniger Ausstände zu machen. Nur der Abg. Dr. Wiemer hat sie energischer bemängelt, er glaubte, den Interessenten nicht genug aufbürden zu können. Da hätte er doch seinen Einfluß bei den Herren der Berliner Stadtverwaltung geltend machen sollen, daß diese einen recht erheblichen Beitrag für den Ober-Spree-Kanal übernähmen, der doch fast ausschließlich im Interesse der Stadt Berlin gebaut wird.

Handelsminister **Brefeld**:

Ich möchte mit einigen Worten die gegensätzliche Auffassung beleuchten, die in der Berathung über die Vorlage hervorgetreten ist. Ich glaube, sagen zu müssen, daß sie allerdings zwei Seiten hat, eine starke und eine schwache. Ihre Stärke liegt vor allem darin, daß sie den Bedürfnissen der verschiedenen Landestheile der Monarchie durch die Ermöglichung eines besseren Austausches ihrer gegenseitigen Produkte Rechnung tragen will, ihre Schwäche liegt darin, daß die östliche und westliche Hälfte unseres Landes von derjenigen Bedingung und Voraussetzung beherrscht werden, die der Natur des Geländes entspricht. Während im Westen der natürlichen Bedingung entsprechend die Industrie vorherrschend ist, ist es im Osten aus demselben Grunde die Landwirthschaft. Die Stärke unseres Landes liegt vor allem in unserem **Kohlenreichthum**. Der ist auch nach den Schätzungen des Abgeordneten Schulz-Bochum so groß, daß er noch unerschöpflich ist, wenn längst die Kohlennoth in Belgien und Frankreich ausgebeutet ist. Ist das geschehen, so werden wir das Feld in Europa haben, denn unsere Flöze sind sowohl in Schlesien wie an der Ruhr unerschöpflich, das ist das Ergebniß der wissenschaftlichen geologischen Forschung. Nun muß man dabei wohl berücksichtigen, daß noch für eine lange Zeit die Kohle die Beherrscherin der Technik ist. Die Kohle ist nirgends zu entbehren. Mögen wir auch noch so viel Triebkraft in Elektrizität umsetzen, niemals werden wir die Dampfkraft entbehren, wir gebrauchen die Dampfkraft — wenigstens auf lange Zeit hinaus —, um Elektrizität zu erzeugen. Niemals werden wir deshalb die Kohle entbehren können. Auf dieser Verwerthbarkeit der Kohle hat sich eine mächtige, gewaltige Industrie aufgebaut, die Eisenindustrie. Unsere Eisenindustrie in Schlesien, an der Saar und Ruhr ist von einer bewundernswerthen Großartigkeit, sie ist in gewissem Sinne die bedeutendste Industrie und zwar deshalb, weil sie es ist, die die unentbehrlichen Hilfsmittel für die gesammte wirthschaftliche Thätigkeit uns giebt. Hilfsmittel auch für die gesammten Gewerbe der Stadt wie des Landes. Sehen Sie sich nur einmal um, in welchem Maße die Verwendung des Eisens in unseren Häusern, im Schiffsbau, im Maschinenbau vorgeschritten ist! Kohle und Eisen beherrschen unser wirthschaftliches Leben. Deshalb ist Ueberall herrscht das Eisen und überall die Nothwendigkeit, das Eisen durch Verwendung der Kohle für unseren Dienst gefügig zu machen. es auch geboten, diese beiden Mineralien, die uns in so reichem Maße zu Gebote stehen, und die Fabrikate der Eisenindustrie, die sich darauf aufbauen, in alle Theile des Landes in möglichst ausgiebiger Weise zu bringen. Damit komme ich zum zweiten Punkt der Schwäche, unserer landwirthschaftlichen Gliederung. Der Gegensatz vom Osten zum Westen ist nichts anderes als der Gegensatz von Landwirthschaft und Industrie. Es ist nicht zu vermeiden, daß solche Gegensätze auch zum Ausdruck kommen, aber in Einem gehen sie doch Hand in Hand, nämlich darin, daß die Industrie der Landwirthschaft alle Maschinen, Geräthe, Beförderungsmittel in reichster Weise zur Verfügung stellt, und zum Anderen darin, daß die Industrie des Ostens die Wurzel ihrer Bedeutung in der Landwirthschaft hat. Jede