

### Die Donau-Main-Verbindung.

Nachdem die Bayerische Kammer die ersten Kredite für die Donau-Main-Wasserstraße bewilligt hat, tritt die Frage der Linienführung wieder in den Vordergrund. Sie wird nicht eben leicht zu entscheiden sein, da hier — wie bei jedem Verkehrswege — starke Interessengegenätze bestehen. Es sind dabei zugleich die örtlichen und die allgemeinen Verkehrs-Interessen auszugleichen. Bayern wird natürlich bemüht sein, möglichst viele Orte an die neue Wasserstraße heranzubringen, um ihnen die Gelegenheit zu neuem Aufschwung zu bieten; es ist für Bayern nur natürlich, wenn es die Mainstammungen ausfahren möchte und wenn es auch sonstige Umwege im Interesse bestimmter Landesteile nicht scheut. Soll aber die zu schaffende Verbindung den Rang erhalten, der ihr zukommen würde, soll sie nicht durch andere, immerhin mögliche und vielleicht vorteilhaftere Kanalkauten zurückgedrängt werden, dann muß von Anfang an für die Linienführung auf eine rationelle Abkürzung der Strecke ernsthaft Bedacht genommen werden. Der große durchgehende Verkehr, der für die Verzinsung des anzulegenden Kapitals entscheidend ist, verlangt die kürzeste Linie. Stützkanäle sind in allen Fällen besser als Umwege.

Die Handelskammer Regensburg, deren ernstes Interesse an der Donau-Main-Verbindung bekannt ist, nimmt deshalb ein Projekt wieder auf, das von dem verstorbenen Ministerialrat Schneider herrührt. Es schlägt anstatt der Linienführung Nürnberg-Steppberg-Regensburg eine solche Nürnberg-Amberg-Schwandorf-Regensburg vor. Dieser Weg ist um 90 Kilometer kürzer als der andere, er würde aber insbesondere verkehrsfürdere Gebiete aufschließen, nämlich das der oberpfälzischen Eisen- und Braunkohlen- sowie die Holz-Industrie des bayerischen Waldes. Auch für die Zufuhr böhmischer Braunkohle rechnet man für diese Verbindung einen Vorteil heraus, die mit Umschlag in Schwandorf diesem Wasserweg zugeführt werden könnte.

Der Vorschlag würde voraussichtlich auf den Widerstand der südbayerischen Großstädte stoßen, für die er etwas weniger günstig als die Steppberger Linie liegt. Ueber die technische Ausführbarkeit läßt sich natürlich erst urteilen, sobald genaue Angaben auch über die Beschaffung des erforderlichen Speisewassers vorliegen. Vom Standpunkt der Linien-Verkürzung aus verdient er jedoch eine Prüfung.

**I Mainz, 1. März.** Bei der Tagung des Mittelrheinischen Fabrikantenvereins sprach der bayerische Abg. Gelsb über die Frage des Ausbaues der Wasserstraßen. Zum Schluß wurde folgende Erklärung einstimmig angenommen:

Die Notwendigkeit des Ausbaues unserer Binnenwasserstraßen haben die Erfahrungen des Krieges dringend erwiesen. Von ganz besonderer Bedeutung und als eine dringliche Aufgabe der Gegenwart erscheint der Ausbau des Rhein-Main-Donau-Wasserweges, der als Vereinigung die großen in Betracht kommenden Ströme zwischen landwirtschaftlichem und industriellem Gebiete verbindet und eines der wichtigsten Mittel darstellt, um die aus militärischen, politischen und volkswirtschaftlichen Gründen dringend notwendige Annäherung zwischen Deutschland und seinen Verbündeten zu fördern.

Der Versammlung wohnten bei die hessischen Staatsminister v. Gwals, Finanzminister Becker, Oberbürgermeister Voigt aus Frankfurt a. M., Oberbürgermeister Götzelmann Mainz, die Mainzer Bürgermeister Kuhl, Günther und zahlreiche Stadtverordnete.