

Landtags-Verhandlungen.

II. Kammer.

Fortsetzung der Sitzung vom 15. Mai.

Abg. Göpfert (nl.):

Die Interpellation Dr. Böhmke u. Gen. über die Kanalarfrage habe eine kurze Bergeschichte, die sich in den Geschäftsordnungsdebatten der letzten Sitzungen in der Kammer widerspiegelt. Die Öffentlichkeit habe selbstverständlich ein großes Interesse an der gesamten Frage. Dieses Interesse sei von dem Abg. Dr. Böhmke besonders bei der letzten Geschäftsordnungsdebatte in der Kammer berührt worden. Er habe ausgeführt: Es bestehe eine große Besorgnis in der Industrie über das Verhalten der Staatsregierung in der Kanalarfrage, und weil sich in den letzten Tagen Ereignisse abgepielt, die unbedingt darauf drängen, diese Interpellation eher zu behandeln als den nationalliberalen Antrag Göpfert und Gen., die Erregung von Maßnahmen zur Stärkung der wirtschaftlichen und politischen Stellung Sachsens im Reich und zur Vorbereitung des nach dem Kriege zu erwartenden Aufschwungs der Volkswirtschaft betreffend. Der Abg. Dr. Böhmke habe die Notwendigkeit der Einbringung der Interpellation und deren Beiprägung besonders auch damit begründet, daß ja diese Punkte aus dem Antrage Göpfert herausgenommen und getrennt behandelt werden könnten. Von diesem Standpunkte aus begrüße er die Interpellation und freue sich, daß sie eingebracht worden sei. (Zuruf: Post festum!) Denn man könne heute auf Grund dieser Interpellation ausführlicher und ausgiebiger über die ganze Materie sprechen und auch ein größeres Interesse dafür erwarten, als es sonst im Rahmen des großen Antrages vielleicht der Fall gewesen wäre. Der Zweck der Interpellation sei, wie Abg. Reichert ihm in der Deputation mitgeteilt habe, eine Unterrichtung des Antrages Göpfert. Dabei habe der Abg. Dr. Böhmke bei seiner Begründung den Antrag Göpfert überhaupt nicht erwähnt, und ebensowenig habe er die Gründe, die ihn in den letzten Tagen bewegen hätten, auf die Einbringung der Interpellation zu bringen, auch nicht erwähnt. Tatsächlich hätten sich gar keine Vorgänge abgepielt und auch die Staatsregierung habe nichts Neues vorgebracht (Abg. Rißhake-Leuschke: Sehr richtig!) als das, was am vorigen Mittwoch in der Finanzdeputation B bei der Beratung des Antrages tatsächlich schon mitgeteilt worden sei. (Abg. Rißhake-Leuschke: Sehr richtig!) Er möchte das feststellen, um kein Mißverständnis darüber aufkommen zu lassen, denn der Abg. Dr. Böhmke habe bei seiner Einleitung zur Interpellation ausgeführt, die Einstellung von 700 000 M. für die Rhein-Donau-Verbindung und von 400 000 M. für das Elbe-Obder-Gebiet sei auf Drängen der konservativen Fraktion im Reichstage erfolgt und stelle eine neue Tatsache dar, die sich in der Zwischenzeit ergeben habe. Die Absicht und die Wirkung der böhmischen Worte sei die, daß man den Erfolg der Einstellung Heffersichs wesentlich der konservativen Fraktion zuschreiben habe. (Abg. Dr. Böhmke: Erlauben Sie mir, daß wir mitarbeiten!) Das erlaube er ja, er möchte sich richtigstellen und feststellen, was hier geäußert worden sei. Das sei notwendig für die Öffentlichkeit, denn die Öffentlichkeit denke vielleicht, der sächsische Landtag habe in der Zwischenzeit an dieser großen Frage, die das ganze Volkswirtschaftsleben nach dem Kriege bewegen werde, nicht gearbeitet. Der Abg. Dr. Böhmke sei nicht mit einem einzigen Worte auf die Tätigkeit des Landtages und seiner Mitglieder eingegangen, die diese Frage seit Dezember 1915 bereits bearbeitet hätten. Er möchte demgegenüber nur feststellen, daß die Arbeit im Landtage auch tatsächlich dazu geführt habe, daß am vorigen Donnerstag infolge des Antrages der nationalliberalen Fraktion einstimmig von der Finanzdeputation B folgende Anträge zu dieser Kanalarfrage angenommen worden seien:

1. im Bundesrat die Reichspolitik hinsichtlich des Ausbaues des deutschen Wasserstraßennetzes zu unterstützen und dabei die Ausführung der südlichen Linie des Mittelkanals, sowie die Herstellung einer Verbindung zwischen Elbe und Donau anzustreben,
2. ausführliche Vorschläge für den Bau des Leipzig-Saale-Kanals im Einvernehmen mit der Leipziger Kanalgesellschaft und den Stadtverwaltungen in Angriff zu nehmen und wegen Beteiligung der preussischen Regierung mit dieser in Verbindung zu treten.

Alle wußten, daß dieses große Wirtschaftsgebiet, das Deutschland, Österreich und die Balkanländer miteinander verbinden sollte, nach dem Kriege von außerordentlicher Wichtigkeit sei. Interessant sei nun die Stellung, welche die Staatsregierung zu dieser Frage bisher eingenommen habe. Der Antrag sei am 2. November 1915 eingebracht worden. Am 20. Dezember 1915 habe die Staatsregierung noch erklärt, daß die Bevölkerung Sachsens an der österreichischen Kanalplanung nur wenig interessiert sei. Heute nach 1 1/2 Jahr sei die Stellung der Staatsregierung erdebebenartig verändert worden, daß sie nunmehr dieser Frage eine größere Aufmerksamkeit geschenkt habe und daß Interesse fundgegeben habe, daß tatsächlich diese Verbindung zur Entwicklung Sachsens beitragen könnte. Er freue sich dessen, möchte aber feststellen, daß nicht die Interpellation des Abg. Dr. Böhmke diesen Umkehrpunkt herbeigeführt habe, sondern die Tätigkeit des Landtages. (Sehr richtig! in der Mitte.) Daß das Interesse Sachsens an dem Wasserwege Donau-Elbe außerordentlich groß sei, ist selbstverständlich. Bayern habe durch die Verbindung des Rheins mit der Donau, Preußen durch die Verbindung Sachsens mit der Oder und der Ostsee große Vorteile. Wäre Sachsen im Mittelwege zur Donau und Nordsee vollständig ausgeschlossen, so würde das selbstverständlich für das Herz Deutschlands von wesentlichen wirtschaftlichen Schwierigkeiten sein. Aber auch Hamburg habe ein wesentliches Interesse daran, wie auch vom Vordränger ausgeführt worden sei. Man werde also darauf dringen müssen, daß Sachsen bei dieser Frage nicht in den Hintergrund gestellt werde. Dieses Interesse sei auch allseitig bewiesen worden. Aber auch Deutschland habe Interesse, und im Reichstage sei diese Frage auch zur Behandlung gekommen, und zwar schon am 20. bez. 21. März. Da habe bereits der Dr. Staatssekretär Heffersich im Reichstage ausgeführt, daß er auch wegen der anderen Projekte mit den verbündeten Regierungen in Verbindung getreten sei. Und erst gestern sei der konservative Antrag im Reichstage gestellt worden. Die Mitteilungen des Abg. Dr. Böhmke täuschen also hier nicht zu. Von nationalliberaler Seite sei dagegen im Reichstag wiederum ein Reichswasserstraßenamt gefordert worden, damit die Fragen des Ausgleichs der wirtschaftlichen Beziehungen Deutschlands in seinen einzelnen Teilen zu Österreich der Klärung zugeführt und auch tatsächlich insofern zur Ausführung gebracht werden könnten, daß sie kein Gebiet schädigten, und darauf möchten sie selbstverständlich ganz besonders dringen. Wichtig für Deutschland sei natürlich der Bezug von Rohmaterialien, von landwirtschaftlichen Produkten, Öl, Tabak usw. aus den Donaugebieten und andererseits die Beschaffung der Fertigfabrikate aus Deutschland. Wesentlich dabei sei aber auch zur Unterstützung der Landwirtschaft in den Wirtschaftsgebieten Deutschlands und Österreichs die Verschiffung von Kali.

