

der früher im preussischen Abgeordnetenhaus umstrittene Mittellandkanal eine Weiterführung von Hannover bis zur Elbe erhalten. Außerdem gehöre die Schiffbarmachung der Mosel und der Ausbau der Wasserstraßen in Ostpreußen zu den nächstliegenden Plänen der preussischen Staatsregierung. Vor allem aber bestehe in Bayern ein großzügiger Plan in bezug auf den Bau künstlicher und den Ausbau natürlicher Wasserstraßen. Es sei nun ein zwingendes Gebot der Notwendigkeit, daß Sachsen zweckentsprechenden Anschluß an das große Wasserstraßennetz erhalte. Man dürfe sich nicht damit begnügen, daß Sachsen in der Elbe eine äußerst günstige Naturwasserstraße besitze. Auch die von der Elbe entfernt liegenden Industriegebiete, namentlich im Westen Sachsens, bedürften des unmittelbaren Anschlusses an das Wasserstraßennetz. Bedauerlich sei es, daß sich auch in letzterem Falle verschiedene Projekte im Wege ständen. Von einer Seite werde nach wie vor der Anschluß an die Saale gefordert, während von anderer Seite dem Anschluß an die Elbe in Torgau oder gar in Dommitzsch der Vorzug gegeben werde. Da aber ohne eine weitgehende Beteiligung des sächsischen Staates sich kein einziger der Pläne verwirklichen ließe, es aber wohl als sicher anzunehmen sei, daß die sächsische Regierung kaum die Hand dazu biete, daß ein Teil des jetzt für die modern angelegte Hafenanlage in Riesa in Frage kommenden Umschlagsverkehrs nach Torgau oder einen anderen nicht-sächsischen Hafen verlegt werde, sei es im Interesse der Sache erwünscht, daß sich alle Stellen auf den Bau des Elster—Saale-Kanals verständigen; zumal aus der Regierungserklärung die ernste Absicht zu erkennen sei, lediglich diese Lösung zu unterstützen. Die der Deputation vorliegende Petition des Kanalsverbandes Berlin-Leipzig e. V., die den Bau einer Wasserstraße von Leipzig über Eilenburg nach Torgau fordere, sowie die Petitionen des Wilhelm Schammelt in Dommitzsch und des H. Giesecke ebendort, die für den Bau eines Kanals von Leipzig über Eilenburg nach Dommitzsch eintreten, könne der Berichterstatter nach den angeführten Gründen nicht befürworten.

Die zweite nicht minder wichtige Aufgabe einer vorsorglichen Wasserstraßenpolitik sei die Verbindung zwischen Elbe und Donau. In Bayern habe man die Bedeutung einer Verbindung zwischen Main und Donau längst erkannt. Durch die Schiffbarmachung des Mains und den Bau eines Kanals bis zur Donau werde dem industriellen Westdeutschland für seinen Gütertausch ein Wasserweg bis in das für Deutschland an Bedeutung hochwichtige Wirtschaftsgebiet im Südosten Europas und darüber hinaus zur Verfügung gestellt. Aber auch für Bayern werde diese neue Verbindung einen ungeahnten wirtschaftlichen Aufschwung bringen. Rohstoff- und Kohlenbezug würden sich unter bedeutend günstigeren Verhältnissen vollziehen und es sei mit Bestimmtheit anzunehmen, daß auch manchen wichtigen Zweigen unserer sächsischen Industrie ein nicht zu unterschätzender Mitbewerber entstehen werde. In Preußen scheine man diese Entwicklung scharf zu beobachten und man suche für die östlichen Provinzen ebenfalls nach billiger Wasserfracht für den Verkehr mit dem südöstlichen Europa durch eine Verbindung der Oder mit der Donau. Die Verwirklichung dieser Pläne werde bis zu einem gewissen Grade Sachsen wirtschaftlich isolieren, wenn nicht dafür gesorgt werde, daß wenigstens der Verkehr zwischen den Nordseehäfen und dem Südosten Europas sich der Elbe bediene. Hieraus ergebe sich auch weiter die Notwendigkeit des Baues eines Wasserweges Elbe—Moldau—Donau. Die Regierungserklärung behandle die verschiedenen Möglichkeiten, jedoch komme für die sächsischen Interessen in erster Linie ein Kanal zur Verbindung der Moldau bei Budweis mit der Donau nebst Schiffbarmachung der Moldau von Prag bis Budweis in Frage. Die Handelskammer Leipzig habe die Bedeutung des Anschlusses des Leipziger Industriebezirkes an einen schiffbaren Wasserweg seit längerer Zeit erkannt und arbeite zielbewußt an der Verwirklichung dieses Planes. Die bisher