Industrie muß sich auf den wirthschaftlichen Verhältnissen des Landes aufbauen, wo sie sich angesiedelt hat. Ich bin nun im Osten gewesen und habe gesehen, in welchem außerordentlichen Maße gerade die industriellen Betriebe des Ostens auf der Landwirthschaft basiren. ich erinnere an die Verwerthung des Getreides an die **Spiritusbrennerei**, die **Ziegeleien**, die **Stärkefabrikation**, die **Holzverwerthung** in allen ihren Theilen, Möbel, Hausbau, Parkett, Cellulosefabriken, das alles ist in blühender Entwicklung, und das alles beruht auf und geht Hand in Hand mit einer günstigen Entwickelung der Landwirthschaft in ihrer Heimath, immer in der Voraussetzung, daß der Westen seine Aufgabe erfüllt und die dem Osten nöthigen Produkte diesem in reichstem Maße zuführt. Daraus folgert, daß unsere Hauptaufgabe ist, die Transportverhältnisse zwischen Osten und Westen nach Möglichkeit zu verbessern, daß wir Eisenbahnen bauen, Wasserstraßen bauen, Ermäßigung der Frachten zu erreichen suchen, damit dieser Verkehr wechselseitig wie ein belebender Strom wirken kann. Damit werden wir am meisten zur Ausgleichung der Gegensätze zwischen dem Osten und Westen beitragen. Schon jetzt ist die Ueberzeugung wenn nicht Aller, so doch der großen Mehrheit dieses Hauses, daß bei der Fürsorge des Staates für die Verkehrsverhältnisse wir unter keinen Umständen die Wasserstraßen ausscheiden dürfen. Auch die Gegner der Kanalvorlage haben ausgesprochen: gewisse Theile sind berechtigt, und damit doch **die Nothwendigkeit der Wasserstraßen anerkannt.** Nur wendet man sich gegen die große Strecke des Mittellandkanals, die Verbindung zwischen Rhein und Elbe, die Bedenken dagegen sind wirthschaftlicher und finanzieller Natur. Eine grundsätzliche Verschiedenheit in diesem Punkte ist eigentlich auch gar nicht vorhanden, da auch wir anerkennen, daß eine so umfassende Verkehrsvorlage gewisse Verschiebungen mit sich bringt. Nur meinen wir, daß **die Vortheile daraus größer sind als die Nachtheile,** während Sie (nach rechts) meinen, finanziellen Bedenken ist von dieser Stelle schon sehr ausführlich eingegangen. Ich möchte deshalb nur erwähnen: Sie wissen alle, daß man bei Ausgestaltung der Verkehrswege nicht alle Theile eines solchen Verkehrsnetzes auf einmal in Angriff nehmen kann; man muß sich nach gewissen Voraussetzungen richten. Deshalb bauen wir die Hauptbahnen zunächst, die Nebenbahnen bauen wir später; erst legen wir die große Strecke an, dann kommen die seitwärts gelegenen Gebiete heran. Diese Fürsorge für die seitwärts gelegenen Gebiete ist die komplementäre Aufgabe der Regierung. Als wir seinerzeit **die große Ostbahnlinie** bauten, war man dankbar, obgleich man sich sagte, die abseits dieser Linie liegenden Wege werden vielleicht, weil alles der Ostbahn nun zuströmen wird, aber die Herren bleiben eben das Vertrauen, daß die Regierung nach Ausführung der Hauptlinie auch dazu übergehen werde, rechts und links der großen Eisenbahnen die Gegenden durch ein System von Verkehrswegen zu erschließen. Ist das etwa nicht geschehen? Hat die Regierung im Bunde mit dem Landtage nicht in umfassendem Maße dafür gesorgt? Liegt es nun etwa anders, **wenn wir einen großen Wasserweg vom Westen nach dem Osten bauen?