Auch die Vervollendung des Mittelkanals solle schwerwiegend

ins Gewicht, und auch hier habe die Finanzdeputation B bereits beraten und den Antrag gestellt, der auf die südliche Linie des Mittelkanals hinzielt und diese anstreben möchte. Auch die Staatsregierung habe sich zur Vertretung der südlichen Linie des Kanals entschlossen. Er begrüße das mit großer Freude und hoffe, daß diese Stellungnahme der Staatsregierung, die sie ja auch, wie der Dr. Minister selbst mitteilte, im Bundesrat zu vertreten gedenke und auch bereits vertreten habe, vollen Erfolg bringen werde. Die Kanalverbindung sei für Sachsen von außerordentlicher Wichtigkeit, und er freue sich, daß der Landtag mit der Regierung zusammen in dieser 1 1/2-jährigen Arbeit diese Frage zu einer Klärung gebracht habe. Er hoffe, daß die Erfolge, die aus dieser gemeinsamen Arbeit hervorgingen, tatsächlich auch dem Volke zum Segen gereichen würden. (Bravo! bei den Nationalliberalen.)

Abg. Richter (sp.):

weist zunächst auf die unterschiedliche Stellung der Konservativen im Reich und in Sachsen in der vorliegenden Frage hin. Zunächst sei es ja eine unbestreitbare Tatsache, daß der Bau von Wasserstraßen in allererster Linie Reichsfrage sein werde. Da die Wasserstraßen verschiedene Landesteile und Bundesstaaten berührten, eigne sich diese Materie von vornherein viel mehr für eine Reichsregelung als für eine Regelung durch die Bundesstaaten. Für die Regelung und Behandlung der Frage in den Bundesstaaten, speziell in Sachsen, komme natürlich in Frage, ob spezielle sächsische Verhältnisse dabei berührt würden, ob direkte finanzielle und wirtschaftliche Bedingungen vorhanden seien, die ein Mitwirken des Bundesstaates Sachsen bedingten. Seine Partei sei immer dafür eingetreten und habe auch für diese Aufgaben, die sie als Kulturaufgaben ersten Ranges bezeichne, Mittel bewilligt. Das dürfe aber nicht heißen, daß man unangemessene Willkür zum Fenster hinauswerfen solle, um Kanalprojekte zu verwirklichen, die nichts weiter bedeuteten, als daß man in Jahrzehnten sich darüber wundere, wie sie überhaupt hätten gebaut werden können. Es sei von vornherein zu prüfen, ob der gewollte Zweck mit den aufgewendeten Mitteln in Einklang zu bringen sei. Augenblicklich werde ja reichlich auf dem Gebiet der Kanalprojekte gearbeitet. Nebenbei wolle er bemerken, daß, soweit die Frage des Elbe-Saale-Kanals und die Frage des Ausbaues des Mittelkanals in Betracht komme, die bisherige Art der Förderung durch die Bundesregierungen nicht im Interesse der Sache gelegen zu sein scheine. Bei Ausbruch des Krieges habe sehr früh bei einigermaßen mehr Vorarbeiten ein großer Teil der Arbeiten als Kostensparmaßnahmen durchgeführt werden können, und vielleicht wäre auch die Frage zu prüfen gewesen, ob nicht Gefasene dazu hätten verwendet werden können. Eine eigentümliche Erscheinung sei, daß diese rein vom wirtschaftlichen Standpunkte aus zu betrachtenden Kanalprojekte sehr oft sofort zu politischen Fragen würden. Für seine Parteigenossen könne das Kanalprojekt von solchen politischen Nachfragen nicht abhängig gemacht werden. Eine Verbindung Elbe-Obder mit der Donau habe speziell in Sachsen keine Befürworter. Aber was im wirtschaftlichen Leben und speziell auch im politischen Leben sehr oft der Fall sei, könne sich eine bestimmte Linie transponieren, und man könne auch hier von einer Ausbreitung der Kanalpolitik reden. (Sehr richtig!) Man müsse doch zunächst einmal die Frage aufwerfen, was eine Kanalverbindung für Sachsen für einen Vorteil bringe. Gebe es reichliche Erzeugnisse nach überhand in den bei den geplanten Kanalführungen berührten Gegenden sowie Rohstoffe und Frachtgüter, daß eine so kostspielige Anlage für den Staat gerechtfertigt sei? Da lage er auch heute zu den von der Regierung vorgebrachten Projekten einfach: nein. Einem Elbe-Obder-Kanal