

Preussischer Landtag.

Abgeordnetenhaus.

54. Sitzung vom 21. April.

11 Uhr. Am Ministerische: Thiele, Dr. Mügel u. A. In dritter Beratung werden die Gesetzentwürfe betr. die Bedienung von Ausgaben des Rechnungsjahres 1892/93 und betr. Änderungen der Beigeetzgebung der Provinz Hannover ohne Debatte erledigt; letzterer auf Antrag des Abg. Im Halle an bloc.

Es folgt die erste Beratung des Gesetzentwurfs betr. den Bau eines Schiffahrtskanals vom Dortmund-Ems-Kanal bis zum Rhein.

Minister Thiele: Wenn sich die Regierung in einem so weit vorgeschrittenen Stadium der Session eine so wichtige und weittragende Vorlage zu machen noch entschließen hat, so muss sie erkennen, dass dieselbe eine sichere Verlegung nicht möglich war, eine hinausgeschoben zu nächsten Session aber schwere wirtschaftliche Nachteile gebracht hätte. Die Verhandlungen betr. der finanziellen Beteiligung sind mit der Provinz Westfalen zu einem formellen Abschluss gelangt, in Rheinland steht der Beschluß des Provinziallandtags noch aus; doch ist an seiner Zustimmung nicht zu zweifeln. Die wirtschaftliche Bedeutung des Kanals wird ersichtlich in den Motiven erläutert; ich brauche also nicht nochmals die Momente hier anzuführen, die das Bedürfnis des Kanals nachweisen. Aber die Verhältnisse im niederländisch-westfälischen Industriegebiet, die rüstig anwachsenden Konsumtions- und Produktionsverhältnisse kennt, der kann sich der Verengung nicht verschließen, dass eine Vermehrung der Verkehrswege unbedingt erforderlich ist. Wohl noch bei keiner Kammervorlage lag das Bedürfnis so klar zu Tage, wie bei dieser. Haben sich doch auch die beiden betreffenden Provinzen bereit erklärt, das finanzielle Risiko des Kanals in erheblichem Maße zu übernehmen. Es ist nach der Denkschrift zu erwarten, daß der Kanal in absehbarer Zeit nicht nur die Verzinsung der Betriebsverwaltungslosten, sondern auch eine 3prozentige Verzinsung des Anlagekapitals bringen wird. Das finanzielle Risiko der beiden Provinzen ist ebenfalls auf 3½ Proz. Verzinsung festgelegt. Daß der Kanal einen Teil des Verkehrs der Eisenbahn an sich ziehen wird, ist natürlich, und zu diesem Zweck wird er gebaut. Trotzdem wird die Eisenbahn keinen Schaden erleiden, denn man hat sich stets die Erfahrung gemacht, daß die Entwicklung der Verkehrsverhältnisse auch dem Schienenweg zu Gute gekommen ist. Der Anfall, den die Eisenbahn naturgemäß durch den Kanal erleidet, steht aber in gar keinem Verhältnis zu den Vorteilen, die der Kanal bringen wird. Von diesen Erwägungen ausgehend, kann auch der Reichsminister eintreten für die Wasserstraßen, kann auch ich warm die Annahme der Kanalvorlage befürworten. Die Eisenbahnverwaltung hat ein großes Interesse daran, daß die niederländisch-westfälische Kohlenindustrie in ihrer Leistungsfähigkeit nicht nur erhalten, sondern gefördert wird. An den Produktionskosten läßt sich wenig emparieren, sie sind in den letzten Jahren erheblich gestiegen. Das Förderungsmitglied liegt also in dem Ausbau der Verkehrswege. Die Regierung habe mit verschiedenen Interessenten aus dem Gebiete der Kanäle sich in Verbindung gesetzt und diese haben sich in ihrer überwiegenden Mehrheit für die vorliegende Linie ausgesprochen; wir sind dem um so lieber gefolgt, als auch nach unserer Auffassung diese Linie am besten geeignet ist, den Bedürfnissen Rechnung zu tragen. Ich bin überzeugt, daß die Vorlage dem Lande zum Segen gereichen wird und bitte sie anzunehmen.

