

nicht genügend gefestigte Wasserstraßenpolitik ist ihres Erachtens die Ursache gewesen, daß sich der Leipziger Industriebezirk mit den verschiedensten Wasserstraßenprojekten habe befassen müssen. Nachdem nunmehr die Frage der Fortführung des Rhein—Weser-Kanals bis zur Elbe mehr und mehr in den Vordergrund der bestehenden Kanalprojekte trete und Sachsen an diesem Kanale durch das Projekt seiner südlichen Linienführung besonders interessiert sein müsse, sei es notwendig, daß sich die beteiligten Regierungen nunmehr über die Durchführung des Elster—Saale-Kanals und die Kanalisierung der Saale schlüssig werden. Die Interessen Sachsens forderten die sofortige Inangriffnahme der Vorarbeiten zum Ausbau des Elster—Saale-Kanals, um in Verbindung mit dem Ausbau der Saaleschleusen die Vorbedingung für eine südliche Linie des Mittellandkanals zu schaffen und dadurch die zielbewußten Bestrebungen der Leipziger Kreise zur Sicherung des Anschlusses Sachsens an den Mittellandkanal zu unterstützen. Sie trete daher mit Nachdruck für die von der Regierung genannte südliche Linie des Mittellandkanals ein, und in Verbindung mit dieser Linienführung und der weiter von einflußreichen Personen und Stellen befürworteten Kanalisierung der Saale bis zur Kanaleinmündung für Schiffe von 600 Tonnen glaube sie ganz richtig eine Vorbedingung für den Bau des Elster—Saale-Kanals zu schaffen. Aus dem Schreiben der Regierung ließe sich der Stand der Angelegenheit klar erkennen und er könne als Berichterstatter auch an dieser Stelle nur die dringende Bitte an die königliche Staatsregierung richten, die Bestrebungen der Leipziger Handelskammer sowie des Leipziger Industriebezirkes mit allen Mitteln zu unterstützen. Auch die Handelskammer Dresden erklärt, daß neben einer entschiedenen Forderung der auf eine Elbe—Donau-Verbindung gerichteten Arbeiten, und der baldigen Durchführung des Mittellandkanals bis zur Elbe, die Verwirklichung einer Leipzig—Saale-Verbindung dringend erwünscht sei. Auch die Handelskammer Plauen hält für das künftige sächsische Wirtschaftsleben den weiteren Ausbau des Wasserstraßennetzes und den Anschluß Sachsens an dieses von erheblicher Wichtigkeit. Auch sie hält besonders die Durchführung des Mittellandkanals von Hannover ab nach der Elbe und die Schaffung einer Kanalverbindung zwischen Elster und Saale für besonders dringend. Nach dem Kriege werde mehr als zuvor von Bedeutung sein, daß die inländische Industrie den Bezug ihrer Rohstoffe und Halbfabrikate, sowie den Versand ihrer fertigen Erzeugnisse zu möglichst niedrigen Frachtsätzen bewerkstelligen könne, um auf dem Auslandsmarkte wettbewerbsfähig zu bleiben. Schon aus diesem Grunde sei die Benutzung des billigen Wasserweges außerordentlich erwünscht. Die Handelskammer Chemnitz befürwortet außer einem Donau—Elbe- und dem Elster—Saale-Kanal auch den Anschluß des Chemnitzer Industriegebietes durch eine Kanalverbindung nach Riesa.

Der Finanzminister hob besonders hervor, daß die königliche Staatsregierung bereits früher und namentlich jetzt sich den Kanalfragen gewidmet habe. Der Krieg habe gezeigt, wie nützlich ein gutes Kanalnetz gewesen wäre. Allerdings seien den Bestrebungen der sächsischen Regierung durch die Landesgrenzen auch gewisse Grenzen gezogen, was aber nicht hindern solle, der ganzen Angelegenheit mit Eifer nachzugehen. Auch wenn Sachsen nicht direkt berührt werde, stelle sich die Regierung auf den Standpunkt, daß die Grenzen des Verkehrs nicht mit den Landesgrenzen abschließen. Der Finanzminister weist nochmals eingehend auf die in der Regierungszuschrift in Aussicht gestellte Unterstützung einer Leipzig—Saale-Verbindung hin, betont die Vorzüge der neuerdings vorgeschlagenen veränderten südlichen Linienführung des Mittellandkanals und sagt die moralische Unterstützung dieser Linie zu. Er teilte mit, daß die abgeänderte Südlinie oberhalb Magdeburg in die Elbe münde und gegenüber der ursprünglichen unterhalb Magde-