

(Der Ausbau der Donaustraße und der bayerische Landtag.) Aus Bayern wird uns berichtet: Bei der Einweihung des neuen Stettiner Hafens im September 1898 sprach Kaiser Wilhelm II. das Wort aus: „Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser.“ Er meinte damit selbstverständlich nicht Schiffsahrtverkehr im Binnenlande, er hatte das große freie Meer im Auge, das Tausende deutsche Schiffe bis zum Ausbruch des Weltkrieges durchzogen. Ein anderer Monarch im Süden unseres großen Vaterlandes, König Ludwig II. von Bayern, legt dem Verkehr auf dem Wasser seit Jugendjahren nicht minder große Bedeutung bei, sein Interesse gilt jedoch den Wasserstraßen im Binnenlande, die die Möglichkeit schaffen sollen, die im Inland erzeugten Güter und die aus dem Ausland eingeführten Waren billiger als auf dem Schienenwege zu befördern. Vor allem ist ihm der Ausbau der Wasserstraße am Herzen gelegen, die von der Donau zum Main führt und damit die Verbindung herstellt mit der Nordsee einerseits, mit dem Schwarzen Meere andererseits. Die bayerische Donau soll nach dem Ausspruch des Königs „der deutsche Seehafen am Schwarzen Meer, der Rhein der bayerische Seehafen an der Nordsee“ sein. Man hat sich manchmal über des Königs Lebenswerk geringschäßig geäußert, von seinem „Stedenpferde“ gesprochen; jeht, da das Problem des Großschiffahrtweges der Lösung entgegengeht, sieht man in allen Kreisen ein, daß des Königs Pläne in Wirklichkeit weitausschauende, großzügige Wirtschaftspolitik darstellen. Treffend führte bei der Tagung des deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsverbandes im Juni vorigen Jahres ein Redner aus: „Wer die ganze schiffbare Donau in den Dienst der Deutschland und Oesterreich-Ungarn gemeinsamen großen Idee der wirtschaftlichen Annäherung und der gegenseitigen Unterstützung in Krieg und Frieden stellen will, wer weiter das ganze Deutschland, auch seinen Süden, in den erhofften Großverkehr der Richtung West—Ost und umgekehrt ziehen will, ja wer schließlich eine wahrhaft internationale innere Großschiffahrtstraße Nordwest—Südost über die Donau schaffen will, die allen Anliegern gleichmäßig nützt, der wird nicht umhin können, als Rückgrat im mitteleuropäischen Wasserstraßennetz die Wasser-Verbindung Donau—Rhein anzusehen.“ — Die Frage der mitteleuropäischen Wasserstraße wird einen der wichtigsten Beratungsgegenstände des am 30. Januar zu einer außerordentlichen Tagung zusammen tretenden bayerischen Landtages bilden. Wie man hört, sind die Verhandlungen zwischen den beteiligten Regierungen Bayerns und des Reiches und Oesterreich-Ungarns bereits zum Abschluß gelangt. Auch soll die Reichsregierung bereits die Zusage gegeben haben, sich an den Kosten des Ausbaues des Donauweges in Bayern zu beteiligen. Für den Kostenpunkt ist hier der Artikel 4, Ziffer 8 und 9 der Reichsverfassung maßgebend, nach welchem die „Land- und Wasserstraßen, die dem Interesse der Landesverteidigung und dem allgemeinen Interesse dienen, der Beaufsichtigung und der Gesetzgebung sowie der Herstellung durch das Reich unterliegen“. Der Ausbau der Wasserstraße kommt gewiß zunächst Bayern zugute — was man vielleicht einwenden wird —, er liegt aber auch ebenso im Interesse des ganzen Deutschen Reiches. Daß Bayerns schwache Schultern die finanzielle Belastung, die der Ausbau einer Großschiffahrtstraße erfordert, nicht allein tragen können, dürfte ohne weiteres klar sein. Der Ausbau eines von Nordwest nach Südost ziehenden Großschiffahrtweges gibt uns die sicherste Gewähr für eine wirtschaftspolitische Zusammenarbeit Deutschlands, Oesterreich-Ungarns, Bulgariens und der Türkei, und den verbündeten Staaten gibt er zugleich die Möglichkeit zu hoher wirtschaftlicher Entfaltung.