Abg. Binder (konf.): Wir bedauern, daß die Vorlage so spät eingebracht worden ist. Dadurch ist die Stellungnahme sehr erschwert. Wir sind aber bereit, in der Kommission die einzelnen Punkte noch einmal sorgfältig zu prüfen. Um so mehr bedauere ich, daß nach unserer vorläufigen Stellungnahme die Vorlage uns nicht sympatisch ist, nicht etwa weil wir überhaupt alle Gegner des Kanalwunsches sind. Auch diejenigen meiner Freunde, die sonst gern bereit sind, das Kanalwesen möglichst zu fördern, müssen zu einem ablehnenden Beschlusse kommen. Bei der Bewilligung neuer Wasserstraßen müssen wir die vorherige Lösung der Gebührensfrage zur Vorbedingung machen und eine entsprechende Verzinsung nicht nur der Bau-, sondern auch der Unterhaltungskosten verlangen. Die höchste Finanzlage hat der Provinziallandtag des Ems-Weiser Kanals verlangt, dieselbe Erziehung muß sich verhalten in dem Verhältnis, in dem die Kosten für den jetzigen Kanal höher sind als für den Ems-Weiserkanal. Im Rahmen meiner Fraktion möchte ich Verwahrung dagegen einlegen, als ob diese Vorlage eine notwendige Konsequenz des 1886 beschlossenen Baues des Rhein-Weiser-Ems-Kanals sei, und als ob wir durch die Annahme der damaligen Vorlage unter einem gewissen Druck ständen. Bedenken müssen wir gegen die Vorlage auch aus technischen Gründen haben, denn bei den bisherigen Kanalanlagen sind ohne Zweifel technische Fehler gemacht worden; diese sollen durch die Linie Hamm-Datteln nunmehr ausgeglichen werden. Auch die Art der Heranziehung der Interessenten scheint nicht in der richtigen Weise erfolgt zu sein. Hauptächlich aber scheint und der gegenwärtige Zeitpunkt für die Ausführung des Kanals nicht der richtige und schon deshalb müssen wir gegen die Vorlage uns erklären. Wir haben dringende Ausgaben in dieser Sitzung, an deren Ende wir stehen, versehen müssen. Die Hoffnungen auf eine Bewilligung der Steuererhöhungen im Reichstage sind vereitelt worden. Unsere Finanzlage ist ein außerordentlich ungünstige und das verbindet uns, eine wohlwollende Stellung zu so großen Ausgaben, wie die hier gefordert werden, haben aber noch weitere große Ausgaben und wir müssen uns darauf gefaßt machen, daß der Mittelstand vielfach in der nächsten Session scheitern, das würde Auswirkungen von über 200 Mill. fällen. Mit Rücksicht darauf müssen wir uns fragen, ob wir mit Annahme dieser Vorlage den ersten Schritt dazu thun wollen, unsere Staatsschulden durch Kanalbauten um 200-300 Mill. zu vermehren. Das Motiv der Weiterbeschäftigung der Arbeiter vom Norddeutschen Kanal für uns nicht maßgebend sein, denn das würde doch zu sehr nach der Anerkennung des Rechts auf Arbeit klingen. Wir müssen an unsere Bedenken unbedingt festhalten, um so mehr, als uns die Rentabilität des Unternehmens nicht genügend gesichert und nachgewiesen erscheint. Bei der Wichtigkeit des Gegenstandes sind wir jedoch mit einer eingehenden Prüfung in der Kommission einverstanden. (Beifall rechts, Stillsitzen links.)

Abg. Schmieding (nl.): Der Minister hat bereits gesagt, daß nach bei keinem Kanal das Bedürfnis so zu Tage gelegen hat, wie bei diesem. Die Westfälische Industrie mit Westfalen hängt von der Eisenbahn ab, die weitere Entwicklung des Verkehrs wie im niederländisch-westfälischen Industriegebiet in keinem Gebiete des europäischen Festlandes zu finden ist. Die Größe des Güterverkehrs ist 98 Mal größer als der Güterverkehr des übrigen Deutschland; der Eisenbahnverkehr dort ist am Eisenbahnverkehr Deutschlands mit 36 Proz. beteiligt. Das erkennen ich aber an, daß die Bedürfnisse dieses Gebietes nicht allein und nicht einmal vorwiegend allein entscheidend sein dürfen für den Bau dieses Kanals. Ich begrüße den Kanal besonders als das erste Glied einer durchgehenden Wasserbindung des Westens Deutschlands mit dem Osten und weil er bestimmt ist, den Verkehr in eigenen Lande zu fördern, während bisher die Kanäle mehr das Ausland mit dem Inlande in Verbindung setzten. Darum hat auch der Osten ein großes Interesse an diesem Kanal. Derselbe wird den Gütertransport zwischen dem Osten und Westen außerordentlich fördern. Deshalb habe ich das Bedürfnis begriffen, das die östlichen Interessenten denjenigen Kanalbauten entgegengebracht haben, die das Inland mit dem Ausland verbinden sollten. Aber auch der frühere Abg. Schüller hat die Verbindung der Ströme von der Weichsel bis zum Rheine nam bekräftigt, während er den Dortmund-Ems-Kanal als die geographische Einbahnstraße für ansländisches Getreide bezeichnet. Der Abg. Schüller hatte in der Besichtigung des Mittelkanals ganz recht, denn dieser ist in der That nichts anderes, als ein großer Staffellort. Auf dem aber ist nichts so sehr geeignet, das bestmögliche Anwachsen der großen Städte zu hindern und die Zentralisation zu fördern, wie der Ausbau der Kanäle. Wir alle dem erkenne ich an, daß der Landtag die Pflicht hat, zunächst die Rentabilität des Kanals zu prüfen. Diese hat sich, wie allgemein auch hier bei Gelegenheit der Beratung des Ems-Weiserkanals anerkannt wurde, in den letzten Jahren gehoben. Die Rechnung in den Motiven über die Rentabilität ist jedenfalls sehr vorsichtig aufgestellt, dargestellt, daß an der Rentabilität gar nicht zu zweifeln ist. Dazu kommt, daß der Dortmund-Emskanal anerkanntermaßen nur ein Torlo ist ohne den Dortmund-Rheinkanal. Auch ich bin mit einer Prüfung der Frage, wie die Wasserstraßen sich zu den Eisenbahnstraßen verhalten, in der Kommission einverstanden. Aber davon den Verkehr der Kanäle abhängig zu machen, ist ein wenig glücklich. Denn kann ganz kurze Zeit der Eisenbahnverkehr nicht ein- und verstanden ist, deshalb keine neuen Eisenbahnen mehr bewilligen wollen. Die Heranziehung der Interessenten ist in durchaus richtiger Weise erfolgt und entspricht den Grundrissen des Kommunalabgabengesetzes. Mag auch die obenbeschriebene Finanzlage eine günstige sein, so ist doch die allgemeine Vermögenslage Preussens eine vollkommen gesunde. Aus ihr darf man kein Motiv gegen die Vorlage herleiten. Auch den Zeitpunkt kann ich entgegen der Ansicht des Vorredners nicht für ungeeignet halten. Ich bitte Sie, mit einer wohlwollenden Prüfung an diese Vorlage heranzutreten, die Kern ist gut und sie ist ein Glied einer Wasserstraße, wie sie größer in keinem Lande geschaffen ist. Meine Freunde werden sich für die Vorlage einsetzen; wir hoffen, daß auch die Konservativen sich in der Kommission für der Vorlage betheiligen werden. Ich beantrage, sie an eine Kommission von 21 Mitgliedern zu verwiesen. (Beifall links.)

