

# Kanalfragen und Justizetat.

Reichstags-Sitzung vom 23. März. (Fortsetzung.)

Bei Fortsetzung der Beratung über den Etat des Innern (Kanalamt) erklärt

**Abg. Dr. Mayer-Kaufbeuren (Str.):** Mit weitblickendem Interesse hat König Ludwig von Bayern schon als Prinz den Gedanken einer Rhein-Donau-Wasserstraße gefördert. Dafür geküßte ihm unser Daut. Der Krieg hat die Notwendigkeit eines Rhein-Donau-Großschiffahrtsweges überzeugend dargetan. Diese Erkenntnis ist Gemeingut des deutschen Volkes geworden. Durch Abänderung der Donauakte muß die Freiheit der Donau wiederhergestellt werden. Von Bamberg aus könnte dann über die Werra auch eine Verbindung mit der Weser hergestellt werden.

**Abg. Feuerstein (Soz.):** Eine große Ostwest-Wasserstraße hätte uns bereits im Kriege unschätzbare Dienste leisten können. Auf dem Gebiete der Wasserstraßen muß alles getan werden, um die Wirkungen der bisherigen Kräftezersplitterung zu beseitigen. Die Uebernahme der Wasserstraßen auf das Reich müßte als Folge auch eine straffere Zusammenfassung der Eisenbahnen haben. Der Anschluß an die großen Wasserstraßen des Reiches ist für die Wettbewerbefähigkeit Württembergs eine Lebensfrage. Der preussische Rattenfänger hat uns mit den Schiffsahrtshabgaben einen Strich durch die Rechnung gemacht, sonst hätte Württemberg schon den ersten Spatenstich für seine Großschiffahrtspäne getan. Ein Württemberger, Dr.-Ing. Bösch, hat sogar schon 13 Millionen Mark zu dem Zweck gestiftet.

**Abg. Bist ntlb.):** Der Ausbau unserer Wasserstraßen gibt uns für die Zukunft einen Kreis gewaltiger Aufgaben. In erster Linie stimmen wir für den Antrag Bassermann, wir unterstützen aber auch den Antrag Liesching. Im Neckartal ist Raum für eine riesige Industrie. Die Verbindung Rhein-Donau über den Neckar ist kürzer und billiger als die über den Main. Hoffentlich werden wir aber beide Kanäle bauen. Wir müssen die ganze Wasserstraßenfrage als eine große deutsche Angelegenheit betrachten. Die Lösung dieser Fragen geht über die finanzielle Kraft der Einzelstaaten hinaus. Vielleicht wäre es deshalb besser, wenn man vornherein das Reich den Ausbau dieser Wasserstraßen übernehme. Wie viele deutsche Kanalprojekte sind schon an dem leidigen Partikularismus gescheitert. Die deutschen Wasserstraßen der Zukunft müssen Reichsstraßen sein. Die konservative Resolution genügt nicht. Auch die Ausnutzung der Wasserkräfte muß das Reich in die Hand nehmen. Wir sind hier weit hinter Frankreich zurückgeblieben.

## Abg. Dr. Müller-Meinungen (Op.):

Der Ausbau der Wasserstraße Rhein-Donau ist in der Tat eine große nationale Aufgabe. Würde er schon bestehen, wir hätten zu diesem Kriege den Vorteil einer unangreifbaren Verkehrsverbindung mit unseren Verbündeten kennen lernen können. Ueberhaupt hat der Krieg die Notwendigkeit eines weit ausgebauten Wasserstraßennetzes in geradezu laßlicher Weise bewiesen. Es würde um die Aufrechterhaltung unseres Wirtschaftslebens viel besser gestanden haben, wenn wir leistungsfähige Großschiffahrtswege gehabt hätten. Trotz der unglücklichen Bitterungsverhältnisse, vor allem der Kälte, wäre uns ein großer Teil der Transportware wohl erspart geblieben. Der Durchführung des Rhein-Donau-Kanals stehen ja auch weniger technische, als rechtspolitische Schwierigkeiten im Wege. Wir halten es daher für notwendig, daß zunächst einmal die notwendigen rechtspolitischen Garantien geschaffen werden. Der Großschiffahrtsweg muß ein neues Großschiffahrtsrecht vorangehen, eine neue Donauakte, die aus staatsrechtlichen Verträgen nur zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn und den Balkanstaaten bestehen darf. (Sehr richtig!) Diese Arbeit aber kann nur das Reich durchführen, nicht die Einzelstaaten. Das Reich muß die rechtlichen Grundlagen für ein neues Donau-Zukunftsprogramm finden. Ein Kumpfstück, das ausschließlich von Bayern gebaut und in Passau enden würde, wäre nicht die 650 Millionen Mark wert, die Bayern dafür ausgibt. Der Weg muß über Passau hinausgehen. Hoffentlich gelingt es, bis zur dritten Lesung die notwendigen Garantien zu schaffen.