rede er jederzeit das Wort, aber den vom Verband Sächsischer Industrieller in seiner Eingabe projektierten Fährungen könne er nicht zustimmen. Auch die Fährungen über Bardubitz-Preura nach Österreich-Ungarn bis zum Balkan hinunter könne seines Wissens zunächst für die sächsischen Interessen nicht in Frage kommen. Wenn das Reich eine Verbindung der Elbe-Obder mit der Donau aus militärstrategischen oder sonst irgendwelchen Gründen für notwendig halte, so sollten die Gründe maßgebend sein, es sei aber dann in erster Linie Aufgabe des Reiches, für die Baumöglichkeit einzutreten. Seiner Meinung nach gebe es in den von dem geplanten Kanal berührten Gegenden nicht genug Frachtpotential, insbesondere namentlich Massengüter, um eine einigermaßen rentable Schifffahrt überhaupt rechtfertigen zu können. Eine Schifffahrt werde auch dann erst einigermaßen rentabel, wenn die Frachtbewegung nach beiden Seiten gehe. Eine einseitige Frachtbewegung mache jede Schifffahrt unmöglich. Kein Schiffseigner werde sich jemals auf ein betrieblines Ereignis einlassen und mit einer Schiffsladung die unendliche Strecke von Sachsen, sogar von Hamburg bis an die Grenze des Schwarzen Meeres unternehmen, ohne die Gewissheit zu besitzen, jemals eine Rückfahrt zu bekommen. Die Rückfahrten nun, die Dr. Kollege Göpfert in Frage gezogen habe, in der Hauptfrage die Getreidetransporte aus Rumänien nach Deutschland, können auch bei dem günstigen Kanalbau für Deutschland nicht in Frage, denn die wirtschaftlichen Verhältnisse, wie sie jetzt seien, könnten dies als normale angesehen werden. Er befreite gar nicht, daß während der Kriegszeit es vielleicht sehr praktisch gewesen wäre, und daß vielleicht manches in Deutschland besser aussähe, würde, wenn ein Wasserweg vorhanden gewesen wäre, der Deutschland mit dem Schwarzen Meere in Verbindung gebracht hätte. Aber in normalen Zeiten spiele das keine Rolle. Man müsse auch die Kosten da unten nach Deutschland bedenken. Die seien wesentlich höher als die zur See, und man dürfe nicht glauben, daß in Zukunft die Weltgetreidehändler den teueren Kanalwasserweg einschlagen und auf den Seeweg verzichten würden. Auch in der Kostenfrage bei dem Kanalprojekte selbst liege das Heilkräft für die Kanalpolitik, die hier und da ausgebrochen sei. Im Weltmarkt und speziell im Weltgetreidemarkt gebe es überhaupt keinen Vorrat nach Deutschland und überhaupt keinen Vorrat auf direkte Beorderung. Alles gebe über London. Das hänge mit der Stellung Londons als Weltmarkt zusammen. Vielleicht sei die Möglichkeit vorhanden, und er würde das noch lange nicht als das schlimmste Ergebnis der Kriegszeit erlösen, daß an Stelle Londons vielleicht einmal Antwerpen trete. Außerdem könne im Weltmarkt die direkte Beorderung der Schiffsladungen schon deshalb nicht erfolgen, weil die Mengen des Verbsandtes zu groß seien und eine derartige Verbsandung auf dem Weltmarktsysteme eben einfach nur auf dem Seewerke erreicht werden könne. Spezielle Verhältnisse nun aber, die für Sachsen in Betracht kämen, müßten zu einer Verbindung der Elbe mit der Oder führen, vorausgesetzt, daß man darunter nicht eine Verbindung Bardubitz-Preura voraussetze. Die sächsischen Industriellen und Handelsinteressenten hätten jahraus jahrein auch hier in diesem Hause ein Klagebuch darüber angestellt, daß die Verbindung mit dem deutschen Osten absolut nichts taue, und er selbst habe von dieser Stelle aus wiederholt darauf hingewiesen, daß das deutsche Eisenbahnen nicht in der Lage sei, speziell den sächsischen Industriellen und Handelsinteressenten hier Genüge zu leisten. Eine Verbindung Sachsens mit dem Osten, Schlesiens, Ostpreussens, Polen, Kurlands usw. — auch Russland könne neuerdings in den Bereich dieser Betrachtungen gezogen werden — lehne. Wenn die Frage gestellt werde, ob für Sachsen eine Verbindung mit der Oder