Abg. Dr. v. Duxer (konf.): Es liegen schon aus dem Grunde Bedenken gegen diesen Kanal vor, weil er über ein Terrain führt, das durch den Bergbau ganz bedeutenden Schwankungen unterworfen ist, an einigen Stellen sinkt er in geringe kurze Zeit der Boden um ein ganz beträchtliches und daher können die großen Wassermassen des Kanals eventuell dem umliegenden Terrain gefährlich werden. Die große Tiefe des Kanals muß auch Bedenken erregen, da dadurch eine Freilegung des Kanals erfordert ist. Auch liegt noch kein Präzedenzfall dafür vor, daß man einen 3½-Mark für ein Schiff von 600 Tonne Gehalt gebaut hat. Außerdem präferieren die Anwohner der Lippe gegen die Ableitung der oberen Lippe, die sie dann Wasserangel befürchten und das außerdem für einen Eingriff in ihr Wasserrecht halten. Was die Rentabilitätsberechnung für den Kanal anlangt, so ist sie offenbar mit großer Lust und Liebe angefertigt. Meiner Ansicht nach wird nur eine Verzinsung von 1 Proz. herauskommen. Denn wenn ich annehme, daß der Kanal an 250 Tagen fahrbar ist, daß seiner 2 1/2 Mill. Tonne Güter befördert werden, und daß man für die Tonne pro Kilometer 1 Pf. Gebühren erhebt, so kommen 750 000 Mark ein. Ihnen müssen aber 250 000 Mark für Betriebs- und Verwaltungslosten abgezogen werden, bleiben 500 000 Mark, die einer Verzinsung des Anlagekapitals zu 1 Proz. entsprechen. Geheimrat Dr. Frel: Von den Anwesenden hat keiner Bedenken gegen den Kanal geäußert, weil er für sie durch seine großen Wassermassen gefährlich werden könnte. Eine geringere Tiefe ist für den Kanal nicht empfehlenswert, da dann die technische Durchführbarkeit des Kanals besteht kein Zweifel.

Abg. Wallbrecht (nl.): Wenn man auch bei genauerer Prüfung keinen dieser angeführten Gründe für ein Gegenstand halten. Die Konservativen wollen immer die Sozialdemokratie bekämpfen, dabei bringen sie solche Anträge ein, wie den Antrag des Grafen Kanitz, kann wollen sie immer eine Unterstützung der Landwirtschaft und dabei kein Bedenken für sie gegen diesen Kanal, obgleich er eine Verbindung des Festens mit dem Osten anbahnt und ihnen einen billigen Transport für ihr Getreide für die Zukunft in Aussicht stellt. Man sehe nur, wie billige Transporte Amerika hat und wie theure wir dagegen. Der Staat hat die Verpflichtung die Wasserstraßen auszubauen und ich hoffe, daß in der Kommission noch eine Einigung erzielt wird.

Abg. v. Schalscha (Str.): Der Mittelkanal würde der östlichen Industrie Schaden, der östlichen Landwirtschaft nicht, und nur dem Westen und dem Auslande nutzen. Besonders die Industrie Derselben würde durch die Kanalbauten bedroht werden und schon von diesem Standpunkte aus habe er Bedenken gegen die Vorlage. Am meisten erschüttert ihn die allgemeine Finanzlage mit Bedenken. Wenn die Interessenten, wie man gesagt habe, von dem Kanal eine große Rentabilität erwarten, warum haben sie ihn denn nicht selbst? Er habe gegen den Kanal an sich nichts einzuwenden, sondern nur, daß der Staat ihn baut. In den letzten Jahren sei für die Industrie so viel geschehen, die Verträge seien zu ihren Gunsten abgeschlossen und man habe gesagt, die Landwirtschaft müsse das „Opfer“ bringen; und nun sehe man, daß die Industrie, diese Stütze des Staats nicht

einmal einen Kanal aus eigenen Mitteln zu bauen vermag, der nur ihr zu Gute kommt und dem Dien, der mit fremden Produkten überflutet wird, werde zugunsten, die Kohlenbarone zu unterstützen und ihm auch das noch zu geben, was sie mühsam durch Bergbau noch aufstreifen können. Der Minister Mügel habe gesagt, jetzt werde 3 Jahre lang für die Landwirtschaft etwas geschehen müssen. Diese Vorlage sei die erste Schritt dazu sein zu sollen. (Heiterkeit.) Er meine, man solle die Vorlage zurückstellen und vertragen bis 1905, wenn die Handelsverträge abgelaufen sind.