Es muß überhaupt dafür gesorgt werden, daß die allgemeine Erkenntnis von der politischen und wirtschaftlichen Notwendigkeit dieser Wasserstraße in die weitesten Kreise dringt. Es handelt sich bei ihr um das wichtigste und praktischste Stück eines großen wirtschaftlich geeinten Mitteleuropas. Nur durch einen solchen Wasserweg können die großen wirtschaftlichen Kräfte, die sich um das Problem Mitteleuropa herum gruppieren, mit Aussicht auf Erfolg gelöst werden. Wenn wir auch jeden Partikularismus ablehnen, so können Sonderwünsche natürlich doch erfüllt werden. Wir dürfen nur nicht gegeneinander arbeiten, wir müssen es miteinander tun. (Zustimmung.) Der Schaffung eines Reichsamtes für Wasserstraßen stimmen wir zu. Wir sollten aus der Vergangenheit lernen. Einen Eisenbahn-Krieg haben wir gehabt, einen Kanal-Krieg darf es nicht geben. Der von den Konservativen beantragte Anschluß ist völlig überflüssig. Die Einheitlichkeit auf diesem Gebiete wird kommen, mag sie uns passen oder nicht, die Not der Zeit wirkt im Sinne einer Vereinheitlichung des gesamten deutschen Wasserwesens. Wir hoffen und wünschen, daß mit der Annahme dieser Anträge das deutsche Verkehrswesen eine wesentliche Förderung erfährt und daß eine neue Zeit des Verkehrsaufschwunges kommen wird. (Beifall.)

## Abg. v. Brockhausen (konf.):

Die Wirtschaftspolitik des Fürsten Bismarck und der Mehrheitsparteien hat uns allein in den Stand gesetzt, den Krieg durchzuführen. Die preussische Verwaltung hat gemeinsam mit dem Parlamente mit weitsichtigem Blick alles getan, was zur Entwicklung unseres Verkehrswezens nötig war, ohne um die Gunst der Massen zu buhlen. (Zuruf: Mittellandkanal!) — Sie kommen jetzt mit dem sogenannten Kanal! Sagen sie doch gleich „Kanalrebell!“ Die konservative Partei hat stets alles getan, um die Kanäle fortzuentwickeln (Lachen links), das lehrt die Entwicklung des preussischen Kanalsystems in den letzten 25 Jahren. Wir sind grundsätzlich gegen den nationalliberalen Antrag. Die Verhältnisse haben sich seit Erlaß der Reichsverfassung grundföhrlich geändert. Wir hatten damals nur Pinakbahnen, deshalb war der Ausbau der Kanäle von größter Wichtigkeit. Jetzt, wo wir die Staatsbahnen haben, liegen die Dinge anders. Die Uebernahme der Eisenbahnen durch das Reich würde nur eine Verkehrserschwerung bedeuten. Man würde die dauernden Ausgaben des Reiches auf der schwankenden Eisenbahn-Einnahmen aufbauen. Die Freistunden waren einst auch gegen die Staatseisenbahnen (Abg. Dr. Müller-Meinungen (Fortföhr. Bpt.): Aber wir lernen was! Heiterkeit.) Hoffentlich lernen Sie noch recht viel und kommen zu unseren Anschauungen! (Lachen links.)

Unser Antrag bezweckt keine Verschöppung. Wenn er nicht angenommen werden sollte, so hätten wir die gebieterische Pflicht, bis zur dritten Lesung auch unsererseits für bestimmte Strecken Anträge zu stellen. Die Entwicklung der Wasserstraßen muß in systematische Bahnen gelenkt werden.

## Regierungserklärung bei der 3. Lesung.

Staatssekretär Dr. Helfferich: Ein Antrag der württembergischen Regierung auf Reichsbeihilfe zum Kanalbau ist eingegangen. Die Verhandlungen der verbündeten Regierungen über den

Kanalbau werden so gefördert werden, daß ich bei der dritten Lesung bereits nähere Angaben machen zu können hoffe.

**Abg. Thöne (Soz.)** spricht über die Verbindung der Donau mit der Nordsee über die Werra.

**Abg. Dr. Mayer-Kaufbeuren (Str.):** Es braucht nicht alles vor Reich gemacht zu werden, die einzelstaatlichen Eisenbahnen leisten doch Ausgezeichnetes.

**Abg. Dr. Müller-Meinungen (Bpt.):** Sie leisten Ausgezeichnetes weil sie unter einheitlicher militärischer Leitung stehen. Der einheitliche Wille ist die Hauptsache.

Die Abstimmung über den Antrag Bassermann bleibt zunächst zweifelhaft, der Sammelsprung ergibt die Annahme mit 125 gegen 110 Stimmen. Der Antrag Liesching wird gegen die Rechts angenommen, der Antrag der Konservativen gegen diese Partei abgelehnt.

Ohne Aussprache werden 700 000 M. zur Gründung eines Reichsamtes für Muttermessen in Leipzig bewilligt.

Damit ist der Etat des Reichsamtes des Innern erledigt. — Es folgte der