** Nein, das ist genau dasselbe. Auch hier tritt die komplementäre Fürsorge der Regierung hinzu, auch hier wird die Regierung durch Ausgestaltung der Wasserwege, der Zuflüsse, der Neben- und Zweigbahnen bis an den Kanal dafür sorgen, daß möglichst weite Gebiete an das Verkehrsnetz des Kanales angegliedert werden. Sie können hier zur Regierung ein gleiches Vertrauen haben wie bei der Ostbahn. Zur finanziellen Seite will ich nur einen Punkt erwähnen: Bei der vorigen Vorlage hat die Regierung ihrer Pflicht genügt, die **finanzielle Seite** klarzulegen, indem sie alle Voranschläge und Berechnungen für die Verbesserung und Veränderung der Verkehrsverhältnisse genau und ziffernmäßig dargethan hat, die etwaige Rentabilität und so weiter. Sie hat in der Begründung der Vorlage einmal unterstellt, daß diese Verkehrserleichterung ganz plötzlich eintritt, und für den Ausbau, den sie dem Eisenbahnverkehr bringt, nichts gethan wird. Nur unter dieser Voraussetzung kommt die Summe heraus, die in der Vorlage steht. Die Voraussetzungen treffen aber gar nicht zu. Wenn die neuen Kanäle eröffnet werden, werden die Wirkungen keineswegs gleich in vollem Maße eintreten. Man stellt sich immer vor, die Kanaleröffnung wirke etwa, wie wenn der **Zapfen** aus dem **vollen Wasserfaß** herausgezogen wird; ebenso, meint man, werde der ganze Eisenbahnverkehr in den Kanal hineinströmen. O, nein. Der Kanal muß erst mit den Verkehrsverhältnissen rechts und links seiner Straße verwachsen, die nöthigen Einrichtungen, an ihn zu gelangen, die Ueberladungsstellen und so ferner müssen vorhanden sein. So dauert es **Jahre lang,** bis die volle Wirkung eintritt, und in dieser Zeit wächst der Eisenbahnverkehr weiter wie bisher. Man unterschätzt auch die belebende Wirkung, die eine große Verkehrsverbesserung für die Gesammtheit des Verkehrs nach sich zieht. Durch die Regulirung von Rhein, Elbe und Oder hat sich der Verkehr in 20 Jahren verdreifacht. Gleichwohl sind die konkurrirenden Bahnlinien in ebenso glänzendem Aufstiege gewesen. Als die Kleinbahnen gebaut wurden, hatte man zunächst im Eisenbahnministerium die größte Angst. Man fürchtete, daß die Kleinbahnen den konkurrirenden Hauptbahnen Verkehr entzögen. Das mag auch vorübergehend eingetreten sein, aber die Gesammtheit des Verkehrs hat eine solche Anregung dadurch erfahren, daß die Lücke nicht blos ergänzt ist, sondern der Verkehr darüber hinaus stark gewachsen ist. Um nur eins zu erwähnen, bitte ich Sie, in den Verkehrsnachweisen einmal das Kapitel **„Stückfälle“** nachzulesen. Früher wurden alle diese Dinge einfach weggeworfen; durch die billigen Tarife sind sie heute frachtfähig geworden und können verwerthet werden. Das ist die verkehrsbelebende Wirkung neuer Verkehrswege. Man fürchtet, die Landschaften, die etwas abseits von dem Kanal liegen, werden verödet werden. Nein, dort werden eben die Eisenbahnen zu einer viel günstigeren Entwickelung als bisher kommen. Es wird ähnlich sein wie bei dem Wettbewerb zwischen Gas und Elektrizität. Die Konkurrenz beider hat belebend auf einander gewirkt, und beide sind dadurch erst zur vollen Entfaltung gekommen. Deshalb habe ich das Vertrauen, wenn wir dieses wasserwirthschaftliche Programm in kürzerer oder längerer Zeit wirksam durchgeführt haben, daß auch die Eisenbahnen ihren blühenden Zustand nicht verlieren, sondern noch steigern werden. Wenn Sie auf die Autoritäten der beiden Reformminister nichts geben wollen, haben Sie doch wenigstens Vertrauen zum Finanzminister! Man hat ihn doch in Verdacht, er sei zu fiskalisch. Wollen Sie fiskalischer als der Fiskus sein? Ich möchte bitten, überlegen Sie sich die Sache noch einmal, versuchen Sie noch einmal, die Basis zur Verständigung, die wir gefunden zu haben glauben, anzuerkennen! Würde aus der ganzen Vorlage nichts, die mit so ungeheurer Mühe, einem solchen Maß von Arbeit, von Sorgen aller Betheiligten ausgearbeitet worden ist, so würde das in den weitesten Kreisen des Landes als ein schwerer Schlag empfunden werden. Davor, bitte ich Sie, das Land zu bewahren. (Lebhafter Beifall links.)

