

daran zu denken, die Verkehrsverhältnisse im Lande zu fördern und weiter auszubauen, denn von alledem hänge auch das Gedeihen und die weitere Entwicklung von Handel und Gewerbe, Landwirtschaft und Industrie im wesentlichen ab. Auch der Antrag Dr. Niethammer und Genossen zeige die Notwendigkeit der Verbesserung unseres Staatsbahnwesens. Im Königreich Preußen seien während des Krieges gewaltige Bahnbauten und Bahnhofsumbauten ausgeführt worden, so z. B. auf den Linien Breslau—Oderberg und Myslowitz, die allerdings zunächst wohl aus strategischen Rücksichten erfolgt seien, aber doch ihre Wirkung auch nach dem Kriege im Verkehr mit Osterreich-Ungarn und den neuen Interessengebieten, den Balkanstaaten, fühlbar werden lassen. Sachsen sei auch in der Lage, schon um einer weiteren Umleitung des Durchgangsverkehrs entgegen zu arbeiten, Mittel für ähnliche Zwecke bereitzustellen, da uns der Eisenbahnreferendums von 20 Millionen Mark zur Verfügung stehe, dessen Verwendung im Kriege, also der schwersten Krise unseres Wirtschaftslebens, wohl berechtigt sei.

Zur Verbesserung der Wirtschaftslage der Industrie im westsächsischen Bezirke erscheine es erforderlich, für den Anschluß an das Wasserstraßennetz im Deutschen Reiche zu sorgen. Leipzig erstrebe schon lange den Anschluß an die Saale und der Bau des Elster-Saale-Kanals könne wesentliche Vorteile für Westsachsen bringen. Der Mittelkanal werde sicher weitergeführt werden, der Anschluß Sachsens mittels des Elster-Saale-Kanals wäre deshalb wegen billiger Zufuhr der Rohmaterialien von großem Werte. In Preußen seien bereits Schritte getan, die Saale bis zu der in Aussicht genommenen Kanaleinmündung für 600-Tonnen-Schiffe fahrbar zu machen. Es sei erwünscht, daß auch die sächsische Regierung der Kanalfrage näher trete und selbst durch Überarbeitung des Projektes in gleicher Weise, wie es bei den Talsperren gehandhabt worden sei, die ganze Angelegenheit in Fluß bringe.

Auch die bayerische Regierung erstrebe den Ausbau des deutschen Wasserstraßennetzes. So habe der Staatsminister Frhr. von Soden in der bayerischen Kammer erklärt, daß die bayerische Regierung beabsichtige, sofort nach Kanalisierung des Mains bis Aschaffenburg in erster Linie an die Fortsetzung der Kanalisierung des Mains bis Bamberg zu gehen. Die bayerische Regierung werde sich mit der Reichsregierung ins Einvernehmen setzen, inwieweit sich das Reich an den in Bayern in erster Linie auszuführenden Wasserstraßen beteiligen werde. Aus der bayerischen Kammer heraus sei betont worden, daß der Ausbau der Wasserstraßen dringend nötig sei, daß die Verbindung des Rheins mit der Donau nur über Bayern führen könne. Aufgabe des Reiches sei es, die deutschen Wasserstraßen finanziell zu unterstützen.

So wie in Bayern die Verbindung des Rheins mit der Donau angestrebt werde, werde in Schlesien eine Verbindung der Oder mit der Donau verlangt. Die Verbindungen unserer deutschen Ströme mit der Donau, der Wasserstraße nach den neuen Interessengebieten, den Balkanländern und dem Schwarzen Meere könnten von großer Bedeutung werden. Würden aber diese Verbindungen mit der Donau im Osten und Westen des Deutschen Reiches erlangt, so käme Sachsen, wenn eine Verbindung der Elbe und der Donau nicht erreicht werden könne, in Gefahr, schweren wirtschaftlichen Schaden zu erleiden. Umgekehrt würde die Erreichung der Verbindung beider Ströme eine Verbindung auf dem Wasserwege von Hamburg, Deutschlands Haupthafen, bis Konstantinopel schaffen. Hamburgs Bestreben, auch der Konkurrenz von Antwerpen und Amsterdam (an der Rheinmündung) entgegenzutreten, werde diesem Unternehmen sicher förderlich sein.