

von Leipzig nach der Elbe verwilligt hat. Da sind aber, scheint mir, zwei Punkte übersehen, die bei der Vergleichung doch wohl in das Auge zu fassen gewesen wären. Erstens hat es sich bei dem Kanal von Leipzig nach Wallwitzhafen nur um die generellen Vorarbeiten gehandelt, während hier die speciellen in Frage sind, die ungefähr noch einmal so viel pro Meile kosten werden, als jene. Ferner ist erwähnt, es sei auf dieses Project etwa 1000 Mark pro Meile verwilligt worden und hier handle es sich nur um etwa  $4\frac{1}{2}$  Meilen, die auf sächsischem Gebiete liegen, folglich, wenn man ebenso verfahren wolle, könne man nur auch etwa 5000 Mark verwilligen. Bei dem Kanal von Leipzig nach Wallwitzhafen liegt aber nicht die ganze Strecke auf sächsischem Gebiete, sondern nur etwa zwei Meilen, und wenn nur für diese zwei Meilen 9000 Mark verwilligt worden sind, so würde, wenn man einmal aus diesem Beispiel Consequenzen ziehen will, vielmehr die Folgerung zu ziehen sein, daß die ganze geforderte Summe zu verwilligen sei. Ich will bei dieser Gelegenheit noch erwähnen, daß die generellen Vorarbeiten von Leipzig nach Wallwitzhafen nunmehr vollendet sind, daß ein ausführlicher Auszug daraus jetzt in der Bearbeitung begriffen ist und daß seiner Zeit, wenn dieser Auszug gedruckt ist, er auch den Kammern zur Kenntniznahme vorgelegt werden wird.

(Staatsminister von Rositz-Wallwitz tritt ein.)

Wenn nun keine triftigeren Gründe die Deputation geleitet haben, nur 5000 Mark zu verwilligen, und mit dieser Verwilligung noch keine Aussicht vorhanden ist, die Vorarbeiten wirklich zu vollenden, so wäre es wohl angezeigt, sich zur Bewilligung der ganzen geforderten Summe zu entschließen. Es kommt dabei hauptsächlich das Problem in Frage, welches von Seiten des preussischen Handelsministers als maßgebend für seine Entschliebung betont worden ist, nämlich das Problem der Ueberschreitung einer Wasserscheide, eines Höhenzuges mittelst einer Eisenbahn, wie sie vielleicht auch bei dem Kanale von Leipzig nach Wallwitzhafen und wahrscheinlich bei verschiedenen anderen Kanälen in Frage kommen wird. Von Seiten des preussischen Handelsministers ist dem Comité zur Bedingung gemacht worden, die Ergebnisse seiner Erörterungen der preussischen Regierung seiner Zeit ohne besonderen Entgelt zur Verfügung zu stellen. Vielleicht wäre es zweckmäßig, daß an die Verwilligung der vollen Summe, falls solche beschlossen werden sollte, von unserer Seite auch eine ähnliche Bedingung geknüpft würde. Zunächst möchte ich mir aber, wie gesagt, Auskunft vom Herrn Referenten erbitten.

Referent Stauff: Ich kann darauf nur entgegnen, daß in der Majorität der Deputation keine Meinung war für die Verwilligung der erbetenen größeren Summe von

15,000 Mark und namentlich deshalb, weil wesentlich sächsische Interessen bei dem Kanalproject nicht theilhaftig schienen. Was die Bedingungen anlangt, die Seiten des preussischen Handelsministers dem Comité gestellt worden sind, so haben wir dieselben auch in der Deputation erwogen; indessen da aber die Mehrzahl der Deputation zu einem höheren Beitrage nicht zu bestimmen war, so haben wir davon abgesehen, diese Bedingung in dem Berichte besonders zu erwähnen.

Abg. Dr. Heine: Meine Herren! Die Deputation hat in diesem Berichte geltend gemacht, daß der bei Weitem größte Theil des Kanals auf preussischem Gebiete liege und daß es deswegen entsprechend sei, nur 5000 Mark zu bewilligen. Die ganze Länge des Kanals beträgt aber  $17\frac{1}{2}$  Meilen, davon liegen  $4\frac{1}{2}$  Meilen in Sachsen, der für die vorgeschlagenen 5000 Mark angegebene Grund ist also meiner Ansicht nach nicht stichhaltig. Ich bin vielmehr der Ansicht, daß man mindestens 10,000 Mark bewillige. Meine Herren! Der Bau dieses Kanales liegt meiner Ansicht nach nicht so ausschließlich im preussischen Interesse; denn der Kanal ist für Sachsen ebenfalls von einer ganz enormen Bedeutung. Ich möchte hierbei darauf hinweisen, daß die Frage, ob noch mehr Kanäle und ob überhaupt in Deutschland Kanäle gebaut werden, — denn vorläufig haben wir so gut wie gar keine Kanäle — doch im Laufe der Zeit zur Entscheidung kommen wird und daß es bei der Gelegenheit gerade so gehen wird, wie mit den Eisenbahnen derjenigen Länder, welche zuerst begriffen hatten, welche Bedeutung den Eisenbahnen als Verkehrsweg zukomme, sie haben den Vortheil gehabt, daß sie nachher den Haupteisenbahnverkehr durch ihr Land gezogen haben. Zu dieser Beziehung ist den Leuten, welche seiner Zeit die Leipzig-Dresdener Eisenbahn zuerst in Deutschland schufen, ein ganz hohes Verdienst anzurechnen. Bei der vorliegenden Kanalangelegenheit dreht es sich um dieselbe wichtige Frage. Der Mehrzahl der Leute scheinen das allerdings Chimären zu sein, wenn man davon spricht, daß in Deutschland ebenso gut Kanäle gebaut werden sollen, wie in Frankreich, wo dieselben vom Mittelmeere bis zur Nordsee, vom atlantischen Ocean bis zum Rhein gehen. Dort bestehen diese Kanäle, meine Herren, und sie sind eben eine Hauptursache, warum Frankreich so kräftig da steht, warum es ihm gar nicht darauf ankommt, fünf Milliarden zu verzinsen. In Frankreich steht man eben, wie ich Ihnen zeigen werde, zum großen Theil in volkswirtschaftlicher Beziehung auf einem richtigeren Standpunkte, als bei uns. Meine Herren! Es ist von höchster Wichtigkeit, daß wir in den Kanalfragen nicht ferner zurückstehen, daß wir vollständig einsehen, wie wichtig die Sache ist; denn es handelt sich nicht bloß darum, einen Kanal von Berlin nach der Elbe anzubahnen. Es wird in späteren Zeiten erkannt werden, daß man ebensogut durch ganz