Minister Mügel: Ich habe schon wiederholt ausgesprochen, daß es nicht angänglich ist, nachdem wir das große Eisenbahnnetz übernommen haben, nun auf eine Rentabilität der Kanäle zu verzichten. Unsere Finanzlage kann nicht so bedeutende Summen in das Kanalnetz stecken, wenn man nicht vorher die Rentabilität sorgsam geprüft hat, und man muß das Gefährdungsverhältnis nach einrichten. Aber man kann nicht für diese Gebieten allgemeine Grundzüge aufstellen, sondern muß von Fall zu Fall wissen, und kann auch nicht von vorn herein jeden Kanalbau ablehnen, der sich nicht rentiert, da wir doch auch solche Eisenbahnlinien anlegen, und andere große Mühseligkeiten oft überwinden. Aber im Allgemeinen muß man auf eine Rentabilität des Kanals sehen. Im vorliegenden Fall stellt sich nun die Aussicht auf eine Rentabilität sehr günstig. Das kann man schon von vorn herein aus dem Charakter des ganzen Gebietes schließen. Aber auch die Berechnungen haben das ergeben. Außerdem haben die Beteiligten 1/4 des Risikos mit übernommen, woraus doch auch hervorgeht, daß die Rentabilität in hohem Grade das Kommunalabgabengesetz zu Hilfe. Die Provinzen können die Last auf die Kreise, diese auf die Gemeinden abwälzen und letztere wieder können nach dem Kommunalabgabengesetz die am meisten interessierten Kreise wieder besonders heranziehen. Von dem Kanal haben aber nicht nur die direkt daran liegenden Landkreise Nutzen, sondern auch entferntere. Der Kanal soll nur ein Glied eines großen Kanalnetzes sein, und es man richtig gehandelt hat, daß man zuerst den Kanal nach Emden baute, will ich nicht unterlassen. Die beteiligte Industrie baut den Kanal nicht selbst, weil derselbe nur 3 1/2 Prozent Zinsen abwerfen würde. Dagegen ist die Industrie gewohnt, mit einer ganz anderen Verzinsung zu rechnen. (Hört! Hört! Abg. Schüller) Wir müssen mit noch niedrigeren Zinsen rechnen! Die Frucht, daß der Kanal die Eisenbahneinnahmen verringern würde, liegt nicht vor. Der Kanal ist außerdem nicht nur von Nutzen für die Industrie, er trägt zu einer Verbilligung des Konsums bei, und das nutzt dann auch der Landwirtschaft. Hat doch auch die Provinz Westfalen, wo der Ackerbau überwiegt, kein Bedenken gehabt, die Garantie für den Kanalbau zu ihrem Teile zu übernehmen. Auch ist zu bedenken, daß jetzt selbst die Interessenten an der Rentabilität des Kanals zweifeln, und also auch nicht auf einen niedrigeren Gebührensatz dringen werden. Ich bitte Sie also, die Frage der Kanäle von Fall zu Fall zu behandeln, und wenn Sie das thun, hoffe ich, daß Sie in der Kommission zu einem zufriedenstellenden Urteil betreffs dieser Vorlage kommen werden. Bei dieser Gelegenheit will ich noch den Wert einer Rede, die ich gehalten haben sollte, richtig stellen. Ich habe bei einem Festmahle nicht gesagt, daß der Staat nur 30 Jahre lang allein die Industrie gefördert habe und nun auch die Landwirtschaft fördern müsse, sondern ich habe lediglich ausgesprochen, daß mit der Grundidee, die bei der Stein-Hardenbergischen Gesetzgebung verwirklicht sei, nicht alles gegeben sei, was hätte gegeben können, sondern daß man auch das Grundrecht, das Recht des Grund und Bodens, um das man sich Jahrzehnte lang nicht gekümmert habe, jetzt entwickeln müsse, ich erwarte davon aber keine Wirkung im Momente, sondern es müßten lange Jahrzehnte vergehen, ehe eine solche Wirkung eintreten könnte.

Dr. Demis v. Wopna (nl.): Die große Mehrheit meiner Fraktion steht dem Kanal ablehnend gegenüber, eine kleine Minorität hält mit mir den Kanal für absolut notwendig. Aber auch für uns ist der Kanal in der gegenwärtigen Gestalt nicht annehmbar, so lange nicht der Nachweis einer genügenden Verzinsung erbracht ist. Wir müssen alle verlangen, daß der Nachweis erbracht wird, daß die landwirtschaftlichen Interessenten in dem Kanalgebiet nicht verlegt werden. Deshalb sind wir für eine Kommissionberathung.

