

## Bayern und die Wasserstraßen.

(Telegramm der „Neuen Freien Presse“.)

München, 19. Juni.

In Gegenwart des Königs fand hier unter zahlreicher Beteiligung von Vertretern der Handelskammern, Schiffahrtsverbände und anderer interessierter Körperschaften die diesjährige Hauptversammlung des Bayerischen Kanalvereines statt, die vornehmlich der Beratung der Fragen des Ausbaues des bayerischen Wasserstraßennetzes gewidmet ist. Die Ansprache des Königs Ludwig von Bayern wurde bereits mitgeteilt. Die Diskussion über die bestehenden Wasserstraßenpläne und die Haltung Bayerns zu denselben bewegte sich in den folgenden Grundlinien:

Der Vorsitzende des Kanalvereines Geheimrat Doktor v. Schuh, früherer Oberbürgermeister von Nürnberg, betonte in seiner Begrüßungsansprache, daß die jahrzehntelangen Arbeiten des Kanalvereines für die bayerischen Wasserstraßen nunmehr zum Ziele zu führen begonnen haben. Hauptsächlich habe hierzu der gegenwärtige Krieg beigetragen, in dessen Verlauf die mitteleuropäischen Völker, nachdem sie vom Seeverkehr abgesperrt waren, die Nachteile des Mangels zeitgemäßer Wasserstraßen am eigenen Leibe erfahren mußten. Die Wasserstraßen dienten eben nicht nur Werken des Friedens, sondern auch der Macht und der Sicherheit der Völker im Kriege. Dies gelte besonders von der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße, wie dies auch der Reichskanzler in einem Schreiben an den Verein rückhaltlos anerkannt hat.

Der Geschäftsführer des Vereines Steller sprach sodann ausführlich über die die Auswahl unter den Wasserstraßenplänen bedingende Notwendigkeit, daß wir in Zukunft eine ergiebige, alle Möglichkeiten ausnützende Ausgleichungs- und Ergänzungswirtschaft innerhalb Deutschlands pflegen müßten. Es seien durchgehende Großschiffahrtsstraßen einerseits zwischen dem Westen und dem Osten, andererseits zwischen dem Nordwesten und dem Südosten erforderlich. Dringliche Aufgaben bildeten somit die Ergänzung des Mittellandkanals durch das noch fehlende Stück Leine-Elbe und der Ausbau eines Main-Donau-Kanals in Verbindung mit dem von der bayerischen Staatsregierung schon zugesagten Ausbau der Großschiffahrtsstraße im Maintale. Ein zweites Merkmal der Dringlichkeit beruhe in der Erkenntnis, daß Deutschland in Zukunft seinen außereuropäischen Verkehr nicht auf die westlichen Wasserwege beschränken dürfe. Der dafür in Betracht kommende einzige Weg sei aber die Donau, die im Osten durch einen Donau-Ober-, im Westen durch einen Rhein-Main-Donau-Kanal für die Großschiffahrt nach ausreichend geklärten Plänen verbunden werden könne. Ersteres Werk sei eine österreichische Sache, letzteres nach der Erklärung des Vereinsvorstandes, die zu dem bekannten Bescheide des Reichskanzlers Anlaß gegeben habe, nach den in diesem Kriege gemachten Erfahrungen eine der wichtigsten Aufgaben des Deutschen Reiches. Unter Hinweis auf die Bestrebungen zu einer mitteleuropäischen wirtschaftlichen Gemeinschaft nach dem Kriege betonte Redner, daß man hiebei darin einig sei, daß eine von Nordwesten nach Südosten führende Großverkehrsstraße eines der wirksamsten Mittel sein werde, um im Kriege das Deutsche Reich gegen völlige Absperrung seines Handels mit außereuropäischen Gebieten zu sichern und im Frieden das mitteleuropäische Wirtschaftsleben in erwünschter Weise zu fördern, die Volkskräfte der heute verbündeten mitteleuropäischen Reiche durch Anregung lebhafter Wechselbeziehungen zur höchstmöglichen Entfaltung zu bringen, ihre Gemeinschaft immer inniger zu gestalten und damit auch die Formen und die Fügung der Gemeinschaft ohne irgendwelchen Zwang staatsrechtlicher oder wirtschaftlicher Art, vielmehr in stetiger sorgfamer Anpassung an die gegebenen staatlichen, klimatisch und orographisch wirtschaftlichen und ethisch kulturellen Verhältnisse der beteiligten Länder weiter zu entwickeln. Der neu zu schaffende Verkehrsweg werde seinen Scheitelpunkt in Bayern haben. Staatliche Vorarbeiten für die neue Prüfung aller Pläne und wirtschaftlichen Untersuchungen seien in Bayern im Gange, und der Minister des Innern werde dem Landtag in einer Denkschrift ein festumrissenes allgemeines Bauprogramm vorlegen, das Verkehrsministerium gleichfalls eine Denkschrift. Zur Erfüllung der kommenden großen Friedensaufgaben werden der Staat und das Reich zusammen wirken müssen und bei dem gemeinschaftlichen Interesse wird auch die Aufbringung der Kosten zugleich Staats- und Reichs-sache sein.

Stadtbaurat Flintsch (Passau) sprach sodann über die Beseitigung der Fahrt Schwierigkeiten in der Donaustrecke zwischen Regensburg und Passau durch zwei zu errichtende Stauwerke und über die Gewinnung von elektrischer Kraft durch Benutzung des Aufstauwassers.