möglich sei, ob die Vorbedingungen für genügende Frachten und Frachtmengen vorhanden seien, so bejahe er diese Frage. Es sei für Sachsen speziell von Interesse und von größter Bedeutung, daß beispielsweise die oberösterreichische Kohle im Wettbewerb mit der sächsischen Kohle treten könne. Weiter seien als Massentransporte in Frage zu ziehen Holztransporte, Zelle, auch Getreide und andere Waren. In umgekehrter Richtung Sachsen-Ostern habe man ungeheure Warenmengen, die der Stapelplatz Leipzig und die Industriegebiete Thüringens usw. hätten. Es werde also an Frachtgütern nicht mangeln. Aber die Linienführung einer so gedachten Verbindung könne man natürlich freieren. Er gebe aber unter allen Umständen den Bestreben der Regierung nicht recht, wenn sie in der Denkschrift über den Antrag Göpfert und Gen. ausführt, daß eine neue Kanalverbindung zwischen der Elbe und der Oder nicht durch das Hügelland Sachsens, vielmehr wirtschaftlicher Weise nur durch die nördlich Sachsens liegende Tiefenbahn geführt werden könne. Das befreite er. Wer die Weidengruppe, die den Norden Sachsens mit der Ebene der Oder verbindet, der wisse, daß dort weder Gebirge noch große Gefälle noch sonst irgendwas in Frage komme. Er könne sich eine Linienführung denken, die beispielsweise in Kiefa-Gröba beginne und die ganz Nord Sachsen berühre, ohne dabei teure landschaftliche Gebiete zu berühren, dann die Göttinger Heide durchschneide nach der Weidengruppe von Liegnitz zu und oberhalb Westlau in die Oder gebe. Die Strecke sei verhältnismäßig kurz und habe den einen Vorteil, sie liege im Interesse der sächsischen Industrie und des Handels, sie liege vor allen Dingen vollständig innerhalb Deutschlands und werde an und für sich ohne all u große Opfer baulich sein. Eine derartige Linienführung lege aber die weitere Verbindung von Kiefa mit Leipzig voraus, denn Sachsens Haupthandelsplatz Leipzig dürfe nicht unberührt bleiben. Ein Kanalbau Kiefa-Leipzig mache sich schon deshalb im Hinblick an die von ihm bekanntgegebene Kanalverbindung nach der Oder notwendig. Es wäre jedenfalls im Interesse der sächsischen Industrie und des sächsischen Handels geboten, wenn die Staatsregierung auf den von ihm geschilderten Gedankengang eingehen würde. Er setze voraus, daß die Regierung auch fernherhin Gelegenheit nehmen werde, über diese Angelegenheiten zu sprechen, auch vielleicht mit Rücksicht auf die finanziellen Verhältnisse Sachsens.

Abg. Günther (fortsch. Sp.):