Abg. von Rippenhausen (konf.) betont, er sei durchaus kein prinzipieller Gegner der Kanäle, dieses könne ihn aber nicht verhindern, gegen diese Vorlage zu stimmen. Denn unsere Finanzlage ist so ungünstig, wir selbst für sehr notwendige Zwecke auch ganz geringe Summen abnehmen müßten. So lange nicht die Mittel stillgestellt sind, die ärmeren Distrikte zu fördern, z. B. Straßbau, kann ich mich nicht entschließen, so große Summen für die reichen Gebiete zu bewilligen. Um meine Bitte, den kleinen Eisenbahnbeamten etwas mehr Aufwandsgrube zu gewähren, wurde mir nicht einmal eine Antwort erteilt. Zu einer Prüfung der Vorlage in der Kommission bin ich natürlich bereit.

Minister Thiele erwidert, der Vorredner scheine die Denkschrift über die Sonntaggrube nicht gelesen zu haben, wo nachgewiesen sei, in wie großem Maße die Sonntaggrube der Beamten bereits verwehrt ist.

Abg. Dr. Droy (Str.) tritt im Interesse des Westens für die Vorlage ein. Vom technischen Standpunkte aus ist die Vorlage auch eine durchaus gelungene, und er hatte die Bedenken der Anwesenden, daß der Lippe zu viel Wasser entzogen werde, für unbegründet.

Minister Thiele: Die sehr sorgfältigen Untersuchungen haben ergeben, daß eine messbare Senkung des Wasserspiegels der Lippe unterhalb der Gummingschleuse des Kanals nicht zu erwarten sei. Auch gegen das Bedenken, daß eine Senkung des Terrains wegen des dort betriebenen Bergbaues dem Kanal gefährlich werden kann, ist nach dem übereinstimmenden Urteil aller Bergbauingenieure hinlänglich.

Abg. Stengel (nl.): Es scheint doch eine große Veranlassung zu sein, eine große Summe zu bewilligen, namentlich weil hinter diesem Kanal noch das Gesicht des hohen Mittelkanals steht und auch wegen der geringen Finanzlage. Allein sich läßt sich dieser Kanal nicht begründen, sondern nur im Zusammenhang mit dem ganzen Kanalnetz, gegen das mancherlei Bedenken technischer, finanzieller und wirtschaftlicher Natur aufkommen. Namentlich wird die Beschaffung des nötigen Wassers Schwierigkeiten bereiten. Dann darf man aber auch unsere strengen harten Winter nicht vergessen, der den Verkehr auf dem Kanal für lange Zeit unterbrechen wird. Soll dann die Eisenbahnverwaltung den Verkehr übernehmen?

Wenn sie dazu dann nicht im Stande ist, weil ihr die Wagen fehlen, dann soll man einmal die Klagen hören. Die ganze Natur unseres Landes weist uns auf die Eisenbahnen hin. Der Staat sollte sich darauf beschränken, die vorhandenen Ströme im Stande zu halten und auf kurze Kanäle, die diese Wasserstraßen verbinden. Die Vollständigkeit hat von diesen großen Kanalbauten sehr wenig Gebrauch, aber dann soll doch der Dortmund-Rhein-Kanal von den Interessenten gebaut werden. Es kann ja keine Rede davon sein, die Vorlage etwa ohne Weiteres abzulehnen. Ich bin ebenfalls für Kommissionsberatung, hoffe aber, daß sie nicht zu einem bescheidenen Beschlusse kommt.

Hg. Dr. Jerusalem (Str.) erklärt, ein Befürworter des Kanals zu sein, da er denselben für notwendig halte, um die Massengüter der betreffenden Gegend zu befördern, welche die Eisenbahn nicht mehr sämtlich bewältigen könne. Man müßte also, wenn der Kanal abgelehnt würde, neue Eisenbahnen bauen, und das würde viel theurer sein, als dieser Kanal. Auch nichtig würde der Kanal sein. Durch diesen Kanal erhalte der Kanal Dortmund-Gölnen erst seine wirtschaftliche Bedeutung. Was die Behandlung anlangt, daß die Ministerverhandlung abzuwarten sei, so würde das am besten in der Kommission erledigt werden. Der Kanal könne nicht nur kleineren Interessentengruppen, sondern, wie auch schon der Minister hervorgehoben habe, der Allgemeinheit mit zu Gute. Daß die Interessenten den Kanalbau dem Staate überlassen, sei ganz unbedenklich, da der Staat zu billigerem Zinsfuß Kapital erhalte, als die privaten Interessenten.

Hg. Richter (Fr. Sp.): Der Kanal ist zur Zeit nicht zu bewilligen und überhaupt nicht zu bewilligen auf der Grundlage, in der er vorgelegt ist. Der Kanal ist nach meiner Ansicht ein Unternehmen zur Begünstigung der Ausfuhr der deutschen Kohle nach dem Auslande. Die Landwirthschaft und die Holzwirtschaft werden dagegen keinen Vortheil davon haben. Die Motive, an sich sehr zünftig, behandeln auch diese Frage aber oberflächlich und ihre Berechnungen sind sehr problematisch. Gerade aber weil es sich hier um die Konkurrenz mit den Eisenbahnen handelt, wäre eine eingehende Darlegung dieses Verhältnisses sehr wünschenswert gewesen. Darüber steht aber kein Wort in den Motiven. Was hoch sich die künftigen Mindereinkünfte der Eisenbahnen herausstellen werden, darüber wird nichts mitgeteilt. Ich bin nicht der Meinung, daß der Staat als Eigentümer der Eisenbahnen nun jede Konkurrenz verhindern soll; aber ganz etwas anderes ist es, einen derartigen Kanal zu bauen, von dem nicht selbst-lich, daß er sich selbst erhalten wird. Die Interessenten müssen ganz allein für den Kanal aufkommen. Ein Naturrecht, mehr als 3/4 Prozent zu bekommen, haben doch auch sie nicht; für diese Vergütung müßten sie garantiren. Daß sich die Provinzen verpflichten, Garantie für 20 Pro-