Abg. Graf **Strachwitz** (Ctr.):

Die Provinz Schlesien kann verlangen, daß sie schon durch diese Vorlage selbst sichergestellt wird. Insbesondere müssen Garantien getroffen werden für eine allsbaldige Regulirung der schlesischen Flüsse. Es darf aber auch Schlesien nicht indirekt geschädigt werden. Wenn wir zum Beispiel den Großschifffahrtsweg Berlin–Stettin bekämen, so würde dadurch eine empfindliche Schädigung der schlesischen Kohlenindustrie herbeigeführt werden, denn es würde da ein Einfallthor für die englische Kohle geschaffen. Zum Mindesten müssen wir dem gegenüber einen Schifffahrtsweg von **Gleiwitz nach Berlin** verlangen. Meine Freunde fordern deshalb eine Sicherung der Provinz Schlesien, außerdem aber glaube ich, daß der größte Theil meiner Freunde auch nur dann für die Vorlage zu haben wäre, wenn statt der Enscherlinie die Lippekanalisirung träte. (Unruhe rechts.)

Minister der öffentlichen Arbeiten **v. Thielen**:

Die Staatsregierung hat bei der Vorlage von 1899 schon in Rücksicht gezogen, daß möglicherweise durch die Herstellung des Mittellandkanals der Wettbewerb von Schlesien, insbesondere auf dem Berliner Markt, infolge der Verschiebungen in den Transportkosten erschwert werden könnte, und wir haben damals Vorschläge gemacht, gegen die das oberschlesische Kohlenrevier und die **Montanindustrie** nichts mehr einzuwenden hatten. Die Staatsregierung sicherte zu, wenigstens diejenigen Maßnahmen zu ergreifen, die zur Erhaltung dieses Wettbewerbes von Schlesien geeignet sind. Sie hat schon damals ausgeführt, daß sie das zunächst auf dem Wege der Verbesserung der Wasserstraßen erreichen wolle. Gelinge das nicht, so nimmt die Staatsregierung in Aussicht, auf dem Wege der **Eisenbahntarife** zu helfen. Das war eine amtliche Auskunft. Die Staatsregierung steht noch heute auf dem Standpunkt, den sie im Jahre 1899 unter ausdrücklicher Berufung auf die allerhöchste Zustimmung dargelegt hat. Die Staatsregierung hat also zunächst das Bestreben, zur **Aufrechterhaltung** des **Wettbewerbes** die **Wasserstraßen** zu **verbessern.** Es sind schon 4 Millionen ausgeworfen, um einerseits Staubecken anzulegen, anderseits die Regulirung der schlesischen Flüsse weiter zu führen. Es sind, wie Graf Strachwitz meinte, das bezüglich des Staubeckens zunächst Versuche. Eine ganze Reihe von Theorien ist über eine größere Anwendung von Staubecken zur Verbesserung von Wasserstraßen aufgestellt worden, die sich in der Praxis erst bewähren müssen. Wir sind der Meinung, daß diese Staubecken sich vollständig wirksam erweisen werden, zusammen mit der Nachregulirung der natürlichen Wasserstraßen, um auch für die trockene Jahreszeit die Wasserrinne um 1,4 Meter zu vertiefen. Sollte sich das nicht erfüllen, so würde man andere Maßnahmen ergreifen, die auf dem Gebiete der Verbesserung der Wasserstraßen liegen. Zunächst bezüglich der Oder von der Neissemündung. Aber schon jetzt einen Gesetzentwurf vorzulegen, der die Kanalisirung der Oder entwürfe, die möglicherweise ganz unnöthig sein würde, wenn die anderen Pläne wirksam sind, dazu ist die Zeit noch nicht gekommen. Die Sache ist auch nicht so eilig, denn für den Kanal sind 10—15 Jahre Bauzeit vorgesehen. Die Ausführungen der Maßnahmen bezüglich der Oder werden jedenfalls einen sehr viel kürzeren Zeitraum erfordern, so daß mit Sicherheit anzunehmen ist, daß, bevor die Wirkung des **Wettbewerbes der Montanindustrie** des rheinisch-westfälischen Reviers für Schlesien fühlbar werden könnte, die Zustände auf der Oder so verbessert sind, daß die Wirkung des Kanals für Schlesien ausgeglichen ist; falls das aber wider Erwarten nicht der Fall sein sollte, so ist die Staatsregierung bereit, vollständig **im Wege der Tarifgestaltung** diese Ausgleichung herbeizuführen. Falls mit den Staubecken und der Nachregulirung der Oder nicht geholfen sein sollte, würde also die Regierung an den Landtag der Monarchie treten und ihm die Vorschläge machen, die ihrer Auffassung nach geeignet