Seine politischen Freunde brachten dem Projekt einer Kanalverbindung mit der Donau großes Interesse entgegen, es müsse aber doch nochmals gelagt werden, daß das Interesse in der jetzigen Zeit besonders aus dem Umstande hervorgehe, daß der frühere Seeweg nicht mehr offenstehe. Wenn es sich um eine Kanalverbindung mit Österreich-Ungarn handle, so habe der Abg. Richter durchaus das Richtige getroffen, wenn er die Frage nach den Frachtmengen und auch die Frage der Rentabilität und des Interesses Sachsens an dieser wichtigen Frage beiprägen habe. Er habe sich bereits im großen Ganzen in der Finanzdeputation B über diese Frage bei der Beratung des Antrages Göpfert ausgesprochen. Hierbei sei die Frage doch sehr wichtig, daß man auch wisse, ob überhaupt und soweit Österreich-Ungarn oder die Balkanstaaten als Ausfuhrländer in Betracht kämen. Für Sachsen liege die Frage ferner von Wichtigkeit, ob auch die Elbe künftig als Zubringer für das nordösterreichische Wirtschaftsgebiet mehr als früher vor dem Kriege in Anspruch genommen werden würde. Wenn diese Frage bejaht werden könnte — und es sei nicht ausgeschlossen —, dann wäre die Frage des Anschlusses der Elbe an die Donau durch einen entsprechenden Kanal schon günstiger. Er verkenne die hohe Bedeutung der Donau als Wasserweg nicht, die sich gerade während der Kriegszeit gezeigt habe, aber nach dem Kriege konnten sich die Verhältnisse je nach den Bedingungen beim Friedensschluß ändern, und er meine, hier müßte die Frage mehr vom deutschen Standpunkte aus betrachtet werden. Im Grunde es wichtiger zu sein, wenn die deutsche Wasserstraßenpolitik durchgeführt werde, wenn die Elbe durch den Mittelkanal verbunden werde und dadurch eine Verbindung der natürlichen Wasserstraßen Deutschlands, die schon seit vielen Jahren nicht nur in Preußen, sondern im ganzen Deutschen Reich gewünscht werde, durchgeführt würde. Es sei dann auch die Fahrtiefe auf der Elbe beizubehalten, eine Frage, die schon bei Beratung der Schifffahrtsgesetze im Reichstage im Jahre 1911 eingehend beleuchtet worden sei und die auch hier eingehend gewürdigt werden müßte. Sie liege insofern für Sachsen günstig, als in dem Augenblicke, wo die Elbe mehr als früher auch als Wasserweg nach Böhmen Bedeutung erlangen könnte, für Sachsen auch der Raumraum, wenn er noch vorhanden sein sollte, von großem Vorteil sein müßte. Bei der Kanalpolitik mit Österreich-Ungarn handele es sich um eine Erweiterung der Verkehrswege nach in weiter Ferne liege. Das müsse man klar unterstreichen. Das zunächst nottue, sei, daß beim Friedensschluß die deutschen Abfahrtsverhältnisse im Ausland unter günstigen Bedingungen sichergestellt würden. Deshalb meine er auch, die Kanalpolitik, die jetzt getrieben werde, um außerhalb des Deutschen Reiches Anschluss an Deutschlands große Ströme zu suchen, sei nicht weiter als eine Zukunftsmusik. Soweit es sich um eine Verbindung des Rheins mit der Elbe und der Oder handle, solle er sich den Ausführungen des Abg. Richter an. Die Durchführung eines derartigen Kanalprojektes sehe ihm vom Standpunkte des Laus an und als leichter durchführbar als die Verbindung der Elbe mit der Donau in Österreich selbst. Im Anschluß daran möchte er noch betonen, daß sie großen Wert auf die Fertigstellung der Kanalverbindung Leipzig-Halle legen. Er glaube, daß dann, zumal wenn auch noch der Mittelkanal fertiggestellt sein werde, auch der wirtschaftliche Aufschwung nicht ausbleiben dürfte, den man durch eine derartige Verbindung schon längst erwartet habe. (Bravo!)

Abg. Rißhake-Leuschke (nl.):

Durch die Erbauung des Mittelkanals und vor allen Dingen auch durch die Beorderung der südlichen Linie gewinne die Verbindung zwischen Elbe und Donau außerordentlich an Wert. Schon aus diesem Grunde seien seine politischen Freunde und er der Auffassung, daß auf jeden Fall vermieden werden müsse, eine Verbindung zwischen Donau und Elbe als nebensächlich hinzustellen. Man müsse auch berücksichtigen, daß in Süddeutschland Kanalverletzungen im Gange seien, und daß sich das Deutschland leicht an diesen Verbindungen genügen lasse und Sachsen dann das Zulehnen habe. Er habe die Besorgnis, daß bei der künftigen Reichswasserstraßenpolitik eine Isolierung Sachsens eintreten könnte, und aus diesem Grunde seien sie befreit, für die Verbindung zwischen Elbe und Donau sich jederzeit einzulegen. Daß die vom Abg. Richter als wünschenswert bezeichnete Verbindung der Elbe von Kiefa nach Ostern und Westen jedenfalls verkehrsfördernd wirken werde, erkannten seine politischen Freunde an, aber man müsse sich vor einer Überladung des Kanalprogramms hüten. Redner geht dann auf die Ausführungen des Abg. Dr. Böhmke näher ein, denen zufolge die sächsischen Konservativen mit ihrem Standpunkte sich wesentlich unterscheiden von dem, den die Konservativen in Preußen früher eingenommen hätten. (Abg. Dr. Böhmke: Ich bitte um Wort!) Es sei wohl Tatsache, daß, wenn in Bezug auf eine gesunde, vernünftige Wasserstraßenpolitik im Deutschen Reich etwas veräußert worden sei, dies den preussischen Konservativen auf das Konto zu schreiben