zent des Anlagekapitals zu übernehmen, ist durchaus nichts Großes, wie man es häufiger sieht, sondern wiederholt sich bei jeder Schuldabgabe, wo die Interessenten ebenfalls die Garantie für die Kosten des Erwerbs von Grund und Boden übernehmen müssen. Nach meiner Ansicht müßte Rheinland und Westfalen das ganze Anlagekapital nebst Zinsen und 3/4 Proz. Verzinsung des Anlagekapitals garantiren. Zu Geßel müßten dann auch gleich seine Bestimmungen getroffen werden, wie diese Garantie auf die Einzelnen sich dann vertheilt. Denn was haben denn Koblenz und Trier, Minden und Münster für ein Interesse an dem Kapital. Aufgebracht müßten die Garantiegeldern durch eine Steuer auf die Kohlenproduzenten nach Maßgabe der Bruttoproduktion. Der Kanal ist ja weiter nichts als eine Begünstigung der Ausfuhr von Kohlen, wie sie kein anderer Industriezweig hat. Und dabei bilden noch die Herren ein Syndikat, um nach dem Auslande billiger verkaufen zu können als im Inlande. Ich will keineswegs hiergegen von Staatswegen eingeschritten wissen. Auch hier will ich freies Spiel, aber ich will die Herren nicht noch von Staatswegen unterstützen. Wenn man hier die Interessenten nicht scharfer heranziehen will, wo soll man es dann. Gerade im Hinblick auf den Mittelrheinkanal ist Bescheid geboten. Was die Finanzlage betrifft, so wäre ich selbst bei Bewilligung aller Steuererlässe gegen diese Vorlage und zwar aus weiter greifenden finanziellen Rücksichten. Wir stehen hier am Anfang einer Kanalarie, die im Ganzen auf eine halbe Milliarde zu schätzen ist. In den letzten 10 Jahren ist man den Interessenten von Reichs- und Staatswegen viel zu sehr sehr entgegengekommen; das hat die Steuerlast vermindert, die Begehrlichkeit gewendet und damit überall Unzufriedenheit hervorgerufen. Ich bin gegen jede Viebzugsrepublik und viel verlangen, daß wo der Staat etwas leistet, auch eine Gegenleistung erfolgt. Ich würde dafür sein, den Entwurf der Budgetkommission zu überweisen, weil es sich hier um ein finanzielles Projekt in erster Reihe handelt. Es haben wir mit dem Entwurf gar nicht und müßte, daß es das Geßel zu Stande kommt, die Interessenten sich zur Uebernahme ihrer Verpflichtungen verstehen. Darum wünsche ich, daß die Kommission zunächst zu einem vereinigenden Verstumme kommt.

Minister Präsident: Es haben Beremittelungen stattgefunden, die die Einrichtung des Kanals auf die Eisenbahnen einzunehmen zu bestimmen. Aber diese Ermittelungen haben ergeben, daß ein sicheres Resultat nicht erreicht werden kann. Daß ein Anfall an Eisenbahnmaßnahmen entfallen wird, ist wohl richtig, aber das kann gegenüber den Vortheilen des Kanals nicht in Betracht kommen. Groß werden diese Ausfälle keineswegs sein, da es sich nur um Frachten für kurze Strecken handeln kann, und für diese die Selbstkosten der Eisenbahnen am relativ größten sind. Bei dem immer zunehmenden Verkehr muß der Bahnverwaltung, wenn der Kanal