sind, den Ausgleich zur Aufrechterhaltung des Wettbewerbes herbeizuführen. Wolle Klarheit über das, was nach 15 Jahren möglich ist, kann heute Niemand geben. Damit hat sich Oberschlesien vor drei Jahren im Großen und Ganzen befriedigt erklärt. Heutzutage wird die Forderung vorangestellt, daß diese Erklärung in das Gesetz kommt. Das wäre ein ungewöhnlicher Vorgang. Was Erklärung aufgenommen werden, die ich im Großen und Ganzen skizzirt habe. Bestimmte Projekte können heute noch nicht eingefügt werden, denn die Versuche müssen doch erst greifbare Resultate haben. Aber auch die Aufnahme in das Gesetz würde für **Schlesien keine** weitere **Garantie bieten** als die Erklärung, die die Regierung abgiebt. Es ist wiederholt darauf hingewiesen, daß die Aufnahme eines derartigen Programms in das Gesetz in keiner Weise die Bedeutung hat, daß nun auch der Landtag der Monarchie dadurch gebunden würde; siehe das Programm, welches 1886 bezüglich des **Mittellandkanals** in das Gesetz aufgenommen wurde! Die Verbesserung der Wasserstraße von **Gleiwitz** nach **Berlin** wird gefordert. Die Staatsregierung hält eine solche von Kosel bis Berlin zunächst für richtiger. Zur Erleichterung des Ueberganges von den Schmalspurbahnen auf die Hauptbahnen und die Anschlußstrecken ist in den letzten Jahren viel geschehen. Ich bemerke übrigens, daß die oberschlesischen Frachtsätze niedriger sind als im Westen. Endlich wird eine Ermäßigung der Tarife für die **landwirthschaftlichen Produkte** gefordert. Diese dürfte doch für Schlesien allein nicht bewilligt werden, denn das wäre eine Ungerechtigkeit. Würde sie aber für alle Theile des Landes bewilligt, so würde man aus dem Rahmen der **Kompensationen** herausgehen. Schon in den früheren Verhandlungen ist auf diese Wirkung hingewiesen worden. Im Uebrigen wäre es doch auch unbenn die Wirkung, der damit begegnet werden soll, tritt doch erst in 15 Jahren ein, und zu welcher Tarifpolitik wir dann kommen, wissen wir heute noch nicht. Es ist nicht nöthig, daß wir uns heute schon den Kopf darüber zerbrechen. (Beifall.)

Abg. Dr. **Beumer** (natl.)

Ich halte mich als Vertreter von Mühlheim-Duisburg für verpflichtet, für die Vorlage einzutreten, schon weil die Interessen meines **Wahlkreises** im vorliegenden Fall identisch sind mit den allgemeinen Interessen. Denn es kann dem Vaterlande nur zum Segen gereichen, wenn die Kanäle uns den Osten mehr erschließen, und wir dadurch unsere Produkte auch dorthin leichter versenden können. Auch in anderen Ländern, in **Frankreich** und **England** hat man große Ausgaben nicht gescheut, um durch den Bau von Kanälen die Schätze einzelner Landestheile überall hin leichter verfrachten zu können. Ich bin auch nicht der Meinung des Finanzministers, daß es in Frankreich heißt, die Kanäle sind gegangen und wiedergekommen; vielmehr hieß es dort von Anfang vorigen Jahrhunderts an: Eisenbahnen und Kanäle. Ebenso ist man in **Amerika** mit dem Bau von Kanälen sehr vorgeschritten. Dort werden die **Rohmaterialien** auf den Kanälen zu ½ bis ¼ der Kosten befördert, die für die Eisenbahnen verlangt werden. Was die Kompensationen anlangt, so meine ich, daß, wenn man die Vorlage zu sehr mit ihnen bepackt, es schließlich gar nichts wird. Und einmal müssen wir doch andererseits endlich mit dem Kanalbau beginnen. Jedes Ding muß doch einen Anfang haben. Die **Kanalisation der Lippe** muß nach meiner Ansicht **kommen** und wird kommen bei der Dürftigkeit des Eisenbahnverkehrs in jener Gegend. Aber auch den Emscherkanal halte ich für nöthig, wenn man eben ernstlich die Gefahren, die der dichte Eisenbahnverkehr dort mit sich bringt, beseitigen will. Ueber die **Kanalisation** der **Mosel** verhandeln wir mit der Regierung schon seit 1883. Die Vorarbeiten für diesen Kanal sind auch auf Kosten der Interessenten längst fertig gestellt. Deshalb kann ich nur bedauern, daß er in dieser Vorlage fehlt. Wenn wir die Kanäle erst haben werden, so werden wir auch für den Bezug von Erzen aus