nicht angenommen wird, neue Strecken bauen und mehr Betriebsmittel anschaffen, da sie den Verkehr sonst nicht mehr bewältigen kann. Aber es handelt sich bei dem Kanal gar nicht in erster Linie hierum, sondern darum, daß man billigere Frachttaxe durch den Kanal beschafft, da die Eisenbahn ihre Frachttaxe nicht weiter ermäßigen kann. Wenn man geltend macht, daß im Kanal ein großer Theil des Jahres nicht fahrbar ist, so bemerke ich, daß Berlin und Magdeburg über 300 Tage fahrbare Kanalverbindung war. Wir haben in unserer Berechnung für den Dortmund-Rhein-Kanal nur 270 fahrbare Tage angenommen. Man kann verlangen, daß die Interessenten das ganze Anlagekapital nebst Zinsen aufbringen sollen, so haben doch für die Kanäle im Osten die Interessenten gar nichts beigetragen und auch für den Dortmund-Gölnen-Kanal nicht viel. Besterer Kanal erhält seine Bedeutung erst durch den Dortmund-Rhein-Kanal, sonst bleibt er ein stiller Wasser, und der ganze Mittelrheinkanal ist ohne den Dortmund-Rhein-Kanal nicht von großem Werth. Ein Mittelrheinkanal ist aber notwendig, da er die natürliche Verbindung unserer drei großen Ströme wäre. Eine Festlegung der Untertheilung der Garantie durch das Geßel ist nicht möglich, und das muss wieder auch gar nicht in der Lage sein, das Vertheilen zu können. Dagegen werden die Provinzen schon für die Untertheilung den richtigen Weg finden. Wenn Hg. Richter meint, daß der Kanal nur den Kohlenproduzenten ermögliche, nach dem Auslande billig zu verkaufen, und den englischen Kohlen Konkurrenz zu machen. Ich muß nun dagegen betonen, daß unsere Kohlenproduktion sich jetzt zu einer ganz gewaltigen Mehrförderung rüftet und dafür ist der Kanal notwendig. Eine Erhöhung der Kohlenlage ist nicht zu befürchten, da das rheinisch-westfälische Kohlengebiet mehr Kohlen enthält als England und Schottland zusammen. Wer das rheinisch-westfälische Kohlengebiet kennt, und sieht, wie das ganze Gebiet von Dortmund bis Ruhrort so mit Eisen und Eisenbahnanlagen erfüllt ist, daß es wie ein großer Bahnhof ausseht, wie die industriellen Anlagen dort zusammen, der wird erkennen, daß wenn der Kanal nicht jetzt gebaut wird, dazu später kaum noch eine Möglichkeit sein wird.

(Ein Vertagungsantrag des Hg. Im Halle (Str.) wird abgelehnt.)
Hg. Schwarze (Str.) empfiehlt die Annahme der Vorlage und befragt die Kommission der Lippe, von Bippstadt bis Weisel.
Ein Schlussantrag wird angenommen und die Vorlage an eine besondere Kommission von 21 Mitgliedern verwiesen. Damit ist die Tagesordnung erledigt.
Nächste Sitzung Montag 11 Uhr (Landwirthschaftskammer).
Schluss 4 1/4 Uhr.

Amtliche Bekanntmachungen.

Bekanntmachung.

In Gemäßheit meiner Bekanntmachung vom 23. Februar d. J. ist die Anmeldung für die Erhaltung des Wiedererwerbungs von Viehgrößen im Quartier 2 des Nordriedhofes am 1. d. M. abgelaufen und finden weitere Anträge keine Berücksichtigung.
Halle a/S., den 16. April 1894.

Der Magistrat.
Stande.

Bekanntmachung.

Die Restauration des hiesigen Stadttheaters

(großer geschmackvoll ausgestatteter Saal mit eingebauten Nischen und einem reservierten Zimmer, sowie ein Sommer-Concerten perquante Terrasse mit verdeckter Halle) soll nebst zugehörigem Mobiliar vom 1. Oktober d. J. ab anderweit auf fünf Jahre vermietet werden. Die Mietbedingungen können in unserem Stadtkreisamt - Zimmer 30 im Rathhause - eingesehen werden; auch werden dieselben am Samstag nachmittags 2 Uhr im Stadtkreisamt mit Nachweis über das Vorhandensein der erforderlichen Betriebsmittel bis Mittwoch den 25. April d. J. abends 6 Uhr eingesehen.
Halle a/S., den 3. April 1894.

Der Magistrat.
Stande.

25 Mark Verlohung.

Am letzten Mittwoch oder Donnerstag sind in der Passendorfer Allee mehrere von den frisch angekauften Vämen abgehoben worden. Wir sichern die obige Verlohung demjenigen zu, welcher den Täter so namhaft macht, daß dessen Verhaftung erfolgen kann.
Ewige Anzeigen sind zu erlangen auf dem Stadtkreisamt, Rathhaus, Zimmer Nr. 30, oder bei dem Postämter Schütter, Mansfelderstraße 23.
Halle a/S., den 20. April 1894.

Der Magistrat.
Schmidt.

Bekanntmachung.

Wegen Ausführung von Pfasterarbeiten wird die Kleine Märkerstraße und die Straße hinter der Ulrichskirche vom Dienstag den 21. d. M. ab bis zur Fertigstellung der betreffenden Arbeiten für den Fahr- und Verkehrsverkehr gesperrt.
Halle a/S., den 21. April 1894.

Die Polizei-Verwaltung.

Ausschreibung.

Der Abbau der alten Schieferbrücke und die Herstellung eines Gerüsts für die Umlegung der Rohrleitungen soll im Wege der Wettbewerbung vergeben werden.
Angebote sind bis
Sonntag den 5. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr
auf dem Stadtkreisamt einzureichen, woselbst die Bedingungen und Zeichnungen ausliegen, auch die Bedingungen ausgeschrieben entnommen werden können.
Halle a/S., den 21. April 1894.

Der Stadtbaurath.
Gensmer.

Ausschreibung.

Die Herstellung, Fortsetzung, Instandhaltung und Wiederherstellung einer hölzernen Interimsbrücke über die Schiffs-Zeile als Ersatz der Schieferbrücke soll im Wege der Wettbewerbung vergeben werden.
Angebote sind bis
Sonntag den 5. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr
auf dem Stadtkreisamt einzureichen, woselbst die Bedingungen und Zeichnungen ausliegen, auch die Bedingungen ausgeschrieben entnommen werden können.
Halle a/S., den 21. April 1894.

Der Stadtbaurath.
Gensmer.

Ausschreibung.

Die Arbeiter und Arbeiterinnen zur Herstellung der Grundwand, der Pfeiler und der Fundamente zum Neubau der Schieferbrücke sollen im Wege der Wettbewerbung vergeben werden.
Angebote sind bis

Sonntag den 5. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr
auf dem Stadtkreisamt einzureichen, woselbst die Bedingungen und Zeichnungen ausliegen, auch die Bedingungen ausgeschrieben entnommen werden können.
Halle a/S., den 21. April 1894.

Ausschreibung.

Die Lieferung und Aufstellung der Eisentrucktion (rund 185,000 kg Gesamtgewicht) für den Neubau der Schieferbrücke soll im Wege der Wettbewerbung vergeben werden.
Angebote sind bis

Montag den 7. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr
auf dem Stadtkreisamt einzureichen, woselbst die Bedingungen, Zeichnungen, Bedingungen ausgeschrieben entnommen werden können.
Halle a/S., den 21. April 1894.

Der Stadtbaurath.
Gensmer.

Der Reichsgerichtliche Otto Nische, früher zu Halle a/S., geboren am 18. April 1865 in Nitterode, evangelisch, ist vom Königl. Schöffengericht zu Halle a/S. am 16. Februar 1894 wegen Körperverletzung zu einem Monat Gefängnis verurtheilt.

Da Nische's Aufenthaltort unbekannt ist, wird eracht, ihn zu verhaften und nach dem Gerichtsgeheimnis auszuführen, welches im Vollstrafe der Etate und Nachricht zu vielen Akten IX. D. 41/94 gegeben wird.
Halle a/S., den 14. April 1894.

Königliches Amtsgericht, Abtheilung IX.

165. Auction im städt. Leihhause z. Leipzig

den 1. Mai und folgende Tage,
wovon die im April, Mai und Juni 1893 verpfändeten Pfänder Lit. F. 26700 - Lit. G. 26378 zur Versteigerung gelangen, und zwar in der Ordnung, daß mit Gold, Silber und Juwelen begonnen wird. [ad]

Günstiger Gasthof-Verkauf.

Meinen an einer der bestbesetzten Straßen bei Leipzig gelegenen Gasthof nebst großem Garten u. 6 Morgen Feld will ich wegen Vertheilung an einen Fortschrittunternehmer aus freier Hand sofort verkaufen. Franco-Offerten unter Lit. T. 813 „Invalidentank“ Leipzig erbeten. [ad]

Wegen Verkauf des Grundstückes

Große Ulrichstraße 28
sind die bis dato von Herrn Wilhelm Assmann innegehabten Räume, als: Wohnung nebst großem Laden mit Badensube, Parillon, in welchem seit ca. 22 Jahren ein Delicatsengeschäft I. Ranges mit Panburger Frühstückstube betrieben wird, anderweit zu vermiehen. Bestellungen erfordern das Nähere bei
Louis Richter, Große Ulrichstraße 28, I. [r]

Mein 2 1/2 km (Gronsee) v. d. G. Grundstück Eckgrundstück am alten neuen Rittergut Viehbaum mit 10 Hektar
Werkengüter
von 20 bis 120 Mtr. gestiftet, verkauft, Dasselbe besteht aus gutem Acker-, Wiesenboden, wird in gewöhnlicher Größe mit 1/4 Anbauung bebaut. Das Restland kann in 1/2 oder 3/4 Mtr. Amortisation leben werden, um in 60 Jahren abbezahlt zu sein. Der Acker ist sämtlich bebaut.
Viehbaum v. Seebauer (Hltn. Schottler.)

Grundstücksverkauf.
In der Neßbühlstraße Weimar ist ein dicht am Staatsbahnhof nach der Stadt gelegenes Grundstück, in welchem bisher Handel mit Holz, Kohlen, Landbesitzungen u. s. w. betrieben wurde, preiswerth zu verkaufen. Das Grundstück enthält Wohnung, Niederlagerräume, Stallung u. l. w. Auf dem Hof und wurde ich zu jedem Geschäft eignen, haben noch circa 2000 m² erworben werden kann und liegt an einer der angesehnen Straßen Weimars. Auskunft ertheilt der Verleger [ad] Karl Körsner, Verlegerholler.

Bauerngut,

ante Boden u. Wirtschaftsberechnung, wird sofort zu kaufen gesucht. Nur Selbstverkaufer wollen Beschreibungen z. in der Expedition dieser Zeitung unter Chiffre F. 2423 abgeben. Preisverhandlung ausgeschlossen.

Weihe beiden achtsamvollen billigensten Wohnhäuser
Blumenthalstr. 5 u. 6
stehe ich billig zum Verkauf. [s]
H. Künzel, Baumeister.

Ein Landgut

in Sachsen, mit 31 Acker = 67 Morgen vorzüglichem Weizenboden, 1/2 St. von einem Städtchen, bei geringer Anzahlung sofort zu verkaufen. [a]
Wilh. Becker, Würzen.

Schön. alt. Colonialwaaren-Geschäft

in Neudorfer, keine Cde., an Bahnhöfen, Verhältn. d. bill. u. d. d. Weide billig. Offerten unter N. B. 935 „Invalidentank“ Leipzig erbeten. [ad]

